

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

M-245

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Sommer 1963



Bestellnummer: M 7 — vj 2/63

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

Seite

Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, Sommer 1963	4
Schaubilder	
Indices der Trampschiffahrtsfrachten (Reisecharter)	7
Indices der Trampschiffahrtsfrachten (Reisecharter)	7
Ergänzende Angaben zum Tabellenteil	
A. Allgemeine Vorbemerkungen	8
B. Abkürzungen, Maße und Gewichte	8
C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen	9
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	13
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	14
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	16
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	16
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen	16
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	17
II. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze	
Bimskies	19
Briketts	19
Eisen- und Stahlerzeugnisse	20
Erze	19
Getreide	18
Kies	19
Mehl	18
Mineralöl	19
Normalgüter der Güterklassen I bis VI	20
Salz	20
Schnittholz	20
Steinkohle	18
2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar	21
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt	21
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)	
Briketts	22
Eisen und Stahl	23
Getreide	22
Gips	23
Grubenholz	22
Kalidünger	23
Kaolin (China-Clay)	23
Koks	22
Ölkuchen	22
Papierholz	22
Salz	22
Schnittholz	22
Steinkohle	22
Steine	23

	Seite
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)	
Bauxit	25
Düngemittel	25
Erdöl, roh	25
Erze	24
Espartogras	24
Getreide	24
Grubenholz	25
Kohle	25
Kopra	24
Schnitt- und Bauholz	25
Schrott	25
Schwefel	24
Schwefelkies	24
Zucker	24
C. Schiffsverkehrsindices	
1. Indices der Seefrachtraten	
BRD	Deutscher Seefrachtenindex 26
Großbritannien	Index der Trampschiffsverkehrsfrachten 26
Großbritannien	Index der Tankerfrachten 26
Niederlande	Index der Seefrachtraten 26
Dänemark	Index der Trampschiffsverkehrsfrachten 26
Norwegen	Index der Seefrachtraten 26
Schweden	Index der Seefrachtraten 26
Italien	Internationaler Trampfrachten-Index 27
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt (Großbritannien)	28
3. Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien)	28
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	29
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	31
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	33
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main)	34
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr	35
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr	35
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland	35
4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)	36
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse	36
2. Ortsgesprächsgebühren	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst (Inlandsverkehr)	37
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr	37
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr	37
3. Monatliche Gebühren für Fernschreibanschlüsse	38
4. Fernschreibgebühren im Inlandsverkehr	38
5. Fernschreibgebühren im Auslandsverkehr (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf)	38
D. Kraftpostverkehr	
Gebühren für den Personenverkehr im Inland	39
Quellenverzeichnis	40

Abgeschlossen am 24. September 1963

Erschienen im Oktober 1963

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 2,50

Preise für Verkehrsleistungen Sommer 1963

Eisenbahnfrachten und -fahrpreise

Die Frachtsätze und Personenfahrpreise der Deutschen Bundesbahn blieben seit dem letzten Bericht (Frühjahr 1963) unverändert. Auch aus dem Bereich der übrigen EWG-Länder sind keine Änderungen der Bahntarife bekanntgeworden. Auf die Erhöhung der Eisenbahntarife in den Niederlanden und in Frankreich im Juni wurde bereits im vorhergehenden Bericht hingewiesen.

Zur Entlastung des finnischen Staatshaushalts wurden die Tarife der finnischen Staatsbahnen am 1. Juli 1963 um 5,3% erhöht. Außerdem wurden die besonderen Ermäßigungen im Expresgutverkehr für bestimmte leicht verderbliche Waren wieder aufgehoben. Zu dieser Tarifierhöhung kam es, obwohl die finnische Regierung nach der Umstellung der Finnmark im Januar 1963 Preiserhöhungen allgemein vermeiden wollte.

In Übersee sind wegen fortgeschrittener Geldentwertung die Tarife der indonesischen Staatsbahn (DKA) für Passagier- und Frachtbeförderung auf das Vierfache erhöht worden. Einzelne Tarifsätze für den Personenverkehr, nämlich die für den Nachtexpress zwischen Djakarta und Surabaya und der Zuschlag für den Tagexpress, wurden auf das Sechsfache heraufgesetzt.

Im Osten der Vereinigten Staaten wurden die Eisenbahnfrachten für Nichteisenschrott am 10. Juni ermäßigt. Der Ermäßigungssatz ist bisher nicht bekannt geworden.

Straßenverkehrsfrachten und -fahrpreise

Mit Zustimmung des zuständigen Verladerausschusses hat das Bundesverkehrsministerium den Ausnahmetarif F 17 B 2 für Getreide im Güterfernverkehr, der bis zum 31. Juli 1963 befristet war, bis zum 31. Dezember 1964 verlängert. In den Geltungsbereich dieses Ausnahmetarifs wurden auch Beladungen auf dem Feld einbezogen, die bisher nicht unter diesen Tarif fielen.

Im vorhergehenden Heft muß in dem zweiten Absatz des Abschnitts Straßenverkehrsfrachten der Satz, der die höhere Besteuerung des Werkfernverkehrs behandelt, insoweit berichtigt werden, als es sich nicht um eine Erhöhung „um“ 5 Pf handelt; der Steuerbetrag lautet 5 Pf je Tonnenkilometer. Demnächst soll im Verkehrsausschuß des Bundestages über einen von den Koalitionsparteien bereits früher eingebrachten Antrag auf Senkung des Beförderungssteuersatzes von 5 auf 3 Pf beraten werden.

In Frankreich wurde die Straßenverkehrssteuer für den Gütertransport über Strecken von mehr als 150 km am 13. August um 5,127% erhöht. Bei der Londoner U-Bahn und bei der Londoner Staatseisenbahn (Stadtbahn) sind die Fahrpreise am 1. Juli um 10 bis 15% heraufgesetzt worden.

Binnenschiffahrtsfrachten

Die Binnenschiffahrtsfrachten für Erztransporte von Rotterdam aus rheinaufwärts sind nach dem Höchststand um die Monatswende Juli/August wegen der besseren Wasserstandsverhältnisse wieder gesunken. Nachgegeben haben auch die Frachtsätze für Schwefelkies und Phosphat.

Die Ufergeldtarife für die an den Wasserstraßen östlich des Rheins gelegenen Häfen werden einander angeglichen. Für den neuerdings aus Übersee eingeführten Bimskies wurden besondere Tarifsätze für Frachten von Bremen und Emden nach deutschen Empfangshäfen beschlossen.

Seeschiffahrtsfrachten

Die Trampfrachten in der Seeschifffahrt haben bis Ende Mai den seit November 1962 zu beobachtenden Anstieg fortgesetzt. Allerdings war dieser Anstieg zuletzt nur noch geringfügig und wurde im Juni von einem kräftigen Ratenrückgang abgelöst. Dieser weitgehend saisonbedingte Frachtenrückgang war jedoch nur von kurzer Dauer. Anfang August haben die Trockenfrachten in der Trampfahrt gegenüber Anfang Juli bereits wieder um etwa 3% angezogen.

Der deutsche Index der Reisecharter-Raten lag im Juli um 4% niedriger als im April 1963. Gegenüber dem Stand von Juli 1962 lag er jedoch um 16% höher. Von Juli bis August zog dieser Index um 2% an und lag jetzt um 20% über dem Vorjahresstand.

Reisecharterindex	Veränderung in % Juli 1963 gegenüber	
	April 1963	Juli 1962
Bundesrepublik Deutschland	— 4	+ 16
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	± 0	+ 29
davon Getreide	+ 1	+ 31
Zucker	+ 9	+ 37
Erz	— 11	+ 22
Kohlen	± 0	+ 24
Holz	— 2	+ 24
Düngemittel	+ 1	+ 6 ¹⁾
Schwefel	— 1	+ 15 ¹⁾
Niederlande	— 7	+ 13
Dänemark	+ 2	+ 4
Norwegen	— 1	+ 7
Italien	— 10	+ 13

¹⁾ Gegenüber Juni 1962

Die Tagesraten für einige ausgewählte Güter und Verkehrsrelationen entwickelten sich in der Berichtszeit wie folgt:

Güterart und Verkehrsrelation	Frachtrate in s je 2240 lbs			
	1962		1963	
	D	Juli	April	Juli
Getreide von St. Lawrence nach Vereinigtes Königreich ¹⁾	35.8	29.6	36.1	35.2
Zucker von Queensland nach Vereinigtes Königreich ¹⁾	83.10	80.0	90.0	88.9
Kohle von Hampton Roads nach Rotterdam	20.3	19.1	25.0	22.10
Schnittholz ²⁾ von der unteren Zone Finnlands nach Vereinigtes Königreich ¹⁾ (Ostküste)	210.6	213.0	230.10	254.5
Erz von Marmagoa nach Antwerpen/Rotterdam/Hamburg ³⁾	32.9	33.6	38.6	35.0
Erz von Südafrika/Mosambik nach Antwerpen/Rotterdam/Hamburg	34.0	26.6	38.11	34.6

¹⁾ Großbritannien und Nordirland. — ²⁾ In s je Standard. — ³⁾ Inkl. flo terms.

Nach dem von W. G. Weston veröffentlichten Activity-Index nahmen die Frachteinnahmen aus allen bekanntgewordenen Reise-, Konsekutiv- und Mengenchartern von April bis Juli um 9% und im Vergleich mit dem Vorjahresstand um 16% zu.

Am Zeitchartermarkt gingen die Raten nach dem anhaltenden Anstieg seit Herbst 1962 zum erstenmal zurück. Nur der norwegische Zeitcharterindex stieg von April bis Juli nochmals um 10% an. Die Raten vom Juli 1962 wurden allgemein weit überschritten (bis zu 29%).

Zeitcharterindices	Veränderung in % Juli 1963 gegenüber	
	April 1963	Juli 1962
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	— 1	+ 15
Niederlande	— 4	+ 22
Norwegen	+ 10	+ 29

Die von W. G. Weston berechnete in Zeitcharter laufende Tramp-tonnage ging im Juli gegenüber April ds. J. um 7% zurück. Sie lag jedoch um 36% höher als im Juli 1962.

Die Tanker-Frachtraten haben sich nach dem starken Rückschlag von Februar bis Mai, also in der Zeit nach der Anspannung des Tankerfrachtenmarktes infolge des strengen Winters, nochmals erheblich zurückgebildet. Der britische Tankerfrachtenindex ist von April bis Juli um mehr als 40% gesunken. Die Tankerraten liegen jetzt auch um ein Viertel und mehr unter dem Stand vom Vorjahr.

Tankerfrachtenindices (Reisecharterindex a. Basis Scale)	Veränderung in % Juli 1963 gegenüber	
	April 1963	Juli 1962
Bundesrepublik Deutschland	— 36	— 37
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	— 41	— 41
Norwegen	— 30	— 25

Wie vorauszusehen war, haben sich mehrere Tanker, teilweise auch solche mit größter Ladekapazität, von neuem in den Getreidetransport eingeschaltet.

Die AFRA-Raten zeigten in der Entwicklung vom 1. zum 2. Vierteljahr die gleiche Tendenz.

AFRA-Durchschnittsrate	Veränderung in % 2. Vierteljahr 1963 gegenüber	
	1. Vj. 1963	2. Vj. 1962
für Tanker von 13000 bis 24999 tdw	— 16	— 11
für Großtanker ab 25000 tdw	— 14	— 8

Der Abstand zwischen den AFRA-Durchschnittsraten und den mittleren Raten für Tagesabschlüsse hat sich im 2. Quartal wieder vergrößert.

Verkehrsrelation	Frachtraten in s je 2240 lbs 2. Vierteljahr 1963		
	umgerechnet nach AFRA- GP | LV		Quartals- rate der Tagesabschl.
Karibische See — Vereinigtes Königreich ¹⁾	26,3	24,0	16,2
Persischer Golf — Vereinigtes Königreich ¹⁾	46,2	42,9	30,5

¹⁾ Großbritannien und Nordirland

Auf einer Tagung der International Tanker Owners' Association in London wurde in der zweiten Augushälfte beschlossen, in Kürze einen internationalen Tankerpool zu gründen, der durch die Zahlung von Prämien für das Abwracken oder Auflegen älterer Tanker das Tonnage-Angebot vermindern soll. Man glaubt, damit einer Zerrüttung des Tankerfrachtenmarktes vorbeugen zu können.

Die Seefrachtraten der Linienschifffahrt haben sich in der Berichtszeit nicht wesentlich verändert. Hier dürfte sich unter anderem die Poolvereinbarung zwischen den Konferenzlinien und Outsidern auf dem Nordatlantik ausgewirkt haben, durch die der Ratenkampf auf diesem Fahrtgebiet beendet werden sollte.

Frachtenindizes für die Linienfahrt berechnet vom Bundesverkehrsministerium	Veränderung in % Juli 1963 gegenüber	
	April 1963	Juli 1962
Insgesamt	+ 0,8	+ 1,0
davon Stückgut	+ 0,7	— 0,1
Massengut	+ 1,0	+ 4,0

Im einzelnen haben sich die Linienfrachten nach Fahrtgebieten wie folgt entwickelt:

1. Europa- und Nahostfahrt

Die drei führenden Linien in der Fahrt nach Dänemark haben für den 1. September eine Ratenerhöhung angekündigt. Am 1. August waren bereits die Tarifraten im Verkehr mit Finnland um etwa 10% heraufgesetzt worden. Als Begründung wurde in den beiden genannten Fällen die Steigerung der Betriebskosten angeführt.

Für die Italienfahrt haben sich die Ladeschwierigkeiten in den Häfen Genua und Savona verschärft. 27 Konferenzen der europäischen und außereuropäischen Linienfahrt, die diese beiden italienischen Häfen bedienen, haben in einem koordinierenden Ausschuss beschlossen, für Genua, teilweise auch für Savona und Livorno Frachtzuschläge zu erheben. Die Höhe dieser „Surcharges“ sollte jede Konferenz für sich bestimmen. Als daraufhin verschiedene Konferenzen Frachtzuschläge bis zu 35% ankündigten, wurden in Genua Maßnahmen zur Normalisierung der Ladetätigkeit angekündigt, worauf die Schifffahrtslinien zum Teil die Erhebung der Zuschläge für eine kurze Zeit ausgesetzt oder die Zuschläge wieder herabgesetzt haben. Im Verkehr zwischen den nord-europäischen Häfen und Genua wurde bereits seit dem 1. April ein Zuschlag von 10% erhoben, der sich am 13. August auf 15% erhöhte.

Die Raten für die Route Ostmittelmeerhäfen—Kontinent sollen zum 1. September um 10% erhöht werden. Eine Ratenerhöhung für den Verkehr in der Gegenrichtung soll am 1. Oktober folgen.

2. Afrikafahrt

Im UK/Kontinent—Westafrika—Verkehr wurden die Linienraten zum 1. August (Hinfahrt) bzw. 15. August (Rückfahrt) um 10% erhöht. Die Raten für Schnittholz, Sperrholz, Ölsaaten und Kakao wurden in diese Regelung nicht einbezogen. Zum Teil werden für diese Waren auf Antrag besondere Frachtraten festgesetzt. In der Fahrt Italien—Westafrika wurden zum 1. Juli die Tarife allgemein um 12,5% erhöht. Im Verkehr UK/Kontinent/Skandinavien—Lome ist die am 9. Mai eingeführte Congestion-Surcharge von 30% wieder weggefallen. Die Raten für normales Stückgut wurden im Verkehr von Matadi bzw. Boma und von den Häfen Angolas nach dem Kontinent am 15. August um 10% angehoben. In der Fahrt UK/Kontinent—Matadi/Boma gilt ab 1. August eine Surcharge von 5 s je t in beiden Richtungen, nachdem das Office des Transports der Republik Kongo (Léopoldville) die Hafengebühren für die beiden Häfen erhöht hat.

Die Tarif-Frachtraten für die Route Europa—Madagaskar wurden ab 1. Juli in der ausgehenden Fahrt um 10%, in der einkommenden Fahrt um 5% erhöht. Einzelne Güter blieben in beiden Richtungen von der Ratenerhöhung unberührt.

3. Mittelostfahrt

Zum 1. September sollen die Raten für Linientransporte zwischen dem Vereinigten Königreich und den wichtigeren Häfen am Roten Meer um 5% heraufgesetzt werden. Auch diese Raten gelten nicht für alle Waren. In der Fahrt auf Umm Said wurden durch eine veränderte Klassifizierung dieses Hafens die Raten erhöht. Die Congestion-Surcharge für den Hafen Kuwait, die am 22. Juli auf 15% festgesetzt worden war, entfällt ab 22. Juli wieder, da sich die Abfertungsverhältnisse in diesem Hafen gebessert haben. Bis zu 12,5% höhere Tarifraten werden seit dem 1. August für die Linienfrachten auf der Strecke Indien/Pakistan—UK/Kontinent berechnet, obwohl ein Ausschuss des indischen Kongresses gegen diese Erhöhung protestierte. Für eine größere Anzahl von Waren erhöhten sich die Raten in geringerem Ausmaß. Pakistan ist bemüht, den Ratenerhöhungen auszuweichen, indem es Trampschiffe zum Abtransport von Jute und Baumwolle zu chartern versucht. Im Juli wurde durch die India-Star-Line ein Outsiderdienst eröffnet.

4. Fernostfahrt

Auch in der einkommenden Fahrt von Fernosthäfen nach Italien wurde ab 27. August für den Hafen Genua eine Hafen-Surcharge von 35% eingeführt (vgl. Mittelmeerfahrt, S. 5). Die Frachtraten im gegenseitigen Verkehr Europa-Hongkong/Südostasiatische Häfen stiegen am 1. Juli um 25%. Demgegenüber ermäßigte sich auf der Route Singapur/Malaya—Europa der Tarif für Rohkautschuk um etwa 10%. Seit 1. August besteht für Transporte von Europa nach Manila (Philippinen) eine Congestion-Surcharge von 25%.

5. Südamerikafahrt

In der Fahrt Südamerika—Italien und umgekehrt werden wegen der besonderen Umschlagsverhältnisse im Hafen Genua 15%ige Zuschläge erhoben (vgl. Mittelmeerfahrt, S. 5). Auch in Rio de Janeiro haben sich die Hafenverhältnisse weiter verschlechtert, so daß man vom 8. Juli an die Congestion-Surcharge im Verkehr mit diesem Hafen von 25 auf 35% erhöhte. Im Hafen von Santos hielt die Verstopfung ebenfalls an. Höhere Betriebsausgaben der Reedereien in Europa und Südamerika führten am 1. Juli 1963 zu einer Heraufsetzung der Tarifklassenraten, der Wertstaffeltarife sowie der Tarifraten für gefährliche Güter in der Fahrtrichtung Europa—Westküste Südamerika. Das Ausmaß der Erhöhung ist nicht bekannt, soll sich jedoch in mäßigen Grenzen bewegen. Die sogenannten „Commodity“-Raten berührte die Tarifrevision nicht.

6. Mittelamerikafahrt

Die Tarifizuschläge für LSD (Landing, Storage and Delivery)-Gebühren, die schon im Verkehr UK/Kontinent nach verschiedenen westindischen Inseln erhöht worden sind (vgl. vorhergehenden Bericht, S. 5), wurden mit Wirkung vom 5. Juli auch in der Fahrt nach Curacao und Aruba heraufgesetzt.

Die in der Fahrt von Genua nach mittelamerikanischen Häfen tätigen Mitgliedsreedereien der Conferenza Centro America erheben einen Verstopfungszuschlag von 15%.

7. Nordamerikafahrt

Mit dem 14. Juli ist das „Dual-Rates-System“, nach dem an Kontraktzeichner ein Treuerabatt von 15% gewährt wurde, aufgehoben worden.

Die Konferenzen der in der eingehenden und ausgehenden Fahrt Kontinent—USA/Atlantische Häfen haben mit einer Outsiderlinie (Meyer-Linie) für die Zeit ab 1. Juli einen Frachtenpool gebildet, in dessen Rahmen das gemeinsame Frachtaufkommen in der Nordatlantikfahrt nach einem vereinbarten Schlüssel aufgeteilt wird. Die bisherigen unterschiedlichen Frachtraten werden beibehalten.

Auf der Route Ostküste Nordamerika—Genua/Savona wird ab 19. August wie auf den anderen Routen mit diesen italienischen Zielhäfen eine beträchtliche allgemeine Surcharge erhoben (nach Genua/Savona: +35%; von Genua ausgehend: +25%). Ebenso wurde auf der Route Große Seen/Ost-Kanada—Genua (hier nach und von diesem Hafen allein) am 19. August eine Surcharge von 35% eingeführt, in der Gegenrichtung ab 22. August eine Surcharge von 10%.

8. Cross-Trade

Im Linienverkehr Vereinigte Staaten (Atlantik- und Golfhäfen)—Mittelost (Persische-Golf-Häfen) gelten ab 1. September um 10% erhöhte Raten. Die Tarifraten für Stahlprodukte wurden am 1. Juli für die ausgehende Fahrt Japan—US-Atlantik- und Pazifikküste um etwa 9% heraufgesetzt. Im Fahrtgebiet Nordamerika—Südamerika wurden am 1. September auf der Route von USA/Kanada (Ostküste) und USA (Golfküste) nach Häfen in Brasilien, Argentinien und Uruguay fast die gesamten Frachtraten um 2 US-\$/t erhöht; gestiegene Betriebskosten werden als Begründung angegeben.

Die Tarifraten für Rohkautschuk ermäßigten sich am 13. Juli in der Fahrt Fernost—Golf von Aden/Rote Meer-Häfen um 10%.

Der Geschäftsbericht einer deutschen Reederei über die Outsidertätigkeit einiger Reedereien des Ostblocks beziffert deren Ratenunterbietungen gegenüber den Konferenztarifen mit 10 bis 30%.

Rohrleitungen

Es sind weitere Durchsatzkosten für Rohrleitungen bekanntgeworden (vgl. vorhergehenden Bericht S. 6). Sie betragen zur Zeit für die Ölleitungen

von Rotterdam nach Gelsenkirchen	2,50 DM/t,
von Wilhelmshaven nach Köln	4,50 DM/t.

Die zusätzlichen Kosten für den Rohöltransport von Karlsruhe nach Neustadt (Donau) sollen etwa 2,50 bis 3,00 DM je t betragen. Die Durchsatzkosten Lavera—Karlsruhe belaufen sich jetzt — bei knapp halber Ausnutzung — auf 7,50 DM je t.

Personenflugpreise und Luftfrachtraten

Die „Lufthansa“ der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands wurde am 31. August ds. J. aufgelöst. Der Betrieb wurde von der „Interflug“, der bisherigen Luftverkehrsgesellschaft für den Verkehr innerhalb des Ostblocks, übernommen.

Die britische überseeische Fluggesellschaft (BOAC) hat zum 1. August die bisher gewährten Ermäßigungen (bis zu 30%) für Hin- und Rückflüge in der Sparklasse ihrer Propellermaschinen auf den Strecken von London nach Hongkong, nach den Bermuda- und Bahama-Inseln, nach Antigua und Barbados auf die entsprechenden Flugtarife für Strahlflugzeuge (Boeing 707) erweitert. In der Hochsaison können für die Pas-

sagiere dieser Routen allerdings keine Plätze reserviert werden. Außerdem werden die besonders verbilligten Ausflugarife außerhalb der Saison nach den Bermuda- und Bahama-Inseln auf Flüge nach Barbados und Antigua ausgedehnt (Verbilligung um weitere 10%). Diese Preissenkungen gelten nur für britische Staatsangehörige, für Bewohner Hongkongs und der genannten Inselterritorien. Da diese Flugziele innerhalb des britischen Hoheitsgebiets liegen, ist die Tarifgestaltung für Flugreisen nicht von der Zustimmung der IATA abhängig, sondern unterliegt nur der Genehmigung durch die britische Regierung.

In dem Konkurrenzkampf zwischen der skandinavischen SAS und der isländischen Loftleidir zeichnet sich eine Lösung der Spannungen ab, von denen im Herbstbericht 1962/63 dieser Reihe die Rede gewesen ist. Die IATA hat der skandinavischen Gesellschaft zugebilligt, ab 17. Oktober mit Propellermaschinen vier Flüge in der Woche von Kopenhagen nach New York zu einem Preis durchzuführen, der in der Sparklasse um 700 DM billiger ist als der Verbandstarif und dem Preis der Loftleidir entspricht. Die Verbilligung gilt nur für Personen, die in den Vereinigten Staaten oder in den skandinavischen Ländern wohnen.

Die amerikanische Pan American World Airways hat auf dem Pazifik und auf dem Atlantik die ersten Nur-Fracht-Jets vom Typ Boeing eingesetzt. Sie können 13 Paletten à 3 t Belastung aufnehmen, die durch besondere Vorrichtungen sehr schnell ein- und ausgeladen werden können. Diese Frachtflugzeuge verkehren auf der Route Frankfurt bzw. London—New York täglich außer an Montagen. Da sie nur rentabel arbeiten, wenn jeder Flug möglichst voll ausgelastet ist (mit etwa 40 t Fracht), erscheint eine Senkung der Luftfrachtraten notwendig. Darüber wird die IATA zu entscheiden haben.

Im Verkehr zwischen Europa und Afrika / Asien wurden ab 1. Juli die Spezialraten, die besonders für Lufttransporte von deutschen Flughäfen nach Tokio beträchtliche Vergünstigungen brachten, aufgehoben. Das wirkt sich besonders für Sendungen unter 500 kg verteuern aus. Für die Sendungen mit höherem Gewicht hat der in Chandler beschlossene neue Frachttarif eine Verbilligung selbst gegenüber den bisherigen Spezialraten gebracht. Die Spezialraten sind eingeführt worden, um der Konkurrenz der Fernostfracht via USA—Pazifik zu begegnen.

Infolge einer Änderung der inner-kongolesischen Luftfrachttarife mußten die Raten für Lufttransporte ab deutschen Flughäfen nach der Republik Kongo (Léopoldville) abgeändert werden.

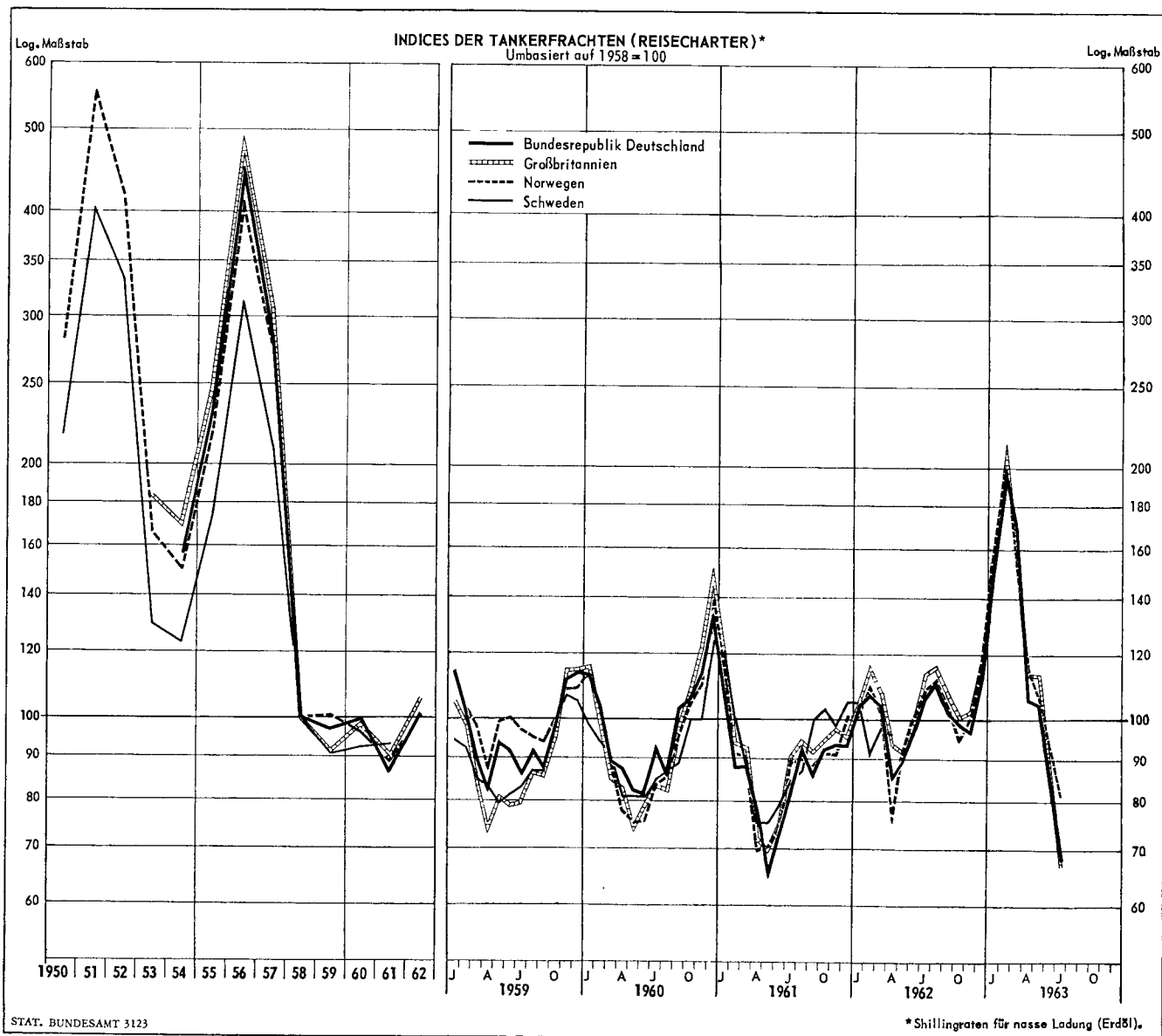
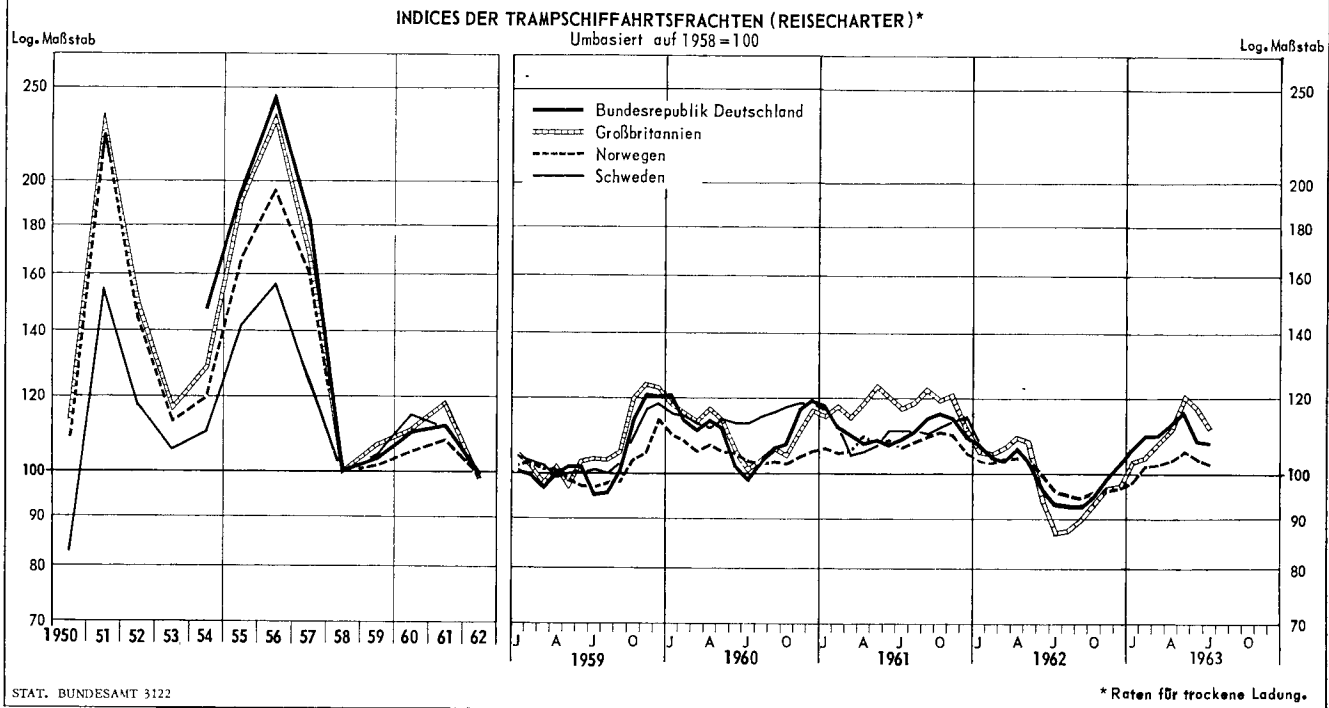
Post- und Fernmeldegebühren

Seit den letzten Tarifänderungen bei der Deutschen Bundespost am 1. Juli, die im vorhergehenden Bericht auf Seite 6 dargestellt worden sind, sind die Tarifsätze unverändert. Nur im Postverkehr mit dem Fürstentum Monaco und mit der Republik Andorra werden für Briefe bis 20 g sowie für Postkarten und Postkarten mit Antwortkarte die deutschen Inlandsgebühren erhoben. Auf Grund eines Vertrages zwischen Frankreich und Monaco werden die französischen Postgebühren auch auf dem monegasischen Staatsgebiet angewandt. Damit gelten auch für die oben genannten Postsendungen im Verkehr von Monaco nach der Bundesrepublik (einschl. Berlin-West) ab sofort die französischen Inlandsgebühren. Da in der umgekehrten Richtung, nämlich von der Bundesrepublik nach Frankreich, für die genannten Postsendungen ebenfalls das Inlandsporto erhoben wird, gilt auch für Sendungen von der Bundesrepublik nach Monaco ab 26. Juli eine entsprechende Regelung. Aus dem gleichen Grunde werden ab 10. September für die entsprechenden Postsendungen nach Andorra die deutschen Inlandsgebühren erhoben.

Die finnische Postverwaltung hat mit Wirkung vom 1. Juli die Post- und Fernspreckgebühren um 25% erhöht. Der indonesische Postgebührentarif wurde am 1. Juni um das Vierfache heraufgesetzt.

Speditionstarife

Der Verband der Triester Hafenspediteure gab bekannt, daß mit Wirkung vom 1. Juni 1963 alle Umschlags- und Übernahmesätze um 20% gesteigert worden sind.



Ergänzende Angaben zum Tabellenteil

A. Allgemeine Vorbemerkungen

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

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

B. Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment
ETS = European Tramping Schedule
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif
RKT = Reichskraftwagentarif
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen
E = Eilzug
D = Schnellzug
Bf = Bahnhof
Hbf = Hauptbahnhof
Vbf = Verschiebebahnhof
Pr. = Privat
Hj. = Halbjahr
MOT = Ministry of Transport
USMC = United States Maritime Commission
IATA = International Air Transport Association
UK = United Kingdom
Hbg. = Hamburg
Emd. = Emden
Rttd. = Rotterdam
Antw. = Antwerpen
Nordd. = Norddeutsche

Wk. = Westküste
Ok. = Ostküste
n = Nominell
LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges
(Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
RM = Reichsmark
DM = Deutsche Mark
bfrs = Belgische Francs
dkr = Dänische Kronen
ffrs = Französische Francs (bis 31. 12. 1959)
NF = Nouveaux Francs (vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962)
FF = Französische Francs (ab 1. 1. 1963)
lfrs = Luxemburgische Francs
hfl = Holländische Gulden
nkr = Norwegische Kronen
S = Österreichische Schillinge
skr = Schwedische Kronen
sfr = Schweizer Franken
£ = Pfund Sterling
s = Shilling
\$ = US-Dollar
a. n. g. = andern Orts nicht genannt

BRT = Nettoregistertonne
bzw. NRT = Nettoregistertonne

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

c. c. = cubic capacity

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

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

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

1 lb = 453,59265 Gramm

1 qr = 480 lbs = 217,724 kg

1 t = 1 000 kg

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

1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t

1 Fathom = 216 cbf = 6,116 cbm

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

engl. Meile = 1 609,34 m

p = vorläufige Zahl

r = berichtigte Zahl

s = geschätzte Zahl

— an Stelle einer Zahl = nichts vorhanden

. an Stelle einer Zahl = kein Nachweis vorhanden

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

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

C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amts für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin

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

Seite 13

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Der Grundpreis je Kilometer für 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — ³⁾ Vor dem 23. 5. 1954 wurden für die Benutzung von Eilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — ⁴⁾ Für die Benutzung von Trans-Europ-Expresßzügen (TEE-Zügen) sind ab 1. 12. 1957 zuzüglich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzuschlag wird angerechnet. — ⁵⁾ Auf bundesdeutschen Strecken. — ⁶⁾ Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklasse sind ab 3. 6. 1956 folgende Eisenbahnzuschläge einbegriffen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00. — ⁷⁾ Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. Außerdem gelten ab 27. 5. 1962 für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (WL „K“) um 2 DM höhere Preise in der 2. Klasse und um 3 DM höhere Preise in den Doppelbett- und Einbettabteilen der 1. Klasse — ⁸⁾ Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12 % des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde).

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

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 Satze bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — ³⁾ Vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962 Sätze in NF; 1 NF = 100 ffrs. — ⁴⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Satze. — ⁵⁾ Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expresßzügen 600 Dinar zu zahlen. — ⁶⁾ Bei Hin- und Rückfahrt an einem Tage, sonst doppelte Sätze der Preise für einfache Fahrt.

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

¹⁾ Die einzelnen Fahrpreise in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expresß-, Güter- und Tierverskehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1963, Heft Nr. 32 vom 29. 7. 1963) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,926 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. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin

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

Seite 16 (Fortsetzung)

³⁾ Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — ⁴⁾ 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. — ⁵⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — ⁶⁾ 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. — ⁷⁾ Gültig ab 1. 4. 1937. — ⁸⁾ Bei Vollladung von 15 t- bzw. 20 t-Waggons. Ab 1. Juli 1960 wird für Kohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). — ⁹⁾ Abweichend hiervon wurden neu festgesetzt: Die Satze der Regelklassen am 1. 2. 1958, die Sätze des Ausnahmatarifs I B 34 am 1. 10. 1961 (in gleicher Höhe wie am 1. 2. 1958).

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

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

Seite 17

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

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Monatszahlen der Binnenschifffahrtsfrachten werden aus den von den einzelnen 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⁾ Einschl. Schiffsahrtsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 21). — ³⁾ Ab 1. 6. 1956. — ⁴⁾ Ab 1. 4. 1956. — ⁵⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁶⁾ Bei den Monatszahlen für August 1962ff. ist die ab 1. 8. 1962 geltende 25%ige Frachthilfe der Bundesregierung für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) berücksichtigt (vgl. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 62 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). — ⁷⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebiets (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Frachtkosten gewährt. Für Transporte nach Berlin beträgt die Frachthilfe DM 1,10 je 1000 kg (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ⁸⁾ Vom 8. 8. 1950 bis 16. 1. 1951 Ausnahmefracht.

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

Seite 19

¹⁾ Siehe Seite 18, Anmerkung 7). — ²⁾ Einschl. der Schiffsahrtsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 21). — ³⁾ Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁴⁾ Volle gesetzliche Lade- und Loschzeiten. — ⁵⁾ Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — ⁶⁾ Ab 1. 4. 1955 Lade- und Loschzeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$ und umgekehrt. — ⁷⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Untereswerhafen nach dem Kanal und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden: Gruppe I = **leichte Produkte** mit spez. Gewicht bis 0,774, II = **mittelschwere Produkte** mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = **schwere Produkte** mit spez. Gewicht von 0,900 an. — ⁸⁾ Ohne Schiffsahrtsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — ⁹⁾ März bis Dezember. — ¹⁰⁾ Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — ¹¹⁾ D Januar/Juli. — ¹²⁾ Gruppe I = DM 29,00, ab 1. 2. 1961 DM 28,75; Gruppe III = DM 24,65; ab 1. 2. 1961 DM 24,45 je 1000 kg.

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

Seite 20

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ²⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 21). — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 21). — ⁴⁾ Gültig vom 15. 2. 1950 bis 24. 1. 1951. — ⁵⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. 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⁾ Gültig vom 1. 8. 1950 bis 24. 1. 1951. — ⁷⁾ Für Partien von 50 t stellen sich die Frachtsätze jeweils um 0,30 DM je Tonne höher. —

2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar

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

Seite 21

¹⁾ Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt.

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen.

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

Seite 21 (Fortsetzung)

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

B. Seeschifffahrt

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

1. Frachtraten der nordenuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 22

¹⁾ Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste (ohne Hafer, Reis) — ²⁾ Ölkuchen und andere Rückstände von der Gewinnung pflanzlicher Öle. — ³⁾ Ohne Isefjord und Bornholm. — ⁴⁾ Einschl. Firth of Forth. — ⁵⁾ Nicht nördlich von Aarhus einschl. danische Inseln ohne Isefjord und Bornholm. — ⁶⁾ Dezember. — ⁷⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdiens — ⁸⁾ Nicht nördlich von Aarhus einschl. danische Inseln (auch Bornholm), ohne Isefjord. — ⁹⁾ Nach Itzehoe (Störkanal). — ¹⁰⁾ 1950 bis 1959 Ladungen nicht unter 200 Standards, ab Januar 1960 1 bis 500 Standards. — ¹¹⁾ Ab Oktober 1959 nach Hamina/Vaasa. — ¹²⁾ Ab Januar 1960 Verladung Hamina—Björneborg.

Seite 23

¹⁾ Siehe Seite 22, Anmerkung ¹⁰⁾. — ²⁾ Einschl. Mälarsee. — ³⁾ Einschl. Gent, Ostende, Zeebrugge. — ⁴⁾ Einschl. Eekernförde, Kappeln, Schleswig. — ⁵⁾ Dezember. — ⁶⁾ Ab Januar, 1960 Verladung Hamina/Björneborg. — ⁷⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdiens. — ⁸⁾ Oberhalb Duisburg bis einschl. Köln-Porz. — ⁹⁾ Nicht nördlich von Aarhus ohne Isefjord und Bornholm. — ¹⁰⁾ Ohne Venersee. — ¹¹⁾ Kalksteine. — ¹²⁾ Einschl. Frederikshaven, Esbjerg, Isefjord und Bornholm. — ¹³⁾ Ohne Aalborg/Norresundby. — ¹⁴⁾ Einschl. umgerechnete Abschlüsse in s.

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 24

¹⁾ Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — ²⁾ Einschließl. Brit. Kolumbien. — ³⁾ Einschl. Sojabohnen. — ⁴⁾ Nach UK/Kont. — ⁵⁾ Umgerechnet von Schillingraten je qr (480 lbs.). — ⁶⁾ Einschl. Abschlüsse zu Berth Terms. Verladung flußaufwärts (bis San Lorenzo) — flußabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — ⁷⁾ Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe, einschl. umgerechnete Abschlüsse in US-\$, Lose und/oder gesackte Ladungen. — ⁸⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ⁹⁾ Ab russische Schwarzmeerrhäfen. — ¹⁰⁾ Ab 1957 mechanische Bulkverladungen in Mac Kay oder Townsville. — ¹¹⁾ Einschl. Abschlüsse auf Basis frei ein und aus. — ¹²⁾ Nach Nordeuropa. — ¹³⁾ Bis 1956 auf Basis Handverladung — gesackt oder lose ex Säcke.

Seite 25

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

C. Schiffsverkehrsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

Die Indices der einzelnen Länder werden von folgenden Stellen berechnet:

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

Die Tanker-Indices werden aus Frachtabschlüssen nach den Zu- bzw. Abschlägen der nachstehenden Tankerfrachten-Grundtarife berechnet:
Scale = London Market Tanker Nominal Freight Scale als Scale Nr. 1 vom 1. 11. 1952, revidiert am 1. 7. 1954 als Scale Nr. 2, am 15. 12. 1953 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⁾ Wegen des früher berechneten Index vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Heft 4, 1960. — ²⁾ Motorschiffe von 9000 t d.w. und mehr. Abschlüsse für Rundreisen und Zeitbeschäftigung mit einer Höchstlaufzeit von 12 Monaten. — ³⁾ Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — ⁴⁾ 2. Hj. 1954. — ⁵⁾ Umbasiert von Jahreszahlen des Trampfrachtenindex der britischen Chamber of Shipping auf Basis 1952 = 100. — ⁶⁾ Im Januar 1961 wurden die Zahlen des deutschen Linienfrachtenindex auf Mengenbasis 1958 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1959 = 120,6 mit den Zahlen auf Zeitbasis 1954 verkettet. — Ab Dezember 1959 werden zusätzlich zum Generalindex für die Linienfahrt gesonderte Gruppenindexzahlen für Stück- und Massengut veröffentlicht, die nach dem Verhältnis der in ihrem Bereich beförderten Gütermenge (2,33 : 1) zum Gesamtindex zusammengezogen werden. — ⁷⁾ Im Januar 1961 wurden die Zahlen des deutschen Trampfrachtenindex auf Mengenbasis 1960 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1960 = 80,7 mit den Zahlen auf Zeitbasis 1954 verkettet. — ⁸⁾ Ölbrenner (Dampfer) und Motorschiffe von 9000 bis 11000 t d.w. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung mit einer Höchstlaufzeit von 12 Monaten. — ⁹⁾ Umbasierte Jahreszahlen des früher veröffentlichten dänischen Trampfrachtenindex auf Basis 1949 = 100. — ¹⁰⁾ Vor 1957 auf Basis M.O.T. — ¹¹⁾ Vor 1960 auf Basis USMC — ¹²⁾ Das Kommerskollegium, Stockholm, hat die Berechnung seines Tramp- und Tankerfrachtenindex im Laufe des 1. Halbjahres 1962 eingestellt.

Seite 27

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

II. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindices

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

berechnet von: London Tanker Broker's Panel, London

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

3. Sonstige Schiffsverkehrsindices

Die sonstigen Schiffsverkehrsindices werden von folgenden Stellen berechnet

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

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

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

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

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

Seite 28

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

III. Luftverkehr

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

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Seite 29

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachtflüge. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrate). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen.) ¹⁾ Nur vom 1. 4. bis 31. 10. zugelassen. — ²⁾ 1. Quartal. — ³⁾ April bis Dezember.

Seite 30

a) Hin- und Rückflug innerhalb 15 Tagen. — b) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen. Nur vom 1. 10. bis 31. 3. zugelassen.

¹⁾ Touristenklasse. — ²⁾ Die Touristenklasse wurde auf den Südafrika-, Mittel- und Fernosttrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. 10. 1960, auf den Nordatlantikrouten am 1. 7. 1960, auf den Südatlantikrouten am 1. 3. 1961 durch die Sparklasse ersetzt. — ³⁾ 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 Sparklasse 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. Die in DM 42,00 bzw. 76,00 DM (ab 6. 3. 1961 um 40,00 bzw. 72,00 DM) niedrigeren Sparklassenpreise für Hinflüge bzw. Hin- und Rückflüge mit Propellerflugzeugen der Atlantikfluggesellschaften für den einfachen Flug in der I. und De-Luxe-Klasse ein Zuschlag von DM 84,00 bzw. von DM 63,00 in der Touristen- und Sparklasse erhoben (unter Nachabgewährung von 10% bei Hin- und Rückflug). Die Touristenklasse wird auf der Nordatlantikroute ab Juli 1960 nicht mehr geführt. — ⁴⁾ Oktober 1956 bis März 1958.

B. Güterverkehr

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

Seite 31/32

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm³ und im außereuropäischen Verkehr 9 dm³ als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben. 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.

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

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

Seiten 33/34

Umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20 ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00). — a) Zollwert nicht über US-\$ 11,— per Brutto-Kilo. — b) Zollwert nicht über US-\$ 22,— per Brutto-Kilo. — c) Zollwert nicht über US-\$ 55,— per Brutto-Kilo. — d) Zollwert nicht über US-\$ 110,— per Brutto-Kilo. — e) Der Verlader 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⁾ Mindestgewicht 100 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — ⁶⁾ Mindestgewicht 550 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — ⁷⁾ Reptilhäute, bis Dezember 1957 Mindestgewicht 30 kg. — ⁸⁾ Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — ⁹⁾ Fuchspelze. — ¹⁰⁾ Einschl. Pelzbekleidung a. n. g. — ¹¹⁾ Lamm-, Schaf- und Zickelhäute und -Pelze, ohne Bekleidung. — ¹²⁾ Mindestgewicht 45 kg. — ¹³⁾ Einschl. Textilfertigwaren.

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

in RM/DM

Stichtag der Neufestsetzung	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾
a) Sätze in allen Zügen ²⁾³⁾												
Einfache Fahrt												
1. 6. 1932	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00
1. 2. 1958	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00
1. 1. 1963	6,00	4,00	12,60	8,40	23,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00

Hin- und Rückfahrt

1. 6. 1932	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
1. 4. 1946	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00
25. 7. 1948	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00
15. 10. 1951	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	63,00	42,00	84,00	56,00	147,00	98,00
1. 2. 1958	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	159,00	106,00
1. 1. 1963	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00

b) Schnellzug-(D-)Zuschläge³⁾

1. 6. 1932	1,00	0,50	2,00	1,00	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 1. 1945	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 4. 1946	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00	10,00	5,00	10,00	5,00	10,00	5,00
25. 7. 1948	1,50	1,00	1,50	1,00	3,00	2,00	6,00	4,00	6,00	4,00	6,00	4,00
15. 10. 1951	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00

c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag)³⁾

19. 10. 1936	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50
1. 4. 1946	4,00	2,00	4,00	2,00	4,00	2,00	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00
25. 7. 1948	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00
15. 10. 1951	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
3. 6. 1956	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00

d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag)⁴⁾

2. 6. 1957	6,00	—	6,00	—	6,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
1. 12. 1957	4,00	—	4,00	—	4,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—

e) Zuschläge für die Benutzung eines Liegeplatzes in der 2. Klasse

	im Binnenverkehr	im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der			im grenzüberschreitenden Verkehr anderer europäischer Eisenbahnen ⁵⁾
		Deutschen Reichsbahn	Österreich. Bundesbahn	Dänischen Staatsbahn	
1. 5. 1955	5,00	7,00	8,00	8,00	8,00
1. 4. 1958	6,50	6,50	6,50	6,50	8,00
1. 5. 1961	6,50	6,50	6,50	6,50	9,00
26. 5. 1963	6,50	6,50	9,00	9,00	9,00

f) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft

	bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		alle Entfernungen	
	1. Kl.		Einbettabteil		2. Kl.		Zweibettabteil		3. Kl.					
bis 14. 2. 1951	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50	10,00							
15. 2. 1951	30,00		17,50	20,00	15,00	17,00	10,00							
12. 2. 1953	35,00		21,00	24,00	18,00	20,00	12,00							
1. 3. 1955	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	über 500 km			
	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00			
	1. Klasse			2. Klasse										
	Einbettklasse ⁶⁾			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse				
	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00			
3. 6. 1956 ⁷⁾	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00			
1. 3. 1958	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50			
15. 3. 1961 ⁸⁾	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00			
27. 5. 1962														

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾
Belgien, Sätze in bfrs Einfache Fahrt								
bis 30. 11. 1949	64,00	37,00	252,00	145,00	—	—	—	—
1. 12. 1949	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
1. 7. 1952	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
1. 8. 1956	70,00	43,00	278,00	169,00	—	—	—	—
15. 8. 1959	73,00	45,00	288,00	179,00	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 30. 11. 1949	102,00	59,00	403,00	232,00	—	—	—	—
1. 12. 1949	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
1. 7. 1952	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
1. 8. 1956	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
15. 8. 1959	124,00	84,00	398,00	290,00	—	—	—	—
Dänemark, Sätze in dkr Einfache Fahrt								
1. 8. 1946	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
1. 6. 1950	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
1. 6. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
1. 5. 1953	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
1. 10. 1954	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
1. 8. 1959 ²⁾	9,00	6,00	36,00	24,00	63,00	42,00	—	—
15. 1. 1962	9,90	6,60	39,60	26,40	69,00	46,00	—	—
1. 5. 1963	10,80	7,20	43,20	28,80	75,00	50,00	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 8. 1946	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
1. 6. 1950	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
1. 6. 1951	10,80	7,20	43,20	28,80	76,20	50,80	—	—
1. 5. 1953	11,60	7,70	46,00	30,60	81,60	54,40	—	—
1. 10. 1954	12,60	8,40	50,00	33,40	88,80	59,20	—	—
1. 8. 1959 ²⁾	13,60	9,00	54,00	36,00	94,00	63,00	—	—
15. 1. 1962	15,00	9,90	59,40	39,60	104,00	69,00	—	—
1. 5. 1963	16,20	10,80	64,80	43,20	113,00	75,00	—	—
Frankreich, Sätze in ffrs (Ab 1. 1. 1963 in FF) ³⁾ Einfache Fahrt ⁴⁾								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
1. 1. 1960	6,20	4,20	24,50	16,40	60,50	40,40	120,50	80,40
23. 10. 1961	6,60	4,40	26,10	17,40	64,30	42,00	128,10	85,40
20. 5. 1963	7,40	4,90	29,10	19,40	71,90	47,90	143,10	95,40
Italien, Sätze in Lire Einfache Fahrt								
1950	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 060
1. 8. 1952	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
10. 12. 1953	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
1. 8. 1956	580	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
1. 7. 1961	670	370	2 700	1 480	6 700	3 700	12 000	6 700
1. 1. 1963	770	430	3 100	1 700	7 700	4 250	13 800	7 700
Hin- und Rückfahrt								
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
1. 8. 1952	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
1. 7. 1961	1 140	640	4 540	2 520	13 400	7 400	24 000	13 400
1. 1. 1963	1 540	860	6 200	3 400	15 400	8 500	27 600	15 400
Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge Einfache Fahrt ⁴⁾								
1950	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
1. 3. 1957 ⁵⁾	312	203	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
1. 1. 1959	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
1. 4. 1961	390	260	1 380	920	3 000	2 000	6 000	4 000
Luxemburg, Sätze in lfrs Einfache Fahrt								
1950	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	72,00	50,00	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1951	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1952	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1953	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1954	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—
Niederlande, Sätze in hf Einfache Fahrt								
bis 31. 1. 1950	2,35	1,85	7,90	5,50	—	—	—	—
1. 2. 1950	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—
1. 2. 1952	2,75	1,90	9,60	6,60	—	—	—	—
1. 9. 1955	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—
1. 4. 1957	3,15	2,20	11,50	8,00	—	—	—	—
1. 6. 1963	3,45	2,35	12,15	8,15	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 31. 1. 1950	3,70	2,60	14,75	10,25	—	—	—	—
1. 2. 1950	4,30	3,00	15,55	10,80	—	—	—	—
1. 2. 1952	4,65	3,20	16,60	11,50	—	—	—	—
1. 9. 1955	4,90	3,40	18,40	12,80	—	—	—	—
1. 4. 1957	5,40	3,75	20,20	14,00	—	—	—	—
1. 6. 1963	5,80 ⁶⁾	3,90 ⁶⁾	21,15 ⁶⁾	14,15 ⁶⁾	—	—	—	—

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km					
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾				
Norwegen, Sätze in nkr Einfache Fahrt ²⁾												
1950	8,50	4,80	34,00	19,00	85,00	47,50	127,50	71,50				
1. 5. 1952	9,00	5,00	36,00	20,00	90,00	50,00	135,00	75,00				
1. 10. 1954	12,00	8,00	34,50	23,00	79,50	53,00	117,00	78,00				
1. 11. 1955	8,70	5,80	34,50	23,00	86,30	57,50	129,50	86,30				
1. 9. 1960	9,90	6,60	39,60	26,40	99,00	66,00	148,50	99,00				
1. 9. 1962	11,40	7,60	45,60	30,40	114,00	76,00	171,00	114,00				
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				
1. 9. 1951	15,00	10,00	60,00	40,00	139,50	93,00	220,50	147,00				
1. 1. 1954	18,90	12,60	75,00	50,00	174,60	116,40	276,00	184,00				
1. 1. 1961	28,00	16,40	110,00	64,40	261,00	153,00	449,00	264,00				
Schweden, Sätze in skr Einfache Fahrt												
1950	5,85	3,90	22,50	15,00	42,30	28,20	65,70	43,80				
1. 5. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	76,50	51,00				
1. 4. 1952	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00				
1. 6. 1955	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00				
1. 1. 1957	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00				
1. 2. 1958	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00				
1. 9. 1959	9,00	6,00	32,90	22,60	76,50	50,00	111,00	74,00				
1. 9. 1962	9,90	6,60	37,50	25,00	82,50	55,00	120,00	80,00				
Hin- und Rückfahrt												
1950	8,85	5,90	33,75	22,50	84,60	56,40	131,40	87,60				
1. 5. 1951	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	135,00	90,00				
1. 4. 1952	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50	99,00				
1. 6. 1955	12,00	8,00	46,50	31,00	103,50	69,00	151,50	101,00				
1. 1. 1957	13,20	8,80	52,50	35,00	114,00	76,00	168,00	112,00				
1. 2. 1958	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00				
1. 9. 1959	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00				
1. 9. 1962	15,60	10,40	60,00	40,00	130,50	87,00	190,50	127,00				
Schnellzugzuschlag												
1. Klasse ¹⁾			2. Klasse ¹⁾									
1950	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00				
1. 5. 1951	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00				
1. 4. 1952	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00				
1. 6. 1953	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00				
1. 1. 1957	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00				
1. 9. 1962	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00				
Schweiz, Sätze in sfrs Einfache Fahrt												
1950	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—				
1. 4. 1952	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40				
1. 10. 1959	8,00	5,80	28,40	20,20	47,20	33,60	—	—				
Hin- und Rückfahrt												
1950	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—				
1. 4. 1952	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50				
1. 10. 1959	12,00	8,60	42,40	30,40	70,60	50,40	—	—				
1. Klasse2. Klasse3. Klasse1. Klasse2. Klasse3. Klasse1. Klasse2. Klasse3. Klasse1. Klasse2. Klasse3. Klasse												
Portugal, ¹⁾ Sätze in Escudos Einfache Fahrt												
1. 4. 1949	20,00	17,50	12,50	80,00	70,00	50,00	200,00	175,00	125,00	—	—	
1. 9. 1955	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—	—	
1. 7. 1961	23,00	20,00	15,00	92,00	80,00	60,00	230,00	200,00	150,00	—	—	
1. 8. 1963	24,00	16,00	—	96,00	64,00	—	240,00	160,00	—	—	—	
Hin- und Rückfahrt												
1. 4. 1949	40,00	35,00	25,00	160,00	140,00	100,00	400,00	350,00	250,00	—	—	
1. 9. 1955	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00	280,00	—	—	
1. 7. 1961	46,00	40,00	30,00	184,00	160,00	120,00	460,00	400,00	300,00	—	—	
1. 8. 1963	48,00	32,00	—	192,00	128,00	—	480,00	320,00	—	—	—	
Spanien, ¹⁾ Sätze in Pesetas Einfache Fahrt												
1950—1953	...	16,30	10,20	...	65,00	40,65	...	162,50	101,55	
21. 5. 1954	24,60	17,90	11,20	98,35	71,50	44,70	245,75	178,75	111,70	491,50	324,95	
1. 10. 1956	24,70	18,00	11,25	98,80	71,90	44,90	246,90	179,55	112,25	493,80	324,45	
1. 4. 1957	33,35	24,40	15,20	133,35	97,00	60,65	333,35	242,45	151,50	666,60	484,80	
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	
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	
21. 5. 1954	49,20	35,80	22,40	196,70	143,00	89,40	491,50	357,50	223,40	983,00	649,90	
1. 10. 1956	49,40	36,00	22,50	197,60	143,80	89,80	493,80	359,10	224,50	987,60	714,90	
1. 4. 1957	66,70	48,70	30,40	266,70	194,00	121,30	666,70	484,90	303,00	1 333,10	969,60	
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	
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⁾						
1. 1. 1950	4,07					2,44						
1. 5. 1952	2,63					1,75						
15. 9. 1957	3,00					2,00						
1—200201—230231—255256—275276—300über 3001—200201—230231—255256—275276—300über 300												
MeilenMeilen												
1. 11. 1959	3,373	3,15					2,25	2,10				
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	
1. 9. 1961	4,15	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,75	2,00	1,10	1,00	2,10	
3. 6. 1962	4,50	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	3,00	2,00	1,10	1,00	2,10	

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM¹⁾
Stand: August 1963

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	70,40	56,95	140,80	113,90
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	15,39	11,05	30,78	22,10
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	767	93,50	63,00	145,00	98,00
Passau Hbf—Wien West	298	25,11	14,73	50,22	29,46
Insgesamt	1 560	204,40	145,73	366,80	263,46
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	16,25	10,99	32,50	21,98
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	62,64	44,19	115,09	84,93
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	758	93,50	63,00	145,00	98,00
Passau Hbf—Wien West	298	25,11	14,73	50,22	29,46
Insgesamt	1 571	197,50	132,91	342,81	234,37
Paris—Salzburg					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	59,89	39,95	119,78	79,90
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	68,00	46,00	112,00	76,00
Insgesamt	1 073	127,89	85,95	231,78	155,90
Paris—Kopenhagen					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	28,43	18,95	56,86	37,90
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	21,33	13,71	35,93	24,94
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	89,00	60,00	139,00	94,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	38,79	26,06	58,48	38,79
Insgesamt	1 503	177,55	118,72	290,27	195,63
Paris—Prag					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	59,89	39,95	119,78	79,90
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	65,00	44,00	109,00	74,00
Schirnding (Grenze)—Prag	230	40,92	27,28	81,84	54,56
Insgesamt	1 249	165,81	111,23	310,62	208,46
Amsterdam—Bern					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	14,55	10,50	29,10	21,00
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	75,50	51,00	124,00	84,00
Basel bad. Bf—Bern	126	19,08	13,70	28,52	20,37
Insgesamt	907	109,13	75,20	181,62	125,37
Brüssel—Rom					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	19,01	12,27	31,92	22,30
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	597	75,50	51,00	124,00	84,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	35,74	25,74	53,71	38,52
Chiasso—Rom	707	71,50	39,65	143,00	79,30
Insgesamt	1 796	201,75	128,66	352,63	224,12
Kopenhagen—Innsbruck					
Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	195/59	32,08	21,48	48,17	32,31
Puttgarden Mitte See—Kufstein	1 119	137,00	92,00	187,00	126,00
Kufstein—Innsbruck	73	6,29	3,69	12,58	7,38
Insgesamt	1 446	175,37	117,17	247,75	165,69
Kopenhagen—Belgrad					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	38,79	26,06	58,48	38,79
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	140,00	94,00	190,00	128,00
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	18,76	10,97	37,52	21,94
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	24,30	17,28	48,60	34,56
Insgesamt	2 370	221,85	148,31	334,60	223,29
Oslo—Mailand					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	21,73	14,50	43,46	29,00
Kornsjö (Grenze)—Travemünde Hafen	747	101,65	79,62	159,24	124,45
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	113,00	76,00	166,00	112,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	35,74	25,74	53,71	38,52
Chiasso—Mailand	51	5,20	2,93	10,40	5,86
Insgesamt	2 229	277,32	198,79	432,81	309,83
Stockholm—Paris					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	78,46	53,34	125,61	85,80
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	195/89	35,72	23,97	53,67	36,07
Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	740	93,50	63,00	145,00	98,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	21,33	13,71	35,93	24,94
Jeumont (Grenze)—Paris	241	28,43	18,95	56,86	37,90
Insgesamt	2 054	257,44	172,97	417,07	282,71

B. Güterverkehr

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

Gewichtsstufen	Stichtag der Neufestsetzung								
	1. 10. 1936 ³⁾	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963
a) Stückgutsätze									
1— 100 kg	2,80	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36	6,98	7,69	8,74
101— 500 kg									
501—1000 kg	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	6,22	6,87
über 1000 kg	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	5,25	5,77
b) Stückgutzuschläge (je Sendung)									
1— 500 kg	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70
501—1000 kg	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70

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

Regelklassen bzw. Ausnahmetarife		Stichtag der Neufestsetzung									
		1. 10. 1936 ³⁾	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958		1. 3. 1962 ⁹⁾	
		15 t						15 t	20 t ⁵⁾	15 t	20 t ⁵⁾
Regelklasse A	.....	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	} 2,35	2,24	} 2,35	2,24
B	.....	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19				
C	.....	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	} 2,24	2,13	} 2,24	2,13
D	.....	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99				
E	.....	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	2,07	1,97	2,07	1,97
F	.....	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61				
G	.....	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46	1,39	1,46	1,39
Ausnahmetarif	6 B 1 Kohlen	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	1,46 ⁸⁾	1,46 ⁸⁾	1,29 ⁸⁾	1,29 ⁸⁾
	1 B 34 Grubenholz ²⁾	1,30 ⁷⁾	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49	2,37	2,49	2,37

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

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

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

Ware	Fische ¹⁾	Weizen	Kartoffeln	Öle und Fette		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefelkies	Schwefelkiesabbrände	Steinkohle	Steinkohlen-		Rohbraunkohlen
				tier. Öle import.	sonst. pflz. u. tier. Öle							Briketts	Koks	
von	Hambg.-Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg				Salzgitter Calbecht	Meggen (Westf.)	Duisburg Hochfeld-Süd	Essen Hbf		Gelsenkirchen Hbf	Liblar
Strecke	Frankfurt (Main) (513 km)	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mannheim (588 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Dortmund Vbf (259 km)	Duisburg Hochfeld-Süd (129 km)	Hildesheim (270 km)	Passau (710 km)	Hamburg (357 km) (346 km)		(435 km)	
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1a)	17 S 1b)	16 B 1b)	24 S 5b)	A/B ²⁾ c)	24 S 5 b)	A/B ³⁾ 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
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 ⁴⁾	58,19 ⁵⁾	37,60	14,30	33,23	58,70	33,93	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1959 D	47,10	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1960 D	47,53	37,60	14,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	30,65 ⁶⁾	18,40 ⁶⁾	18,40 ⁶⁾	21,15 ⁶⁾
1961 D	50,55	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	29,30	17,60	17,60	20,20
1962 D	51,02	33,68 ⁸⁾	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	26,13	16,98	16,98	19,83
1963 Jan.	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30
Febr.	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30
März	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30
April	49,80 ⁷⁾	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30
Mai	49,80	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30
Juni	49,80	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30
Juli	49,80	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30
Aug.	49,80	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30
Ware	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Dieselmotorenöl (DK)	Zement	Tonerde, Bauxit	Schwefelsäure	Düngerkalk	Thomas-mehl	Stickstoffdüngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baumwolle
von	Liblar	Celle	Hamburg Süd	Bochum-Langendreer	Hamburg	Wiesbaden	Köln	Duisburg Hochfeld-Süd	Regensburg	Dortmund	Ludwigshafen BASF	Hamburg	Bremen	
Strecke	München (610 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildesheim (311 km)	Hagen (64 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 ⁹⁾ c)	14 B 23 d)	4 B 6 b)	G c)	12B1 ¹⁰⁾ e)	11 B 1 b)		23 S 3 b)		21 S 2 c)	A/B ²⁾ 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
1952 D	26,73	15,31	59,44	7,80	40,54	31,36	20,57	10,60	9,77	7,40	6,71	40,40	45,90	29,10
1953 D	27,80	14,90	57,29	7,64	39,58	33,40	21,40	10,05	10,20	7,80	7,00	37,57	37,33	27,31
1954 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	33,60	36,20	24,80
1955 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,10	36,65	24,80
1956 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,20	24,80
1957 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,94	24,80
1958 Feb.-Dez. D ⁴⁾	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,25	25,30
1959 D	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
1960 D	29,00 ⁶⁾	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,25	11,68	8,45	7,93	32,23	39,80	25,30
1961 D	27,70	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
1962 D	24,70	14,60	52,50	8,60	38,24	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
1963 Jan.	24,10	14,60	52,50	8,60	33,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Febr.	24,10	14,60	52,50	8,60	33,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
März	24,10	14,60	52,50	8,60	33,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
April	24,10	14,60	52,50	8,60	33,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Mai	24,10	14,60	52,50	8,60	33,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Juni	24,10	14,60	52,50	8,60	33,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Juli	24,10	14,60	52,50	8,60	33,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Aug.	24,10	14,60	52,50	8,60	33,30	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	Robeisen in Masseln	Halbzeug ¹¹⁾	Stahlschrott	Stab-, Formstahl ¹²⁾	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten ¹³⁾		
von	Passau Hbf			Regensburg	Passau Hbf	München Hbf	Dortmund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düsseldorf	Duisburg	Hagen	
Strecke	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen (504 km)	Zellstofffabrik (498 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	Hagen (30 km)	Hagen (62 km)	Braunschweig (342 km)	Hamburg (274 km)	Bremen (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 ¹³⁾ b)	C/D ¹⁴⁾ b)	8 B 8 ¹⁶⁾ c)	8 B 8 ¹⁷⁾ c)	F/IV ¹⁸⁾ c)	D/I ¹⁹⁾ c)	C/D ¹⁵⁾ c)	D/I ¹⁸⁾ c)	
1938 D	20,20	10,50	10,40	25,60 ²⁰⁾	13,20	20,00	2,20	3,50	12,90	16,40	21,40	20,50	15,40	
1952 D	38,66	21,27	20,96 ¹⁹⁾	21,07	43,42	27,87	4,92	7,61	27,03	33,33	42,08	40,54	31,45	
1953 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	5,10	7,90	28,10	33,24	41,97	40,45	31,33	
1954 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	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	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	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	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40	
1958 Feb.-Dez. D ⁴⁾	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1959 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,56	8,93	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1960 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1961 D	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1962 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
1963 Jan.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Febr.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
März	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
April	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Mai	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juni	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juli	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Aug.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80		

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware		Getreide									
		Roggen und Weizen ¹⁾		Uebr. Getreide (d. Güterkl. IV ²⁾)		Roggen und Weizen ¹⁾		Brot-Getreide		Futter-Getreide	
Strecke		Hamburg		Bremen		Bremen		Heilbronn ³⁾		Köln	
von		Düsseldorf		Braunschweig		Köln		Mannheim		Köln	
nach											
1950 D						9,12	8,52	12,77	12,17	15,16	14,56
1954 D						9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75
1955 D						9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75
1956 D		15,61 ³⁾	14,90 ³⁾	9,65 ⁴⁾	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	14,04
1957 D		15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	14,04
1958 D		16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	15,88
1959 D		15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	16,01
1960 D		15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	15,84
1961 D		15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	15,81
1962 D		13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	14,09
1962 Juli		15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	15,81
Aug.		11,25 ⁶⁾	10,56 ⁶⁾	7,36 ⁶⁾	8,16 ⁶⁾	7,63 ⁶⁾	11,52 ⁶⁾	10,98 ⁶⁾	12,92 ⁶⁾	12,39 ⁶⁾	11,79 ⁶⁾
Sept.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	12,92	12,39	11,79
Okt.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	12,92	12,39	11,79
Nov.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	12,92	12,39	11,79
Dez.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	12,92	12,39	11,79
1963 Jan.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	11,99
Febr.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	11,99
März		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	11,99
April		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	11,99
Mai		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	11,99
Juni		15,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	11,99
Juli		15,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	11,99
Aug.		15,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	11,99
Ware		Getreide				Getreide und Mehl		Steinkohle		Ortskohle ⁷⁾ a)	
		Roggen und Weizen		Futter-Getreide		ab 50 t		ab 100 t		in kompl. Ladungen ⁷⁾	
Strecke		Hamburg				Hamburg		Hamburg		Hamburg	
von		Emden				Berlin		Berlin		Emden	
nach		Mannheim				Heilbronn ²⁾		Berlin		Emden	
1950 D		12,46	11,86	14,90	14,30		7,53	6,16 ⁸⁾	3,98	4,35	4,77
1954 D		13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1955 D		13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1956 D		13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1957 D		13,22	12,62	15,13 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	7,38	8,12
1960 D		14,85	14,14	16,75	16,04	13,86	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58
1961 D		14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24
1962 D		13,30	12,67	14,98	14,34	12,42	12,15	9,05	5,93	6,55	7,24
1962 Juli		14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24
Aug.		11,14 ⁹⁾	10,61 ⁹⁾	12,54 ⁹⁾	12,01 ⁹⁾	10,40 ⁹⁾	10,17 ⁹⁾	9,05	5,93	6,55	7,24
Sept.		11,14	10,61	12,54	12,01	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Okt.		11,14	10,61	12,54	12,01	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Nov.		11,14	10,61	12,54	12,01	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Dez.		11,14	10,61	12,54	12,01	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 Jan.		11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Febr.		11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
März		11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
April		11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Mai		11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Juni		11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Juli		11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Aug.		11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Ware		Küstenkohle ⁷⁾ b)				Exportkohle ⁷⁾ c)			Bunkerkohle ⁷⁾ d)		
		Zechengruppen des Ruhrgebiets				Zechengruppen des Ruhrgebiets			Zechengruppen des Ruhrgebiets		
Strecke		I				I			I		
von		II				II			II		
nach		III				III			III		
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	3,85	4,03	4,44	5,61	6,12	6,70	
1955 D		4,31	4,75	5,25	3,71	4,09	4,50	5,61	6,12	6,70	
1956 D		4,63	5,07	5,57	4,12	4,50	4,91	5,61	6,12	6,70	
1957 D		4,64	5,08	5,58	4,55	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71	
1958 D		5,36	5,86	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90	
1959 D		4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50	
1960 D		4,57	5,06	5,62	3,65	4,05	4,45	5,79	6,37	7,03	
1961 D		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
1962 D		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
1962 Juli		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
Aug.		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
Sept.		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
Okt.		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
Nov.		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
Dez.		6,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
1963 Jan.		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
Febr.		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
März		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
April		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
Mai		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
Juni		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
Juli		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
Aug.		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	

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

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Bunkerkohle ¹⁾		Ortskohle ¹⁾		Steinkohle ¹⁾					
Strecke	Ruhrgebiet					Rhein-Ruhrhäfen				
von										
nach	Bremen		Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt/M. ²⁾ Osthafen	Würzburg ²⁾	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	9,01	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 ³⁾	10,02	
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	
1960 D	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71	9,59	
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	
1962 D	7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	
1962 Juli	7,21	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36	
Aug.	7,21	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36	
Sept.	7,21	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36	
Okt.	7,21	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36	
Nov.	7,21	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36	
Dez.	7,21	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36	
1963 Jan.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	
Febr.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	
März	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	
April	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	
Mai	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	
Juni	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	
Juli	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	
Aug.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	

Ware	Braunkohlenbriketts					Erze				
Strecke	Wesseling/Rh.					Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn ³⁾	Kehl
von										
nach	Frankfurt/M. ²⁾	Würzburg ²⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort ⁴⁾		
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 ³⁾	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 ³⁾	2,85
1958 D	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85
1959 D	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85
1960 D	6,57	9,51	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1961 D	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1962 D	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
1962 Juli	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85
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
1963 Jan.	6,57	9,77	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85
Febr.	6,57	9,77	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85
März	6,57	9,77	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85
April	6,57	9,77	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85
Mai	6,57	9,77	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85
Juni	6,57	9,77	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85
Juli	6,57	9,77	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85
Aug.	6,57	9,77	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)					Kies			Bimskies ⁴⁾				
Strecke	Bremen ⁷⁾					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.				
von													
nach	Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kan. u. Wesel-Datt.-/ Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		Heilbronn ⁸⁾ 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 ⁹⁾	6,46 ⁹⁾		
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 ¹⁰⁾	20,90 ¹⁰⁾	2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17		
1956 D	14,20	13,65	26,20	19,35	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32		
1957 D	14,20	13,65	27,30	19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32		
1958 D	15,12	14,67	27,71	21,31	21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37		
1959 D		15,20	27,75		21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47		
1960 D		15,20 ¹¹⁾	27,75 ¹¹⁾		21,95 ¹¹⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47		
1961 D	I	II	III	I	II	III							
1962 D	16,92	15,22	14,37	25,92	24,82	21,87	20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 Juli	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,74
Aug.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Sept.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Okt.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Nov.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Dez.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 Jan.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Febr.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
März	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
April	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Mai	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Juni	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Juli	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Aug.	16,90	15,20	14,35	25,90	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47

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

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware	Strecke	Bims Kies ¹⁾		Salz ²⁾			Schnittholz		
		Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn ²⁾		Borth/Rh.	Heilbronn ³⁾	Bremen	
		Frankfurt/M. ³⁾ — Oberhafen	Heilbronn ³⁾	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim
1950 D.		3,93 ⁴⁾	5,34 ⁴⁾	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	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55
1957 D.		4,42	6,39 ⁵⁾	3,83 ⁵⁾	4,03 ⁵⁾	3,65	5,62 ⁵⁾	13,06	17,55
1958 D.		4,91	7,21	4,28	4,46	4,17	6,23	15,03	19,82
1959 D.		4,95	7,28	4,20	4,40	4,11	6,19	15,19	20,01
1959 D.		4,95	7,11	4,11	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1960 D.		4,95	7,11	4,11	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1961 D.		4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1962 D.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	6,19	15,19	20,01
1962 Juli.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
Aug.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
Sept.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
Okt.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
Nov.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
Dez.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,80	6,19	15,19	20,01
1963 Jan.		4,34	6,34	4,00	4,40	3,80	6,31	15,19	20,01
Febr.		4,34	6,34	4,00	4,40	3,80	6,31	15,19	20,01
März.		4,34	6,34	4,00	4,40	3,80	6,31	15,19	20,01
April.		4,34	6,34	4,45	4,90	3,80	6,31	15,19	20,01
Mai.		4,34	6,34	4,45	4,90	3,80	6,31	15,19	20,01
Juni.		4,34	6,34	4,45	4,90	3,80	6,31	15,19	20,01
Juli.		4,34	6,34	4,45	4,90	3,80	6,31	15,19	20,01
Aug.		4,34	6,34	4,45	4,90	3,80	6,31	15,19	20,01
Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien									
		unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr
Rhein-Ruhr-Häfen									
		Mannheim		Würzburg		Heilbronn		Karlsruhe	
1950 D.		5,78 ⁸⁾	5,35 ⁹⁾	.	.	8,33 ⁸⁾	7,90 ⁸⁾	7,48 ⁸⁾	7,05 ⁸⁾
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 ⁹⁾	10,20 ⁹⁾	10,10	9,10
1958 D.		9,47	8,28	13,02	11,92	12,67	11,53	11,43	10,30
1959 D.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45
1959 D.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,68	11,53	11,60	10,45
1960 D.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1961 D.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1962 D.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1962 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
1963 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
Normalgüter in Partien von 100 t ⁷⁾									
		I	II	III	IV	V	VI		
Hamburg (Bugsiergebiet A)									
Berlin (unterhalb)									
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		
1959 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
1960 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
1961 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
1962 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
1962 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		
1963 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		

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

2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar

Sätze in Pf je 1000 kg

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

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Ware	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts	
Strecke	von	Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
	nach	Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾	Braubach ³⁾	Lülsdorf ³⁾	Rhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾⁴⁾	
			(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	4,32
1955 D		3,41	5,65	4,11	—	—
1956 D		—	—	—	—	—
1957 D		1,63	1,73	0,97	—	—
1958 D		0,38	0,05	—	—	—
1959 D		15,61	23,66	20,96	7,53	7,53
1960 D		0,05	0,27	0,11	—	—
1961 D		2,72	1,83	0,97	—	—
1962 D		15,93	15,55	14,12	12,85	12,85
1955 Oktober		—	1,29	—	—	—
November		26,67	43,33	30,00	—	—
Dezember		14,19	23,23	19,35	—	—
1957 November		6,00	5,33	2,67	—	—
Dezember		13,55	15,48	9,03	—	—
1958 Januar		4,52	0,65	—	—	—
1959 September		33,33	60,00	48,00	—	—
Oktober		72,90	96,13	96,13	72,90	72,90
November		34,00	66,67	50,67	—	—
Dezember		47,10	61,13	56,77	17,42	17,42
1960 Mai		0,65	3,23	1,29	—	—
1961 Oktober		18,71	21,94	11,61	—	—
November		12,67	—	—	—	—
Dezember		1,29	—	—	—	—
1962 September		7,33	11,33	5,33	—	—
Oktober		57,42	71,61	63,23	36,77	36,77
November		80,00	80,00	80,00	80,00	80,00
Dezember		46,45	23,64	20,91	37,42	37,42
1963 Januar ⁵⁾		45,00	37,00	26,00	10,00	10,00
Februar ⁵⁾		80,00	76,00	70,67	80,00	80,00
März		19,35	6,40	5,60	18,06	18,06

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Getreide ¹⁾					Ölkuchen ²⁾		Salz			Steinkohle		
	von	nördl. Oskars-	nördl. Frederi-	Hamburg		Hamburg	Hamburg	Rheinberg/	Hamburg	Lübeck	Ostküste Groß-	Wales	Stettin/Danzig
		hamn/Stockh.	cia/Aarhus	nördl.	nördl. Frederi-	nördl. Frederi-	nördl. Frederi-	Ossenb. (Rh.)			britannien ⁴⁾		Gdingen
Route	nach	Hamburg	Hamburg	Helsingborg/	cia/Aarhus	cia/Aarhus	cia/Aarhus	Dänemark		nördl. Stock-	Deutsche	Rotterdam/	Hamina/
				Göteborg	inkl. dan. Ins. ³⁾	inkl. dan. Ins. ³⁾	inkl. dan. Ins. ³⁾	Ostküste Jütland ⁵⁾		holm/Malaree	Nordseehäfen	Amsterdam	Vaasa
Währg./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	.	.	.	.	16,50 ⁶⁾	16,00	13,12	12,6	13,6	18,10
1954 D.		19,75	6,00	.	13,50 ⁶⁾	10,73	16,46	18,50	12,75	15,10	15,10	16,3	23,1
1955 D.		25,00	7,60	16,63 ⁶⁾	11,64	12,62	18,60	21,33	13,50	21,11	19,8	23,1	26,6
1956 D.		26,63	8,14	12,83	11,37	13,51	22,25	17,83	16,06	17,2	15,6	21,2	26,6
1957 D.		.	7,10	9,53	7,53	9,39	20,75	17,13	13,42	12,11	12,6	15,2	26,6
1958 D.		19,00	6,02	8,50	7,18	8,35	16,40	18,63	12,75	14,8	12,11	14,11	26,6
1959 D.		19,58	5,75	8,66	7,56	8,81	17,89	18,19	12,75	14,8	16,0	16,6	26,6
1960 D.		21,86	6,17	10,41	8,10	10,17	19,85	20,33	12,00	16,8	15,0	15,0	26,6
1961 D.		24,40	6,38	9,06	7,55	8,72	19,80	18,54	14,54	16,3	15,1	14,5	26,6
1962 D.		22,59	6,03	9,47	7,77	8,83	20,84	21,80	13,24	14,7	15,11	14,5	26,6
1962 Jan.		22,80	7,05	.	8,92	9,82	20,33	.	.	15,7	15,8	15,8	26,6
Febr.		22,71	.	9,14	8,09	9,43	.	.	.	15,2	14,0	14,4	26,6
März.		22,00	5,18	8,69	7,81	8,55	20,25	.	.	14,4	.	13,9	26,6
April.		21,33	5,36	.	7,17	7,50	.	.	12,75	14,4	.	13,0	26,6
Mai.		.	.	8,88	7,73	9,31	.	.	13,90	14,0	16,0	13,8	26,6
Juni.		.	.	9,21	8,29	9,71	19,83	.	13,45	14,1	.	14,1	26,6
Juli.		.	.	9,69	8,25	9,49	.	.	13,46	14,2	.	13,6	26,6
Aug.		.	.	9,67	6,99	8,38	21,50	.	12,75	14,0r	13,9	13,9	26,6
Sept.		.	.	8,79r	7,03	8,09	.	.	12,75	13,10	16,3	14,4	26,6
Okt.		.	6,95	.	6,90	7,88	.	.	14,56	14,11	17,3	14,8	26,6
Nov.		23,67	.	.	7,02	7,96	.	.	12,75	15,2	.	15,9	26,6
Dez. ⁷⁾		.	6,25	9,58	8,99	9,81	.	.	.	15,8	.	16,5	26,6

Ware	Steinkohle				Koks					
	Stettin/Danzig	Stettin			Lübeck	Hamburg			Lübeck	Rttd./Hbg.
		Schweden	Dänemark	Bundesrepublik	Varberg/	Venersee	Varberg/	Dänemark	Limfjord	Hamina/
Route	nach	nördl.v.Stockh.	Ostküste Jütland ⁶⁾	Elbe-Häfen Ostseehäfen	Oskarshamn		Oskarshamn	Ostküste Jütland ⁶⁾		Vaasa
Währg./Mengeneinh.		skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	DM je 1000 kg						
1950 D.		15,25	.	9,00 ⁶⁾	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
1956 D.		14,13	17,72	.	16,46	18,75	17,57	23,9	27,5	22,0
1957 D.		13,23	13,86	9,30	14,23	12,66	12,81	16,9	21,6	14,11
1958 D.		14,14	15,79	9,14	12,65	14,00	11,84	14,8	18,6	16,0
1959 D.		15,25	18,71	10,76	14,28	17,50	14,63	16,11	21,11	16,7
1960 D.		15,75	16,70	10,35	14,75	14,50	15,76	20,10	27,2	19,10
1961 D.		13,90	16,07	10,26	14,90	18,30	13,64	19,5	23,11	20,6
1962 D.		.	17,32	10,03	17,25	16,14	14,12	19,1	23,10	18,1
1962 Jan.		.	14,00	10,44	17,00	.	15,31	21,10	20,2	.
Febr.		11,88	13,38	9,64	.	.	14,60	18,11	16,10	.
März.		11,10	12,95	9,43	.	.	14,25	17,9	16,1	.
April.		12,13	.	10,46	.	.	.	16,2	.	.
Mai.		14,42	.	10,00	.	.	12,00	18,0	24,0	18,0r
Juni.		.	16,08	10,33	.	16,44	13,13	20,11	24,7	19,10r
Juli.		14,67	16,53	10,40	.	.	13,46	18,10	25,1	19,10r
Aug.		15,63	.	10,97	.	.	13,69	18,5	.	20,5r
Sept.		16,00	17,46	9,95	.	.	13,61	17,9	23,3	20,11
Okt.		14,63	17,07	10,57	.	.	14,65	17,9	23,3	23,6
Nov.		.	17,43	.	.	.	.	21,7	24,9	24,2
Dez. ⁷⁾		.	.	9,92	.	.	.	.	.	.

Ware	noch: Koks				Briketts			Grubenholz		Gruben-/	Schnitt-
	Emden/Weser				Wismar/Stralsund			Leningrad	Hamina/Björneborg	Papierholz	
	Venersee	Varberg/	nördl.	nördl.	Dänemark,	Kotka/		Ostküste	Lübeck/		
Route	nach	Oskarshamn	Oskarshamn/	Stockholm	Stockholm	Björneborg		Großbritannien	Flensburg		Dänemark
			Stockholm	Mälarsee	u. Inseln						Ostküste
Währg./Mengeneinh.											Jütland ⁶⁾
1950 D.		14,92	14,29	14,75	14,74	.	.	133,9	120,1	.	190,00
1954 D.		18,84	15,25	13,86	15,57	14,74	18,25	139,2	138,3	88,81	171,25
1955 D.		19,60	19,04	18,66	20,34	18,84	20,25	222,6	211,11	90,42	182,75
1956 D.		20,73	19,42	20,22	19,56	17,65	17,29	210,10	217,1	92,95	174,17
1957 D.		14,78	14,19	17,83	14,77	13,33	14,29	29,1	174,5	87,41	144,72
1958 D.		15,11	13,23	14,16	13,04	13,87	13,56	119,9	127,1	57,50	150,94
1959 D.		16,77	14,09	15,56	14,02	13,67	15,67	125,0	146,6	62,00	185,76 ¹²⁾
1960 D.		19,22	16,54	15,93	15,93	15,59	18,61	150,7	170,2	76,64	186,40
1961 D.		17,25	14,90	15,41	15,61	16,42	17,30	162,1	158,9	74,10r	172,11
1962 D.		17,88	14,91	16,15	15,73	16,97	17,2	157,6	156,4	70,23	180,00
1962 Jan.		.	13,47	.	.	.	20,83	.	.	.	171,67r
Febr.		.	14,75	.	.	.	15,45	.	.	.	170,00
März.		.	13,63	.	15,67	.	13,88	.	155,10	.	170,83
April.		.	14,67	14,83	14,63	.	13,55	.	152,1	.	172,00r
Mai.		16,67	13,44	14,06	15,00	.	.	.	160,0	73,00	167,71r
Juni.		15,43	15,28	.	16,11r	.	.	.	156,11r	.	170,00
Juli.		18,08	15,55	15,96	16,30	.	.	157,6	.	67,56	170,00
Aug.		.	15,50	.	16,25	.	16,35	.	.	.	170,00
Sept.		.	15,64	16,63	16,36	.	17,75	.	.	69,33	170,00
Okt.		.	15,21	16,89	16,85	16,42	18,00	17,4	.	.	170,00
Nov.		.	15,32	15,30	15,33	.	18,50	.	160,0	.	170,00
Dez. ⁷⁾		20,38	.	.	.	170,00

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

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

Ware		noch: Schnittholz										
Route	von	Obere Zone Finnland ¹⁾	Untere Zone Finnland ¹⁾	Obere Zone Schweden ¹⁾	Untere Zone Schweden ¹⁾	nördl. Öxelsund/ Härnösand ²⁾	Kotka/ Björneborg	Venersee Göteborg	westl. Ystad/ Varberg	südl. Vestervik/ Ystad	nördl. Öxelsund/ Härnösand ²⁾	
	nach	ECUK				Antwerpen ³⁾		Weser	Flensburg ⁴⁾	Jade/Ems	Hamburg	Lübeck
Währ./Mengeneinheit		s je Standard						DM je Standard				
1950 D			135.2	127.1	120.8			91,75		82,50 ⁵⁾	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	252.6	229.2	210.1	209.2 ⁸⁾	91,52	62,70	84,15	99,20	89,90
1961 D		240.8	222.6	240.7	223.2	204.9	211.7	86,97	63,78	79,08	105,19	86,50
1962 D		225.5	210.6	225.9	203.0	200.3	200.4	82,08	63,53	75,11	81,31	90,50
1962 Jan.		230.0	207.5	.	200.0	.	205.11	.	65,00	73,13	.	.
Febr.		225.4	207.9	.	201.7	.	200.0	.	.	79,50	75,00	.
März		229.6	200.7	.	188.2	.	199.11	.	63,70	74,67	84,33	.
April		.	208.2	.	199.4	.	207.2	.	62,00	74,00	.	.
Mai		230.9	214.2	.	207.1	.	207.10	.	63,58	75,67	.	.
Juni		225.9	222.7	.	209.5	.	206.11	.	.	73,00	.	.
Juli		224.10	213.0	.	200.5	.	203.9	.	.	77,67	87,30	.
Aug.		217.6	203.2	.	203.2	199.5	195.6	.	63,67	74,20	.	.
Sept.		202.6	206.11	221.8	199.2r	.	190.8	84,98	63,33	.	.	.
Okt.		220.0	208.10	.	202.0	196.5	193.2	.	62,60	.	74,48	.
Nov.		238.9	216.6	.	214.6	.	199.6	.	65,00	.	.	.
Dez. ⁷⁾		.	217.4	.	211.2	.	193.2	.	64,20	.	77,50	.

Ware		noch: Schnittholz						Eisen und Stahl			
Route	von	nördl. Öxelsund/Härnösand ²⁾			Kotka/Björneborg			Antwerpen/Gent/Rotterdam			Lübeck
	nach	Hamburg/ Weser	Jade/Ems	Nieder- rhein ⁶⁾	Lübeck	Hamburg/ Weser	Jade/Ems	Dänemark Ostküste Jütland ⁹⁾	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö ¹⁰⁾	
Währ./Mengeneinheit		DM je Standard						s je 2240 lbs	skr je 1000 kg		
1950 D		70,00 ⁶⁾				107,25		23,6	14,25	15,38	9,75
1954 D		85,73	88,28	145,00 ⁵⁾	86,63	87,42	85,67	26,8		17,90	9,16
1955 D		94,81	103,91	139,00	97,76	108,76	130,50	29,10	17,92	18,70	10,50
1956 D		91,88	111,17	126,21	97,63	104,38	114,06	26,2	20,40	20,00	11,17
1957 D		80,59	94,71	124,92	91,50	94,67	98,69	23,8	15,94	14,75	8,00
1958 D		78,05	77,63	98,25	72,80	80,83	80,96	17,9	12,35	13,35	7,67
1959 D		79,81	86,32	94,67	77,36	82,43	80,00	19,9	13,23	13,89	8,68
1960 D		94,10	101,65	134,08	87,63	98,50	100,82	21,1	16,17	15,52	9,31
1961 D		93,53	94,07	126,86	84,74	95,71	98,83	19,9	14,42	14,88	8,85
1962 D		91,10	91,50	117,74	89,60	90,00	93,81	21,9	14,44	14,50	8,69
1962 Jan.		98,50	94,33	22,9	17,32	16,55	6,00
Febr.		89,06	20,8	16,79	16,00	.
März		.	.	111,16	91,67	.	87,75	19,7	14,29	15,43	.
April		.	.	118,75	93,00	86,78	93,58	19,1	13,15	13,63	.
Mai		89,17	.	.	87,67	90,60	93,53	19,1	13,00	13,79	.
Juni		89,33	94,14	19,0	12,46	13,19	.
Juli		.	97,92	.	92,75	92,56	93,64	19,3	13,45	13,64	.
Aug.		.	.	.	79,67	87,08	94,29	18,10	13,25	12,37r	.
Sept.		.	.	.	75,13	90,80	92,01	18,11	13,40	13,39r	.
Okt.		83,17	91,33	.	.	91,67	97,40	19,3	14,00	14,34	.
Nov.		84,31	.	19,9	15,08	14,70	.
Dez. ⁷⁾		90,00	.	21,9	17,08	17,00	.

Ware		Eisen und Stahl	Kalidünger				Steine				Kaolin (China-Clay)
Route	von	Niederrh./Ruhr.	Deutsche Nordseehäfen				Lysekil		Gotland ¹¹⁾	Bornholm	Südküste Großbrit.
	nach	Strömstad/ Malmö ¹⁰⁾	Dänemark Ostküste Jütland ⁹⁾	nördl. Aarhus/ Aalborg ¹²⁾	Här i Limfjorden u. a. Skagerrak ¹³⁾	Varberg/ Karlskrona	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Deutsche Nordseeh.
Währ./Mengeneinheit		DM je 1000 kg	dkr je 1000 kg			skr je 1000 kg	DM je 1000 kg				
1950 D		18,15	20,38	18,42	24,00		8,00	8,25		7,83	.
1954 D		20,50	24,33	20,08	23,40	19,53	9,50	8,10	9,90	7,27	.
1955 D		20,94	23,87	23,11	18,90	18,90	8,50	9,19	8,33	8,39	.
1956 D		16,50	17,84	25,74	29,85	21,60	9,35	10,19	9,38	9,22	20,91
1957 D		15,61	17,50	20,66	27,75	17,86	9,00	9,92	9,73	9,00	15,19
1958 D		16,21	18,93	18,81	23,00	16,55	8,41	9,04	8,97	7,67	13,45
1959 D		17,00	20,39	20,98	23,53	16,67	8,42	8,65	7,72	7,68	14,69
1960 D		18,18	20,39	21,92	23,75	19,23	9,49	9,10	7,52	8,47	16,26
1961 D		17,68	19,37	21,46	23,75	17,33	7,82	9,42	7,96	9,02	15,31
1962 D			19,37	21,85	.	18,12	8,23	8,93	7,89	8,60	14,23
1962 Jan.		14,84	21,17	.	.	.	8,00	.	.	8,18	14,33
Febr.		.	18,97 ¹⁴⁾	7,90	7,69	13,83
März		.	.	.	.	.	.	8,33	7,77	8,00	.
April		.	.	.	.	.	8,00	8,70	7,90	8,09	14,90
Mai		.	.	.	.	.	.	8,50	7,90	8,00	13,80
Juni		.	17,00 ¹⁴⁾	9,29r	7,90	8,90	13,86
Juli		.	22,33	.	.	18,35	.	9,37r	7,90	9,00	14,52
Aug.		.	20,13	21,13	.	.	.	9,41r	.	9,00	.
Sept.		.	18,86	.	.	17,93	7,33	9,50r	.	8,80r	14,50
Okt.		.	.	.	.	.	8,09	9,00	7,90	9,00	14,67
Nov.		.	18,83	.	.	.	9,40	8,63	.	.	14,21
Dez. ⁷⁾		.	20,83 ¹⁴⁾	9,05	7,90	.	.

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

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

Ware	Getreide											
von	Große Seen		St. Lawrence			North. Range		US-Golf			Nord-Pazifik ²⁾	
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Rtttd.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan ³⁾	UK	Antw./Hbg.
nach	s	\$	s	\$		s	\$	s	\$		s	\$
Währung	je 2240 lbs											
Mengeneinheit												
1938 D	.	.	12.11 ⁴⁾⁵⁾	5,72	5,24	13.10 ⁴⁾⁵⁾	9,58	54.10 ³⁾	9,74	.	25.9 ⁴⁾⁵⁾	3,61
1950 D	.	.	38.7 ⁵⁾	6,00	6,92	40.1 ⁵⁾	7,11	60.11	7,59	12,21	68.9 ⁴⁾	12,58
1954 D	.	.	50.5	10,90	10,61	54.8	11,76	115.8	14,02	21,92	153.9	18,17
1956 D	.	.	89.4	6,29	5,72	103.6	8,23	78.11	9,50	16,43	97.5	10,53
1957 D	.	.	60.4	4,15	4,85	66.5	4,40	45.9	4,95	8,37	56.9	7,06
1958 D	92.10	.	40.11	3,99	4,42	42.0	4,92	49.5	4,86	8,41	59.10	7,09
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,85	4,04	46.8	4,95	53.1	4,75	9,38	59.2	7,37
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,89	4,44	43.2	5,41	56.5	5,36	10,86	66.11	6,97
1961 D	83.0	9,42	45.10	3,03	3,48	46.7	4,06	40.5	4,39	7,88	53.10	6,88
1962 D	65.11	7,75	35.8			35.1						
1962 Okt.	55.6	7,43	34.2	2,94	3,26	30.10	.	33.2	4,09	6,80	.	6,06
1962 Nov.	72.6	.	39.4	3,34	4,00	34.5	4,25	37.2	4,26	6,73	50.0	6,38
1962 Dez.	77.6	.	37.6	.	.	29.0	.	43.3	5,88	6,95	.	.
1963 Jan.	.	.	.	.	.	32.8	.	44.1	4,67	7,26	.	6,40
1963 Febr.	72.6	7,80	40.0	.	.	35.7	4,15	34.0	4,50	7,25	.	6,75
1963 März	75.0	7,85	41.1	3,58	4,00	31.6	4,50	36.9	4,88	7,42	.	.
1963 April	61.11	.	36.1	4,14	4,50	32.6	.	48.10	.	7,93	.	.
1963 Mai	75.10	8,94	43.2r	4,60	4,46	.	.	50.0	6,25	9,18	.	.
1963 Juni	55.0	6,75	30.11	3,12	3,25	.	.	.	5,25	8,37	.	.
1963 Juli	58.9	.	35.2	3,40	3,50	.	.	.	4,60	8,72	.	.
1963 Aug.	70.4	7,40	40.0	3,94	4,12	38.10	5,85	.	5,25	9,47	.	.

Ware	Getreide								Kopra	Esparto	Zucker		
von	La Plata ⁶⁾			West-	Ost-	Full Range	Nord-	Süd-	Schwarz-	Philip-	Algerien	Kuba ⁷⁾	
Route	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.			Antw./Hbg. ⁸⁾	UK	Antw./Hbg. ⁸⁾	Antw./Hbg.	UK		
nach													
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs										\$ je cbf	s je 2240 lbs	
1938 D	25.3	25.2	.	32.3	69.10	76.5	33.9	29.9	17.2 ⁹⁾	.	.	.	
1950 D	48.4	46.1	.	80.1	90.4	86.8	70.10	94.11	35.0	.	.	.	
1954 D	83.8	79.2	76.9	171.1	176.3	173.0	81.4	70.7	44.10	0,19	87.4	67,6	
1956 D	153.6	145.11	138.11	110.10	119.9	114.4	199.2	126.7	81.5	0,41	126.1	105,11	
1957 D	98.6	91.11	96.3	63.3	73.1	67.4	135.0	93.7	59.2	0,26	110.9	97,1	
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	61.5	54.0	30.2	0,15	80.11	40,7	
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	62.8	60.4	38.3	0,17	79.4	39,8	
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	68.3	62.5	38.4	0,18	81.2	52,4	
1961 D	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	54.10	62.8	40.4	0,16	81.8	57,6	
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	.	52.5	33.5	0,15	81.0	49,8	
1962 Okt.	58.9	51.11	52.4	59.2	68.9	66.6	.	51.11	27.6	0,16	.	.	
1962 Nov.	59.0	53.6	53.0	70.0	80.0	73.4	.	50.9	33.0	0,17	80.0	.	
1962 Dez.	66.5	58.11	64.6	67.6	78.4	75.8	.	54.2	35.0	0,18	80.0	.	
1963 Jan.	63.9	60.2	64.10	70.0	.	74.8	.	50.2	32.6	0,18	81.8	.	
1963 Febr.	69.9	57.6	62.4	70.0	79.5	74.8	.	54.5	35.0	0,18	80.0	.	
1963 März	70.7	67.2	66.8	67.6	79.0	73.3	.	51.3	39.3	0,18	79.5	57,6	
1963 April	71.3	67.11	69.6	67.6	80.8	74.1	.	62.6	37.0	0,18	78.9	.	
1963 Mai	78.11	78.6	79.3	67.6	78.9r	77.2r	.	61.10r	37.6	0,18	.	.	
1963 Juni	77.6	76.5	74.5	67.6	78.0	76.3	.	.	37.6	0,18	85.0	79,5	
1963 Juli	73.4	67.3	71.8	.	77.6	.	.	61.3	.	.	83.1	.	
1963 Aug.	...	...	...	.	77.10	.	.	55.6	.	0,17	82.11	.

Ware	Zucker				Schwefelkies				Schwefel	Eisen- und Manganerze		
von	Kuba ⁷⁾	Queensland ¹⁰⁾	Mauritius		Morphou- Bay	Vassiliko- Bay	Huelva		US-Golf	Vitoria	Marmagoe ¹¹⁾	
Route	Antw./Hbg. ⁸⁾	UK	Antw./Rtttd./ Amst.	UK	Niederlande	UK	Antw.	Rtttd.	UK	Antw./Hbg. ⁸⁾		
nach												
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs											
1938 D	.	34.0 ⁴⁾	.	55.7	29.2	29.10	7.3 ¹²⁾	25.8	8.3	40.11	.	
1950 D	61.6	84.3	105.0	72.3	36.5	35.6	26.9	29.3	24.3	51.0	54.3	
1954 D	112.0	117.4	135.1	58.9	57.4	56.2	39.11	43.7	27.10	107.8	60.6	
1956 D	104.2	214.8 ¹³⁾	223.6 ¹³⁾	74.2	44.9	45.8	57.4	46.7	41.9	112.9	122.8	
1957 D	37.3	93.4	96.6	58.7	26.9	25.10	56.2	35.5	31.8	96.5	77.3	
1958 D	39.11	76.11	75.3	62.11	26.3	26.2	46.7	22.9	23.2	49.6	41.1	
1959 D	47.10	92.3	89.9	63.10	26.3	26.8	34.1	25.9	24.6	47.10	41.1	
1960 D	57.6	90.1	87.7	65.7	26.6	26.8	35.7	23.9	23.9	49.11	45.11	
1961 D	46.5r	93.0	90.6	57.3	23.3	20.4	.	21.10	54.9	43.11	42.10	
1962 D	.	83.10	81.4	.	.	24.0	27.3	21.3	41.6	34.2	32.9	
1962 Okt.	.	.	87.6	62.0	22.9	.	.	.	40.0	30.0	38.0	
1962 Nov.	.	90.0	87.6	62.8	25.0	.	30.0	.	37.6	.	36.9	
1962 Dez.	.	90.0	87.6	.	.	.	.	.	37.6	.	.
1963 Jan.	.	92.6	90.0	.	22.6	.	.	.	.	31.0	33.11
1963 Febr.	58.8	97.6	95.0	.	.	.	22.6	.	.	37.6	33.0	
1963 März	60.9	92.9	90.3	.	.	.	.	25.0	50.9	37.6	35.0
1963 April	62.6	90.0	87.6	78.2	.	.	.	.	50.9	.	38.6
1963 Mai	73.9	90.0	87.6	75.9	27.6	.	.	.	49.0	38.0	38.11	
1963 Juni	64.10	88.9	86.3	77.6	.	.	.	.	50.6	.	35.0
1963 Juli	.	.	75.0	27.0	.	23.0	.	.	54.8	.	.	
1963 Aug.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Bauxit	Kohle				
Route	Südafrika/ Mosambik	Conakry	Melilla	Poti	Barcelona ²⁾	Bilbao	Itea	Hampton Roads				Rotterdam
	Antw./ Hbg. ³⁾	Polen	Antw./Hbg. ³⁾				UK	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	West- italien
Währg./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
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				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 D	41.10	26.7	17.5	32.3	22.3	19.0	33.2	30.1	27.4	4,25	9 02	20.9
1962 D	34.0	22.11	15.11	24.6	22.0	17.0	27.6	22.11	20.3	3,61	6,55	16.0
1962 Okt.	31.9	20.0		22.6					18.2	3,01	5,87	16.0
Nov.	34.0	22.5	14.8	23.5				21.10	19.11	3,44	5,77	
Dez.		21.5		29.6				20.6	18.11	3,29	5,43	
1963 Jan.	30.0	21.0					30.0	27.2	23.8	3,46	5,65	
Febr.	34.3			26.0				25.11	23.5	3,76	5,53	
März	36.3			25.6				25.11	25.1	4,04	5,70	
April	38.11	25.0						26.0	25.0	4,19	6,00	19,3
Mai	36.4	27.6		28.0					28.11	4,78	6,65	
Juni	35.0	28.0		27.0					26.9	4,37	6,53	
Juli	34.6	24.6					23.6		22.10	4,13	6,54	
Aug.	34.8	27.0		24.2				24.9	24.4	4,80	6,96	

Ware	noch: Kohle		Erdöl, roh				Düngemittel (Phosphat)		
Route	Danzig/Stettin	Wales	Karibische See		US-Golf	Persischer Golf	US-Golf	Casablanca	Sfax
	Buenos Aires	Westitalien		darunter Nordd. Häfen	UK-Kontinent darunter Nordd. Häfen	darunter Nordd. Häfen	UK	Antw./Rttd.	
Währg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs								
1938 D		13.7 ⁵⁾	6.0 ⁶⁾		13.7		24.10		8.5 ⁷⁾
1950 D	49.5	31.4	23.8	44.7 ⁸⁾	13.7	49.10 ⁸⁾		36.0	23.0
1954 D	41.3	27.2	23.5	25.10 ⁸⁾		31.1 ⁸⁾	84.2 ⁸⁾ 44.3 ⁸⁾		27.2
1956 D	40.2	46.2	37.11	68.7	73.4	95.4	146.6	152.0	29.5
1957 D		29.5	35.2	52.10	60.1	64.5	127.9	119.1	39.9
1958 D	36.6	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	30.1	31.2	27.6
1959 D	38.4	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	27.3	27.6	46.11
1960 D	36.7	25.2	24.1	14.8	15.7	20.0	29.3	30.3	47.11
1961 D	40.5	30.4	24.5	13.11	14.10	18.7	26.11	21.8	49.4
1962 D	36.5	22.1	21.7	15.6	16.6	22.5	30.10	32.0	51.10
1962 Okt.	35.6	21.9	18.6	15.5	16.5		27.8	28.11	44.9
Nov.	37.6	21.0	18.6	15.3	16.9		28.10	29.9	18.9
Dez.		21.6	18.6	19.7	19.7		32.4	33.6	18.0
1963 Jan.		22.0		24.6	26.0	33.2	41.6	42.9	
Febr.				31.3	33.4	35.3	55.1	57.2	
März				28.2	29.11		52.6	54.6	18.6
April		31.6		17.7	18.3		32.0	33.5	
Mai		34.0	33.0	17.4	18.5		32.6r	33.5	
Juni		32 6	35.0	13.7	14.5		27.1	27.4	24.0
Juli		30.9		11.7	12.1		20.10	21.6	
Aug.		34.3		12.5	13.2		22.4	22.9	20.0

Ware	noch: Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz		Schrott					
Route	Antw./ Hbg. ³⁾ 10)	Antw./ Hbg. ³⁾	Ost- Kanada ¹¹⁾	Archan- gelsk ¹¹⁾	Nord-Pazifik		Archan- gelsk ¹¹⁾	Große Seen		Northern Range		
	Alexandria	Süd- China	UK	ECUK	UK	Süd- afrika ¹²⁾	ECUK	Antw./ Rttd./ Amst.	West- italien ¹²⁾	Antw./ Rttd./ Amst. ¹²⁾	West- italien ¹²⁾	Japan ¹²⁾
Währg./Mengeneinh.→	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	s je Fathom		s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s je Standard	\$je 2240 lbs				
1938 D												
1950 D	37.4		176.6	155.6	70.7		190.5					
1954 D	33.2	89.6	195.3	172.0	88.2	13,97	223.2			8,54		
1956 D	62.6	154.7	320.11	287.5		30,51	344.7			17,70		
1957 D	46.5	108.9	304.4	268.9	97.6	19,24				12,28		
1958 D	29.6	59.7	187.2	189.6	76.2	12,08	221.6			6,07	6,47	
1959 D	35.0	58.0	171.3	175.0	81.8	12,06	220.7			6,04	6,42	10,33
1960 D	35.9	59.10	185.0	194.10	84.11	13,61	237.1	10,55	10,37	6,61	7,08	11,08
1961 D	35.2	65.10		223.9	90.6	13,29	260.6	10,71	10,64	7,32	7,56	13,72
1962 D	36.10	59.11	217.8	198.4	77.11	12,00	238.0		7,78	5,26	6,08	10,44
1962 Okt.					71.3							
Nov.					89.5	11,84					5,40	8,78
Dez.					83.8	12,02					5,59	8,93
1963 Jan.		48.6			85.2							9,64
Febr.		52.1			82.6	11,40					6,14	9,60
März	32.0	52.0			86.9	11,72	240.8				6,16	9,50
April	37.0	60.2			85.0	12,40					6,60	9,51
Mai	42.0	66.2		210.0	82.6	12,75					6,76	10,63
Juni				220.0	85.10	12,60	266.3		9,67		7,48	11,96
Juli		65.0									7,34	12,03
Aug.					94.9	11,66		7,50			7,01	11,49
											7,24	12,06

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

C. Schiffsfrachtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland					Großbritannien										
	Linienfahrt			Tramp-fahrt	Tanker-fahrt	Trampfahrt ¹⁾										Tankerf. Reise-charter
						Reisecharter										
						ins-gesamt	Stück-gut	Massen-gut	ins-gesamt	£ Tanker	ins-gesamt	Ge-treide	Zucker	Kohle	Erz		Dünge-mittel	Holz	Schwe-fel	Motor-schiffe^{2)}	£-Tanker
	2. Hj. 1954 = 100	Dez. 1959 = 100	2. Hj. 1954 = 100	Scale ³⁾ = 100	1960 = 100											
Indexgruppe	ins-gesamt	Stück-gut	Massen-gut	ins-gesamt	£ Tanker	ins-gesamt	Ge-treide	Zucker	Kohle	Erz	Dünge-mittel	Holz	Schwe-fel	Motor-schiffe ²⁾	£-Tanker	
Basis	2. Hj. 1954 = 100	Dez. 1959 = 100		2. Hj. 1954 = 100	Scale ³⁾ = 100	1960 = 100										Scale = 100
1950 D	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1954 D	100,0 ⁴⁾	—	—	100,0 ⁴⁾	79,1 ⁴⁾	116,0 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	109,6 ⁶⁾	79,1	
1955 D	107,9	—	—	131,8	115,6	172,1 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	198,5 ⁶⁾	116,1	
1956 D	119,1	—	—	166,2	227,4	211,6 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	264,4 ⁶⁾	229,5	
1957 D	132,0	—	—	123,6	144,1 ³⁾	151,9 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	183,8 ⁶⁾	143,4	
1958 D	122,3	—	—	67,7	50,4	90,4 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	84,9 ⁶⁾	46,9	
1959 D	119,5	—	—	70,3	48,9	96,9 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	85,0 ⁶⁾	42,8	
1960 D	121,7 ⁷⁾	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	
1961 D	126,6	106,5	101,6	75,4 ⁷⁾	43,6	106,8	106,2	112,1	110,4	100,2	108,4	103,2	107,3	111,6	42,5	
1962 D	130,5	110,9	101,8	67,4	51,1	89,1	90,0	97,1	82,9	77,0	99,2	90,1	82,3	89,1	49,8	
1961 Juli	126,1	106,0	101,3	73,6	41,5	105,8	106,3	109,1	107,4	97,2	112,3	100,4	—	109,0	42,3	
Aug.	128,6	106,1	102,4	75,1	47,0	107,2	108,0	116,1	113,5	95,1	100,0	105,0	114,8	117,9	44,3	
Sept.	127,4	107,2	101,9	77,3	42,9	110,6	106,3	121,7	121,2	95,2	112,6	108,7	114,8	118,3	43,0	
Okt.	129,1	108,9	102,5	78,4	46,5	108,0	107,9	103,6	117,9	107,8	104,2	107,9	—	120,4	44,4	
Nov.	129,6	109,2	103,4	77,2	47,1	109,3	106,6	116,2	116,2	108,6	103,3	105,7	118,5	111,2	45,8	
Dez.	129,4	109,2	102,8	74,2	46,9	101,2	99,6	117,4	103,1	93,0	102,0	92,8	94,8	99,4	44,8	
1962 Jan.	131,0	110,7	103,8	72,8	52,7	96,9	97,7	103,7	94,1	81,1	104,6	96,0	94,8	102,7	49,1	
Febr.	131,3	110,8	104,2	70,5	54,3	95,2	96,8	103,5	91,3	82,7	102,8	88,5	—	95,6	54,8	
März.	131,5	111,4	103,6	69,8	52,7	96,9	101,4	108,0	89,6	85,3	101,1	88,1	87,4	97,3	50,7	
April	131,4	111,4	103,5	71,8	42,6	99,4	105,6	105,2	99,2	86,4	101,8	88,8	91,8	97,7	43,7	
Mai	131,7	111,7	103,5	70,0	45,2	97,9	101,0	107,6	92,6	83,8	107,5	87,2	—	101,9	42,7	
Juni	131,1	111,6	101,9	65,3	49,1	84,4	84,4	91,1	75,6	75,3	95,9	80,5	87,4	91,4	46,3	
Juli	131,0	111,6	101,4	63,0	54,1	78,4	79,1	86,2	72,0	69,5	—	80,9	—	81,3	53,3	
Aug.	130,6	111,4	101,0	62,4	56,0	79,4	80,8	82,5	74,8	68,8	—	86,6	74,9	82,9	54,5	
Sept.	130,4	111,7	99,7	62,4	51,3	81,0	77,2	85,7	73,5	72,5	90,0	91,3	74,9	77,9	50,7	
Okt.	128,7	109,8	99,4	64,1	49,8	84,3	80,8	96,8	77,6	72,8	90,0	90,0	79,9	77,5	47,3	
Nov.	128,6	109,7	99,5	66,9	48,5	87,5	85,6	96,3	78,8	76,8	—	101,9	74,9	83,4	48,1	
Dez.	128,6	109,5	99,9	69,5	56,5	87,8	89,6	98,4	75,7	69,4	—	101,4	74,9	80,0	55,7	
1963 Jan.	130,5	111,2	101,3	72,1	75,6	93,1	95,4	97,0	86,4	78,0	—	102,0	—	80,4	73,0	
Febr.	130,5	110,7	102,3	74,3	99,6	94,1	97,1	105,5	85,1	81,7	87,7	99,5	—	85,9	100,6	
März	130,7	110,6	103,2	74,5	84,8	97,5	102,3	104,2	89,4	86,7	88,4	103,5	101,3	93,1	73,7	
April	131,3	110,7	104,5	76,3	53,4	100,7	102,5	108,0	89,3	95,4	101,1	103,0	101,3	94,3	53,2	
Mai	132,0	111,3	105,1	79,0	52,7	109,9	115,7	118,9	97,3	99,9	113,6	102,5	—	104,8	53,1	
Juni	132,3	111,4	105,7	73,4	43,0	105,9	103,8	120,7	96,3	96,9	112,1	106,6	97,8	93,5	41,3	
Juli	132,3	111,5	105,5	73,1	34,3	101,1	103,6	118,1	89,0	84,6	101,8	100,6	100,8	93,5	31,4	
Aug.	132,9	112,1	105,8	74,9	36,9	104,8	108,9	116,9	97,0	93,6	95,0	107,1	109,5	96,8	36,5	

Land	Niederlande								Dänemark	Norwegen				Schweden			
	Trampfahrt								Tramp-fahrt	Trampfahrt		Tankerfahrt		Tramp-fahrt	Tanker-fahrt		
										Reise-charter	Zeit-charter	Reise-charter	Zeit-charter ⁸⁾			Reisecharter	Reisecharter
	Indexgruppe	ins-gesamt	Ge-treide	britischen	Kohle aus amerika-nischen Häfen	niederlän-dischen	Erz	Son-stige	ins-gesamt	ins-gesamt	insgesamt	£ | \$ Tanker	ins-gesamt	£ Tanker			
Basis	1924/38 = 100								1955 = 100	II. Hj. 1947 = 100	Scale | USMC/ATRS = 100	1948 = 100					
1950 D	—	—	—	—	—	—	—	—	65 ⁹⁾	84,9	76,1	152,7	100,9	90	115		
1954 D	322,6	353,1	284,3	354,3	287,0	354,1	343,9	403,0	78 ⁹⁾	93,5	80,0	80,4	62,5	120	65		
1955 D	504,9	474,7	357,2	508,0	377,1	570,8	464,1	587,5	100	120,8	140,1	118,7	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 ¹⁰⁾	162,5	170	166		
1957 D	536,0	353,4	315,1	552,7	425,6	551,8	451,4	722,7	99	124,8	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	73,0	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	44,3 ¹¹⁾	114	48		
1960 D	254,4	228,9	—	250,9	246,6	292,0	334,6	445,0	82	82,1	73,9	52,2	45,4 ^r	125	49		
1961 D	244,0	231,1	—	270,3	314,2	283,9	352,1	457,2	82	84,2	80,9	48,0	41,3	121	49		
1962 D	211,5	208,8	282,1	182,0	—	217,4	303,7	349,0	80	77,5	64,8	54,7	46,1	— ¹²⁾	— ¹²⁾		
1961 Juli	227,4	215,3	—	245,6	—	288,0	292,1	433,3	82	83,4	79,7	48,2	45,9	121	45		
Aug.	259,2	234,4	—	263,2	—	258,7	363,8	458,6	82	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	84	85,8	78,5	49,3	44,1	124	52		
Dez.	239,6	234,5	—	236,7	—	268,7	298,7	444,9	85	82,6	74,9	54,8	45,4	125	56		
1962 Jan.	245,7	244,0	259,7	—	—	225,0	342,2	407,3	82	80,7	78,3	54,5	43,8	118 ¹²⁾	56		
Febr.	244,1	236,4	308,0	—	—	238,7	285,6	393,9	81	80,3	68,9	59,9	49,9	—	48		
März	255,3	242,0	—	214,6	—	265,0	360,9	401,9	80	81,0	63,9	55,1	49,7	—	52		
April	261,2	261,2	—	—	—	—	—	389,5	79	81,7	64,7	40,8	39,5	—	51		
Mai	230,5	232,8	—	217,7	—	212,1	270,5	390,5	79	80,7	69,8	49,2	51,4	—	— ¹²⁾		
Juni	175,7	176,6	—	179,4	—	170,5	—	348,1	80	77,4	64,0	53,9	45,5	—	—		
Juli	187,5	182,6	—	185,2	—	220,1	271,7	300,0	80	74,7	61,9	58,8	51,2	—	—		
Aug.	178,1	170,3	—	178,9	—	222,7	314,0	307,9	79	74,7	58,7	60,7	47,8	—	—		
Sept.	167,4	159,7	—	164,1	—	240,4	221,5	282,3	79	73,7	55,3	55,8	42,7	—	—		
Okt.	181,8	173,3	—	171,5	—	252,6	268,3	287,7	79	74,5	60,7	51,1	40,2	—	—		
Nov.	189,8	190,0	—	180,3	—	191,4	—	335,3	79	75,1	66,0	54,3	43,8	—	—		
Dez.	204,2	210,6	—	178,5	—	—	—	331,2	79	75,7							

1. Indices der Seefrachtraten

Basis 1954 = 100

Land	Italien ¹⁾														
Indexgruppe	insgesamt	Gruppen-Index	Europafahrt												
			Kohle				Getreide	Getreide Zucker	Getreide	Getreide Erz	Getreide		Mais Erz	Erz Phosph.	
			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⁾
			West-Italien	Groß-brit./Kont.	Westitalien	Buenos Aires	Großbritannien/Kont.			Europa		Großbritannien/Kont.			
1958 D.	75	73	70	64	95	80	91	64	78	68	65	73	91	71	70
1959 D.	77	77	68	60	96	88	88	64	77	73	71	85	90	79	69
1960 D.	79	79	75	69	98	88	84	70	80	67	76	87	91	88	69
1961 D.	83	81	76	73	100	99	96	72	83	66	80	86	100	81	65
1962 D.	73	69	64	57	90	82	83	57	66	60	68	75	87	68	57
1961 April	81	76	76	70	87	77	78	69	82	65	79	81	89	78	65
Mai	87	83	76	72	104	—	109	86	74	—	80	82	—	73	—
Juni	82	79	74	68	107	96	99	65	76	60	78	81	—	76	59
Juli	79	75	75	68	—	84	96	68	65	60	81	82	96	73	63
Aug.	82	79	88	75	—	92	97	75	87	61	84	83	—	86	64
Sept.	84	82	82	84	—	111	103	76	97	58	83	85	—	90	60
Okt.	89	85	81	84	—	120	103	81	97	72	83	85	108	85	60
Nov.	86	85	81	82	105	111	97	75	99	74	79	85	106	83	65
Dez.	83	82	75	67	—	126	—	68	88	72	77	84	106	76	—
1962 Jan.	74	73	67	60	—	94	85	58	76	73	73	82	105	70	57
Febr.	77	75	67	62	89	102	83	65	78	68	70	80	76	70	—
März	76	73	68	60	83r	86	81	66	65	71	74	79	76	74	—
April	76	75	78	77	—	88	81	67	85	60	81	83	88	74	—
Mai	75	75	73	62	95	81	—	66	84	64	73	77	85	70	—
Juni	69	68	69	54	—	83	—	68	74	—	61	74	—	66	77
Juli	64	61	61	51	—	74	—	47	54	55	61	63	88	62	54
Aug.	66	67	60	49	89	77	80	47	51	—	65	65	88	63	54
Sept.	67	68	54	47	93	72	80	40	52	48	68	71	95	67	—
Okt.	65	64	54	50	—	78	85	48	55	53	63	70	—	64	—
Nov.	66	66	53	54	—	74	86	56	57	53	65	77	79	67	49
Dez.	71	68	65	54	90	79	—	59	64	55	66	78	86	70	49
1963 Jan.	71	72	73	65	—	81	86	64	69	61	65	81	82	71	—
Febr.	72	74	71	68	—	—	—	63	53	64	76	81	86	70	—
März	73	71	72	71	—	81	92	61	74	60	74	79	—	65	54
April	77	78	74	71	—	102	93	69	82	58	76	81	88	69	—
Mai	82	84	90	70	136	—	—	71	92	65	83	80	90	76	—
Juni	80	83	81	68	141	114	92	63	84	64	79	78	88	62	—
Juli	72	72	75	60	—	113	—	54	54	—	74	77	—	83	57

Land	Italien ¹⁾														
Indexgruppe	noch Europafahrt				Afrika-fahrt	Amerikafahrt					Asienfahrt (Japanfahrt)				
	Pyrit	Phosph.	Erz	Zucker	Phosph.	Gruppen-Index	Kohle	Erz			Gruppen-Index	Kohle/ Zucker/ Getreide	Getreide	Phosph. /Salz	Erz
	Mittel-meer ⁷⁾	Nord-Afrika ⁸⁾	Indien Ägypten ⁹⁾	Austra-lien/ Mau-ritius	Casa-blanca		Norden Range	Bra-silien	Afrika/ Mittel-meer ¹⁰⁾	Indien		Nord-Atlan-tik ¹¹⁾	Nord-Pazifik	Mittel-meer/ Rotes Meer ¹²⁾	Indien/ Ma-laya ¹³⁾
1958 D.	82	66	64	79	92	77	82	71	85	71	71	68	62	68	83
1959 D.	80	65	74	87	86	80	86	77	89	74	71	68	61	70	84
1960 D.	85	68	81	81	86	85	87	84	88	80	74	77	65	73	82
1961 D.	91	69	74	88	92	93	102	84	119	83	83	83	73	—	88
1962 D.	72	70	61	73	71	87	84	86	107	79	65	65	61	82	66
1961 April	74	65	70	95	—	99	107	91	—	98	86	87	76	—	96
Mai	99	71	73	75	—	106	108	—	125	84	88	97	76	—	90
Juni	87	65	88	90	—	94	106	91	—	85	85	93	71	—	92
Juli	83	64	69	86	97	89	95	87	—	86	80	86	63	—	90
Aug.	72	62	68	84	—	96	114	91	—	82	84	94	73	—	86
Sept.	76	73	68	87	—	95	115	92	—	79	85	92	78	—	85
Okt.	90	77	59	79	—	111	115	—	135	83	86	94	74	—	91
Nov.	84	75	60	83	—	92	109	57	120	82	83	88	74	—	89
Dez.	—	76	70	—	—	84	100	—	—	69	86	85	—	—	87
1962 Jan.	68	63	59	79	—	91	—	91	—	—	73	75	72	—	—
Febr.	82	63	58	77	—	94	90	—	112	79	76	74	68	—	79
März	82	72	57	67	—	90	88	81	112	79	74	75	69	—	77
April	69	71	59	67	—	84	90	—	—	79	73	78	65	—	76
Mai	82	80	72	66	72	90	90	—	—	—	72	72	67	—	76
Juni	66	69	49	75	—	80	81	—	—	79	61	62	52	—	69
Juli	64	55	47	74	—	86	81	—	103	74	59	60	53	—	65
Aug.	59	112	48	67	—	83	83	—	—	—	56	57	52	—	60
Sept.	74	80	69	71	70	77	77	—	—	77	55	58	49	—	58
Okt.	74	59	69	80	—	78	80	—	81	74	55	57	52	—	56
Nov.	67	59	69	79	70	86	86	—	—	—	60	59	67	—	55
Dez.	—	59	74	73	71	99	82	—	126	88	60	52	68	—	60
1963 Jan.	71	59	62	84	77	78	87	—	59	89	61	52	70	—	70
Febr.	78	82	81	87	74	68	89	—	48	—	67	61	74	—	61
März	69	59	81	74	—	93	105	—	90	83	64	56	75	—	65
April	81	66	72	85	—	87	115	62	—	84	65	60	65	—	64
Mai	74	91	59	103	—	90	113	68	—	—	70	68	65	71	69
Juni	77	79	78	78	—	77	99	51	71	86	66	62	64	—	76
Juli	67	65	63	89	—	90	90	—	—	—	68	70	64	—	70

Land →	Italien ¹⁾														
	noch Europafahrt					Afrika-fahrt		Amerikafahrt				Asienfahrt (Japanfahrt)			
	Pyrit	Phosph.	Erz	Zucker	Phosph.	Grup-pen-Index	Kohle		Erz		Grup-pen-Index	Kohle/Zucker/Getreide	Getreide	Phosph./Salz	Erz
	Mittel-meer ⁷⁾	Nord-Afrika ⁸⁾	Indien Ägypten ⁹⁾	Austra-lien/Mau-ritius	Casa-blanca		Nor-thern Range	Bra-silien	Afrika/Mittel-meer ¹⁰⁾	Indien		Nord-Atlan-tik ¹¹⁾	Nord-Pazifik	Mittel-meer/Rotes Meer ¹²⁾	Indien/Ma-laya ¹³⁾
	Großbritannien/Kontinent	West-Europa	Groß-brit./Kont.	Süd-Afrika	Süd-ame-rika		Northern Range					Japan			
1958 D.	82	66	64	79	92	77	82	71	85	71	71	68	62	68	83
1959 D.	80	65	74	87	86	80	86	77	89	74	71	68	61	70	84
1960 D.	85	68	81	81	86	85	87	84	88	80	74	77	65	73	82
1961 D.	91	69	74	88	92	93	102	84	119	83	83	88	73	—	88
1962 D.	72	70	61	73	71	87	84	86	107	79	65	65	61	82	66
1961 April.	74	65	70	95	—	99	107	91	—	98	86	87	76	—	96
Mai.	99	71	73	75	—	106	108	—	125	84	88	97	76	—	90
Juni.	87	65	88	90	—	94	106	91	—	85	85	93	71	—	92
Juli.	83	64	69	86	97	89	95	87	—	86	80	86	63	—	90
Aug.	72	62	68	84	—	96	114	91	—	82	84	94	73	—	86
Sept.	76	73	68	87	—	95	115	92	—	79	85	92	78	—	85
Okt.	90	77	59	79	—	111	115	—	135	83	86	94	74	—	91
Nov.	84	75	60	83	—	92	109	57	120	82	83	88	74	—	89
Dez.	—	76	70	—	—	84	100	—	—	69	86	85	—	—	87
1962 Jan.	68	63	59	79	—	91	—	91	—	73	73	75	72	—	—
Febr.	82	63	58	77	—	94	90	—	112	79	76	74	68	82	79
März.	82	72	57	67	—	90	88	81	112	79	74	75	69	—	77
April.	69	71	59	67	—	84	90	—	—	79	73	78	65	—	76
Mai.	82	80	72	66	72	90	90	—	—	72	72	72	67	—	76
Juni.	66	69	49	75	—	80	81	—	—	79	61	62	52	—	69
Juli.	64	55	47	74	—	86	81	—	103	74	59	60	53	—	65
Aug.	59	112	48	67	—	83	83	—	—	—	56	57	52	—	60
Sept.	74	80	69	71	70	77	77	—	—	77	55	58	49	—	58
Okt.	74	59	69	80	—	78	80	—	81	74	55	57	52	—	56
Nov.	67	59	69	79	70	86	86	—	—	60	59	67	67	—	55
Dez.	—	59	74	73	71	99	82	—	126	88	60	52	68	—	60
1963 Jan.	71	59	62	84	77	78	87	—	59	89	61	52	70	—	61
Febr.	78	82	81	87	74	68	89	—	48	—	67	61	74	—	65
März.	69	59	81	74	—	93	105	—	90	83	64	56	75	—	64
April.	81	66	72	85	—	87	115	62	—	84	65	60	65	—	69
Mai.	74	91	59	103	—	90	113	68	—	—	70	68	65	71	76
Juni.	77	79	78	78	—	77	99	51	71	86	66	62	64	—	73
Juli.	67	65	63	89	—	90	90	—	—	—	68	70	64	—	70

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

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

Darstellungsform → von → Route nach → Tanker- Größenklassen →	Meßzahlen		Raten in s je 2240 lbs													
			Karibische See				US-Golf				Persischer Golf					
	insgesamt		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Westitalien	
	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV
Grundtarif Scale Nr. 2 bis 14. 12. 1958 ¹⁾	100,0		32,6		34,9		38,5		40,3		49,2 ²⁾ 80,10 ³⁾		51,5 ²⁾ 83,2 ³⁾		37,0 ²⁾ 80,3 ³⁾	
Grundtarif Scale Nr. 3 ab 15. 12. 1958 ...	100,0		32,6		34,6		38,5		40,10		49,5 ²⁾		51,7 ²⁾		35,3 ²⁾	
1954 D	110,0		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9		46,11	
1955 D	114,5		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1		48,7	
1956 D	142,6		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5 ⁴⁾		87,9 ⁴⁾		70,7 ⁴⁾	
1957 D	139,2		45,3		48,5		53,6		56,0		92,4 ⁴⁾		95,6 ⁴⁾		82,10 ⁴⁾	
1958 D	121,0		39,4		42,1		46,6		48,9		65,9		68,6		50,11	
1959 I	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7	
1959 II/IV D	108,2	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,7	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,1	55,4	44,5	39,10
1960 D	98,6	87,9	32,0	28,7	34,0	30,4	37,10	33,9	40,3	35,11	55,0	49,8	57,1	51,7	41,0	37,3
1961 D	92,5	84,2	30,1	27,4	31,11	29,0	35,6	32,4	37,9	34,4	51,11	47,10	53,11	49,8	38,10	35,11
1962 D	89,1	80,7	28,11	26,3	30,9	27,10	34,3	31,0	36,4	32,11	50,3	46,1	52,4	47,10	37,8	34,8
1960 I	97,9	87,7	31,10	28,6	33,9	30,3	37,7	33,8	40,0	35,10	54,8	49,7	56,9	51,6	40,9	37,2
II	98,6	87,4	32,1	28,5	34,0	30,2	37,11	33,7	40,3	35,8	55,0	49,5	57,1	51,4	41,0	37,1
III	97,6	87,7	31,9	28,6	33,8	30,3	37,6	33,8	39,10	35,10	54,6	49,7	56,7	51,6	40,8	37,2
IV	100,2	88,7	32,7	28,10	34,7	30,7	38,6	34,1	40,11	36,3	55,9	50,1	57,11	52,0	41,7	37,6
1961 I	91,3	83,4	29,8	27,1	31,6	28,9	35,1	32,0	37,3	34,1	51,4	47,6	53,4	49,3	38,5	35,8
II	92,5	84,1	30,1	27,4	31,11	29,0	35,6	32,4	37,9	34,4	52,0	47,10	54,0	49,8	38,10	35,11
III	93,9	85,1	30,6	27,8	32,5	29,4	36,1	32,8	38,4	34,9	52,8	48,4	54,8	50,2	39,4	36,3
IV	92,2	84,1	30,0	27,4	31,10	29,0	35,5	32,4	37,8	34,4	51,10	47,10	53,10	49,8	38,9	35,11
1962 I	93,1	84,7	30,3	27,6	32,1	29,3	35,9	32,6	38,0	34,7	52,3	48,1	54,3	49,11	39,1	36,1
II	90,5	80,0	29,5	26,0	31,3	27,7	34,9	30,9	36,11	32,8	51,0	45,9	52,11	47,6	38,2	34,5
III	87,1	79,4	28,4	25,10	30,1	27,5	33,6	30,6	35,7	32,5	49,4	45,6	51,2	47,2	36,11	34,3
IV	85,5	78,5	27,9	25,6	29,6	27,1	32,10	30,2	34,11	32,1	48,6	45,1	51,4	46,9	36,5	33,11
1963 I	96,3	85,9	31,4	27,11	33,3	29,8	37,0	33,0	39,4	35,1	53,10	48,8	55,11	50,7	40,2	36,6
II	80,7	73,8	26,3	24,0	27,10	25,6	31,0	28,4	33,0	30,2	46,2	42,9	47,11	44,4	34,8	32,3

3. Sonstige Schiffsindex (Großbritannien)

Indexart →	Activity — Index										Zeit- charter- Volume- Index	Getreide- tanker- Rentabili- täts-Index
Indexgruppe →	insgesamt	Getreide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/ Düngemittel	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	155
1959 D	139,6	71,1	8,1	10,7	4,9	8,9	8,9	6,1	8,1	15,2	111,4	165
1960 D	165,3	76,3	13,7	12,7	6,1	10,6	13,2	8,2	8,9	15,5	131,9	175
1961 D ⁶⁾	183,9	84,7	17,4	14,5	5,4	8,5	20,6	7,9	12,8	12,2	162,1	195
1962 D ⁶⁾	166,8	92,6	12,3	10,5	5,1	9,4	7,6	6,8	12,4	10,0	125,6	—
Okt. ⁶⁾	224,0	121,0	14,5	16,2	7,1	8,5	18,7	5,4	18,3	14,3	173,2	239
Nov. ⁶⁾	222,2	126,5	16,7	14,8	4,8	9,1	15,0	7,9	14,3	13,0	155,3	201
Dez. ⁶⁾	211,3	112,4	22,8	18,8	2,8	8,9	8,6	11,2	19,3	6,6	146,9	146
1962 Jan. ⁶⁾	221,2	118,5	26,2	12,9	2,8	7,6	11,4	12,0	12,5	17,2	122,1	114
Febr. ⁶⁾	204,5	115,0	22,3	12,9	4,3	10,3	9,7	14,1	9,1	6,8	130,7	—
März ⁶⁾	175,1	102,3	9,4	10,1	3,8	14,2	8,9	6,2	16,8	3,3	124,4	—
April ⁶⁾	158,9	99,0	14,2	12,7	5,4	8,0	8,8	3,9	6,8	0,2	73,5	—
Mai ⁶⁾	167,8	99,6	16,8	12,7	4,5	9,8	5,3	7,9	9,7	1,5	142,9	—
Juni ⁶⁾	126,8	75,0	6,9	9,7	4,1	8,8	4,1	5,7	10,7	1,8	125,0	—
Juli ⁶⁾	146,0	61,4	11,6	8,6	4,1	4,8	6,1	4,3	8,2	36,8	114,0	—
Aug. ⁶⁾	140,7	79,8	6,1	5,6	6,3	8,6	7,9	3,6	12,9	9,9	130,2	—
Sept. ⁶⁾	134,4	72,0	12,2	7,4	3,6	5,8	9,1	3,8	19,1	1,3	136,1	—
Oktober ⁶⁾	147,5	83,8	9,1	8,4	5,4	12,8	7,1	4,4	14,3	2,0	115,2	—
Nov. ⁶⁾	180,5	105,8	6,6	14,0	6,3	8,8	6,6	4,3	18,0	10,2	131,1	—
Dez. ⁶⁾	197,9	99,5	5,6	10,9	10,4	13,4	6,6	11,2	10,7	29,5	161,8	—
1963 Jan. ⁶⁾	167,5	98,5	7,3	12,0	3,8	10,9	9,2	5,4	11,2	9,1	133,1	—
Febr. ⁶⁾	220,8	122,3	8,8	18,3	2,8	11,6	12,1	10,0	19,0	16,0	159,3	—
März ⁶⁾	219,2	126,3	15,7	18,0	8,1	12,8	10,4	5,4	13,0	9,6	183,5	—
April ⁶⁾	154,9	79,1	15,0	17,5	2,3	9,4	10,6	4,3	6,6	9,9	166,7	—
Mai ⁶⁾	211,4	103,4	12,5	17,0	3,5	13,8	18,8	8,4	13,7	20,5	209,9	—
Juni ⁶⁾	216,2	105,1	16,0	19,6	7,8	10,4	20,5	13,6	11,9	11,2	159,5	—
1961 Juli ⁶⁾	168,8	88,2	10,9	12,0	2,5	11,4	11,4	8,4	8,7	15,0	154,6	—
Aug. ⁶⁾	259,4	133,6	8,3	18,6	4,3	9,8	14,0	12,6	12,4	45,8	122,0	—

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

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Von Frankfurt (Main) nach			1958		1959		1960		1961		1962		1963	
			Durchschnitt										August	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
Europa Belgien	Brüssel	HF	109	80	109	80	109	80	107	77	112	80	117	83
		HR	197	144	197	144	197	144	194	139	202	144	223	158
		HR a)	—	115	—	115	—	115	—	111	—	115	—	126
Deutschland	Berlin	HF	111	90	111	93	111	93	111	93	111	93	111	84
		HR	200	164	200	168	200	168	200	168	200	131	222	136
		HR b)	—	132	—	136	—	136	—	136	—	125	—	123
	Bremen	HF	128	102	128	102	128	102	127	97	120	74	120	79
		HR	231	184	231	184	231	184	233	177	240	148	240	158
		HR c)	—	132	—	132	—	132	—	132	—	—	—	—
	Düsseldorf	HF	62	50	62	50	62	50	62	48	62	39	62	42
		HR	112	90	112	90	112	90	114	88	124	78	124	84
		HR b)	—	62 ^{b)}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Hamburg	HF	128	102	128	102	128	102	131	102	132	86	128	87
		HR	231	184	231	184	231	184	241	187	264	173	256	174
		HR c)	—	144	—	144	—	144	—	144	—	—	—	—
	Hannover	HF	86	69	86	69	86	69	86	66	85	53	85	57
		HR	155	125	155	125	155	125	158	122	170	107	170	114
		HR c)	—	96	—	96	—	96	—	96	—	96	—	—
	München	HF	88	70	88	70	88	70	88	68	85	62	85	66
		HR	159	126	159	126	159	126	161	125	170	123	170	132
		HR c)	—	98	—	98	—	98	—	98	—	—	—	—
	Nürnberg	HF	50	40	50	40	50	40	50	39	50	38	50	38
		HR	90	72	90	72	90	72	92	72	100	72	100	76
		HR c)	—	60	—	60	—	60	—	60	—	—	—	—
	Stuttgart	HF	50	40	50	40	50	40	50	39	50	33	50	35
		HR	90	72	90	72	90	72	92	71	100	66	100	70
		HR c)	—	56	—	56	—	56	—	56	—	—	—	—
Frankreich	Paris	HF	141	109	143	110	143	110	144	108	162	121	175	130
		HR	255	196	258	198	258	198	261	195	292	219	333	247
Griechenland	Athen	HF	708	536	708	536	708	536	680	516	674	511	674	511
		HR	1275	965	1275	965	1275	965	1225	928	1214	920	1281	971
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	817	—	867
Groß- britannien	London	HF	243	188	245	189	245	189	237	183	245	189	250	189
		HR	438	339	441	341	441	341	427	330	441	341	475	360
		HR ab)	—	260 ^{b)}	—	260 ^{b)}	—	260 ^{b)}	—	—	—	—	—	—
Italien	Mailand	HF	225	164	225	164	225	164	218	159	226	164	226	164
		HR	405	296	405	296	405	296	393	286	407	296	430	312
		HR a)	—	265	—	252	—	247 ^{b)}	—	236 ^{b)}	—	247 ^{b)}	—	254
	Rom	HF	330	240	330	240	330	240	320	232	330	240	330	240
		HR	594	432	594	432	594	432	576	418	594	432	627	456
		HR a)	—	388 ^{b)}	—	360 ^{b)}	—	360 ^{b)}	—	343 ^{b)}	—	360 ^{b)}	—	372
Jugoslawien	Belgrad	HF	414	301	414	301	414	301	393	283	403	289	397	278
		HR	746	542	746	542	746	542	707	509	726	521	755	529
		HR a)	—	434	—	434	—	422	—	405	—	418	—	418
Niederlande	Amsterdam	HF	116	85	116	85	116	85	114	82	119	85	124	87
		HR	209	153	209	153	209	153	206	148	215	153	236	166
		HR a)	—	—	—	120 ^{b)}	—	120	—	117	—	121	—	ab) 130
Norwegen	Oslo	HF	387	322	392	327	394	328	390	318	406	328	427	345
		HR	697	579	707	589	710	591	702	572	731	591	812	656
		HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	475
Österreich	Wien	HF	210	153	210	153	210	153	204	148	210	153	210	153
		HR	378	276	378	276	378	276	366	268	378	276	399	291
Portugal	Lissabon	HF	543	402	543	402	543	402	522	386	517	382	535	386
		HR	978	724	978	724	978	724	940	695	931	688	1017	734
		HR a)	—	—	—	—	—	636	—	611	—	605	—	605
Spanien	Barcelona	HF	346	252	346	252	346	252	336	245	334	244	334	244
		HR	623	454	623	454	623	454	605	442	602	440	635	464
		HR a)	—	—	—	377 ^{b)}	—	377	—	—	—	359	—	378
	Madrid	HF	417	309	417	309	417	309	401	297	398	294	412	305
		HR	751	557	751	557	751	557	723	535	717	530	783	580
		HR a)	—	—	—	464 ^{b)}	—	464	—	446	—	442	—	473
Schweden	Stockholm	HF	387	322	392	327	394	328	390	318	406	328	427	345
		HR	697	579	707	589	710	591	702	572	731	591	812	656
		HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	475
Schweiz	Genf	HF	176	131	174	131	174	131	169	127	174	132	174	131
		HR	317	236	314	236	314	236	304	229	314	238	331	251
		HR ab)	—	199	—	199	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zürich	HF	126	92	126	92	126	92	122	89	126	92	126	92
		HR	227	166	227	166	227	166	220	160	227	166	240	175
		HR ab)	—	140	—	140	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HF	830	608	830	608	830	608	798	585	791	580	791	579
		HR	1494	1095	1494	1095	1494	1095	1437	1053	1424	1044	1503	1101

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

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

Von Frankfurt (Main) nach			1958		1959		1960		1961		1962		1963	
			Durchschnitt										August	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar	I.	Spar
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1179	806	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773
		HR	2123	1451	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 ¹⁾	2151	1469
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2588	1768	2635	1788	2711	1744 ²⁾	2825	1549 ²⁾	2800	1535	2800	1535
		HR	4659	3182	4743	3219	4880	3140 ²⁾	5085	2788 ²⁾	5040	2763	5320	2917
Asien														
Aden	Aden	HF	1897	1371	1929	1388	1973	1388	2023	1334	2005	1322 ¹⁾	2005	1322
		HR	3415	2468	3473	2499	3553	2499	3642	2401	3609	2380 ¹⁾	3810	2512
Birma	Rangun	HF	3064	2174	3205	2262	3284	2232 ²⁾	3300	2001 ²⁾	3271	1983	3271	1983
		HR	5516	3913	5769	4071	5912	4018 ²⁾	5941	3602 ²⁾	5888	3570	6215	3768
Ceylon	Colombo	HF	2482	1729	2570	1791	2637	1806 ²⁾	2645	1718 ²⁾	2621	1703	2621	1703
		HR	4468	3113	4626	3225	4748	3251 ²⁾	4761	3094 ²⁾	4718	3066	4980	3236
Indien	Bombay	HF	2223	1529	2312	1591	2379	1606 ²⁾	2396	1526 ²⁾	2375	1512	2375	1512
		HR	4002	2753	4161	2865	4283	2891 ²⁾	4314	2747 ²⁾	4275	2722	4513	2873
	Kalkutta	HF	2470	1729	2559	1791	2623	1806 ²⁾	2622	1718 ²⁾	2599	1703	2599	1703
		HR	4446	3113	4606	3225	4723	3251 ²⁾	4721	3094 ²⁾	4679	3066	4939	3236
Irak	Bagdad	HF	1461	994	1470	1000	1470	1000	1430	978	1423	975 ¹⁾	1423	975
		HR	2630	1790	2646	1800	2646	1800	2574	1760	2562	1755 ¹⁾	2704	1853
Iran	Abadan	HF	1556	1112	1565	1118	1565	1118	1571	1091	1580	1087 ¹⁾	1580	1087
		HR	2801	2002	2817	2013	2817	2013	2828	1964	2844	1957 ¹⁾	3002	2066
	Teheran	HF	1650	1135	1659	1141	1659	1141	1594	1097	1580	1087 ¹⁾	1580	1087
		HR	2971	2044	2987	2054	2987	2054	2870	1975	2844	1957 ¹⁾	3002	2066
Japan	Tokio	HF	4243	2888	4421	2997	4526	2979 ²⁾	4544	2735 ²⁾	4503	2711	4503	2711
		HR	7638	5203	7956	5394	8147	5362 ²⁾	8179	4924 ²⁾	8106	4880	8556	5151
Libanon	Beirut	HF	1179	806	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773
		HR	2123	1452	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 ¹⁾	2151	1469
Philippinen	Manila	HF	3899	2662	4061	2765	4149	2744 ²⁾	4148	2509 ²⁾	4111	2487	4111	2487
		HR	7019	4792	7310	4977	7468	4939 ²⁾	7467	4517 ²⁾	7400	4477	7811	4726
Singapur und Malaya	Singapur	HF	3273	2244	3426	2332	3508	2293 ²⁾	3515	2034 ²⁾	3484	2016	3484	2016
		HR	5892	4024	6167	4197	6315	4128 ²⁾	6328	3662 ²⁾	6272	3629	6620	3831
Syrien	Damaskus	HF	1179	806	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773
		HR	2123	1451	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 ¹⁾	2151	1469
Thailand	Bangkok	HF	3229	2209	3370	2297	3452	2258 ²⁾	3470	2001 ²⁾	3439	1983	3439	1983
		HR	5813	3976	6066	4134	6214	4065 ²⁾	6247	3602 ²⁾	6191	3570	6335	3768
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF	4034	2940	4264	3055	4396	3046 ²⁾	4385	2792	4346	2767	4346	2767
		HR	7262	5292	7675	5499	7913	5483 ²⁾	7893	5026	7823	4981	8258	5258
Amerika ³⁾														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3345	2411	3369	2428	3369	2428	3127	1866 ²⁾	3076	1752	2976	1752
		HR	6021	4341	6065	4371	6065	4371	5629	3359 ²⁾	5537	3154	5655	3329
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3198	2285	3222	2302	3222	2302	2996	1678 ²⁾	2948	1552	2848	1552
		HR	5756	4114	5800	4144	5800	4144	5393	3021 ²⁾	5307	2794	5412	2949
Chile	Santiago	HF	3585	2602	3612	2625	3612	2625	3344	2032 ²⁾	3288	1912	3188	1912
		HR	6453	4684	6502	4725	6502	4725	6019	3658 ²⁾	5919	3442	6058	3633
Kolumbien	Barranquilla	HF	2394	1882	2415	1882	2415	1834 ²⁾	2321	1626 ²⁾	2300	1608	2300	1608
		HR	4309	3388	4347	3388	4347	3301 ²⁾	4177	2927 ²⁾	4140	2895	4370	3056
		HR a)	—	2980 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uruguay	Montevideo	HF	3345	2411	3369	2428	3369	2428	3127	1866 ²⁾	3076	1752	2976	1752
		HR	6021	4341	6065	4371	6065	4371	5629	3359 ²⁾	5537	3154	5655	3329
Venezuela	Caracas	HF	2352	1853	2373	1853	2373	1812 ²⁾	2280	1626 ²⁾	2260	1608	2260	1608
		HR	4234	3336	4272	3336	4272	3262 ²⁾	4105	2927 ²⁾	4068	2895	4294	3056
		HR a)	—	2927 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vereinigte Staaten	New York	HF	1951	1458	2016 ⁶⁾	1512 ⁶⁾	2025	1364 ²⁾	1946	1158 ²⁾	1928	1148 ⁴⁾	1828	1140
		HR	3513	2625	3629 ⁶⁾	2722 ⁶⁾	3645	2455 ²⁾	3502	2085 ²⁾	3470	2066 ⁴⁾	3474	2166
		HR b)	—	a) 2074 ⁷⁾	—	—	—	1662 ²⁾	—	1612 ²⁾	—	1583	—	—

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg¹⁾

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung		1954	1958	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg		1963	
		in kg		Durchschnitt								August	
Europa													
Belgien	Brüssel	1 bis	45	0,80	0,84	0,84	0,84	0,81	0,81	unter	45	0,84	
		über	45	0,62	0,63	0,63	0,63	0,61	0,61	ab	45	0,64	
Dänemark	Kopenhagen	1 bis	45	1,93	2,12	2,20	2,23	2,14	2,12	unter	45	2,12	
		über	45	1,46	1,59	1,65	1,68	1,61	1,60	ab	45	1,60	
Deutschland	Berlin	1 bis	45	0,97	1,06	1,09	1,10	1,10	1,10	unter	45	1,10	
		46 bis	500	0,75	0,79	0,80	0,80	0,80	0,77	ab	45	0,70	
		501 bis	1000							ab	500	0,60	
		über	1000							ab	1000	0,40	
	Bremen	1 bis	45	1,21	1,31	1,34	1,35	1,35	1,35	unter	45	1,35	
		über	45	0,91	0,98	1,00	1,00	1,00	1,05	ab	45	1,05	
	Düsseldorf	1 bis	45	0,54	0,57	0,59	0,60	0,60	0,60	unter	45	0,60	
		über	45	0,41	0,43	0,44	0,45	0,45	0,45	ab	45	0,45	
	Hamburg	1 bis	45	1,21	1,31	1,34	1,35	1,35	1,35	unter	45	1,35	
		über	45	0,91	0,98	1,00	1,00	1,00	1,04	ab	45	1,05	
	München	1 bis	45	0,76	0,81	0,84	0,85	0,85	0,85	unter	45	0,85	
		über	45	0,59	0,62	0,64	0,65	0,65	0,65	ab	45	0,65	
	Stuttgart	1 bis	45	0,41	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	unter	45	0,45	
		über	45	0,29	0,33	0,34	0,35	0,35	0,35	ab	45	0,35	
Finnland	Helsinki	1 bis	45	3,65	3,91	4,05	4,12	3,96	3,92	unter	45	3,92	
		über	45	2,73	2,94	3,05	3,11	2,99	2,96	ab	45	2,96	
Frankreich	Paris	1 bis	45	0,97	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04	unter	45	1,04	
		über	45	0,75	0,83	0,84	0,84	0,81	0,80	ab	45	0,80	
Großbritannien	London	1 bis	45	1,47	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60	unter	45	1,60	
		über	45	1,12	1,25	1,26	1,26	1,21	1,20	ab	45	1,20	
Italien	Rom	1 bis	45	2,02	2,21	2,23	2,23	2,14	2,12	unter	45	2,12	
		über	45	1,51	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60	ab	45	1,60	
Niederlande	Amsterdam	1 bis	45	0,80	0,87	0,88	0,88	0,85	0,84	unter	45	0,84	
		über	45	0,62	0,66	0,67	0,67	0,65	0,64	ab	45	0,64	
Norwegen	Oslo	1 bis	45	2,63	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16	unter	45	3,16	
		über	45	2,00	2,37	2,45	2,48	2,38	2,36	ab	45	2,36	
Österreich	Wien	1 bis	45	1,30	1,46	1,47	1,47	1,41	1,40	unter	45	1,40	
		über	45	1,00	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04	ab	45	1,04	
Portugal	Lissabon	1 bis	45	3,57	3,92	3,95	3,95	3,79	3,63	unter	45	3,63	
		über	45	2,69	2,95	2,98	2,98	2,87	2,73	ab	45	2,73	
Spanien	Madrid	1 bis	45	2,85	3,13	3,15	3,15	3,03	2,88	unter	45	2,88	
		über	45	2,14	2,34	2,35	2,35	2,26	2,16	ab	45	2,16	
Schweden	Stockholm	1 bis	45	2,68	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16	unter	45	3,16	
		über	45	2,01	2,37	2,48	2,52	2,42	2,40	ab	45	2,40	
Schweiz	Zürich	1 bis	45	0,86	1,00	1,01	1,01	0,97	0,92	unter	45	0,92	
		über	45	0,65	0,75	0,76	0,76	0,73	0,69	ab	45	0,69	
Türkei	Istanbul	1 bis	45	5,03	5,59	5,63	5,63	5,41	5,36	unter	45	5,36	
		über	45	3,76	4,21	4,24	4,24	4,08	4,04	ab	45	4,04	
Afrika													
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis	45	5,63	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter	45	6,00	
		über	45	4,22	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab	45	4,48	
Kongo (Leopoldv.)	Leopoldville	1 bis	45	10,57	11,76	12,15	12,35	11,87	11,76	unter	45	11,76	
		über	45	7,92	8,82	9,13	9,28	8,92	8,84	ab	45	8,84	
Ghana	Accra	1 bis	45	9,79	11,00	11,54	11,59	11,14	11,04	unter	45	11,04	
		über	45	7,34	8,23	8,66	8,69	8,36	8,28	ab	45	8,28	
Marokko	Casablanca	1 bis	45	3,22	3,29	3,32	3,32	3,19	3,29	unter	45	3,29	
		46 bis	500	2,39	2,46	2,48	2,48	2,38	2,46	ab	45	2,46	
		über	500							ab	500	2,40	
		über	500							ab	500	2,40	
Südafrika	Johannesburg	1 bis	45	13,43	15,66	16,32	16,59	15,94	15,80	unter	45	15,80	
		über	45	10,07	11,75	12,24	12,43	11,95	11,84	ab	45	11,84	
Asien													
Birma	Rangun	1 bis	45	14,82	17,21	17,68	17,85	17,15	17,00	unter	45	17,36	
		über	45	11,12	12,92	13,27	13,40	12,88	12,76	ab	45	13,00	
Ceylon	Colombo	1 bis	45	13,43	14,99	14,99	14,99	14,41	14,28	unter	45	14,60	
		über	45	10,07	11,26	11,26	11,26	10,82	10,72	ab	45	10,96	
Hongkong	Viktoria	1 bis	45	19,09	23,08	23,63	23,73	22,80	22,60	unter	45	23,04	
		46 bis	250	14,31	17,33	17,74	17,81	15,90	17,11	ab	45	17,28	
		251 bis	500							ab	300	15,72	
		501 bis	1000							ab	400	14,64	
		1001 bis	2500							ab	500	13,84	
		2501 bis	7500							ab	500	13,84	
		über	7500							ab	500	13,84	
Indien	Bombay	1 bis	45	12,12	13,52	13,52	13,52	13,00	12,88	unter	45	13,16	
		über	45	9,08	10,16	10,16	10,16	9,77	9,68	ab	45	9,88	
	Kalkutta	1 bis	45	13,23	14,78	14,78	14,78	14,21	14,08	unter	45	14,36	
		über	45	9,91	11,09	11,09	11,09	10,66	10,56	ab	45	10,76	
Indonesien	Djakarta	1 bis	45	17,14	20,00	20,69	20,96	20,14	19,96	unter	45	20,36	
		46 bis	2500	12,86	14,99	15,51	15,71	15,10	14,96	ab	45	15,28	
		2501 bis	7500							ab	45	15,28	
		über	7500							ab	45	15,28	
Irak	Basra	1 bis	45	7,56	8,44	8,44	8,44	8,11	8,04	unter	45	8,04	
		über	45	5,68	6,34	6,34	6,34	6,09	6,04	ab	45	6,04	
Iran	Teheran	1 bis	45	8,72	9,70	9,70	9,70	9,32	9,24	unter	45	9,24	
		über	45	6,55	7,31	7,31	7,31	7,02	6,96	ab	45	6,96	
Israel	Tel Aviv	1 bis	45	5,63	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter	45	6,00	
		über	45	4,22	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab	45	4,48	
Japan	Tokio	1 bis	45	23,24	27,04	27,65	27,85	26,76	26,52	unter	45	27,04	
		46 bis	100	17,43	20,29	20,73	20,87	19,39	20,06	ab	45	20,28	
		101 bis	250							ab	100	19,08	
		251 bis	500							ab	200	17,08	
		501 bis	1000							ab	300	15,28	
		1001 bis	2500							ab	400	14,20	
		2501 bis	7500							ab	500	13,48	
		über	7500							ab	500	13,48	
Libanon	Beirut	1 bis	45	5,63	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter	45	6,00	
		über	45	4,22	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab	45	4,48	
Pakistan	Karachi	1 bis	45	11,11	12,35	12,35	12,35	11,87	11,76	unter	45	12,00	
		über	45	8,34	9,28	9,28	9,28	8,92	8,84	ab	45	9,00	
Syrien	Damaskus	1 bis	45	5,63	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter	45	6,00	
		über	45	4,22	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab	45	4,48	
Thailand	Bangkok	1 bis	45	15,97	18,62	18,77	18,77	18,04	17,88	unter	45	18,24	
		über	45	11,99	13,96	14,07	14,07	13,52	13,40	ab	45	13,68	

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

B. Güterverkehr

1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen in DM je kg¹⁾

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1954	1958	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg		1963
			Durchschnitt								August
Australien und Ozeanien											
Austral. Bund	Sydney ²⁾	1 bis 45 über 45	22,22 16,66	24,11 18,07	25,30 18,97	25,70 19,28	24,70 18,53	24,48 18,36	unter 45 ab 45	45	26,24 19,68
Neuseeland	Auckland ²⁾	1 bis 45 über 45	25,87 19,40	27,76 20,84	28,95 21,71	29,36 22,01	28,39 21,28	28,48 21,36	unter 45 ab 45	45	30,24 22,68
Amerika											
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	19,53 14,66	21,32 16,00	22,12 16,60	22,39 16,80	21,51 16,14 15,46 15,16 13,89	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	45 45 100 200 300 400 500	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12
Bolivien	La Paz	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	21,38 16,08	22,65 17,01	22,76 17,09	22,76 17,09 15,77	21,66 16,05 15,25 14,96 13,05 12,94 12,64	21,04 15,16 12,76 11,88 9,56 9,24 8,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	45 45 100 200 300 400 500	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	17,09 12,84	19,74 14,83	20,27 15,22	20,54 15,41 15,38	19,74 14,81 14,20 13,92 12,75	19,56 14,68 12,84 12,00 8,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	45 45 100 200 300 400 500	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44
Chile	Santiago	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	20,08 15,08	21,86 16,42	22,67 17,02	22,93 17,22 16,56	22,04 16,55 15,85 15,53 13,70	21,84 16,40 14,32 13,36 9,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	45 45 100 200 300 400 500	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44
Kanada	Montreal	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	11,09 8,32	12,20 9,16	12,75 9,58	12,98 9,74 8,77	11,66 8,54 7,76 7,50 6,54 6,43	9,92 6,80 4,48 3,68 3,32 3,00	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	45 45 100 200 300 400 500	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52
Kolumbien	Barranquilla	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	15,12 11,34	16,44 12,35	16,55 12,43	16,55 12,43 11,80	15,66 11,55 10,75 10,45 9,50 9,39 9,29	15,04 10,64 8,24 7,36 6,12 5,80 5,48	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	45 45 100 200 300 400 500	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28
Kuba	Havana	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	13,13 9,88	14,40 10,90	14,92 11,23	15,12 11,34 10,46	13,74 10,11 9,31 9,02 8,13 8,02 7,98	12,04 8,44 6,04 5,16 4,76 4,44 4,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	45 45 100 200 300 400 500	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	14,44 10,99	15,71 12,11	16,28 12,55	16,51 12,73 11,72	15,05 11,40 10,60 10,31 9,30 9,19 9,08	13,28 9,64 7,24 6,36 5,92 5,60 5,28	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	45 45 100 200 300 400 500	14,72 11,32 8,20 7,32 6,92 6,60 6,12
Peru	Lima	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	19,53 14,69	20,80 15,62	20,92 15,71	20,92 15,71 14,57	19,89 14,72 13,92 13,63 11,98 11,87 11,64	19,28 13,84 11,44 10,56 8,52 8,20 7,52	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	45 45 100 200 300 400 500	20,48 15,36 11,88 10,64 9,88 9,20 8,56
Uruguay	Montevideo	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	19,53 14,66	21,32 16,00	22,12 16,60	22,39 16,80 16,71	21,51 16,14 15,46 15,16 13,81	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	45 45 100 200 300 400 500	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12
Venezuela	Caracas	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	14,32 10,75	15,67 11,75	15,79 11,84	15,79 11,84 11,43	15,06 11,07 10,27 9,98 9,22 9,11 8,96	14,68 10,36 7,96 7,08 5,84 5,52 5,08	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	45 45 100 200 300 400 500	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	11,47 8,61	12,58 9,46	13,13 9,87	13,36 10,04 9,03	12,02 8,81 8,01 7,71 6,71 6,61	10,28 7,04 4,64 3,76 3,36 3,04	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	45 45 100 200 300 400 500	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56

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

B. Güterverkehr

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

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1954	1958	1959	1960	1961	1962	Mindestge- wicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963
			November							
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel.....	a) Bagdad	100	4,62	4,70	4,70	4,70	4,48	4,48	100	4,48
	c) Brüssel	100	0,46 ¹⁾	0,46	0,46	0,46	0,44	0,48	100	0,48
	a) Damaskus	100	3,53	3,65	3,53	3,53	3,36	3,36	100	3,36
	Mexiko City	45	—	7,69	7,69	7,69	6,24	—	45	—
		500	—	—	—	—	6,20	—	500	—
	a) New York	45	5,08	5,09	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64
	a) Teheran	45	5,46 ²⁾	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64	500	3,00
Leder und Lederwaren ohne Leder- bekleidung									45	3,64
	a) Algier	45	1,59	1,59	1,59	1,59	1,52	1,52	45	1,60
	a) New York	45	5,08	5,09	5,09	3,36	3,20	3,20	45	3,20
Holz, Kunstwaren	Casablanca	100	1,68	1,68	1,68	1,68	1,60	1,60	100	1,72
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	c) Göteborg	100	1,39 ¹⁾	1,47 ¹⁾	—	—	1,36	1,36	100	1,36
	a) New York	45	4,87	4,62	4,62	3,02	2,88	2,88	45	3,00
		500	—	—	—	—	2,72	2,72	500	2,48
	c) Stockholm	100	1,60	1,68	1,76	1,76	1,68	1,68	100	1,68
	c) Teheran	45	4,83 ¹⁾	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel	45	0,46 ¹⁾	0,46	0,46	0,46	0,44	0,48	45	0,48
		100	—	—	—	—	—	0,40	100	0,40
	c) Göteborg	100	1,39	1,47	—	—	1,40	1,40	100	1,40
	c) Stockholm	100	1,60	1,68	1,76	1,76	1,68	1,68	100	1,68
	c) Teheran	45	4,83 ¹⁾	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64
Bijouteriewaren	b) London	45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,88	45	0,88
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffsmaschinen- Ersatzteile	c) Brüssel	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44	100	0,44
		500	—	—	—	—	—	0,40	500	0,40
Telle von Automobilen und von land- wirtsch. Masch.	New York	45	5,08	5,08	5,08	5,08	2,80	2,80	45	3,00
		1000	—	—	—	—	2,64	2,64	300	2,80
									500	2,40
Geschäfts-, Büromaschinen	Kairo	100	3,24	3,86 ⁴⁾	3,86 ⁴⁾	3,86 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾	100	3,72 ⁴⁾
	New York	45	—	5,33	5,33	5,33	4,40	4,40	45	4,40
		250	—	—	—	—	2,80	2,80	200	3,20
		3000	—	—	—	—	2,64	2,64	500	2,40
Kugellager	London	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,84	100	0,84
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen	Algier	100	—	1,51	1,51	1,51	1,44	1,44	100	1,56
	c) Amsterdam	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,44	0,44	100	0,44
		250	—	—	—	—	—	0,40	250	0,40
	c) Bagdad	45	—	4,87	4,87	4,87	4,64	4,64	45	4,64
	Bogotá	45	—	9,53	9,53	9,53	8,12	—	45	—
		250	—	—	—	—	7,96	—	250	—
		500	—	—	—	—	6,92	—	500	—
		1000	—	—	—	—	6,52	—	1000	—
	Caracas	45	—	8,57	8,57	8,57	6,84	—	45	—
		250	—	—	—	—	6,68	—	250	—
		500	—	—	—	—	5,84	—	500	—
		1000	—	—	—	—	5,36	—	1000	—
	Mexiko City	45	—	7,69	7,69	7,69	6,12	—	45	—
		250	—	—	—	—	5,96	—	250	—
		500	—	—	—	—	5,92	—	500	—
		1000	—	—	—	—	5,44	—	1000	—
	New York	45	6,13	5,08	5,08	5,08	3,52	3,52	45	3,60
		250	—	—	—	—	3,36	3,36	200	3,44
		1000	—	—	—	—	2,88	2,88	1000	2,96
Optische Waren, fotogr. u. Projek- tionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g.	Algier	45	1,52	1,52	1,52	1,52	1,44	1,44	45	1,56
	b) Mexiko City	45	8,36	7,85	7,85	7,85	5,84	—	45	—
		500	—	—	—	—	5,80	—	500	—
	a) New York	45	5,09	5,25	5,25	3,40	3,24	3,24	45	3,32
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor-									300	2,88
									1000	2,64
	c) London	45	—	0,88	0,88	0,88	0,84	0,88	45	0,88
Chirurgische, medizinische und zahn- ärztliche Instrumente mit Zubehör		100	0,71	0,76	0,76	0,76	0,72	0,80	100	0,80
									250	0,64
	Athen	45	—	2,44	2,44	2,44	2,32	2,32	45	2,32
	Beirut	45	—	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28	45	3,28
	Houston	45	7,06	6,89	6,89	6,89	4,80	—	45	—
	Kairo	45	—	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28	45	3,28
	d) New York	45	—	5,25	5,25	3,40	3,24	3,24	45	3,32
									300	2,88
									1000	2,64
Uhren aller Art a. n. g.	Montreal	45	—	6,38	6,38	6,38	6,00	6,00	45	6,00
		100	—	—	—	—	4,56	4,56	100	5,36
		250	—	—	—	—	3,68	3,68	200	4,48
		500	—	—	—	—	3,28	3,28	300	4,08
		1000	—	—	—	—	2,96	2,96	400	3,76
									500	3,48
	New York	45	6,22	6,01	6,01	6,01	6,00	6,00	45	6,00
		100	—	—	—	—	4,56	4,56	100	5,36
		250	—	—	—	—	3,68	3,68	200	4,48
		500	—	—	—	—	3,28	3,28	300	4,08
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen		1000	—	—	—	—	2,96	2,96	400	3,76
									500	3,48
	c) Beirut	100	—	3,40	3,40	3,40	3,24	3,24	100	3,24
	c) Brüssel	100	0,50	0,46	0,46	0,46	0,44	—	100	—
		250	0,46	0,42	0,42	0,42	0,40	—	250	—
	c) Casablanca	100	—	1,93	1,93	1,93	1,84	1,84	100	1,84
	c) Tunis	100	1,60	1,60	1,60	1,60	1,52	1,52	100	1,52

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1954	1958	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht ab 1. 4. 63 in kg	1963
			November							August
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	—	1,47	1,47	1,47	1,40	1,40	100	1,40
	Lissabon	100	—	—	—	—	—	—	100	1,84
		250	—	—	2,06 ⁴⁾	2,06 ⁴⁾	1,92 ⁴⁾	1,92 ⁴⁾	250	1,68
									500	1,52
Tierische Eingeweide und/oder Ge- därme.....	Tanger	45	—	1,72	1,72	1,72	1,64	1,64	45	1,64
	Damaskus	45	2,56 ²⁾	2,81 ²⁾	2,26	2,06	1,96	1,96	45	1,96
	Delhi	100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,32	3,32	100	3,32
	Istanbul	250	2,06	—	2,35	2,35	2,24	2,24	250	2,44
	Kairo	45	2,23 ²⁾	2,35 ²⁾	2,27	2,27	2,16	2,16	45	2,16
	Kalkutta	100	4,24	4,24	4,24	4,24	4,04	4,04	100	4,04
	Karachi	100	3,44	3,44	3,44	3,44	3,28	3,28	100	3,28
	Oran	100	—	1,60	1,60	1,60	1,52	1,52	100	1,52
	Teheran	250	3,36	2,39	2,39	2,39	2,28	2,28	250	2,28
	Opium roh	Istanbul.....	250	—	2,52	2,52	2,52	2,40	2,40	250	2,40
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	Montreal	45	—	5,46	5,46 ⁵⁾	5,46 ⁵⁾	3,62 ⁵⁾	3,64	45	3,64
		250 ⁶⁾	—	—	4,17 ⁶⁾	4,17 ⁶⁾	—	—	500	3,00
	b) New York	45	5,12	5,12	5,09 ⁵⁾	5,09 ⁵⁾	3,62 ⁵⁾	3,64	45	3,64
		250 ⁶⁾	—	—	3,80 ⁶⁾	3,80 ⁶⁾	—	—	500	3,00
Kosmetika, Toilettenartikel und Par- füme a. n. g.	b) New York	45	5,12	5,12	5,09 ⁵⁾	5,09 ⁵⁾	3,62 ⁵⁾	3,64	45	3,64
									500	3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbeklei- dung a. n. g.	Athen.....	45	—	—	2,69	2,69	2,68	2,56	45	2,56
		100	—	2,44	2,44	2,44	2,32	2,32	100	2,32
		250	—	—	2,18	1,81	1,72	1,72	250	1,72
	Bangkok ⁷⁾	45 ⁷⁾	5,12	5,12	5,12	5,12	4,88	4,88	45	4,88
	Johannesburg	250	4,70	4,96	4,96	4,96	4,72	4,72	100	2,96
	Karachi ⁸⁾	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,00	3,00	100	3,00
	b) London	100	0,76	0,88	0,88	0,88	0,84	0,80	100	0,80
									250	0,72
	d) Mailand ⁹⁾	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	0,80	100	0,80
	b) Montreal	45	—	4,49	4,54 ⁵⁾	4,54 ⁵⁾	3,44 ⁵⁾	3,40	45	3,60
									100	3,40
	New York ¹⁰⁾	45	5,12	4,20	4,17 ⁵⁾	4,17 ⁵⁾	—	—	45	—
	a) Paris ¹¹⁾	45	0,59 ²⁾	0,59 ²⁾	0,59 ²⁾	0,59	0,56	0,52	45	0,52
									100	0,48
	Teheran	250	2,98	2,39	2,39	2,39	2,28	2,28	250	2,28
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	c) Manchester	100	—	0,97	0,97	0,97	0,92	0,92	45	1,00
		500	0,84	0,84	0,84	0,84	0,80	0,76	100	0,92
	New York	45	4,83	4,66	4,63 ⁵⁾	3,06 ⁵⁾	2,91 ⁵⁾	2,88	45	3,00
	Tokio	100	—	9,41 ⁴⁾	9,41 ⁴⁾	8,74 ⁴⁾	8,00	8,00	500	2,40
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	100	—	9,07 ¹²⁾	9,07 ¹²⁾	9,07 ¹²⁾	6,68	6,68	100	6,68
	Caracas	100	—	6,72 ¹²⁾	6,72 ¹²⁾	6,72 ¹²⁾	5,68	5,68	100	5,68
	Dublin	45	—	1,18	1,18	1,18	1,12	1,12	45	1,12
	c) London	45	—	—	—	—	0,84 ¹³⁾	0,84 ¹³⁾	45	0,84 ¹³⁾
		100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,72	0,72	100	0,80 ¹³⁾
		250	—	—	—	—	—	0,72 ¹³⁾	250	0,72 ¹³⁾
		500	—	—	—	—	—	0,64 ¹³⁾	500	0,64 ¹³⁾
	c) Manchester	45	—	—	—	—	—	—	45	1,00
		100	0,97	0,97	0,97	0,97	0,92	0,92 ¹³⁾	100	0,92 ¹³⁾
									250	0,84
		500	—	—	—	—	—	0,76 ¹³⁾	500	0,76 ¹³⁾
	Mexiko City	45	—	7,22	7,22	7,22	5,28 ²⁾	5,28 ²⁾	45	5,28 ²⁾
	New York	45	4,91	4,66	4,63 ⁵⁾	3,06 ⁵⁾	2,91 ⁵⁾	2,88	45	3,00
									500	2,40
	Paris	45	—	0,50	0,50	0,50	0,48	0,48	45	0,48
	Tokio	100	—	9,41 ⁴⁾	9,41 ⁴⁾	8,74 ⁴⁾	8,00	8,00 ¹³⁾	100	8,56
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	—	—	—	—	—	1,28	45	1,28
		100	—	1,34	1,34	1,34	1,28	1,16	100	1,16
		250	—	—	—	—	—	1,04	250	1,04
	d) Brüssel.....	100	0,38	0,46	0,46	0,46	0,44	0,48 ¹²⁾	45	0,48 ¹²⁾
		250	—	—	—	—	—	0,40	250	0,40
	e) Malmö	100	—	1,26	1,26	1,26	1,20	1,20	100	1,20
	c) Manchester	45	—	—	—	—	—	1,00	45	1,00
		100	—	—	—	—	—	0,92	100	0,92
		250	—	1,05	0,88	0,88	0,84	0,84	250	0,84
		500	—	—	—	—	—	0,76	500	0,76
	Paris	45	—	0,55 ³⁾	0,55	0,50	0,48	0,48	45	0,48
	c) New York	45	4,91	4,66	4,63 ⁵⁾	4,63 ⁵⁾	4,41 ⁵⁾	4,40	45	4,40
									300	3,04
	Tel Aviv/Jaffa ..	100	—	3,23	3,23	3,23	3,08 ⁴⁾	3,08 ⁴⁾	100	3,08 ⁴⁾
	c) Zürich	45	—	0,59	0,59	0,59	0,56	0,52	45	0,52
Gold, verfeinert oder unverfeinert ...	e) Johannesburg ...	1000	9,41	9,41	9,41	9,41	8,96	8,96	1000	8,96
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Bergen	250	—	1,89 ²⁾	1,89 ²⁾	1,89 ²⁾	2,16 ⁴⁾	2,16 ⁴⁾	250	—
	Glasgow	100	—	—	—	—	—	1,20	100	1,20
		250	1,05 ³⁾	—	1,18	1,18	1,12	1,00	250	1,00
	b) Houston	45	7,10	6,30	6,30 ⁵⁾	6,30 ⁵⁾	5,38 ⁵⁾	—	45	—
	b) New York	45	5,59	5,38	5,37 ⁵⁾	5,37 ⁵⁾	4,41 ⁵⁾	4,40	45	4,40
		250	—	—	—	—	2,82 ⁵⁾	2,80	200	3,20
	Stockholm	3000	—	—	—	—	2,65	2,64	500	2,52
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör		100	1,51	1,85 ⁴⁾	1,89 ⁴⁾	1,89 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾	100	1,84 ⁴⁾
	d) Mailand	250	0,80	0,80	0,80	0,80	0,76	0,72	100	0,72
			0,71	0,71	0,71	0,71	0,68	0,64	250	0,64

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

Sätze in Pf

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Stichtag der Neufestsetzung	Briefe										Postkarten		
	Orts-				Fern- verkehr				Auslands-		Orts-	Fern-	Auslands-
	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			
1. 12. 1933	8	16	20	30	12	24	40	60	25	15	5	6	15
1. 3. 1946	16	32	40	60	24	48	80	120	50	30	10	12	30
1. 9. 1948	10	20	30	40	20	40	60	80	30	20	8	10	20
1. 7. 1954	10	20	30	40	20	40	60	80	40 ³⁾	20	8	10	20 ³⁾
1. 3. 1963	20 ¹⁾²⁾	40 ¹⁾²⁾	70 ²⁾	90 ²⁾	20 ¹⁾	40 ¹⁾	70	90	40 ³⁾	20	15 ²⁾	15	20 ³⁾
Stichtag der Neufestsetzung	Drucksachen							Geschäftspapiere					
	Inlands- verkehr					Auslands- verkehr		Inlands-			Auslands-		
	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	min- destens
1. 12. 1933	3	4	8	15	30	5	5	8	15	30	5	5	25
1. 3. 1946	6	8	16	30	60	10	10	16	30	60	10	10	50
1. 9. 1948	4	6	10	20	40	10	5	20	30	50	10	5	30
1. 7. 1954	7	10	15	25	50	10	10	25	25	50	10	10	40
1. 3. 1963	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	15	10 ¹³⁾	20 ¹⁾⁴⁾	40 ¹⁾⁴⁾	70 ⁴⁾	10	10	40
Stichtag der Neufestsetzung	Warenproben								Päckchen				
	Inlands- verkehr				Auslands- verkehr				Inlands- verkehr	Auslandsverkehr			
	Stand- s dgm bis 20 g	bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weitere 50 g	mindestens		für je 50 g	mindestens		
1. 12. 1933	8		15	30	5	5	10	40	10		50		
1. 3. 1946	16		30	60	10	10	20	80	20		100		
1. 9. 1948	10		20	40	10	5	10	60	10		60		
1. 7. 1954	15		25	50	10	10	20	70	20		80		
1. 3. 1963	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	10	10	20	80	20	80		

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

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

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

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

Stichtag der Neufestsetzung	Postzeitungsgut ¹⁰⁾			Bahnhofszeitungen ¹¹⁾						
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenl.	für jede Sendung im Gewicht						zusätzlich für jede weit. 500g ¹²⁾
	bis 50 km	über 50 km		bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	über 1000 g bis 1500 g	über 1500 g bis 2000 g	
1. 12. 1933	2,5	5,0	20,0	5	10	20	30	45	60	10
1. 3. 1946	5,0	10,0	40,0	10	20	40	60	90	120	20
1. 9. 1948	3,5	7,5	30,0	8	15	30	45	70	90	15

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

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)

Sätze in Pf

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

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

B. Fernsprechverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

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

2. Ortsgesprächsgebühren

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

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer ¹⁾ bei einer Entfernung zwischen den Ortsnetzen													
	bis 5 km	üb. 5 km bis 10 km	üb. 10 km bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	üb. 100 km bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km	
	in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 0 bis 18 und 21 bis 24 Uhr													
1. 5. 1927	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00 ²⁾	
1. 1. 1940	0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00		
1. 4. 1946	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50		
1. 6. 1950	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50		
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36				
in der Zeit von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 18 bis 21 Uhr														
1. 5. 1927	0,10	0,20	0,20	0,27	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 ²⁾	
1. 1. 1940	0,20	0,30	0,40	0,26 ³⁾	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00	
1. 9. 1944	0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00		
1. 4. 1946	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50		
1. 6. 1950	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,16	2,52	2,88		3,24	3,60		
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	1,92	2,30		2,69				

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerndienst (Inlandsverkehr)

in DM

Monat bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer ¹⁾											
	innerhalb des Bereichs einer Knoten- vermittlungs- stelle ²⁾	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen ³⁾					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen ⁴⁾					
		bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 7 bis 18 Uhr												
Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes												
Juli 1952	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
11. 8. 1953	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
in der Zeit von 18 bis 21 Uhr												
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	2,24
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 21 bis 7 Uhr ³⁾												
Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁴⁾												
Juli 1952	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	
11. 8. 1953	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	

C. Telegrafen- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

in RM/DM je Telegrammwort⁵⁾

Stichtag der Neufestsetzung	Gewöhnliche		Dringende		Blitz- telegramme	Brieftelegramme ⁶⁾	
	Ortstelegramme	Fernstelegramme	Ortstelegramme	Fernstelegramme		bis zu 22 Wörtern	für jedes weitere Wort
1. 4. 1929	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50	0,05	
1. 3. 1931	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50	0,05	
1. 4. 1946	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00	— ⁷⁾	
1. 8. 1948	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	0,05	
1. 1. 1963	0,20 ⁸⁾	0,20	0,40 ⁸⁾	0,40	2,00	1,00 ⁹⁾	0,10

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

[a) gewöhnliche Telegramme¹⁰⁾, b) Brieftelegramme¹¹⁾]

in RM/DM je Telegrammwort

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

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

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

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

4. Telexgebühren¹⁾ im Inlandsverkehr
in RM/DM je Verbindung von drei Minuten Dauer

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

5. Telexgebühren im Auslandsverkehr
(handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf⁴⁾)
in DM je Verbindung von drei Minuten Dauer⁵⁾

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

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

D. Kraftpostgebühren für den Personenverkehr im Inland
in RM/DM¹⁾

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Fahrstrecke											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
	Einfache Fahrt				Rückfahrtschein ³⁾ (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrtschein (ab 1. 1. 63)			
1928 ²⁾	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 ²⁾	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 4. 1939	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 1. 1943	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1. 7. 1944	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948					keine einheitlichen Gebühren							
1. 8. 1948	0,80	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
15. 4. 1957	0,40	0,80	1,50	2,30	0,70	1,40	2,60	3,90	3,00	6,50	12,00	18,00
1. 4. 1958	0,40	0,80	1,50	2,30	(0,80) ⁴⁾	(1,60) ⁴⁾	2,60	3,90	3,50	7,00	13,00	20,00
1. 1. 1963	0,40	0,90	1,60	2,40	(0,80) ⁴⁾	(1,60) ⁴⁾	2,80	4,20	4,00	7,00	14,00	20,00
	Schülerzehnerkarte ⁵⁾ gültig nur an Werktagen				Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 62) ⁶⁾			
1928 ²⁾	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 ²⁾	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10,80	—	—	—	—
1936	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1939	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
16. 6. 1940	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,40	8,80	13,20	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 1. 1943	1,25	2,50	5,00	7,50	1,80	3,60	7,20	10,80	1,50	3,00	6,00	9,00
1. 7. 1944	1,00	2,00	4,00	6,00	1,40	2,80	5,60	8,40	1,20	2,40	4,80	7,20
1945—1948					keine einheitlichen Gebühren							
1. 8. 1948	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,35	8,65	13,00	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 4. 1958	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50	5 50	8,50	10,00
1. 1. 1961	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12 00	14,00	3,50 ⁶⁾	5,50 ⁶⁾	8,50 ⁶⁾	10,00 ⁶⁾
1. 1. 1963	2,50	4,50	8,50	13,00	4,00	6,50	10,00	13,00	—	—	—	—
	Schülerwochenkarte ⁷⁾ gültig nur an Werktagen				Monatskarte (bis 14. 4. 57) Arbeitermonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Monatskarte für jedermann — für 62 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Schülermonatskarte ⁷⁾ gültig nur an Werktagen			
1928 ²⁾	2,40	4,80	9,60	14,40	13,50	27,00	54,00	81,00	—	—	—	—
1932 ²⁾	1,90	3,85	6,60	8,65	10,80	21,60	37,80	48,60	9,85	19,45	34,05	43,75
1936	1,45	2,90	5,80	8,65	8,10	16,20	32,40	48,60	6,50	12,80	25,95	38,90
1. 4. 1939	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	25,95	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1. 1. 1943	0,90	1,80	3,60	5,40	5,40	10,80	21,60	32,40	4,05	8,10	16,20	24,30
1. 7. 1944	0,80	1,60	3,20	4,80	4,00	8,00	16,00	24,00	3,00	6,00	12,00	18,00
1945—1948					keine einheitlichen Gebühren							
1. 8. 1948	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	26,00	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1. 4. 1958	1,50	3,00	5,00	7,00	14,00	22,00	34,00	40,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1. 1. 1963	1,50	3,00	5,00	7,00	16,00	25,00	38,00	48,00	5,00	10,50	18,00	27,00

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

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

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

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)

B. Güterverkehr

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

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

Bundesministerium für Verkehr, Bonn

2. Schiffsabgaben auf dem kanal. Main und Neckar

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nord-europäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

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

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Fairplay, London; Norwegian Shipping News, Oslo; Informazioni Marittime, Roma; Journal of Commerce, New York; Financial Times, London; Notes Rapides, Paris; Economische Voorlichting, Rotterdam; The Review of the River Plate, Buenos Aires; 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, Verlader- und Verkehrsfachblatt, Hamburg; Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg; F. O. Licht, KG, Zuckerwirtschaftlicher Verlag, Ratzeburg; Frachten-Kurz- bzw. Wochen- oder -Monatsberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

C. Schiffsverkehrsindizes

1. Indices der Seefrachten Deutscher Seefrachtenindex

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

Index der Trampschiffsfrachten, Großbritannien

Chamber of Shipping of the United Kingdom, London, Bury Court, St. Mary Axe, London E C 3, Methodischer Abriß des Tramp Freight Index, Revised Basis (1960 = 100), herausgeben von der Chamber of Shipping, Mai 1961¹⁾

Index der Tankerfrachten, Großbritannien

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

Index der Seefrachtraten, Niederlande

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

Index der Trampfrachtraten, Dänemark

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

Index der Seefrachtraten, Norwegen

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

Index der Seefrachtraten, Schweden

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

Internationaler Trampfrachten-index, Italien

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

2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt

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

3. Sonstige Schiffsverkehrsindizes Activity Index Zeitcharter-Volume-Index Getreidetanker-Rentabilitäts-Index

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

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr (IATA-Preise)

ABC World Airways Guide, London

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

B. Güterverkehr (IATA-Raten)

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

IV. Post- und Fernmeldegebühren

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

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