

STATISTISCHES
B U N D E S A M T
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

M-246

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Herbst 1963



Bestellnummer: M 7 — vj 3/63

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

Seite

Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, Herbst 1963	4
Ergänzende Angaben zum Tabellenteil	
A. Allgemeine Vorbemerkungen	8
B. Abkürzungen, Maße und Gewichte	8
C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen	9
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	13
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	14
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	16
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	16
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen	16
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	17
II. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze	
Bimskies	19
Briketts	19
Eisen- und Stahlerzeugnisse	20
Erze	19
Getreide	18
Kies	19
Mehl	18
Mineralöl	19
Normalgüter der Güterklassen I bis VI	20
Salz	20
Schnittholz	20
Steinkohle	18
2. 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 Trampschiffsfrachten	26
Großbritannien Index der Tankerfrachten	26
Niederlande Index der Seefrachtraten	26
Dänemark Index der Trampschiffsfrachten	26
Norwegen Index der Seefrachtraten	26
Vereinigte Staaten Allgemeiner Seefrachtenindex	26
Italien Internationaler Trampfachten-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. Fernsprecheverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse	36
2. Ortsgesprächsgebühren	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst (Inlandsverkehr)	37
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr	37
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr	37
3. Monatliche Gebühren für Fernschreibanschlüsse	38
4. Fernschreibgebühren im Inlandsverkehr	38
5. Fernschreibgebühren im Auslandsverkehr (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf)	38
D. Kraftpostverkehr	
Gebühren für den Personenverkehr im Inland	39
Quellenverzeichnis	40

Abgeschlossen am 23. Dezember 1963

Erschienen im Januar 1964

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 2,50

Preise für Verkehrsleistungen im Herbst 1963

Eisenbahnfrachten und -fahrpreise

Nach der Fertigstellung der großen Raffinerien im Raum von Ingolstadt war neben dem Problem der Zufuhr des Rohöls, das im wesentlichen durch den Bau der Ölleitung von Lavéra—Straßburg—Karlsruhe und von Karlsruhe nach Ingolstadt gelöst ist, noch die Frage des Abtransports von mehreren Millionen t der Fertigprodukte zu klären. Die Deutsche Bundesbahn bietet für den Transport von leichten Produkten von Ingolstadt nach München Frachtsätze an, die durchschnittlich um 80% niedriger liegen als bisher (AT 14 B 55 ab 4. November 1963). Für die schweren (nicht für den Leitungstransport geeigneten) Produkte liegt die Ermäßigung in der Relation Ingolstadt—München bei etwa 64%. Auch für andere Strecken sind erhebliche Frachtermäßigungen vorgesehen. So sollen beispielsweise auf der Linie Ingolstadt—Würzburg die Sätze für den VK-Transport von 2,76 DM auf 1,21 DM und für den Verkehr mit Mitteldestillaten von 2,04 DM auf 1,21 DM je 100 kg herabgesetzt werden.

Die Frachtsätze für Malz wurden bereits Ende August von der Bundesbahn durch Einführung des AT 17 B 3 am 19. August 1963 um 5 bis 50% herabgesetzt. Auch die Tarife für Eisen- und Stahlwaren wurden um bis zu 35% gesenkt.

Die Bundesbahn erklärte für die Zeit ab 21. Oktober den Hochbedarf an gedeckten und offenen Güterwagen sowie an gewissen Flachwagen. Vom 23. Oktober an wurde für die genannten Wagenarten das Wagenstandgeld vorübergehend auf das Doppelte erhöht.

Im deutsch-skandinavischen Fährverkehr hat die Deutsche Bundesbahn die Fracht für Lkw-Ladungen mit Wirkung vom 1. September von 1,25 DM auf 1 DM je 100 kg ermäßigt.

Die Tarife für Autoreisende auf den Fährschiffen der Deutschen Bundesbahn bzw. der Dänischen Staatsbahnen im Verkehr von Puttgarden nach Rödbyfähr auf der dänischen Insel Laaland wurden ebenfalls ermäßigt, und zwar für den Autofahrer um 50% und für sein Auto um 25%. Für die Mitreisenden wird keine Tarifiermäßigung gewährt.

Die Hohe Behörde der Montanunion hat am 6. November einen Ausnahmetarif der französischen Staatsbahn für Eisen-erztransporte aus Lothringen, der Normandie und Anjou nach Nordfrankreich genehmigt. Die Tarifsätze liegen bis zu 7,3% unter den Normalsätzen. Dagegen ersuchte die Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft die französische Regierung, die aus Staatsmitteln gewährte Erstattung bis zu 50% der tatsächlichen Frachtkosten für die Beförderung verschiedener Frischgemüse- und Frischobstsorten an die französische Grenze bis zum 8. November ds. Js. aufzuheben, soweit diese Güter für den Export in die Mitgliedsstaaten der EWG bestimmt sind.

Die britischen Staatseisenbahnen haben im Personenverkehr von England nach Schottland Maßnahmen zur Abwehr der Konkurrenz durch die Luftfahrt und durch den Straßenverkehr getroffen. Ab 11. November wird für die Wintermonate von Montag bis Freitag die Eisenbahnfahrt in bestimmten Zügen und besonders in Nachtzügen zwischen London und Glasgow oder Edinburgh ermäßigt. Am Tage werden für schwachbesetzte Züge in der letzten Stunde vor Abgang Sonderfahrkarten zu stark ermäßigten Preisen verkauft. Die Verbilligung beträgt z. B. im Verkehr mit Edinburgh über 50%.

In langfristigen Verträgen mit verschiedenen großen Ölkonzernen haben die britischen Staatseisenbahnen für erheblich verstärkte Öltransporte eine Tarifsenkung um 20% zugestanden.

In Portugal wurde am 1. August 1963 die dritte Wagenklasse abgeschafft. Der gewöhnliche Fahrpreis 1. Klasse beträgt seitdem je Tarif-km 0,48 Escudos, d. i. rund 10% mehr als vorher. Der km-Preis der 2. Klasse liegt mit 0,32 Escudos jetzt zwischen den früheren 2. und 3. Klasse-Preisen.

In den USA wurden auf Grund einer Entscheidung des obersten Gerichts am 23. September die Eisenbahnfrachten für Ex-

port- und Importgüter auf der Strecke zwischen dem Mittleren Westen und New York herabgesetzt. Sie entsprechen jetzt den Frachtsätzen für die Strecke Mittlerer Westen—Baltimore.

Straßenverkehrsfrachten und -fahrpreise

Nach langwierigen Verhandlungen hat das Bundesministerium für Wirtschaft die Wünsche der Unternehmer im Güternahverkehr auf Änderung der Nahverkehrstarife abgelehnt. Beanstandet wurde vor allem die Verringerung der bisherigen Margen von 30% auf 20% (nach unten; vgl. Text M 7 — vj 3/1962, S. 4).

Im deutsch-luxemburgischen Straßengüterverkehr wurden zusätzliche Vereinbarungen über den Werkverkehr getroffen. Das Kontingent der Genehmigungen im Straßengüterverkehr wurde von 105 auf 125 erhöht. Der grenzüberschreitende Verkehr deutscher Transportunternehmer ist von der Kontingentierung befreit, soweit sie keine Rückladung in Luxemburg aufnehmen.

Auch im Straßenverkehr zwischen der Bundesrepublik und Schweden sowie Norwegen wurden auf Grund von Verwaltungsvereinbarungen zusätzliche Genehmigungen für Verkehrsunternehmen erteilt.

In verschiedenen Großstädten des Vereinigten Königreichs wurden um die Monatswende August/September die Autobusfahrpreise für einige Entfernungsstufen stark erhöht, so z. B. in Glasgow um 1 bis 2 d, in South Shields (on Tyne) um 1/2 bis 1 d und in Westhartlepool um 1/2 d. Dies entspricht einer Fahrpreiserhöhung von etwa 20 bis 30%.

Nachdem in Frankreich bereits am 20. Mai die Eisenbahntarife (um 3,83%) erhöht worden waren, wurden im Laufe des September die Straßentransport-Frachttarife um 5,127% heraufgesetzt. Um den gleichen Prozentsatz waren am 13. August die französischen Straßenverkehrs-Steuersätze erhöht worden.

Binnenschiffahrtsfrachten

Die bessere Beschäftigung der Rheinflotte durch größere Aufträge für Erz- und andere Massenguttransporte von Rotterdam nach dem Ruhrgebiet und den Binnenhäfen am Oberrhein, Main und Neckar ließ die Rheinflrachten kräftig ansteigen. Jahreszeitliche Einschränkungen und Behinderungen für die Stromschiffahrt sowie der lebhafte Umschlag an Massengütern in den Rheinhäfen trugen in Verbindung mit den Tonnageanforderungen zur Abfuhr der niederländischen Zuckerrüben-ernte ebenfalls zur Befestigung der Marktraten für freie Binnenschiffahrtsfrachten bei.

Seeschiffahrtsfrachten

Während in den Jahren 1958 bis 1962 der jährliche Indexhöchststand der Trampfrachten im November oder im Januar eingetreten ist, erreichten die Trampfrachtraten im laufenden Jahr nach dem kräftigen Anstieg in der letzten Septemberdekade ihren Höhepunkt bereits im Oktober. Er übertraf den bisherigen Höchststand im Wirtschaftsjahr 1959/60 um rund 14%, lag jedoch noch um mehr als 50% unter den höchsten Raten während der Suez-Krise. Dieser frühzeitige Frachtenauftrieb wurde Mitte September durch die ungewöhnlich hohen Getreidekäufe Sowjetrußlands in Kanada und Australien ausgelöst. Die Ratenerhöhung griff dann auf andere Warenvers Schiffungen über, z. B. auf Transporte von Erzen, Ölfrüchten, Kohle und Schrott.

Im November hat sich nun dieser Ratenanstieg nicht mehr fortgesetzt, da Verhandlungen zwischen der Sowjetunion und den Vereinigten Staaten wegen eines weiteren umfangreichen Weizenankaufs nicht vorwärts kamen und schließlich unterbrochen wurden, weil über die Transportbedingungen keine Einigkeit erzielt werden konnte. Die Sowjetunion lehnte vor allem die Forderung der USA ab, wonach zunächst 50% und später 25% der Getreidetransporte auf Schiffen der USA zu festen Frachtraten (18 \$/t, d. h. etwa 40 bis 50% über der Tagesrate für andere Flaggen) durchgeführt werden sollten. Die Trampfrachten bröckelten z. T. sogar etwas ab.

Der deutsche Index der Reisecharterraten lag im November um 22% höher als im August, aber um 2% niedriger als im Oktober. Im Vergleich zum November 1962 lag dieser Index um 36% höher.

Reisecharterindex	Veränderung in % Oktober 1963 gegenüber	
	Juli 1963	Oktober 1962
Bundesrepublik Deutschland	+ 27	+ 45
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 33	+ 60
davon Getreide	+ 37	+ 75
Zucker	+ 12	+ 36
Erz	+ 43	+ 66
Kohlen	+ 56	+ 78
Holz	+ 30	+ 45
Düngemittel	—	—
Schwefel	—	—
Niederlande	+ 55	+ 81
Dänemark	+ 4	+ 9
Norwegen	+ 23	+ 32
Italien	+ 40	+ 55

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	Okt.	Juli	Okt.
Getreide von St. Lawrence nach Vereinigtes Königreich ¹⁾	35.8	34.2	35.2	55.9
Zucker von Queensland nach Vereinigtes Königreich ¹⁾	83.10	.	88.9	113.4
Kohle von Hampton Roads nach Rotterdam	20.3	18.2	22.10	35.3
Schnittholz ²⁾ von der unteren Zone Finnlands nach Vereinigtes Königreich ¹⁾ (Ostküste)	210.6	208.10	251.11	263.4
Erz von Marmagoa nach Antwerpen/Rotterdam/Hamburg ³⁾	32.9	38.0	35.0	46.3
Erz von Südafrika/Mosambik nach Antwerpen/Rotterdam/Hamburg	34.0	31.9	34.6	50.0

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 Juli bis Oktober um mehr als das Anderthalbfache und im Vergleich mit dem Vorjahresstand um fast das Doppelte zu.

Auch am Zeitchartermarkt stiegen die Raten von Juli bis Oktober 1963 kräftig an. Die Raten von Oktober 1962 wurden allgemein um mehr als zwei Drittel überschritten.

Zeitcharterindices	Veränderung in % Oktober 1963 gegenüber	
	Juli 1963	Oktober 1962
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 40	+ 68
Niederlande	+ 33	+ 69
Norwegen	+ 14	+ 50

Dementsprechend stieg die von W. G. Weston berechnete in Zeitcharter laufende Tramptonnage von Juli bis Oktober um 71%. Gegenüber dem Vorjahresstand lag die Beschäftigung um 130% höher.

Die Erhöhung der Trampfrachtraten, vor allem seit Ende September, wirkte sich auch auf den Tankerfrachtenmarkt aus. Der scharfe Rückschlag im Sommer ist bereits wieder weitgehend ausgeglichen worden. Eine große Anzahl Tanker (es war die Rede von etwa 50 Einheiten mit 1,25 Mill. t dw) wurden auf Getreidefahrt umgestellt. Der Tankerfrachtenindex (Scale=100) ist von 36,9 im August auf 80,2 im Oktober angestiegen und zog im November noch weiter an auf 85,3. Im Verlauf des November trat aber auch hier eine gewisse Stagnation ein.

Tankerfrachtenindices (Reisecharterindices auf Basis Scale/Intascale)	Veränderung in % Oktober 1963 gegenüber	
	Juli 1963	Oktober 1962
Bundesrepublik Deutschland	+ 134	+ 61
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 150	+ 66
Norwegen	+ 103	+ 75

Unter dem Eindruck der Befestigung der Tagesraten ist die Abwärtsbewegung der Durchschnittsraten (AFRA-Raten) des London Tanker Brokers Panel im 3. Quartal 1963 zum Stillstand gekommen.

AFRA-Durchschnittsrate	Veränderung in % 3. Vierteljahr 1963 gegenüber	
	2. Vj. 1963	3. Vj. 1962
für Tanker von 13000 bis 24999 tdw	+ 2	— 6
für Großtanker ab 25000 tdw	— 1	— 8

Angesichts des Tiefstands des Tagesmarktes vergrößerte sich der Ratenabstand zwischen Durchschnitts- und Tagesraten auch im 3. Quartal ds. Js. beträchtlich.

Verkehrsrelation	Frachtraten in s je 2240 lbs 3. Vierteljahr 1963		
	umgerechnet nach AFRA-		Quartals- rate der Tagesabschl.
	GP	LV	
Karibische See — Vereinigtes Königreich ¹⁾	26.8	23.9	12.5
Persischer Golf — Vereinigtes Königreich ¹⁾	46.9	42.4	23.5

¹⁾ Großbritannien und Nordirland

Um die Bemühungen, die Frachtenmärkte für die Trampfahrt und für die Tankerfahrt international zu regulieren, ist es in Anbetracht des allgemeinen Frachtenanstiegs in diesen beiden Fahrtbereichen stiller geworden.

Die Seefrachtraten der Linienschiffahrt haben erwartungsgemäß den steilen Anstieg der Trampfrachtraten (Trockenfrachten) und der Tankerraten nicht mitgemacht. Der Index der Linienfrachtraten hat sich von 132,9 (2. Hj. 1954=100) im August auf 135,3 im Oktober und 135,7 im November erhöht. Die Hausse am Trampfrachtenmarkt hatte anziehende Raten für Teilladungen von Massengütern zur Folge. Im übrigen wurden mehrere Tarife leicht angehoben, am stärksten (+ 10%) im Nah-Ost-Verkehr. Einige Surcharge-Zuschläge konnten herabgesetzt werden (Rio de Janeiro, Genua und Savona), andere wurden neu erhoben (Karibische See-Häfen).

Frachtenindices für die Linienfahrt (berechnet vom Bundesverkehrsministerium)	Veränderung in % Oktober 1963 gegenüber	
	Juli 1963	Oktober 1962
Insgesamt	+ 2	+ 5
davon Stückgut	+ 1	+ 3
Massengut	+ 5	+ 11

Nach den einzelnen Fahrtgebieten ergaben sich bei den Linienfrachten folgende Veränderungen:

1. Europa- und Nahostfahrt

Im Verkehr Kontinent—West- und Nordnorwegen wurden die Tarife zum 1. Oktober infolge der allgemeinen Kosten-erhöhung angehoben. Für die Fahrt Antwerpen/Lübeck Range nach Finnland traten ab 15. November die üblichen Winterzuschläge in Kraft. Sie sind wie folgt gestaffelt: bis Ende Dezember 25%, Januar bis März 50%, Monat April 25%. Bei außergewöhnlichen Eisverhältnissen können die Sätze abgeändert werden. Mit Wirkung vom 1. Oktober wurden auch in der Islandfahrt die Tarife erhöht. Für Wintertouristen wurden die Schiffspassagen im Verkehr nach Skandinavien herabgesetzt.

Mit der allgemeinen Kostensteigerung wurde eine Frachten-erhöhung in der Relation Kontinent/Portugal begründet. Die Sonderzuschläge, die schon seit längerem in der Fahrt nach Genua und Savona erhoben werden, gelten ab 1. September ds. Js. auch in der Genua- bzw. Savonafahrt von anderen Mittelmeerhäfen außer in der Fahrt von ägyptischen Häfen (+ 15⁰/o), für die die Frachtraten in dieser Fahrtrichtung selbst erhöht worden sind. In der Relation Nordwest-europäische Häfen—Mittelmeerhäfen wurde ein neuer Liniendienst für flüssige Ladungen eingerichtet. In modernen Spezialtankern mit umfangreicher Tank- und Pumpenaufteilung können mehrere Arten von Mineralölderivaten gleichzeitig transportiert werden, die dann nach Bedarf auch in kleineren Mengen gelöscht werden können. Auf der Route Kontinent—Ostmittelmeerhäfen sind die Frachtraten am 1. Oktober allgemein um 5 bis 10⁰/o angehoben worden. Es wird berichtet, daß die Continent Near East Conference in großem Umfang Sonderraten genehmigt, da die Konkurrenz der europäischen Sidhäfen, der Eisenbahnen und des Donau-Seeweges immer stärker zu spüren ist. Neuerdings sind auf dieser Route auch zwei Outsider-Linien tätig geworden. Für den Dienst UK—Israel wurde der bisherige Zeitrabatt-Tarif aufgehoben und dafür ein Kontraktsystem mit den bisherigen Nettoarten eingeführt. Nicht-Kontrakt-Raten erhöhen sich um 15⁰/o.

Seit Juni 1961 wurden zum 1. Oktober erstmals wieder die Tarifraten für die Fahrt nach Tunesien erhöht, und zwar für Stückgüter um 15⁰/o, für Massengüter um 5⁰/o. Veranlassung für diese Ratenerhöhung war das starke Anwachsen der Löschkosten in Tunis (+ 22⁰/o). Auch auf der Route Europa—Algerien sind am 1. Oktober die Tarifraten erhöht worden. Am 15. Oktober wurden schließlich auch die Tarifraten für die Relation Frankreich—Marokko um 5⁰/o angehoben. Als maßgebliche Ursache für diese Erhöhung wurden die schwierigen und damit kostenerhöhenden Hafenverhältnisse in Casablanca angeführt. Ob auch die nichtfranzösischen Reedereien des Marokko-Nordkontinentdienstes sich dieser Erhöhung anschließen werden, ist noch nicht sicher.

2. A f r i k a f a h r t

Am 1. Oktober ist der Hanseatische Afrikadienst der französischen Westafrika-Konferenz (Colinav) beigetreten. Die Surcharge für den Hafen Monrovia wurde zum 14. November auch offiziell aufgehoben (ausgesetzt bereits seit Ende Mai 1962). Für Transporte nach dem Hafen Kotonou (Dahomé) fällt mit dem 18. September der seit 9. Mai ds. Js. eingeführte 30⁰/oige Verstopfungszuschlag weg. Im Dienst Kontinent/Hamburg—Rep. Kongo (Léopoldville) kann ein Hamburger internationales Speditionsunternehmen seit Oktober für deutsche Exportgüter bei Nachtransporten in das Innere des Landes bereits vor der Verschiffung Durchfrachtkonnossemente ausstellen. Das bedeutet eine erhebliche Zeitersparnis.

3. M i t t e l o s t f a h r t

Im Verkehr Indien—UK/Kontinent und in anderen Fahrtrichtungen machen sich Maßnahmen der indischen Regierung mit dem Ziel, durch Neubau und Charterung von Schiffen von den Schifffahrtsskonferenzen unabhängig zu werden, bemerkbar.

In der Fahrt Europäische Häfen—Ceylon haben sich wegen der Hafenverhältnisse in Colombo Unzuträglichkeiten ergeben. Die Reedereien, deren Schiffe Ceylon anlaufen, konnten sich indessen noch nicht auf einen Sonderzuschlag einigen. Die beiden Konferenzen für die Route Indien/Pakistan—UK/Kontinent haben den Maximalsatz ihrer Tarifraten-erhöhung vom 1. August ds. Js. am 24. Oktober ermäßigt (von 12½ auf 10⁰/o).

4. F e r n o s t f a h r t

Die Raten für die Fahrt Nordkontinent/Skandinavien—Semarang (Indonesien) wurden am 1. Oktober wegen der Verstopfung dieses Hafens erhöht. In der Fahrt Indonesien—Genua wurde am 1. Oktober eine Congestion-Surcharge für Genua eingeführt, am 27. Oktober jedoch wieder aufgehoben.

Am 1. Oktober bildeten elf britische und kontinentale Reedereien eine Neuseeland-Konferenz. Die bisherigen Spezialrabatte wurden herabgesetzt. Angestrebt wird eine bessere Auslastung des verfügbaren Schiffsraums.

5. S ü d a m e r i k a f a h r t

Zum 21. Oktober wurde die konstante Hafen-Surcharge für Rio de Janeiro in der Fahrt UK/Kontinent—Brasilien von 8 auf 10,50 \$ erhöht. Für die anderen brasilianischen Häfen blieb der alte Satz bestehen. Ausgenommen von der Erhöhung wurden Düngemittel und Koks, für die weiterhin eine Surcharge von 5 \$ je lt zu zahlen ist. Die gesonderte 35⁰/oige Congestion-Surcharge für Rio de Janeiro wurde am gleichen Tag zunächst bis 31. Dezember ausgesetzt. Für die Zeit vom 12. November bis 31. Dezember wurde die Congestion-Surcharge für den Hafen Santos von bisher 35⁰/o auf 20⁰/o ermäßigt.

6. M i t t e l a m e r i k a f a h r t

Die Erhöhung der Kai-, Lager- und Stauereigebühren in mittelamerikanischen Häfen veranlaßte die Mitgliedsreedereien der WITASS (Association of West Indian Trans Atlantic Steamship Lines), die festen Tarifzuschläge in der Fahrt von UK/Kontinent nach Mittelamerika zum Ausgleich dieser Mehrkosten ebenfalls anzuheben, und zwar nach der Panamakanal-Zone am 23. September 1963 um 5⁰/o, nach Trinidad am 27. September 1963 um 17⁰/o, nach der Dominikanischen Republik am 28. Okt. 1963 für Hafengebühren um 36⁰/o, für zusätzliche Stauereikosten um 25⁰/o, und nach Santa Lucia am 15. November 1963 um 20⁰/o.

7. N o r d a m e r i k a f a h r t

Die Raten im Verkehr UK/Kontinent—US-Nordatlantikhäfen wurden zum 1. Oktober wieder auf den Stand angehoben, auf dem sie sich vor der Ermäßigung (am 1. September 1962) befunden hatten.

Im Verkehr Kontinent/Polen—US-Nordatlantikhäfen wurden die Tarife zum 1. Oktober um 10 bis 12⁰/o erhöht.

Auch auf der Eastbound-Route US-Nordatlantikhäfen—Mittelmeerhäfen wurden die Tarife am 14. Oktober allgemein um 10⁰/o angehoben. Für die Fahrt nach Genua und Savona trat diese Erhöhung aus formal-rechtlichen Gründen erst am 18. November in Kraft.

Im Nordatlantikverkehr wurden auf entsprechende Winke der nordamerikanischen Regierungsstellen wegen der Unterschiede der Frachtsätze nach der Transportrichtung die Frachtraten im Eastbound-Verkehr denen des Westbound-Verkehrs angeglichen (vgl. Text zu M 7 — vj 1/63 — S. 5/6).

Eine allgemeine Ratenerhöhung wurde zum 1. Oktober auch im Verkehr Kontinent—Ostkanada/Große Seen vorgenommen. Die Raten wurden jedoch unterschiedlich, und zwar nach der absoluten Höhe gestaffelt, angehoben. Raten bis 25 \$ je t wurden um 10⁰/o, bis 45 \$ je t um 5⁰/o erhöht. Raten über 45 \$ je t blieben unverändert. Von der Erhöhung ebenfalls ausgenommen blieben Spezialraten, Sonderquotierungen sowie Eisen- und Stahlraten. Infolge des Ansteigens der Kosten wurden auf den Strecken UK-Ostkanada/Große Seen und UK—St. John's (N. F.) ab 4. November Surcharges von 10⁰/o erhoben.

Auf der Route US/Große Seen—Mittelmeerhäfen wurden die Westbound-Raten am 1. Oktober, die Eastbound-Raten am 15. Oktober um 10⁰/o erhöht. Die Eisen- und Stahlraten auf der Strecke Kontinent—Halifax und St. John wurden zum 1. Dezember um 1,25 \$ erhöht (ausgenommen: Konstruktionsteile).

8. C r o s s - T r a d e

Für den Linienverkehr Vereinigte Staaten—Mittelost wurde im Oktober in Pakistan eine neue Schifffahrtsgesellschaft mit 25⁰/o Regierungsbeteiligung gegründet. Zweck dieser Gründung ist die Beförderung eines größeren Anteils am pakistanischen Außenhandel mit Schiffen pakistanischer Flagge. Die neue Reederei wird auch Liniendienste nach anderen Verkehrsrichtungen (z. B. nach UK/Kontinent) aufnehmen.

Auf der Strecke Australien/Neuseeland/Ozeanien—Westküste Nordamerikas/Hawaii wurden zum 1. November die Raten für alle Stück- und Kühlgutladungen in beiden Richtungen um etwa 10% erhöht. Für australische und neuseeländische Fleischexporte nach Nordamerika wurde diese Tarifrevision auf den 1. Dezember verschoben, wobei die Exporteure sich bereit erklärten, die Mehrbelastung der Fleischexporte durch höhere Frachten selbst zu tragen.

Die in der Hongkong-Westafrika- und in der Japan-Westafrika-Konferenz zusammengeschlossenen Reedereien erhöhten zum 1. November ihre Raten durchweg um 5%.

In der Mittelostfahrt wurde eine neue Frachtratenkonferenz unter dem Namen „Indisch-pakistanische Mittelost-Konferenz“ gebildet. Sie führte am 1. Oktober neue Raten für die Strecken innerhalb des Mittleren Ostens ein, die z. T. eine Ermäßigung gegenüber den bisherigen Raten bedeuten.

Ab 1. Oktober wurden die Schlepp-, Festmacher- und Hafenslots-Gebühren in Häfen der Panama-Kanalzone um 25% und weniger erhöht. Von dieser Erhöhung sind vor allem Schiffe betroffen, die in diesen Häfen vor bzw. nach der Kanaldurchfahrt Wartungs- und Reparaturdienste in Anspruch nehmen müssen. Die Lotsendienste für die Kanaldurchfahrt selbst sind nach wie vor gebührenfrei.

Rohrleitungen

Die Anschlußleitung der Rohöl-Rohrleitungen von Lavéra (bei Marseille) nach Karlsruhe, in Karlsruhe abzweigend nach Ingolstadt, wurde am 18. November in Betrieb genommen.

Der Zweig der sowjetischen Rohrleitung von Kuibyschew—Mozyr, der von hier nach Błock (Polen) weiterführt, wurde am 7. November in Betrieb genommen. Eine andere von Mozyr nach der Tschechoslowakei und Ungarn abzweigende Ölleitung ist noch im Bau.

Personenflugpreise und Luftfrachtraten

Nach einer Unterbrechung im September wurden die Verhandlungen der Tarifkonferenz des internationalen Luftfahrtverbandes (IATA) in Salzburg am 21. Oktober wieder aufgenommen, mußten aber am 27. Oktober erneut vertagt werden, ohne daß inzwischen konkrete Beschlüsse gefaßt worden wären. Es bestand lediglich darin allgemeine Übereinstimmung, daß die Nordatlantiktarife für die erste Klasse und die Economy-Klasse grundsätzlich herabgesetzt werden sollten. Eine amerikanische Linie hatte im Oktober die Einführung einer dritten Klasse, der sog. „Thrift“ Klasse, für das Frühjahr 1964 in Aussicht genommen, deren Tarifsätze 40% unter denen der Economy-Klasse liegen sollten.

Die SAS hat ab 17. Oktober für Nachtflüge zwischen Skandinavien und New York für Passagiere mit Wohnsitz in den USA, Schweden, Norwegen und Dänemark ermäßigte Tarife eingeführt (vgl. Text zu M 7 — vj. 3/62, S. 6 —, vj. 2/63, S. 7). Für Familien und Einwanderer wurden die Tarife noch zusätzlich gesenkt.

Die isländische Fluggesellschaft Loftleidir kündigte Anfang November an, daß sie nach der Reduzierung der Tarife im Verkehr Island—Amerika auch die Tarife im Verkehr mit Europa

verbilligen würde. Daraufhin gab die zweite isländische Fluggesellschaft, die Icelandair, bekannt, daß sie sich aus der IATA zurückziehen werde. Sie würde zu den IATA-Raten nicht konkurrieren können.

In England hat die BOAC zwischen London und Manchester bzw. Prestwick den sog. Lufttaxi-Dienst eingeführt, wodurch sich z. B. der normale Flugpreis von London nach Prestwick von 82,00 DM auf 25,00 DM verbilligt.

Die Pan American führte am 1. November auf der Strecke Westküste der USA—Honolulu die „Thrift“-Klasse ein. Die Tarife liegen um 25% unter der Economy-Klasse. Die Flugzeuge führen nur eine Klasse. Es wird kein Komfort geboten.

Für Ausländer gelten ab 1. September bei Flügen innerhalb der Vereinigten Staaten Spezialtarife. Für 100 \$ können Ausländer 15 Tage lang auf jeder beliebigen Route fliegen.

Die brasilianischen Luftverkehrsgesellschaften erhöhten ihre Personentarife zum 1. September erneut. Die Passagegebühr auf der Strecke Rio de Janeiro—Sao Paulo wurde um 7,8% angehoben. Die innerbrasilianischen Flugpreise waren als Folge der Geldentwertung in letzter Zeit bereits mehrfach erhöht worden:

- im Juni 1962 um 20% (vgl. M 7 — vj. 2/62 — S. 7)
- am 29. Januar 1963 um 25% (vgl. M 7 — vj. 4/62 — S. 6)
- am 1. Juni 1963 um 20%
- am 1. August 1963 um 4%
- am 1. September 1963 um 6%.

Die Fusionsvereinbarung zwischen der PAN AM und der TWA vom 20. Dezember 1962 wurde Mitte Oktober im gegenseitigen Einvernehmen aufgehoben.

Post- und Fernmeldegebühren

Bei Postgebühren wurden folgende Änderungen bekannt:

Ab 1. Oktober sind die Gebühren für Luftpostbriefsendungen nach Zypern den Luftpostgebühren nach europäischen Ländern angeglichen worden. Danach ermäßigen sich die Gebühren für Briefe sowie für Drucksachen usw. um 40 bis rund 60%, während die Sätze für Postkarten und Postanweisungen um 50% ansteigen.

Die Schweiz erhebt ab 1. November für Luftpostsendungen nach Zypern keine Luftpostzuschläge mehr. Nur noch Drucksachen u. dgl. unterliegen einem Luftpostzuschlag von 10 Rp je 50 g.

Zwischen der Schweiz und Frankreich wurde am 1. November der automatische Telexverkehr aufgenommen. Der Tarif setzt sich zusammen aus einer Grundtaxe von 10 Rp und von weiteren 10 Rp je Zeitabschnitt von 6,93 Sekunden. Im manuellen Telexdienst beträgt die Gebühr 90 Rp je Minute, für die ersten drei Minuten 2 Fr. 70.

Die argentinischen Postgebühren wurden am 15. September durchweg um 25% erhöht. Alle Postsendungen innerhalb Argentiniens sollen grundsätzlich per Luftpost befördert werden, ohne daß dafür ein Zuschlag zu zahlen wäre.

Zur Beachtung:

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

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	Wk. = Westküste
ETS = European Tramping Schedule	Ok. = Ostküste
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	n = Nominell
RKT = Reichskraftwagentarif	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	RM = Reichsmark
E = Eilzug	DM = Deutsche Mark
D = Schnellzug	bfrs = Belgische Francs
Bf = Bahnhof	dkr = Dänische Kronen
Hbf = Hauptbahnhof	ffrs = Französische Francs (bis 31. 12. 1959)
Vbf = Verschiebebahnhof	NF = Nouveaux Francs (vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962)
Pr. = Privat	FF = Französische Francs (ab 1. 1. 1963)
Hj. = Halbjahr	lfers = Luxemburgische Francs
MOT = Ministry of Transport	hfl = Holländische Gulden
USMC = United States Maritime Commission	nkr = Norwegische Kronen
IATA = International Air Transport Association	S = Österreichische Schillinge
UK = United Kingdom	skr = Schwedische Kronen
Hbg. = Hamburg	sfr = Schweizer Franken
Emd. = Emden	£ = Pfund Sterling
Rttd. = Rotterdam	s = Shilling
Antw. = Antwerpen	\$ = US-Dollar
Nordd. = Norddeutsche	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
BRT = Nettoregistertonne	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).
bzw. NRT = Nettoregistertonne	Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur sog. Ladelinie.
t. d. w. = Tons deadweight (all told)	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.
c. c. = cubic capacity	

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

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

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

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

C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin

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

Seite 13

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Der Grundpreis je Kilometer für 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — ³⁾ Vor dem 23. 5. 1954 wurden für die Benutzung von Eilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — ⁴⁾ Für die Benutzung von Trans-Europ-Expreßzügen (TEE-Zügen) sind ab 1. 12. 1957 zusätzlich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzuschlag wird angerechnet. — ⁵⁾ Auf bundesdeutschen Strecken. — ⁶⁾ Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklasse sind ab 3. 6. 1956 folgende Eisenbahnzuschläge einbezogen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00. — ⁷⁾ Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. Außerdem gelten ab 27. 5. 1962 für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (WL „K“) um 2 DM höhere Preise in der 2. Klasse und um 3 DM höhere Preise in den Doppelbett- und Einbettteilen der 1. Klasse — ⁸⁾ Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 28. 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 Sätze bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — ³⁾ Vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962 Sätze in NF; 1 NF = 100 ffrs. — ⁴⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — ⁵⁾ Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expreßzügen 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. In Portugal wurde die 3. Wagenklasse am 1. 8. 1963 aufgehoben. Für Spanien gelten die alten Bezeichnungen. — ²⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — ³⁾ Die angegebenen Preise für 1. Klasse gelten für Personenzüge. 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⁾ In den Fahrpreisen sind die normalen Schnellzugzuschläge, jedoch nicht Sonderzuschläge für Fernschnell- und TEE-Züge enthalten. Die Fahrpreise für die ausländischen Teilstrecken in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expreß-, Güter- und Tierverskehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“) in DM umgerechnet. — ²⁾ Entfernung in Bahn-Kilometern. — ³⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet.

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 Vollandung 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 Sätze der Regelklassen am 1. 2. 1958, die Sätze des Ausnahmetarifs 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. Ausnahmetarife zu Monatszahlen und als arithmetisches Zwölfmonatsmittel zu Jahreszahlen zusammengefaßt.

Seite 17

¹⁾ Für Fische gilt als Gewichtsklasse 5 t. — ²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse B. — ³⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse A. — ⁴⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. Ihre Regelsätze liegen um 4,76 % unter denen der bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewölbdigen 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 Sommertarif, 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 Röhren, 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. Schiffsabgaben 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 1962 ff. 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 (Einnündung 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 Schiffsabgaben 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 Löscheiten. — 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 Löscheiten $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$ und umgekehrt. — ⁷⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden: Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774, II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an. — ⁸⁾ Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — ⁹⁾ März bis Dezember. — ¹⁰⁾ Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — ¹¹⁾ D Januar/Juli.

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. 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⁾ 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 kanalisiertem Main und Neckar

Für alle Binnenschiffs Transporte auf der schiffbaren Flußstrecke des kanalisiertem 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 Transportsätze (Frachtsätze einschl. der Kleinwasser- und sonstigen Zuschläge) ist der entsprechende Frachtsatz (ohne Schiffsabgaben auf dem Main und Neckar und ohne Kanalkosten auf den westdeutschen Kanälen) anzuwenden (vgl. Anmerkungen auf Seiten 17—19). Bei den Jahreszahlen handelt es sich um das auf 12 Monate bezogene arithmetische Mittel der ausgewiesenen Durchschnittsprozentsätze in den einzelnen Monaten.

Seite 21 (Fortsetzung)

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

B. Seeschifffahrt

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

1. Frachtraten der nordeuropäischen 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. dänische Inseln ohne Isefjord und Bornholm. — ⁶⁾ Dezember. — ⁷⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdienst. — ⁸⁾ Nicht nördlich von Aarhus einschl. dänische Inseln (auch Bornholm), ohne Isefjord. — ⁹⁾ Nach Itzehoe (Storkanal). — 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. Eckernförde, Kappeln, Schleswig. — ⁵⁾ Dezember. — ⁶⁾ Ab Januar, 1960 Verladung Hamina/Björneborg. — ⁷⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdienst. — ⁸⁾ Oberhalb Duisburg bis einschl. Köln-Porz. — ⁹⁾ Nicht nördlich von Aarhus ohne Isefjord und Bornholm. — ¹⁰⁾ Ohne Venerssee. — ¹¹⁾ Kalksteine. — ¹²⁾ Einschl. Frederikshaven, Esbjerg, Isefjord und Bornholm. — ¹³⁾ Ohne Aalborg/Norresundby.

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 q (480 lbs.). — ⁶⁾ Einschl. Abschlüsse zu Berth Terms. Verladung fußaufwärts (bis San Lorenzo) — fußabwärts, 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 Schwarzmeerhäfen. — 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 MOT. — ⁹⁾ Nach Elbhäfen. — ¹⁰⁾ Kall. — 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 Trampschiffsfrachtraten	= Chamber of Shipping, London
	Index der Tankerfrachten	= Harley Mullion & Co., Ltd., London
Niederlande	Index der Seefrachtraten	= Joh. den Braber, Rotterdam
Dänemark	Index der Trampschiffsfrachtraten	= Statistiske Departement, Kopenhagen
Norwegen	Index der Seefrachtraten	= Norwegian Shipping News, Oslo
Verein. Staaten	Allgemeiner Seefrachtenindex	= Maritime Research Inc., New York
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:

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

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) und amerikanischen Allgemeinen Seefrachtenindex (Maritime Research Inc.) 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 tdw. 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 tdw. 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 MOT, vom 1. 1. 1957 bis 15. 5. 1962 auf Basis Scale. — ¹¹⁾ Vor 1960 auf Basis USMC.

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, Morphon/Vassiliko-Bay. — ⁸⁾ Ab Sfak 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 Koseir (Rotes Meer), Saiz ab Torre Vieja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — ¹³⁾ Ab Marmagoa und Dungun.

II. Schiffsverkehr

C. Schifffahrtsindizes

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- (ab 1. 7. 1962 aller Interscale-) 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 13 500 bis 24 999 t dw. (GP = General Purpose) und für Großtanker ab 25 000 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 Schifffahrtsindizes

Die sonstigen Schifffahrtsindizes werden von folgenden Stellen berechnet

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

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

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

Der Grain-Tanker-Index wird zur Beobachtung der Rentabilitätsentwicklung der Öltanker in der Getreidefahrt berechnet. Die Basis bildet ein gewogener, aus Trampfrachtabschlüssen für die Getreidefahrt vom August 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 Gütergruppenindizes enthalten. — ⁶⁾ Für den Activity- und Zeitcharter-Volume-Index wurden die auf neuer Basis (Januar/Dezember 1960) veröffentlichten Zahlenwerte rückbasiert.

III. Luftverkehr

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

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Seite 29

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachtflüge. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrate). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen.) 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 angemerkten Sätze ermäßigten sich ab 6. 3. 1961 entsprechend der Aufwertung um 4,75%. — ⁴⁾ Soweit in der Winterflugperiode (jeweils vom 1. 10. bis 31. 3. um 42,00 bzw. 76,00 DM (ab 6. 3. 1961 um 40,00 bzw. 72,00 DM) niedrigere Sparklassenpreise für Hinflüge bzw. Hin- und Rückflüge mit Propellerflugzeugen der Atlantikdienste galten, wurden diese in die Jahreszahlen einbezogen. — ⁵⁾ April 1957 bis März 1958. — ⁶⁾ Vom 1. 4. 1959 bis zum 31. 3. 1960 wurde bei Benutzung von Düsenflugzeugen für den einfachen Flug in der I. und De-Luxe-Klasse ein Zuschlag von DM 84,00 bzw. von DM 68,00 in der Touristen- und Sparklasse erhoben (unter Nachlaßgewährung von 10% bei Hin- und Rückflug). Die Touristenklasse wird auf der Nordatlantikroute ab Juli 1960 nicht mehr geführt. — ⁷⁾ 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 $\frac{1}{2}$ kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm³ und im außereuropäischen Verkehr 9 dm³ als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — ¹⁾ Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20 ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00). — ²⁾ Ostroute (über Indien).

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

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

Seiten 33/34

Umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20 ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00). — a) Zollwert nicht über US-\$ 11,— per Brutto-Kilo. — b) Zollwert nicht über US-\$ 22,— per Brutto-Kilo. — c) Zollwert nicht über US-\$ 55,— per Brutto-Kilo. — d) Zollwert nicht über US-\$ 110,— per Brutto-Kilo. — e) Der 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.

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

Seite 35

¹⁾ Ab 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warenproben) die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Größengrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, sollen ab 1. 1. 1965 nach der jeweils nächst höheren Gebührenstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 64) gelten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20 g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — ²⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — ³⁾ Für die Beförderung von Briefen bis 20 g und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963 die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze (20 bzw. 10 Pf, ab 1. 3. 1963 20 bzw. 15 Pf) erhoben. — ⁴⁾ Die Sendungsart „Geschäftspapiere“ fällt im Inlandsdienst weg. Diese Sendungen unterliegen ab 1. 3. 1963 den Briefgebühren. — ⁵⁾ Paketgebühren der Entfernungzone 2 (bis 150 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungzone 1 (bis 75 km), 3 (bis 300 km), 4 (über 300 km). Kilometerzahlen nach dem letzten Stand: ab 1. 5. 1958. — ⁶⁾ Ab 1. 3. 1963 ist in den angegebenen Gebührensätzen die Gebühr für ein unversiegeltes Wertpaket bzw. Wertpostgut mit einer Wertangabe von 500 DM enthalten. Bis zum 28. 2. 1963 wurden für unversiegelte Wertpakete und Wertpostgüter mit einer Wertangabe von 500 DM zusätzliche Gebühren in Höhe von 20 Pf berechnet. — ⁷⁾ In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 3. 1950 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen. — ⁸⁾ Für den Vertrieb der Zeitungen durch die Post. — ⁹⁾ Wöchentliche Ausgabe. — ¹⁰⁾ Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. — ¹¹⁾ Sendungen werden am Bahnhof oder beim Postamt abgeholt. — ¹²⁾ Bis zum Höchstgewicht von 20 kg. — ¹³⁾ Bei Sendungen über 50 g werden auch für die ersten 50 g 10 Pf erhoben.

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)

B. Fernsprechdienst

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 36

¹⁾ Für handvermittelte Ferngespräche wird mindestens die Gebühr für eine Dauer von 3 Minuten berechnet. Für jede weitere Minute beträgt die Gebühr ein Drittel der angegebenen Sätze. Angefangene Minuten werden wie volle Minuten gezählt. — ²⁾ Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — ³⁾ Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag.

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 37

¹⁾ Für Selbstwählferngespräche werden die Gebühren nach der Sprechdauer in Sekunden berechnet, die je Gebühreneinheit (seit dem 1. 7. 1954: DM 0,16, vor dem 1. 7. 1954 DM 0,15) nach der Entfernung und nach der Tageszeit unterschiedlich gestaffelt ist. Bei zunehmender Entfernung der Knoten- bzw. Hauptvermittlungsstellen von der am Gespräch beteiligten Sprechstelle gilt die Gebühreneinheit für entsprechend kürzere Sprechzeiten (ab 1. 3. 1956 gestaffelt von 90 bis 8¹/₂ Sekunden bei Taggebühr und von 90 bis 45 Sekunden bei Nachtgebühr). Bruchteile der in den einzelnen Zonen festgesetzten Sprechzeiten für eine Gebühreneinheit, die zu Beginn und am Ende eines Gespräches entstehen, werden als volle Gebühreneinheiten gerechnet. Die angegebenen Gebührensätze für Gespräche von 3 Minuten Dauer sind daher nur annähernd zutreffend. Soweit in Einzelfällen noch die Technik mit „Aufzeichnung der Gebühr nach Schluß des Gesprächs“ vorhanden ist, verbleibt es bei der Berechnung der 3-Minuten-Mindestgebühr und der vollen Minuten-Gebühr für die überschüssige Zeit (s. S. 36, Anm. 1). — ²⁾ Im Durchschnitt werden 7 bis 8 Ortsnetze zu dem Bereich einer Knotenvermittlungsstelle und bis zu 10 Bereiche von Knotenvermittlungsstellen zu dem Bereich einer Hauptvermittlungsstelle zusammengefaßt. Die Entfernungen werden nicht wie im handvermittelten Ferndienst von Ortsnetz zu Ortsnetz, sondern von Knotenvermittlungsstelle zu Knotenvermittlungsstelle oder, wenn diese Entfernung mehr als 100 km beträgt, von Hauptvermittlungsstelle zu Hauptvermittlungsstelle gemessen oder berechnet. Die entsprechenden Gebührensätze der beiden dargestellten Ferngesprächsarten sind infolge dieser abweichenden Einteilung und der unterschiedlichen Berechnungsweise besonders innerhalb der Nahzonen nur bedingt vergleichbar. — ³⁾ Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr) sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr) berechnet. — ⁴⁾ Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst weitergeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählferndienst keine Anwendung. — ⁵⁾ Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10fache Wortgebühr. — ⁶⁾ Mindestgebühr für ein Brieftelegramm, vom 1. 4. 1929 bis 28. 2. 1931 10fache, vom 1. 3. 1931 bis 31. 12. 1938 20fache, vom 1. 1. 1939 bis 31. 3. 1946 10fache Wortgebühr, vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen, vom 1. 8. 1948 bis 31. 12. 1962 20fache Wortgebühr, ab 1. 1. 1963 1 DM Mindestgebühr für ein Brieftelegramm bis 22 Wörter. — ⁷⁾ Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — ⁸⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden gewöhnliche und dringende Ortstelegramme innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 8. 1948 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — ⁹⁾ Gesamtgebühren. — ¹⁰⁾ Ab 1. 7. 1950 wurde die Gebühr für 5 Wörter, ab 1. 1. 1960 die Gebühr für 7 Wörter als Mindestsatz berechnet. — ¹¹⁾ Als Mindestsatz für Brieftelegramme wurde bis zum 30. 6. 1950 die Gebühr für 25, ab 1. 7. 1950 die Gebühr für 22 Wörter berechnet. — ¹²⁾ Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich).

3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

5. Telexgebühren im Auslandsdienst (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf)

Seite 38

¹⁾ Bis zum 31. 1. 1956 wurde für eine Telexverbindung mindestens die Gebühr für eine Dauer von 3 Minuten erhoben. Soweit für eine Verbindung die Ferngebührensätze zu berechnen waren, wurde bis zum 30. 6. 1942 für jede weitere Minute ein Drittel der Dreiminutengebühr erhoben, während vom 1. 7. 1942 bis 31. 1. 1956 die 3 Minuten überschreitende Zeit nach Gebühreneinheiten von DM 0,10 anteilmäßig berechnet wurde. — ²⁾ Wie im Selbstwählfernsprechdienst wird vom 28. 1. 1956 an für den Telexdienst ein Bereichstarif angewandt. Die Gebühren werden vom gleichen Datum an nach dem Zeitimpulssystem gemessen bzw. berechnet. Das Telexnetz ist in Bereiche von Hauptvermittlungsstellen aufgeteilt. Mehrere solche Bereiche bilden den Bereich einer Zentralvermittlungsstelle. Die Grenzen der einzelnen Bereiche decken sich mit den Grenzen der entsprechenden Bereiche im Selbstwählferndienst. Bei der Gebührenberechnung für den Telexdienst werden in der Zeit zwischen 7 und 18,30 Uhr für je 30 Sekunden einer Telexverbindung innerhalb der Hauptvermittlungszone für je 15 Sekunden einer Verbindung innerhalb der Zentralvermittlungszone und für je 10 Sekunden einer Verbindung innerhalb der Weitzone DM 0,10 berechnet, zwischen 18,30 und 7 Uhr für 30 bzw. 22¹/₂ bzw. 15 Sekunden. Die Gebühren vor und nach dem 31. 1. 1956 sind infolge der unterschiedlichen Gebührenberechnung nur bedingt vergleichbar. — ³⁾ Normalgebühren infolge vorübergehendem Wegfalls der Ermäßigung. — ⁴⁾ Für andere Orte der Bundesrepublik weichen die Gebühren von den hier aufgeführten ab. — ⁵⁾ Für jede volle oder angefangene weitere Minute wird ¹/₃ der angegebenen Drei-Minuten-Gebühr berechnet. Die Gebühr wird für jede Telexverbindung auf volle DM 0,10 gerundet. — ⁶⁾ Die für die einzelnen Jahre angegebenen Gebührensätze sind zum Teil erst im Verlauf des jeweils genannten Jahres in Kraft getreten. — ⁷⁾ Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich). — ⁸⁾ Der Selbstwählverkehr wurde eingeführt: 1956 nach den Niederlanden, Belgien, der Schweiz, Schweden und Dänemark, 1959 nach Finnland, Norwegen und Luxemburg, 1960 nach Österreich, 1961 nach Großbritannien und Frankreich, 1962 nach Ungarn, 1963 nach der Tschechoslowakei und Italien.

D. Kraftpostgebühren für den Personenverkehr im Inland

Seite 39

¹⁾ Nach dem Haupttarif ohne Berücksichtigung von Fahrstrecken in gebirgigem Gelände. — ²⁾ Richtpreise. — ³⁾ Für Rückfahrtscheine mit beschränkter Geltungsdauer (z. B. Sonn- und Feiertags-Rückfahrtscheine) gelten besondere Bestimmungen. Die Ermäßigung gegenüber den normalen Beförderungsgebühren beträgt im allgemeinen etwa 25%. — ⁴⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten normale Sätze. Rückfahrtscheine werden in der Regel nur für Fahrten ausgegeben, deren einfache Streckengebühr DM 1,10 und mehr beträgt. — ⁵⁾ Schülerzeitkarten werden wie Schülerzeitkarten nur auf Antrag ausgegeben. Bezugsberechtigung wie bei den Schülerzeitkarten (vgl. Anm. 7). Bis 31. 12. 1962 waren außerdem auch Personen bis zu einem Alter von 21 Jahren als Teilnehmer an Lehrgängen und Kursen mit allgemeinen und hauswirtschaftlichen Bildungszwecken bezugsberechtigt. Ab 1. 1. 1963 erstreckt sich die Bezugsberechtigung außer auf Schüler gem. Anm. 7 unter bestimmten Voraussetzungen auch auf Schüler von Privatschulen. — ⁶⁾ Bis 1951 wurden Arbeiterzeitkarten nur an Arbeiter, Angestellte und Beamte mit einem monatlichen Bruttoeinkommen unter RM/DM 200, ab 1952 unter DM 300, ab 1957 unter DM 750, ab 1958 unter DM 1250 ausgegeben. Ab 1. 1. 1961 entfiel für die Zeitkartenausgabe jede Beschränkung hinsichtlich Personenkreis und Einkommenshöhe; ab 1. 1. 1963 werden besondere Arbeiter-Zeitkarten nicht mehr ausgegeben. — ⁷⁾ Schülerzeitkarten wurden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgegeben. Ab 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Bezugsberechtigten einbezogen. Ab 1. 1. 1963 Lehrlinge nur noch bei einem Roheinkommen bis zu 150 DM monatlich.

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-)Zuschläge ³⁾												
1. 6. 1932	1,00	0,50	2,00	1,00	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 1. 1945	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 4. 1946	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00	10,00	5,00	10,00	5,00	10,00	5,00
25. 7. 1948	1,50	1,00	1,50	1,00	3,00	2,00	6,00	4,00	6,00	4,00	6,00	4,00
15. 10. 1951	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag ³⁾)												
19. 10. 1936	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50
1. 4. 1946	4,00	2,00	4,00	2,00	4,00	2,00	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00
25. 7. 1948	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00
15. 10. 1951	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
3. 6. 1956	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag ⁴⁾)												
2. 6. 1957	6,00	—	6,00	—	6,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
1. 12. 1957	4,00	—	4,00	—	4,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
e) Zuschläge für die Benutzung eines Liegeplatzes in der 2. Klasse												
	im Binnenverkehr	im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der						im grenzüberschrei- tenden 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.			2. Kl.				3. Kl.				
				Einbettabteil		Zweibettabteil						
bis 14. 2. 1951	25,00	29,00		15,00	17,50		12,50	14,50		10,00		
15. 2. 1951	30,00			17,50	20,00		15,00	17,00		10,00		
12. 2. 1953	35,00			21,00	24,00		18,00	20,00		12,00		
	bis 500 km	501—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	
1. 3. 1955	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	
	1. Klasse						2. Klasse					
	Einbettklasse *)			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse		
3. 6. 1956 ⁷⁾	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	
1. 3. 1958	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	
15. 3. 1961 ⁸⁾	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	
27. 5. 1962	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾
Belgien, Sätze in bfrs Einfache Fahrt								
bis 30. 11. 1949	64,00	37,00	252,00	145,00	—	—	—	—
1. 12. 1949	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
1. 7. 1952	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
1. 8. 1956	70,00	43,00	278,00	169,00	—	—	—	—
15. 3. 1959	73,00	45,00	288,00	179,00	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 30. 11. 1949	102,00	59,00	403,00	232,00	—	—	—	—
1. 12. 1949	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
1. 7. 1952	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
1. 8. 1956	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
15. 3. 1959	124,00	84,00	398,00	290,00	—	—	—	—
Dänemark, Sätze in dkr Einfache Fahrt								
1. 8. 1946	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
1. 6. 1950	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
1. 6. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
1. 5. 1953	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
1. 10. 1954	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
1. 8. 1959 ²⁾	9,00	6,00	36,00	24,00	63,00	42,00	—	—
15. 1. 1962	9,90	6,60	39,60	26,40	69,00	46,00	—	—
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 Fahrt⁴⁾								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
1. 1. 1960	6,20	4,20	24,50	16,40	60,50	40,40	120,50	80,40
23. 10. 1961	6,60	4,40	26,10	17,40	64,30	42,90	128,10	85,40
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	780	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 Fahrt⁴⁾								
1950	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
1. 3. 1957 ⁵⁾	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
1. 1. 1959	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
1. 4. 1961	390	260	1 380	920	3 000	2 000	6 000	4 000
Luxemburg, Sätze in lfrs Einfache Fahrt								
1950	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	72,00	50,00	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1951	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1952	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1953	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1954	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—
Niederlande, Sätze in hfl Einfache Fahrt								
bis 31. 1. 1950	2,35	1,65	7,90	5,50	—	—	—	—
1. 2. 1950	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—
1. 2. 1952	2,75	1,90	9,60	6,60	—	—	—	—
1. 9. 1955	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—
1. 4. 1957	3,15	2,20	11,50	8,00	—	—	—	—
1. 6. 1963	3,45	2,35	12,15	8,15	—	—	—	—
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	9,80	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. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. 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	...	324,95	203,10
21. 5. 1954	24,60	17,90	11,20	98,35	71,50	44,70	245,75	178,75	111,70	491,50	357,45
1. 10. 1956	24,70	18,00	11,25	98,80	71,90	44,90	246,90	179,55	112,25	493,80	359,10
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	...	649,90
21. 5. 1954	49,20	35,80	22,40	196,70	143,00	89,40	491,50	357,50	223,40	983,00	714,90
1. 10. 1956	49,40	36,00	22,50	197,60	143,80	89,80	493,80	359,10	224,50	987,60	718,20
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—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300 1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300											
Meilen Meilen											
1. 11. 1959	3,373		3,15		3,00	2,25		2,10		2,00	
12. 6. 1960	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	2,50	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
1. 9. 1961	4 15	3,00	1,65	1,50	3,15	2,75	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
3. 6. 1962	4,50	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM¹⁾

Fahrtstrecke ²⁾ von nach	Stichtag im letzten Vierteljahr	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt		Fahrtstrecke ²⁾ von nach	Stichtag im letzten Vierteljahr	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse ³⁾	2. Klasse ³⁾	1. Klasse ³⁾	2. Klasse ³⁾			1. Klasse ³⁾	2. Klasse ³⁾	1. Klasse ³⁾	2. Klasse ³⁾
London—Wien (West) (1560 km) über Harwich—Hoek van Holland—Venlo (Grenze) —Passau	1. 10. 1955	176,43	134,75	314,86	208,24	Brüssel—Rom (1796 km) über Aachen Süd (Grenze) —Basel Bad Bf—Chiasso	1. 10. 1955	163,95	105,84	279,17	180,59
	1. 11. 1956	179,01	126,67	320,14	210,44		1. 11. 1956	174,44	110,04	300,19	189,09
	1. 12. 1957	186,49	132,12	335,04	238,93		1. 12. 1957	176,56	112,69	304,29	194,15
	1. 11. 1958	191,74	135,59	341,49	243,17		1. 11. 1958	178,78	114,42	306,44	195,97
	1. 12. 1959	193,28	136,69	344,56	245,38		1. 12. 1959	183,84	118,17	315,06	202,30
	1. 11. 1960	195,55	138,08	349,10	248,16		1. 11. 1960	184,09	118,36	315,44	202,58
	1. 11. 1961	198,99	138,59	345,98	249,18		1. 11. 1961	186,97	119,84	322,25	206,22
	1. 11. 1962	197,24	140,95	352,48	253,90		1. 11. 1962	187,09	119,93	322,45	206,35
London—Wien (West) (1571 km) über Dover—Ostende— Aachen Süd (Grenze)— Passau	1. 11. 1963	204,25	145,62	366,50	263,24	Kopenhagen—Innsbruck (1446 km) über Puttgarden Mitte See—Kufstein	1. 11. 1963	201,76	128,68	325,65	224,13
	1. 10. 1955	179,52	115,94	310,99	204,13		1. 10. 1955	150,32	99,26	214,53	141,23
	1. 11. 1956	181,81	117,17	315,71	206,68		1. 11. 1956	149,85	98,95	213,86	140,79
	1. 12. 1957	188,93	120,40	319,95	212,56		1. 12. 1957	151,88	100,98	217,91	144,84
	1. 11. 1958	189,16	124,15	326,49	217,47		1. 11. 1958	160,75	107,00	229,07	152,41
	1. 12. 1959	190,88	125,78	329,93	219,95		1. 12. 1959	164,61	109,49	229,17	152,23
	1. 11. 1960	192,24	126,94	332,65	222,27		1. 11. 1960	164,62	109,50	229,16	152,24
	1. 11. 1961	190,26	127,51	329,08	223,55		1. 11. 1961	163,75	109,40	228,03	152,45
Paris—Salzburg (1073 km) über Kehl (Grenze)	1. 11. 1962	190,37	127,59	329,28	223,69	Kopenhagen—Belgrad (2370 km) über Flensburg (Grenze)— Salzburg—Jesenice (Grenze)	1. 11. 1962	166,44	111,20	232,14	155,27
	1. 11. 1963	197,96	133,06	343,74	234,67		1. 11. 1963	175,37	117,17	247,75	165,69
	1. 10. 1955	107,14	78,13	193,06	142,05		1. 10. 1955	214,09	139,78	337,87	219,46
	1. 11. 1956	112,84	77,89	204,51	141,61		1. 11. 1956	221,33	145,81	352,63	231,70
	1. 12. 1957	114,86	79,92	208,51	145,66		1. 12. 1957	218,15	145,47	346,27	231,07
	1. 11. 1958	119,02	79,00	212,54	141,00		1. 11. 1958	214,68	142,73	332,66	221,04
	1. 12. 1959	118,06	79,43	210,62	141,86		1. 12. 1959	224,54	148,93	343,54	227,90
	1. 11. 1960	117,75	79,23	210,00	141,46		1. 11. 1960	224,48	148,91	343,38	227,84
Paris—Kopenhagen (1503 km) über Jeumont (Grenze)— Aachen Süd (Grenze)— Flensburg (Grenze)	1. 11. 1961	118,66	79,75	211,82	142,49	Oslo—Malland (2252 km) über Kornsjö (Grenze)— Travemünde Hafen— Basel Bad Bf—Chiasso	1. 11. 1961	208,38	138,93	311,92	208,34
	1. 11. 1962	118,92	79,92	212,34	142,84		1. 11. 1962	211,18	141,18	316,40	211,14
	1. 11. 1963	127,81	85,90	231,62	155,80		1. 11. 1963	221,85	148,31	334,60	223,29
	1. 10. 1955	151,09	102,26	252,58	174,21		1. 10. 1955	238,56	170,39	372,59	265,34
	1. 11. 1956	153,42	101,99	257,39	173,76		1. 11. 1956	238,11	169,86	372,30	264,81
	1. 12. 1957	155,54	104,79	261,58	179,06		1. 12. 1957	249,53	179,21	391,19	280,28
	1. 11. 1958	160,95	106,59	268,35	179,93		1. 11. 1958	256,43	183,54	400,64	286,21
	1. 12. 1959	165,72	110,33	269,19	181,94		1. 12. 1959	265,12	189,76	408,67	292,05
Paris—Prag (1249 km) über Kehl (Grenze)— Cheb (Grenze)	1. 11. 1960	165,66	110,29	269,02	181,84	Stockholm—Paris (2054 km) über Hälsingborg/Malmö (Grenze)—Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	1. 11. 1960	268,03	191,75	414,32	295,91
	1. 11. 1961	163,78	109,01	266,25	179,82		1. 11. 1961	261,79	187,01	404,23	288,32
	1. 11. 1962	166,76	111,39	271,08	182,86		1. 11. 1962	270,64	194,79	418,55	299,78
	1. 11. 1963	177,10	118,29	290,16	195,56		1. 11. 1963	279,93	200,49	435,17	311,35
	1. 10. 1955	146,60	104,44	273,47	195,67		1. 10. 1955	220,77	149,26	369,78	253,02
	1. 11. 1956	152,17	104,11	284,67	195,07		1. 11. 1956	223,07	148,84	374,22	252,33
	1. 12. 1957	154,19	106,14	288,72	199,11		1. 12. 1957	231,07	155,59	389,31	264,81
	1. 11. 1958	158,53	105,34	293,05	194,68		1. 11. 1958	232,40	154,33	388,77	260,33
Amsterdam—Bern (907 km) über Venlo (Grenze) — Basel Bad Bf	1. 12. 1959	158,03	106,08	292,06	196,16	Stockholm—Paris (2054 km) über Hälsingborg/Malmö (Grenze)—Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	1. 12. 1959	242,50	161,88	390,97	263,36
	1. 11. 1960	157,72	105,88	291,44	195,76		1. 11. 1960	242,53	161,90	390,95	263,35
	1. 11. 1961	156,58	105,03	289,16	194,06		1. 11. 1961	237,56	158,56	383,21	258,01
	1. 11. 1962	156,84	105,20	289,68	194,40		1. 11. 1962	246,57	165,52	397,11	269,33
	1. 11. 1963	165,73	111,18	310,46	208,36		1. 11. 1963	255,76	171,71	415,09	281,39
	1. 10. 1955	92,59	63,29	150,76	103,18						
	1. 11. 1956	92,30	63,09	150,29	102,86						
	1. 12. 1957	95,48	65,94	156,55	108,50						
	1. 11. 1958	100,21	69,05	163,44	113,00						
	1. 12. 1959	103,71	71,54	168,86	116,73						
	1. 11. 1960	103,83	71,63	169,05	116,87						
	1. 11. 1961	102,97	71,01	167,76	115,96						
	1. 11. 1962	103,05	71,06	167,91	116,04						
	1. 11. 1963	109,14	75,21	181,63	125,37						

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	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	7,38	8,26
501—1000 kg	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	6,22	6,87
über 1000 kg								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	1,75	1,67	1,75	1,67
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 ⁶⁾	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 1 000 kg

Ware	Fische ¹⁾	Weizen	Kartoffeln	Öle und Fette tier. Öle sonst. pflz. u. tier. Öle		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefelkies	Schwefelkies-abbau	Steinkohlen	Steinkohlen- Briketts Koks		Rohbraunkohlen
von	Hambg.-Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg				Salzgitter Calbecht	Meggen (Westf.)	Duisburg Hochfeld-Süd	Essen Hbf	Gelsenkirchen Hbf	Liblar	
nach	Frankfurt (Main) (513 km)	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mannheim (588 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Dortmund Vbf (259 km)	Duisburg Hochfeld-Süd (129 km)	Hildesheim (270 km)	Passau (710 km)	Hamburg (357 km) (346 km) (435 km)			
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1 a)	17 S 1 b)	16 B 1 b)	24 S 5 b)	A/B ²⁾ c)	24 S 5 b)	A/B ²⁾ 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	41,84	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	58,20	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	58,20	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 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
Sept.	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
Okt.	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
Nov.	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
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	
nach	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)	12 B 1 ¹⁰⁾ e)	11 B 1 b)			23 S 3 b)	21 S 2 c)	A/B ³⁾ 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	9,90	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 April	24,10	14,60	52,50	8,60	38,30	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	38,30	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	38,30	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	38,30	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	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Sept.	24,10	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Okt.	24,10	14,60	52,50	8,60	38,30	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
Nov.	24,10	14,60	52,50	8,60	38,30	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		Roh Eisen in Masseln	Halbzugzeug 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		
nach	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen Zellstoff-fabrik (498 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	Hagen (30 km) (62 km)		Braunschweig (274 km)	Hamburg (387 km) (365 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	39,84	4,92	7,61	27,03	33,33	42,08	40,54	31,45
1953 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	39,79	5,10	7,90	28,10	33,24	41,97	40,45	31,33
1954 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1955 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1956 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1957 D	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1958 Feb.-Dez. D 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 April	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Mai	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juni	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juli	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Aug.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Sept.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Okt.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Nov.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen 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 ¹⁾	Roggen und Weizen ¹⁾	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-
	Hamburg			Bremen						Emden	
von	Düsseldorf		Braunschweig	Köln		Mannheim		Heilbronn ²⁾		Köln	
Strecke nach											
1950 D	.	.	.	9,12	8,52	12,77	12,17	15,16	14,56	8,36	7,76
1954 D	.	.	.	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1955 D	.	.	.	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1956 D	15,61 ³⁾	14,90 ³⁾	9,65 ⁴⁾	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1957 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 ⁵⁾	15,03 ⁵⁾	9,04	8,44
1958 D	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,23	9,58
1959 D	15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67
1960 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	10,38	9,67
1961 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 D	13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67
1962 Okt.	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⁾	7,79 ⁶⁾	7,26 ⁶⁾
Nov.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	12,92	12,39	7,79	7,26
Dez.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	12,92	12,39	7,79	7,26
1963 Jan.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Febr.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
März	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
April	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Mai	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Juni	11,25r	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Juli	11,25r	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Aug.	11,25r	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Sept.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Okt.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Nov.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26

Ware	Getreide				Getreide und Mehl		Steinkohle in kompl. Ladungen ⁷⁾	Ortskohle ⁷⁾ a)		
	Roggen und Weizen	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-	ab 50 t	ab 100 t		Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	Emden				Hamburg			I	II	III
Strecke 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 ⁹⁾	14,53 ⁹⁾	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31
1958 D	14,72	14,02	16,78	16,08	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62
1959 D	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12
1960 D	14,85	14,14	16,75	16,04	13,86	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58
1961 D	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	8,96	5,93	6,55	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 Okt.	11,14 ⁶⁾	10,61 ⁶⁾	12,54 ⁶⁾	12,01 ⁶⁾	10,40 ⁶⁾	10,17 ⁶⁾	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
Sept.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Okt.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Nov.	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								
Strecke nach	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Emden									
1950 D	3,98	4,35	4,77	3,71	4,08	4,50	3,98	4,35	4,77
1954 D	4,58	5,02	5,52	3,65	4,03	4,44	5,61	6,12	6,70
1955 D	4,31	4,75	5,25	3,71	4,09	4,50	5,61	6,12	6,70
1956 D	4,63	5,07	5,57	4,12	4,50	4,91	5,61	6,12	6,70
1957 D	4,64	5,08	5,58	4,55	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71
1958 D	5,36	5,86	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1959 D	4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
1960 D	4,57	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 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
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

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

A. Binnenschifffahrt
1. Frachtsätze
in DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle ¹⁾	Ortskohle ¹⁾	Steinkohle ¹⁾							Braunkohlenbriketts	
Strecke	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ²⁾ Osthafen	Würzburg ²⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main ²⁾)	Würzburg ³⁾	
1950 D	6,11	6,11	5,20	13,13	5,52	7,59	5,60	6,90	7,10	4,47	6,54
1954 D	6,66	8,44	7,43	15,86	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,11	8,99
1955 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,18	9,06
1956 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,18	9,06
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	9,41	6,35	9,25
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 ³⁾	10,02	6,57	9,51
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	6,57	9,51
1960 D	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71	9,59	6,57	9,51
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	6,57	9,51
1962 D	7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	6,57	9,51
1962 Okt.	7,21	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36	6,57	9,51
Nov.	7,21	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36	6,57	9,51
Dez.	7,21	8,25	8,08	16,11	7,10	9,35	7,04	9,35	8,36	6,57	9,51
1963 Jan.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Febr.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
März	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
April	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Mai	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Juni	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Juli	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Aug.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Sept.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Okt.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Nov.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
Strecke	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Kehl	Bremen ⁵⁾		
	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort ³⁾			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		
1950 D	4,55	5,85	5,55	2,78	4,16	2,11	2,78	2,93 ⁵⁾	.	.	.
1954 D	6,14	8,32	7,56	3,52	3,38	2,75	3,66	3,12	.	.	.
1955 D	6,21	8,39	7,63	3,60	3,90	2,75	3,66	2,91 ⁶⁾	.	.	.
1956 D	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85	14,20	13,65	13,65
1957 D	6,34	8,94 ³⁾	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 ³⁾	2,85	14,20	13,65	13,65
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85	15,12	14,67	14,67
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85			
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85			
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I 16,92	II 15,22	III 14,37
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	15,20	14,35
1962 Okt.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	15,20	14,35
Nov.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	15,20	14,35
Dez.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	15,20	14,35
1963 Jan.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Febr.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
März	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
April	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Mai	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Juni	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Juli	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Aug.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Sept.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Okt.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Nov.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)					Kies			Bims Kies ⁴⁾		
Strecke	Bremen ⁷⁾					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
	Heilbronn ⁸⁾ über Küsten-Kan. u. Wes.Dat.-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	26,20		19,85		20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1957 D	27,30		19,85		20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1958 D	27,71		21,31		21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1959 D	27,75		21,95		21,95 ¹¹⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D	27,75 ¹¹⁾		21,95 ¹¹⁾		21,95 ¹¹⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	I 28,77	II 25,92	III 24,47	I 24,32	II 21,87	III 20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75
1962 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75
1962 Okt.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
Nov.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
Dez.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
1963 Jan.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
Febr.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
März	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
April	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
Mai	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
Juni	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
Juli	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
Aug.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
Sept.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
Okt.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
Nov.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75

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 von nach	Bismskies ¹⁾		Salz ²⁾			Schnittholz		
	Ladest. Vallendar b. Broll/Rh.		Heilbronn ³⁾		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	4,26	4,46	4,17	6,23	15,03	19,82
1959 D.....	4,95	7,28	4,20	4,40	4,11	6,19	15,19	20,01
1960 D.....	4,95	7,11	4,11	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1961 D.....	4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1962 D.....	4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	6,19	15,19	20,01
1962 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
Sept.....	4,34	6,34	4,45	4,90	3,80	6,31	15,19	20,01
Okt.....	4,34	6,34	4,45	4,90	3,80	6,31	15,19	20,01
Nov.....	4,34	6,34	4,45	4,90	3,80	6,31	15,19	20,01
Ware	Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien							
Strecke	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr
Strecke	Rhein-Ruhr-Häfen							
Strecke	Mannheim		Würzburg		Heilbronn		Karlsruhe	
1950 D.....	5,78 ⁶⁾	5,35 ⁶⁾	.	.	8,33 ⁶⁾	7,90 ⁶⁾	7,48 ⁶⁾	7,05 ⁶⁾
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 ⁶⁾	10,20 ⁶⁾	10,10	9,10
1958 D.....	9,47	8,28	13,02	11,92	12,67	11,53	11,43	10,30
1959 D.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45
1960 D.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,68	11,53	11,60	10,45
1961 D.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1962 D.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1962 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
Sept.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Okt.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Nov.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Ware	Normalgüter in Partien von 100 t ⁷⁾							
Güterklasse	I	II	III	IV	V	VI		
Strecke	Hamburg (Bugsergebiet A)							
Strecke	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		
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 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		
Sept.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
Okt.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
Nov.....	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		

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

A. Binnenschifffahrt

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						
Güterklasse V			80,44	44,80	44,80	44,80	56,00	33,60
VI			33,60	33,60	33,60	33,60	39,20	33,60
Ausnahmesatz			22,40	22,40	22,40	22,40	33,60	33,60
Schnittholz	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	44,80	44,80	44,80	44,80	56,00	67,20
Bimskies	Ladestationen							
	Vallendar-Brohl/Rh.	—Frankfurt (M) Oberhafen	5,20	5,20	5,20	7,80	7,00	9,20
		—Heilbronn	11,20	11,20	11,20	11,20	22,40	25,76
Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie	Rhein-Ruhrhafen	—Würzburg						
Güterklasse I			94,20	50,00	50,00	83,33	83,30	108,36
II			84,78	45,00	45,00	75,00	75,00	108,36
III			66,94	35,00	35,00	58,33	58,30	90,30
IV			47,10	25,00	25,00	41,66	50,00	90,30
Güterklasse I	Rhein-Ruhrhafen	—Heilbronn	89,60	89,60	89,60	89,60	120,00	100,80
II			78,40	78,40	78,40	78,40	100,80	100,80
III			67,20	67,20	67,20	67,20	78,40	84,00
IV			56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Ware	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
Strecke	von	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
	nach	Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾	Braubach ³⁾ (und umgekehrt)	Lülsdorf ³⁾	Rhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾⁴⁾
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
November	2,00	5,33	2,00	—	—

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

B. Seeschifffahrt

I. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Getreide ¹⁾					Ölkuchen ²⁾	Salz			Steinkohle		
von	nördl. Oskars- hamn/Stockh.	nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dän. Ins. ³⁾	Hamburg		Hamburg	Rheinberg/ Ossenberg (Rh.)	Hamburg	Lübeck	Ostküste Groß- britannien ⁴⁾	Wales	Stettin/Danzig Gdingen	
Route	Hamburg	Hamburg	nördl. Helsingborg/ Göteborg	nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dän. Ins. ³⁾	nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dän. Ins. ³⁾	Dänemark Ostküste Jütland ⁵⁾		nördl. Stock- holm/Mälarsee	Deutsche Nordseehäfen	Rotterdam/ Amsterdam	Hamina/ 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	.	
1954 D.....	19,75	6,00	.	13,50 ⁶⁾	10,73	16,46	18,50	12,75	15,10	16,3	18,10	
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	
1956 D.....	26,63	8,14	12,83	11,37	13,51	.	22,25	17,83	21,6	21,5	26,6	
1957 D.....	7,10	9,53	7,53	9,39	20,75	17,13	16,06	17,2	15,6	21,2	21,2	
1958 D.....	19,00	6,02	8,50	7,18	8,35	16,40	18,63	13,42	12,11	12,6	15,2	
1959 D.....	19,58	5,75	8,66	7,56	8,81	17,89	18,19	12,75	14,8	12,11	14,11	
1960 D.....	21,86	6,17	10,41	8,10	10,17	19,85	20,33	12,00	16,8	16,0	16,6	
1961 D.....	24,40	6,38	9,06	7,55	8,72	19,80	18,54	14,54	16,3	15,0	15,0	
1962 D.....	22,59	6,03	9,47	7,77	8,83	20,84	21,80	13,24	14,7	15,11	14,5	
1962 Juli.....	.	.	9,69	8,25	9,49	.	.	13,46	14,2	.	13,6	
Aug.....	.	.	9,67	6,99	8,38	21,50	.	12,75	14,0	13,9	13,9	
Sept.....	.	.	8,79	7,03	8,09	.	.	12,75	13,10	16,3	14,4	
Okt.....	.	6,95	.	6,90	7,88	.	.	14,56	14,11	17,3	14,8	
Nov.....	23,67	.	.	7,02	7,96	.	.	12,75	15,2	.	15,9	
Dez.....	.	6,25	9,58	8,99	9,81	.	.	.	15,8	.	16,5	
1963 Jan.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20,0	17,8
Febr.....	.	.	.	.	.	.	.	.	17,2	17,3	17,3
März.....	.	.	12,42	8,53	11,85	.	.	.	15,6	16,0	20,0	
April.....	.	.	9,40	7,40	9,07	.	.	.	17,0	16,11	17,1	
Mai ⁷⁾	6,00	8,66	6,56	8,08	21,50	.	12,57	16,6	21,4	15,2	

Ware	Steinkohle					Koks					
von	Stettin/Danzig Gdingen	Stettin			Lübeck	Hamburg				Lübeck	Rttd./Hbg.
Route	Schweden nördl.v. Stockh.	Dänemark Ostküste Jütland ⁸⁾	Bundesrepublik Elbe-Häfen Ostseehäfen		Varberg/ Oskarshamn	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	Dänemark Ostküste Jütland ⁶⁾	Limfjord	Dänemark Ostküste Jütland ⁶⁾	Hamina/ Vaasa
Währg./Mengeneinh.	skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	DM je 1000 kg		skr je 1000 kg				s je 2240 lbs		
1950 D.....	15,25	.	9,00 ⁹⁾	.	13,80	13,90	13,08	17,4	17,9	16,1	.
1954 D.....	18,95	22,24	.	.	13,20	15,65	14,03	17,0	23,0	17,4	.
1955 D.....	18,95	22,24	.	.	16,25	17,84	16,98	22,3	27,10	19,9	34,0
1956 D.....	18,17	21,92	.	.	16,46	18,75	17,57	23,9	27,5	22,0	31,11
1957 D.....	14,13	17,72	.	.	14,23	12,66	12,81	16,9	21,6	14,11	24,2
1958 D.....	13,23	13,86	9,30	8,43	12,65	14,00	11,84	14,8	18,6	16,0	20,10
1959 D.....	14,14	15,79	9,14	8,72	14,28	17,50	14,63	16,11	21,11	16,7	22,1
1960 D.....	15,25	18,71	10,76	10,15	14,75	14,50	15,76	20,10	27,2	19,10	20,3
1961 D.....	15,75	16,70	10,35	9,50	14,90	18,30	13,64	19,5	23,11	20,6	22,4
1962 D.....	13,90	16,07	10,26	8,99	17,25	16,14	14,12	19,1	23,10	18,1	21,4
1962 Juli.....	14,67	16,08	10,33	9,19	.	16,44	13,13	20,11	.	.	19,8
Aug.....	14,00	16,53	10,40	9,11	.	.	13,46	18,10	25,1	.	19,10
Sept.....	15,63	.	10,97	8,85	.	.	13,69	18,5	.	.	20,5
Okt.....	16,00	17,46	9,95	8,79	.	.	13,61	17,9	23,3	.	20,11
Nov.....	14,63	17,07	10,57	9,32	.	.	14,65	17,9	23,3	.	23,6
Dez.....	.	17,43	.	9,92	.	.	.	21,7	24,9	19,7	24,2
1963 Jan.....	.	18,77	12,13	10,45	.	.	.	25,9	.	23,6	25,3
Febr.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
März.....	.	22,19	12,06	10,50	.	.	.	22,2	.	.	.
April.....	.	19,41	11,92	11,38	.	.	14,88	20,5	24,7	20,3	.
Mai ⁷⁾	14,53	18,98	11,88	.	.	15,75	13,63	18,5	21,0	.	20,6

Ware	noch: Koks					Briketts		Grubenholz		Gruben-/ Papierholz	Schnitt- holz ¹⁰⁾
von	Emden/Weser					Wismar/Stralsund		Leningrad	Hamina/Björneborg		Kotka/ Björneborg
Route	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nördl. Oskarshamn /Stockholm	nördl. Stockholm Mälarsee	Dänemark, Ostk. Jütland ⁶⁾ u. Inseln	Kotka/ Björneborg	Ostküste Großbritannien	Lübeck/ Flensburg	Dänemark Ostküste Jütland ⁸⁾	Dänemark Ostküste Jütland ⁸⁾	Dänemark Ostküste Jütland ⁸⁾
Währg./Mengeneinh.	skr je 1000 kg					DM je 1000 kg	s je 2240 lbs	s je Fathom		DM je Fathom	dkr je Standard
1950 D.....	14,92	14,29	14,75	14,74	.	.	133,9	120,1	.	.	.
1954 D.....	18,84	15,25	13,86	15,57	14,74	18,25	23,6	139,2	138,3	88,81	190,00
1955 D.....	19,60	19,04	18,66	20,34	18,84	20,25	26,8	222,6	211,11	90,42	171,25
1956 D.....	20,73	19,42	20,22	19,56	17,65	17,29	32,6	210,10	217,1	92,95	182,75
1957 D.....	14,78	14,19	17,83	14,77	13,33	14,29	29,1	174,5	183,6	87,41	174,17
1958 D.....	15,11	13,23	14,16	13,04	13,87	13,56	17,10	119,9	127,1	57,50	144,72
1959 D.....	16,77	14,09	15,56	14,02	13,67	15,67	17,5 ¹¹⁾	125,0	146,6	62,00	150,94
1960 D.....	19,22	16,54	15,93	15,93	15,59	18,61	17,2	150,7	170,2	76,64	185,76 ¹²⁾
1961 D.....	17,25	15,06r	15,41	15,61	16,42	17,30	20,11	162,1	158,9	73,48r	186,40
1962 D.....	17,88	14,91	16,15	15,73	16,97	16,72	17,2	157,6	156,4	70,23	172,11
1962 Juli.....	18,08	15,55	15,96	16,30	.	.	.	157,6	.	67,56	167,71
Aug.....	.	15,50	.	16,25	.	16,35	.	.	.	.	170,00
Sept.....	.	15,64	16,63	16,36	.	17,75	.	.	.	.	.
Okt.....	.	15,21	16,89	16,85	16,42	18,00	17,4	.	.	69,33	.
Nov.....	.	15,32	15,30	15,33	.	18,50	.	.	.	.	.
Dez.....	.	.	.	.	.	20,38	.	.	160,0	.	170,00
1963 Jan.....	.	.	.	.	.	25,00	.	.	158,11	.	169,75
Febr.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
März.....	.	.	.	.	.	23,33	.	140,0	.	.	.
April.....	.	18,33	.	.	.	20,36	.	161,3	175,0	.	.
Mai ⁷⁾	18,41	15,25	14,75	15,25	.	.	.	180,0	.	.	178,33

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	Obere Zone Schweden ¹⁾	Untere	nörtl.Öxelsund/ Härnösand ²⁾	Kotka/ Björneborg	Venersee, Göteborg	westl. Ystad/ Varberg	südl. Vesterrik/ Ystad	nörtl. Öxelsund/ Härnösand ²⁾	
	nach	ECUK				Antwerpen ³⁾		Weser	Flensburg ⁴⁾	Jade/Ems	Hambg./Brem.	Lübeck
Währg./Mengeneinheit		s je Standard							DM je Standard			
1950 D								91,75		82,50 ⁵⁾	72,00 ⁵⁾	78,63
1954 D		215,6	135,2	127,1	120,8	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 ⁶⁾	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	63,73	79,08	105,19	86,50
1962 D		225,5	210,6	225,9	202,11r	200,3	200,6r	82,08	63,53	75,97r	81,31	90,50
1962 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	199,2	.	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.		.	217,4	.	209,9r	.	195,6r	.	64,20	.	77,50	.
1963 Jan.		.	209,3	.	201,5	195,0	192,9	.	.	.	.	.
Febr.		237,4	211,1	221,8	217,11	215,0	.	.	62,08	.	.	.
März.		240,0	233,2	.	222,0	.	209,0	84,00	63,92	79,83	84,83	.
April		257,6	234,3	275,0	235,4	220,0	219,10	.	.	81,67	82,50	.
Mai ⁷⁾		258,8	252,7	.	248,10	224,2	226,11	94,17	65,50	.	81,00	.

Ware	noch: Schnittholz							Eisen und Stahl			
Route	von	nörtl. Öxelsund/Härnösand ²⁾			Kotka/Björneborg			Antwerpen/Gent/Rotterdam			Lübeck
	nach	Hamburg/ Weser	Jade/Ems	Nieder- rhein ⁸⁾	Lübeck	Hamburg/ Weser	Jade/Ems	Dänemark Ostküste Jütland ⁹⁾	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö ¹⁰⁾	
Währg./Mengeneinheit		DM je Standard							s je 2240 lbs	skr je 1000 kg	
1950 D		70,00 ⁵⁾				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		90,59r	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	19,10r	14,44	14,50	8,69
1962 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	12,37	.
Sept.		.	.	.	75,13	90,80	92,04	18,11	13,40	13,39	.
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.		85,21r	.	21,9	17,08	17,00	.
1963 Jan.		91,38	.	23,0	.	15,50	.
Febr.	
März		106,22	98,40	23,0	.	17,94	.
April		94,55	98,00	23,1	19,17	16,96	.
Mai ⁷⁾		89,17	105,67	.	94,00	94,44	101,22	21,11	14,86	15,60	9,17

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⁾	nordl. Aarhus/ Aalborg ¹²⁾	Häf. i Limfjord u. a. Skagerrak ¹³⁾	Varberg/ Karlshamn	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Deutsche Nordseeh.
Währg./Mengeneinheit		DM je 1000 kg	dkr je 1000 kg				skr je 1000 kg				
1950 D		.	18,42	24,00	.	.	8,00	8,25	.	7,83	.
1954 D		18,15	20,38	20,08	23,40	19,53	9,50	8,10	9,90	7,27	.
1955 D		20,50	24,33	23,11	18,90	8,50	9,19	8,33	8,39	8,39	.
1956 D		20,94	23,87	25,74	29,85	21,60	9,35	10,19	9,38	9,22	20,91
1957 D		16,50	17,84	20,66	27,75	17,86	9,00	9,92	9,73	9,00	15,19
1958 D		15,61	17,50	18,81	23,00	16,55	8,41	9,04	8,97	7,67	13,45
1959 D		16,21	18,93	20,98	23,53	16,67	8,42	8,65	7,72	7,68	14,69
1960 D		17,00	20,39	21,92	23,75	19,23	9,49	9,10	7,52	8,47	16,26
1961 D		18,18	19,30	21,46	23,75	17,33	7,82	9,42	7,96	9,02	15,31
1962 D		17,68	19,37	21,85	.	18,12	8,23	8,93	7,89	8,60	14,23
1962 Juli		.	22,33	.	.	18,35	.	9,37	7,90	9,00	14,52
Aug.		.	20,13	21,13	.	.	.	9,41	.	9,00	.
Sept.		.	18,88	.	.	17,93	7,33	9,50	.	8,80	14,50
Okt.		8,09	9,00	7,90	9,00	14,67
Nov.		.	18,83	.	.	.	9,40	8,63	.	.	14,21
Dez.		.	20,83 ¹⁴⁾	9,05	7,90	.	.
1963 Jan.		26,13	.	8,00	.	.	16,75
Febr.		25,25	.	.	.	.	16,14
März		23,82	.	8,25	11,50	9,00	15,75
April		.	22,63	23,00	.	.	7,19	8,56	.	8,00	14,75
Mai ⁷⁾		.	19,42	22,25	.	19,33	7,13	8,65	.	8,62	15,88

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	UK	Antw./Hbg.	UK	Rtttd.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan ³⁾	UK	Antw./Hbg.
Währung	s	\$	s	\$	\$	s	\$	s	\$	\$	s	\$
Mengeneinheit	je 2240 lbs											
1938 D	.	.	12.11 ⁴⁾ ⁵⁾	.	.	13.10 ⁴⁾ ⁵⁾	25.9 ⁴⁾ ⁵⁾	3,61
1950 D	.	.	38.7 ⁵⁾	5,72	5,24	40.1 ⁵⁾	9,58	54.10 ⁵⁾	9,74	.	68.9 ⁴⁾	.
1954 D	.	.	50.5	6,00	6,92	54.8	7,11	60.11	7,59	12,21	76.7	12,58
1956 D	.	.	89.4	10,90	10,61	103.6	11,76	115.8	14,02	21,92	153.9	18,17
1957 D	.	.	60.4	6,29	5,72	66.5	8,23	78.11	9,50	16,43	97.5	10,53
1958 D	92.10	.	40.11	4,15	4,85	42.0	4,40	45.9	4,95	8,37	56.9	7,06
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,86	8,41	59.10	7,09
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,85	4,04	43.2	4,95	53.1	4,75	9,38	59.2	7,37
1961 D	83.0	9,42	45.10	3,89	4,44	46.7	5,41	56.5	5,36	10,86	66.11	6,97
1962 D	65.11	7,75	35.8	3,03	3,48	35.1	4,06	40.5	4,39	7,88	53.10	6,88
1963 Jan.	.	.	.	.	.	32.8	.	44.1	4,67	7,26	.	6,40
Febr.	72.6	7,80	40.0	.	.	35.7	4,15	34.0	4,50	7,25	.	6,75
März	75.0	7,85	41.1	3,58	4,00	31.6	4,50	36.9	4,88	7,42	.	.
April	61.11	.	36.1	4,14	4,50	32.6	.	43.10	.	7,93	.	.
Mai	75.10	8,94	43.2	4,60	4,46	.	.	50.0	6,25	9,18	.	.
Juni	55.0	6,75	30.11	3,12	3,25	.	.	.	5,25	8,37	.	.
Juli	58.9	.	35.2	3,40	3,50	.	.	.	4,60	8,72	.	.
Aug.	70.4	7,40	40.0	3,94	4,12	38.10	.	.	5,25	9,47	.	7,43
Sept.	82.1	10,37	47.11	4,83	5,54	46.11	4,95	68.0	6,08	11,01	.	7,25
Okt.	.	.	55.9	7,41	7,50	54.1	.	64.1	7,26	14,00	.	9,07
Nov.	.	.	.	8,00	8,25	49.1	.	71.8	6,33	13,63	.	8,94

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	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.		Antw./Hbg. ⁸⁾	UK	Antw./Hbg. ⁸⁾	Antw./Hbg.	UK		
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs									\$ je cbf	s je 2240 lbs	
1938 D	25.3	25.2	.	32.3	.	33.9	29.9	17.2 ⁹⁾
1950 D	48.4	46.1	.	69.10	76.5	70.10	94.11	35.0	.	.	.	.
1954 D	83.8	79.2	76.9	80.1	90.4	86.8	81.4	70.7	44.10	0,19	87.4	67.6
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	199.2	126.7	81.5	0,41	126.1	105.11
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	135.0	93.7	59.2	0,26	110.9	97.1
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	61.5	54.0	30.2	0,15	80.11	40.7
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	62.8	60.4	38.3	0,17	79.4	39.8
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	68.3	62.5	38.4	0,18	81.2	52.4
1961 D	70.5	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
1963 Jan.	63.9	60.2	64.10	70.0	.	.	.	50.2	32.6	0,18	81.8	.
Febr.	69.9	57.6	62.4	70.0	79.5	74.8	.	54.5	35.0	0,18	80.0	.
März	70.7	67.2	66.8	67.6	79.0	73.3	.	51.3	39.3	0,18	79.5	57.6
April	71.3	67.11	69.6	67.6	80.8	74.1	.	62.6	37.0	0,18	78.9	.
Mai	78.11	78.6	79.3	67.6	78.9	77.2	.	61.10	37.6	0,18	.	.
Juni	77.6	76.5	74.5	67.6	78.0	76.3	.	.	37.6	0,18	85.0	79.5
Juli	73.4	67.3	71.8	.	77.6	.	.	61.3	.	.	83.1	.
Aug.	65.0	63.1	73.11	.	77.10	.	.	55.6	.	0,17	82.11	.
Sept.	85.6	80.9	84.9	71.3	81.5	78.3	.	65.8	38.6	0,18	84.2	.
Okt.	96.1	91.6	87.11	98.4	111.6	108.6	.	78.0	38.0	0,22	91.11	.
Nov.	.	.	.	97.6	107.6	106.3	.	70.6	.	.	105.0	.

Ware	Zucker				Schwefelkies				Schwefel	Eisen- und Manganerze	
von	Kuba ⁷⁾	Queensland ¹⁰⁾	Mauritius		Morphou- | Vassiliko-Bay	Huelva			US-Golf	Vitoria	Marmagoo ¹¹⁾
Route	Antw./Hbg. ⁸⁾	UK	Antw./Rtttd./Amst.	UK	Niederlande	UK	Antw.	Rtttd.	UK	Antw./Hbg. ⁸⁾	
nach	Antw./Hbg. ⁸⁾	UK	Antw./Rtttd./Amst.	UK	Niederlande	UK	Antw.	Rtttd.	UK	Antw./Hbg. ⁸⁾	
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs										
1938 D	.	34.0 ⁴⁾	.	55.7	29.2	29.10	7.3 ¹²⁾	8.3	.	.	.
1950 D	.	84.3	.	72.3	36.5	35.6	26.9	24.3	40.11	.	.
1954 D	61.6	117.4	105.0	72.3	36.5	35.6	39.11	29.3	51.0	54.3	60.6
1956 D	112.0	214.8 ¹³⁾	223.6 ¹³⁾	135.1	58.9	57.4	56.2	43.7	112.9	107.8	122.8
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	44.9	45.8	46.7	35.5	96.5	77.10	77.3
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	28.9	25.10	36.3	22.9	49.6	39.4	41.1
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	26.3	26.2	34.1	25.9	47.10	41.1	46.8
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	26.3	26.8	35.7	24.11r	49.11	44.11	45.11
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	26.6	26.4	22.5	21.10	54.9	43.11	42.10
1962 D	46.5	83.10	81.4	57.3	23.3	24.0	27.3	20.10	41.6	34.2	32.9
1963 Jan.	.	92.6	90.0	.	22.6	.	.	.	.	.	33.11
Febr.	.	97.6	95.0	.	.	.	.	22.6	.	31.0	33.0
März	58.8	92.9	90.3	.	.	.	.	.	50.9	37.6	35.0
April	60.9	90.0	87.6	.	.	.	.	25.0	50.9	.	38.6
Mai	62.6	.	.	78.2	.	.	.	.	.	.	38.11
Juni	73.9	90.0	87.6	75.9	27.6	.	.	.	49.0	38.0	34.0
Juli	64.10	88.9	86.3	77.6	.	.	28.0	.	50.6	.	35.0
Aug.	.	.	.	75.0	27.0	23.0	.	.	54.8	40.3	.
Sept.	.	95.0	92.6	78.11	26.6	.	24.0	.	54.0	.	36.9
Okt.	.	113.4	110.10	87.6	.	.	.	.	.	.	46.2
Nov.	.	115.0	112.6	82.6	.	.	.	.	58.2	.	42.7

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

B. Seeschifffahrt												
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt ¹⁾ (in Reisecharter)												
Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Bauxit	Kohle				
von	Südafrika/ Mosambik	Conakry	Melilla	Poti	Barcelona ²⁾	Bilbao	Itea	Hampton Roads				Rotterdam
Route	Antw./ Hbg. ³⁾	Polen	Antw./Hbg. ³⁾				UK	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	West- italien
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs								\$ je 2240 lbs		s je 2240 lbs	
1938 D										3,20		5,9
1950 D	44.0	.	21.7	.	.	.	31.3	.	.	5,61	8,17 ⁴⁾	22.4
1954 D	55.5	.	25.4	.	.	18.8	37.2	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	.	.	24.8	50.6	53.1	51.11	7,90	15,71	29.5
1958 D	45.2	.	18.9	29.9	22.6	17.4	31.9	25.8	24.2	3,97	7,60	16.2
1959 D	44.9	30.2	18.5	30.1	21.9	17.5	31.11	24.10	23.0	3,80	7,76	16.10
1960 D	45.4	29.2	17.11	31.2	23.11	19.6	34.0	27.5	26.2	4,14	8,35	18.1
1961 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
1963 Jan.	30.0	21.0	.	.	.	.	30.0	27.2	28.8	3,46	5,65	.
Febr.	34.3	.	.	26.0	.	.	.	25.11	23.5	3,72r	5,53	.
März	36.3	.	.	25.6	.	.	.	25.11	25.1	4,04	5,70	.
April	38.11	25.0	.	.	.	.	.	26.0	25.0	4,13r	6,00	19.3
Mai	36.4	27.6	.	28.0	.	.	.	.	28.11	4,78	6,65	.
Juni	35.0	28.0	.	27.0	.	.	.	.	22.9	4,37	6,53	.
Juli	34.6	24.6	.	.	.	.	.	.	22.10	4,13	6,54	.
Aug.	34.8	27.0	.	24.2	.	.	.	24.9	24.4	4,80	6,96	.
Sept.	.	27.6	.	29.0	.	.	.	29.5	26.10	4,98	7,48	.
Okt.	50.0	.	.	.	.	.	.	39.4	35.3	6,63	10,68	.
Nov.	.	.	.	34.0	.	.	.	.	34.8	6,98	9,50	.
Ware	noch: Kohle		Erdöl, roh					Düngemittel (Phosphat)				
von	Danzig/Stettin		Wales	Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax
Route												
nach	Buenos Aires	Westitalien			darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen	UK	Antw./Rttd.	
Währ./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⁾	25.10 ⁹⁾	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	36.0	23.0
1954 D	41.3	27.2	23.5	.	.	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	107.6	27.2
1956 D	40.2	46.2	37.11	68.7	52.10	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6	27.2
1957 D	.	29.5	35.2	52.10	60.1	64.5	67.2	67.2	127.9	119.1	107.6	27.2
1958 D	36.6	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	21.5	21.5	30.1	31.2	46.11	19.8
1959 D	38.4	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	24.2	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9
1960 D	36.7	25.2	24.1	14.8	15.7	20.0	20.1	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4
1961 D	40.5	30.4	24.5	13.11	14.10	18.7	17.4	17.4	26.11	21.8	51.10	20.5
1962 D	36.5	22.1	21.7	15.6	16.6	22.5	.	.	30.10	32.0	44.9	18.9
1963 Jan.	.	22.0	.	24.6	26.0	33.2	35.3	35.3	41.6	42.9	.	.
Febr.	.	.	.	31.3	33.4	.	.	.	55.1	57.2	.	18.6
März	.	.	.	28.2	29.11	.	.	.	52.6	54.6	.	.
April	.	31.6	.	17.7	18.3	.	.	.	32.0	33.5	.	.
Mai	.	34.0	33.0	17.4	18.5	.	.	.	32.3r	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	.	20.0
Aug.	.	34.3	.	12.5	13.2	.	.	.	22.4	22.9	.	19.0
Sept.	.	35.3	.	13.4	14.2	.	.	.	27.0	27.8	.	.
Okt.	.	45.0	43.6	23.6	24.11	.	.	.	46.11	49.0	.	.
Nov.	.	44.8	.	27.1	28.11	.	.	.	48.1	49.11	.	.
Ware	noch: Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz			Schrott				
von	Antw./ Hbg. ³⁾ ¹⁰⁾	Antw./ Hbg. ³⁾	Ost- Kanada ¹¹⁾	Archang- gelsk ¹¹⁾	Nord-Pazifik		Archang- gelsk ¹¹⁾	Große Seen		Northern Range		
Route												
nach	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⁾
Währ./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	88.2	30,51	344.7	.	.	17,70	.	.
1957 D	46.5	108.9	304.4	268.9	97.6	19,24	221.6	.	.	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	223.9	90.6	13,29	260.6	10,71	10,64	7,32	7,56	13,72
1962 D	30.10	59.11	217.8	198.4	77.11	12,00	238.0	.	7,78	5,26	6,08	10,44
1963 Jan.	.	48.6	.	.	85.2	.	.	.	.	.	6,14	9,60
Febr.	.	52.1	.	.	82.6	11,40	.	.	.	.	6,16	9,50
März	32.0	52.0	.	.	86.9	11,72	240.8	.	.	.	6,80	9,51
April	37.0	60.2	.	.	85.0	12,40	.	.	.	.	6,76	10,63
Mai	42.0	66.2	.	210.0	82.6	12,75	.	.	.	.	7,48	11,96
Juni	.	.	.	220.0	85.10	12,60	266.3	.	9,67	.	7,34	12,03
Juli	.	65.0	.	.	.	11,66	.	.	.	.	7,01	11,49
Aug.	.	.	.	.	94.9	.	.	7,50	.	.	7,24	12,06
Sept.	.	.	.	220.0	.	.	287.6	.	.	.	7,47	12,79
Okt.	.	.	.	.	117.6	15,42	.	.	.	.	.	16,55
Nov.	.	.	.	.	102.6	15,06	.	.	.	.	11,05	15,99

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

C. Schifffahrtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland					Großbritannien										
	Linienfahrt			Tramp-fahrt	Tanker-fahrt	Trampfahrt ¹⁾										Tankerf.
Einsatzart				Reisecharter		Reisecharter										Reise-charter
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										Intascale = 100
1950 D	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1954 D	100,0 ⁴⁾	—	—	100,0 ⁴⁾	79,1 ⁴⁾	116,0 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	109,6 ⁵⁾	79,1	
1955 D	107,9	—	—	131,8	115,6	172,1 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	198,5 ⁵⁾	116,1	
1956 D	119,1	—	—	166,2	227,4	211,6 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	264,4 ⁵⁾	229,5	
1957 D	132,0	—	—	123,6	144,1 ³⁾	151,9 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	183,8 ⁵⁾	143,4	
1958 D	122,3	—	—	67,7	50,4	90,4 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	84,9 ⁵⁾	46,9	
1959 D	119,5	—	—	70,3	48,9	96,9 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	85,0 ⁵⁾	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	
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	—	81,8	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	97,5	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	
Sept.	133,9	112,4	108,1	79,3	45,8	110,4	124,3	120,2	98,7	90,3	96,0	109,0	107,8	114,5	43,8	
Okt.	135,3	112,8	110,6	93,0	80,2	134,8	141,6	131,8	138,4	120,7	—	130,7	—	130,5	78,5	
Nov.	135,7	113,0	111,4	91,1	85,3	128,0	133,6	128,2	127,5	117,8	—	126,4	116,1	138,9	84,5	

Land	Niederlande								Dänemark	Norwegen				Vereinigte Staaten	
	Trampfahrt								Tramp-fahrt	Trampfahrt		Tankerfahrt		Trampfahrt	
Einsatzart	Reisecharter								Reise-charter	Reise- | Zeit- charter | charter ⁵⁾	Reisecharter		Reise- u. Zeit- charter		Reise- charter
Indexgruppe	ins-gesamt	Ge-treide	Kohle aus britischen, amerikanischen, niederländischen Häfen ein-geführt			Erz	Son-stige	ins-gesamt	ins-gesamt	insgesamt	£ | \$ Tanker		ins-gesamt	dar-unter: Getreide	
Basis	1924/38 = 100								1955 = 100	II. Hj 1947 = 100	Intascale = 100	ATRS	1951 = 100		
1950 D	—	—	—	—	—	—	—	—	65 ⁹⁾	84,9	76,1	152,7	100,9	—	
1954 D	322,6	353,1	284,3	354,3	237,0	354,1	343,9	403,0	78 ⁹⁾	93,5	80,0	80,4	62,5	—	
1955 D	504,9	474,7	357,2	508,0	377,1	570,8	404,1	587,5	100	129,8	140,1	118,7	93,2	—	
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	162,5	—	
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	—	
1958 D	243,7	233,2	—	229,0	229,8	293,2	286,8	406,4	74	78,0	63,6	54,2	47,0 ¹¹⁾	—	
1959 D	246,0	229,3	223,6	226,8	233,0	283,4	296,0	384,1	76	79,2	64,9	54,6	44,3	—	
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	—	
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	42,1	
1962 D	211,5	208,8	282,1	182,0	—	217,4	303,7	349,0	80	77,5	64,8	54,7 ¹⁰⁾	46,1	37,0	
1962 Jan.	245,7	244,0	259,7	—	—	225,0	342,2	407,3	82	80,7	78,3	54,5	43,8	39,7	
Febr.	244,1	236,4	308,0	—	—	238,7	285,6	393,9	81	80,3	68,9	59,9	49,9	39,2	
März	255,3	242,0	—	214,6	—	265,0	360,9	401,9	80	81,0	63,9	55,1	49,7	40,4	
April	261,2	261,2	—	—	—	—	—	389,5	79	81,7	64,7	40,8	39,5	39,2	
Mai	230,5	232,8	—	217,7	—	212,1	270,5	390,5	79	80,7	69,8	49,2	51,4	38,4	
Juni	175,7	176,6	—	179,4	—	170,5	—	343,1	80	77,4	64,0	53,9	45,5	36,6	
Juli	187,5	182,6	—	185,2	—	220,1	271,7	300,0	80	74,7	61,9	58,8	51,2	35,9	
Aug.	178,1	170,3	—	178,9	—	222,7	314,0	307,9	79	74,7	58,7	60,7	47,8	35,1	
Sept.	167,4	159,7	—	164,1	—	240,4	221,5	282,3	79	73,7	55,3	55,8	42,7	34,6	
Okt.	181,8	173,3	—	171,5	—	252,6	268,3	287,7	79	74,5	60,7	51,1	40,2	34,7	
Nov.	189,8	190,0	—	180,3	—	191,4	—	335,3	79	75,1	66,0	54,3	43,8	35,7	
Dez.	204,2	210,6	—	178,5	—	—	—	331,2	79	75,7	64,9	62,5	48,9	36,2	
1963 Jan.	216,3	219,5	—	213,5	—	210,3	—	372,9	80	76,4	65,2	85,9	63,5	36,4	
Febr.	215,1	204,8	—	222,7	—	—	227,4	370,8	82	79,6	65,4	108,6	85,3	37,7	
März	227,9	220,8	—	237,9	—	214,4	317,7	375,0	82	80,0	72,1	82,8	59,1	38,1	
April	229,1	243,7	—	217,9	—	248,1	324,8	379,2	81	80,7	72,4	62,9	48,8	38,7	
Mai	251,9	260,7	—	237,4	—	187,0	407,2	431,0	81	82,8	79,7	57,9	46,8	40,3	
Juni	236,1	218,2	—	230,8	—	259,3	336,9	371,2	83	81,2	76,8	50,3	36,1	38,8	
Juli	212,3	214,6	—	207,5	—	198,5	293,1	364,6	83	80,0	79,6	43,9	33,4	37,7	
Aug.	218,7	214,8	—	244,6	—	196,5	294,7	398,3	83	84,1	74,2	53,5	35,3	39,4	
Sept.	274,8	277,8	—	234,2	—	253,0	318,4	439,4	84	88,4	76,6	56,3	40,8	41,7	
Okt.	329,6	331,7	—	327,6	—	252,2	555,6	485,3	86	98,3	90,9	89,3	68,8	49,5	
Nov.	323,3	343,8	—	319,3	—	286,7	—	521,6	88	98,1	97,3	89,2	66,9	49,9	

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

C. Schifffahrtsindices
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
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	83	86	81	66	65	71	74	79	76	74	—
April	76	75	78	77	—	88	81	67	85	60	81	83	88	74	—
Mai	75	75	73	62	95	81	—	66	84	64	73	77	85	70	—
Juni	69	68	69	54	—	83	—	68	74	—	61	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	58	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
Aug.	76	74	82	72	—	136	—	68	60	53	76	79	—	75	56
Sept.	85	86	89	70	—	130	108	78	89	65	91	88	92	99	57
Okt.	101	99	114	83	—	153	—	93	100	88	107	107	—	107	—
Nov.	106	105	128	96	176	166	103	97	110	79	105	105	—	100	79

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		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
1962 Jan.	68	63	59	79	—	91	—	91	—	—	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	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	—	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
Aug.	66	62	55	90	—	132	132	—	—	—	69	70	66	—	72
Sept.	77	73	58	101	—	91	134	—	52	87	77	82	77	—	73
Okt.	67	92	73	109	102	121	173	—	70	—	92	102	92	—	81
Nov.	84	79	69	112	—	115	185	—	65	94	86	104	104	—	81

Land →	Italien ¹⁾														
Indexgruppe →	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
1962 Jan.	68	63	59	79	—	91	—	91	—	—	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	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	—	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
Aug.	66	62	55	90	—	132	132	—	—	—	69	70	66	—	72
Sept.	77	73	58	101	—	91	134	—	52	87	77	82	77	—	73
Okt.	67	92	73	109	102	121	173	—	70	—	92	102	92	—	81
Nov.	84	79	69	112	—	115	185	—	65	94	86	104	104	—	81

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

C. Schifffahrtsindizes

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

Darstellungsform →	Meßzahlen		Raten in s je 2240 lbs													
			Karibische See				US-Golf				Persischer Golf					
	von → Route nach →	insgesamt	Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Westitalien	
Tanker-Größenklassen →			GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV
Grundtarif Scale Nr. 2 bis 14. 12. 1958 ¹⁾	100,0		32,6		34,9		38,5		40,3		49,2 ²⁾ 80,10 ³⁾		51,5 ²⁾ 83,2 ²⁾		37,0 ²⁾ 80,3 ²⁾	
Grundtarif Scale Nr. 3 ab 15. 12. 1958 ...	100,0		32,6		34,6		38,5		40,10		49,5 ²⁾		51,7 ²⁾		35,3 ²⁾	
1954 D	110,0		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9		46,11	
1955 D	114,5		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1		48,7	
1956 D	142,6		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5 ⁴⁾		87,9 ⁴⁾		70,7 ⁴⁾	
1957 D	139,2		45,3		48,5		53,6		56,0		92,4 ⁴⁾		95,6 ⁴⁾		82,10 ⁴⁾	
1958 D	121,0		39,4		42,1		46,6		48,9		65,9		68,6		50,11	
1959 I.	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7	
1959 II/IV D	108,2	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,7	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,1	55,4	44,5	39,10
1960 D	98,6	87,9	32,0	28,7	34,0	30,4	37,10	33,9	40,3	35,11	55,0	49,8	57,1	51,7	41,0	37,3
1961 D	92,5	84,2	30,1	27,4	31,11	29,0	35,6	32,4	37,9	34,4	51,11	47,10	53,11	49,8	38,10	35,11
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	37,8	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
III.	82,0	73,0	26,8	23,9	28,4	25,2	31,6	28,1	33,6	29,10	46,9	42,4	51,2	43,11	35,2	32,0

3. Sonstige Schifffahrtsindizes (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	—
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	—
Okt. 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	—
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	—
Sept. ⁶⁾	356,6	212,2	20,3	19,1	3,0	6,5	9,9	6,1	13,7	66,3	204,6	—
Okt. ⁶⁾	439,4	233,7	15,9	23,1	5,1	10,3	29,5	13,1	25,6	82,9	264,7	—
Nov. ⁶⁾	250,1	110,6	9,1	21,0	6,8	10,9	20,8	12,1	15,3	43,4	117,9	—

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										November	
			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	—	—
	Bremen	HF	128	102	128	102	128	102	127	97	120	74	120	79
		HR	231	184	231	184	231	184	233	177	240	143	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 ²⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	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	36	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
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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 ¹⁾	—	260 ¹⁾	—	260 ¹⁾	—	—	—	—	—	—
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 ¹⁾	—	236 ¹⁾	—	247 ¹⁾	—	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 ¹⁾	—	360 ¹⁾	—	360 ¹⁾	—	343 ¹⁾	—	360 ²⁾	—	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 ¹⁾	—	120 ¹⁾	—	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
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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 ³⁾	—	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 ³⁾	—	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	132
		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
		HR	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

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

Von Frankfurt (Main) nach			1958		1959		1960		1961		1962		1963	
			Durchschnitt										November	
			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	2970 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	6535	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 ²⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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 ²⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vereinigte Staaten	New York	HF	1951	1458	2016 ²⁾	1512 ²⁾	2025	1364 ²⁾	1946	1158 ²⁾	1928	1148 ²⁾	1828	1140
		HR	3513	2625	3629 ²⁾	2722 ²⁾	3645	2455 ²⁾	3502	2085 ²⁾	3470	2066 ²⁾	3474	2166
		HR b)	—	a) 2074 ²⁾	—	—	—	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 in kg	1954	1958	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963
			Durchschnitt							November
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					0,80	0,77	ab 45	0,70
		501 bis 1000	0,75	0,79	0,80	0,80	0,73	0,60	ab 500	0,60
		über 1000					0,67	0,40	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	3,36
		über 45	2,69	2,95	2,98	2,98	2,87	2,73	ab 45	2,52
Spanien	Madrid	1 bis 45	2,85	3,13	3,15	3,15	3,03	2,88	unter 45	2,64
		über 45	2,14	2,34	2,35	2,35	2,26	2,16	ab 45	2,09
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	0,84
		über 45	0,65	0,75	0,76	0,76	0,73	0,69	ab 45	0,64
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 (Leopold v.)	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	3,52
		46 bis 500	2,39	2,46	2,48	2,48	2,38	2,46	ab 45	2,64
		über 500						2,24	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	17,11	16,96	ab 45	17,28
		251 bis 500					17,02	16,68	ab 300	15,72
		501 bis 1000					16,01	13,64	ab 400	14,64
		1001 bis 2500					13,32	13,32	ab 500	13,84
		2501 bis 7500					11,84	11,84	—	—
		über 7500					10,96	—	—	
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						14,20	—	—
		über 7500						13,32	—	—
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	20,06	19,88	ab 45	20,28
		101 bis 250					19,53	18,28	ab 100	19,08
		251 bis 500					18,87	16,32	ab 200	17,08
		501 bis 1000					16,59	13,28	ab 300	15,28
		1001 bis 2500					12,96	12,96	ab 400	14,20
		2501 bis 7500	19,39				11,48	ab 500	13,48	
		über 7500					10,60	—	—	
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								November
Australien und Ozeanien											
Austral. Bund	Sydney ^{*)}	1 bis 45	22,22	24,11	25,30	25,70	24,70	24,48	unter	45	26,24
		über 45	16,66	18,07	18,97	19,28	18,53	18,36	ab	45	19,68
Neuseeland	Auckland ^{*)}	1 bis 45	25,87	27,76	28,95	29,36	28,39	28,48	unter	45	28,48
		über 45	19,40	20,84	21,71	22,01	21,28	21,36	ab	45	21,36
Amerika											
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45	19,53	21,32	22,12	22,39	21,51	21,32	unter	45	23,28
		46 bis 100	14,66	16,00	16,60	16,80	16,14	16,00	ab	45	17,48
		101 bis 250					15,46	13,96	ab	100	14,68
		251 bis 500					15,16	13,04	ab	200	13,16
		über 500					13,89	9,24	ab	300	12,12
									ab	400	11,12
								ab	500	10,12	
Bolivien	La Paz	1 bis 45	21,38	22,65	22,76	22,76	21,66	21,04	unter	45	22,24
		46 bis 100	16,08	17,01	17,09	15,77	16,05	15,16	ab	45	16,68
		101 bis 250					15,25	12,76	ab	100	13,08
		251 bis 500					14,96	11,88	ab	200	11,76
		501 bis 1000					13,05	9,56	ab	300	10,92
		1001 bis 1500	12,94	9,24	ab	400	10,16				
über 1500	12,64	8,32	ab	500	9,40						
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45	17,09	19,74	20,27	20,54	19,74	19,56	unter	45	21,52
		46 bis 100	12,84	14,83	15,22	15,41	14,81	14,88	ab	45	16,16
		101 bis 250					14,20	12,84	ab	100	13,56
		251 bis 500					13,92	12,00	ab	200	12,16
		über 500					12,75	8,56	ab	300	11,24
									ab	400	10,36
								ab	500	9,44	
Chile	Santiago	1 bis 45	20,08	21,86	22,67	22,93	22,04	21,84	unter	45	23,80
		46 bis 100	15,08	16,42	17,02	16,56	16,55	16,40	ab	45	17,88
		101 bis 250					15,85	14,32	ab	100	15,04
		251 bis 500					15,53	13,36	ab	200	13,52
		über 500					13,70	9,56	ab	300	12,48
									ab	400	11,48
								ab	500	10,44	
Kanada	Montreal	1 bis 45	11,09	12,20	12,75	12,98	11,66	9,92	unter	45	11,12
		46 bis 100	8,32	9,16	9,58	8,77	8,54	6,80	ab	45	8,32
		101 bis 250					7,76	4,48	ab	100	5,28
		251 bis 500					7,50	3,68	ab	200	4,48
		501 bis 1000					6,54	3,32	ab	300	4,08
		über 1000	6,43	3,00	ab	400	3,80				
								ab	500	3,52	
Kolumbien	Barranquilla	1 bis 45	15,12	16,44	16,55	16,55	15,66	15,04	unter	45	16,24
		46 bis 100	11,34	12,35	12,43	11,80	11,55	10,64	ab	45	12,16
		101 bis 250					10,75	8,24	ab	100	9,04
		251 bis 500					10,45	7,36	ab	200	8,16
		501 bis 1000					9,50	6,12	ab	300	7,56
		1001 bis 1500	9,39	5,80	ab	400	7,00				
über 1500	9,29	5,48	ab	500	6,28						
Kuba	Havana	1 bis 45	13,13	14,40	14,92	15,12	13,74	12,04	unter	45	13,24
		46 bis 100	9,88	10,90	11,23	10,46	10,11	8,44	ab	45	9,96
		101 bis 250					9,31	6,04	ab	100	6,84
		251 bis 500					9,02	5,16	ab	200	5,96
		501 bis 1000					8,13	4,76	ab	300	5,56
		1001 bis 1500	8,02	4,44	ab	400	5,24				
über 1500	7,98	4,32	ab	500	4,96						
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45	14,44	15,71	16,28	16,51	15,05	13,28	unter	45	14,72
		46 bis 100	10,99	12,11	12,55	11,72	11,40	9,64	ab	45	11,32
		101 bis 250					10,60	7,24	ab	100	8,20
		251 bis 500					10,31	6,36	ab	200	7,32
		501 bis 1000					9,30	5,92	ab	300	6,92
		1001 bis 1500	9,19	5,60	ab	400	6,60				
über 1500	9,08	5,28	ab	500	6,12						
Peru	Lima	1 bis 45	19,53	20,80	20,92	20,92	19,89	19,28	unter	45	20,48
		46 bis 100	14,69	15,62	15,71	14,57	14,72	13,84	ab	45	15,36
		101 bis 250					13,92	11,44	ab	100	11,88
		251 bis 500					13,63	10,56	ab	200	10,64
		501 bis 1000					11,98	8,52	ab	300	9,88
		1001 bis 1500	11,87	8,20	ab	400	9,20				
über 1500	11,64	7,52	ab	500	8,56						
Uruguay	Montevideo	1 bis 45	19,53	21,32	22,12	22,39	21,51	21,32	unter	45	23,28
		46 bis 100	14,66	16,00	16,60	16,80	16,14	16,00	ab	45	17,48
		101 bis 250					15,46	13,96	ab	100	14,68
		251 bis 500					15,16	13,04	ab	200	13,16
		über 500					13,81	9,24	ab	300	12,12
									ab	400	11,12
								ab	500	10,12	
Venezuela	Caracas	1 bis 45	14,32	15,67	15,79	15,79	15,06	14,68	unter	45	15,88
		46 bis 100	10,75	11,75	11,84	11,43	11,07	10,36	ab	45	11,88
		101 bis 250					10,27	7,96	ab	100	8,76
		251 bis 500					9,98	7,08	ab	200	7,88
		501 bis 1000					9,22	5,84	ab	300	7,48
		1001 bis 1500	9,11	5,52	ab	400	7,28				
über 1500	8,96	5,08	ab	500	5,84						
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45	11,47	12,58	13,13	13,36	12,02	10,28	unter	45	11,48
		46 bis 100	8,61	9,46	9,87	9,03	8,81	7,04	ab	45	8,56
		101 bis 250					8,01	4,64	ab	100	5,44
		251 bis 500					7,71	3,76	ab	200	4,56
		501 bis 1000					6,71	3,36	ab	300	4,16
		über 1000	6,61	3,04	ab	400	3,84				
								ab	500	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							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
		500	—	—	—	—	—	—	500	3,00
a) Teheran	45	5,46 ²⁾	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64	
Leder und Lederwaren ohne Leder- bekleidung	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. Motorschiffmaschinen- 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
Teile 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
									300	2,88
								1000	2,64	
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor-	c) London	45	—	0,88	0,88	0,88	0,84	0,88	45	0,88
		100	0,71	0,76	0,76	0,76	0,72	0,80	100	0,80
								250	0,64	
Chirurgische, medizinische und zahn- ärztliche Instrumente mit Zubehör	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	
	1000	—	—	—	—	2,96	2,96	400	3,76	
								500	3,48	
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen	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
									100	—

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							November
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⁾	500	1,68	
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 ³⁾	2,81 ³⁾	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	3,24
	Istanbul	250	2,06	—	2,35	2,35	2,24	2,24	250	2,24
	Kairo	45	2,23 ³⁾	2,35 ³⁾	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	—	—	—	—	—	—	—	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	—	—	—	—	—	—	—	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	—	—	—	—	—	—	—	100	3,40
	New York ¹⁰⁾	45	5,12	4,20	4,17 ⁵⁾	4,17 ⁵⁾	—	—	45	—
	a) Paris ¹¹⁾	45	0,59 ³⁾	0,59 ³⁾	0,59 ³⁾	0,59	0,56	0,52	45	0,52
	100	—	—	—	—	—	—	—	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
	250	—	—	—	—	—	—	—	500	0,76
	New York	45	4,83	4,66	4,63 ⁵⁾	3,06 ⁵⁾	2,91 ⁵⁾	2,88	45	3,00
	500	—	—	—	—	—	—	—	500	2,40
	Tokio	100	—	9,41 ⁴⁾	9,41 ⁴⁾	8,74 ⁴⁾	8,00	8,00	100	8,56
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	—	—	—	—	—	—	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	—	—	—	—	—	—	250	0,84	
	500	—	—	—	—	—	0,76 ¹³⁾	500	0,76 ¹³⁾	
	Mexiko City	45	—	7,22	7,22	7,22	5,28 ³⁾	5,28 ³⁾	45	5,28 ³⁾
	New York	45	4,91	4,66	4,63 ⁵⁾	3,06 ⁵⁾	2,91 ⁵⁾	2,88	45	3,00
	500	—	—	—	—	—	—	—	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	
	c) 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	—	—	—	—	—	—	—	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 ³⁾	1,89 ³⁾	1,89 ³⁾	2,16 ⁴⁾	2,16 ⁴⁾	250	—
	Glasgow	100	—	—	—	—	—	—	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	
	3000	—	—	—	—	2,65	2,64	500	2,52	
Stockholm	100	1,51	1,85 ⁴⁾	1,89 ⁴⁾	1,89 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾	100	1,84 ⁴⁾	
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör	d) Mailand	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,76	0,72	100	0,72
	250	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-				Auslands-		Orts-	Fern-	Auslands-	
	verkehr													
bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g	verkehr				
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-				Auslands-			Inlands-			Auslands-			
	verkehr													
bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 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⁾	40 ⁴⁾	70 ⁴⁾	10	10	40
Stichtag der Neufestsetzung	Warenproben								Päckchen					
	Inlands-				Auslands-				Inlands- verkehr	Auslandsverkehr				
	verkehr									für je 50 g	mindestens			
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							
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 einmaligem	zusätzlich für jede weit. Ausg. in der Woche	Höchstsatz	
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem				
		bis 50 g	bis 100 g	bis 1000 g			Erscheinen			
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 Streckenlg.	für jede Sendung im Gewicht						zusätzlich für jede weit. 500 g ¹²⁾
				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	
	bis 50 km	über 50 km								
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. 8. 1963	80	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	80	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 ³⁾
1. 1. 1940		0,20	0,20	0,26 ^{2/3)}	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1. 9. 1944		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 4. 1946		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 6. 1950		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 7. 1954		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	1,92	2,30		2,69	3,24	3,60

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (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												
Juli 1952	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes											
11. 8. 1953	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
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 ⁵⁾												
Juli 1952	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁴⁾											
11. 8. 1953	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,00
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	2,24
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	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	0,64

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

in RM/DM je Telegrammwort⁵⁾

Stichtag der Neufestsetzung	Gewöhnliche		Dringende		Blitz- telegramme	Brieftelegramme ⁶⁾	
	Ortstelegramme	Ferntelegramme	Ortstelegramme	Ferntelegramme		bis zu 22 Wörtern weit.	für jedes 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	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,30
		b)	0,085	0,08	0,135	0,13	0,135	0,135	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	Kapstadt	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	1,40	1,89	1,89	1,89	1,89	1,80
		b)	0,47	0,47	0,945	0,94	0,945	0,945	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	2,56	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70
		b)	0,86	0,86	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35
Amerika									
Argentinien	Buenos Aires	a)	2,13	2,13	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70
		b)	0,71	0,71	1,34	1,34	1,34	1,34	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					
1. 1. 1939	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
		0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
2. 8. 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		Jahr ⁶⁾												
Land	Ort	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	6,60	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 ²⁾ (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrtschein (ab 1. 1. 63)			
1928 ³⁾	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 ²⁾	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 4. 1939	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 1. 1943	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1. 7. 1944	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1. 8. 1948	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
15. 4. 1957	0,40	0,80	1,50	2,30	0,70	1,40	2,60	3,90	3,00	6,50	12,00	18,00
1. 4. 1958	0,40	0,80	1,50	2,30	(0,80) 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 ³⁾	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 ²⁾	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10,80	—	—	—	—
1936	1,50	3,00	6,00	9,00	1,50	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	9,00	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 ⁸⁾	5,50 ⁸⁾	8,50 ⁸⁾	10,00 ⁸⁾
1. 1. 1963	2,50	4,50	8,50	13,00	4,00	6,50	10,00	13,00	—	—	—	—
	Schülerwochenkarte ⁷⁾ gültig nur an Werktagen				Monatskarte (bis 14. 4. 57) Arbeitermonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Monatskarte für jedermann — für 62 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Schülermonatskarte ⁷⁾ gültig nur an Werktagen			
1928 ³⁾	2,40	4,80	9,60	14,40	13,50	27,00	54,00	81,00	—	—	—	—
1932 ²⁾	1,90	3,85	6,60	8,65	10,80	21,60	37,80	48,60	9,85	19,45	34,05	43,75
1936	1,45	2,90	5,80	8,65	8,10	16,20	32,40	48,60	6,50	12,80	25,95	38,90
1. 4. 1939	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	25,95	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1. 1. 1943	0,90	1,80	3,60	5,40	5,40	10,80	21,60	32,40	4,05	8,10	16,20	24,30
1. 7. 1944	0,80	1,60	3,20	4,80	4,00	8,00	16,00	24,00	3,00	6,00	12,00	18,00
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1. 8. 1948	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	26,00	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1. 4. 1958	1,50	3,00	5,00	7,00	14,00	22,00	34,00	40,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1. 1. 1963	1,50	3,00	5,00	7,00	16,00	25,00	38,00	48,00	5,00	10,50	18,00	27,00

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

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

Amt für internationalen Personenverkehr, Frankfurt (Main), Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expres-, 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
2. Schiffsabgaben auf dem kanal. Main und Neckar
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

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

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

B. Seeschifffahrt

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

1. Indices der Seefrachten
Deutscher Seefrachtenindex

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

Index der Trampschiffahrtsfrachten, 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

Statistike Efterretninger, herausgegeben vom Statistike Departement, Kobenhavn, 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⁾

Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten

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

Internationaler Trampfrachtenindex, Italien

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

2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt

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

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

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

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr (IATA-Preise)

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

B. Güterverkehr (IATA-Raten)

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

IV. Post- und Fernmeldegebühren

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

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