

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

M-247

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Winter 1963/64



Bestellnummer: M 7 — vj 4/63

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

Seite

Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, Winter 1963/64	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	
Bundesrepublik Deutschland ... Deutscher Seefrachtenindex	26
Großbritannien Index der Trampschiffsverkehrsfrachten	26
Großbritannien Index der Tankerfrachten	26
Niederlande Index der Seefrachtraten	26
Dänemark Index der Trampschiffsverkehrsfrachten	26
Norwegen Index der Seefrachtraten	26
Vereinigte Staaten Allgemeiner Seefrachtenindex	26
Italien Internationaler Trampfrachten-Index	27
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt (Großbritannien)	28
3. Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien)	28
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	29
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	31
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	33
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main)	34
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr	35
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr	35
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland	35
4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)	36
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse	36
2. Ortsgesprächsgebühren	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (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 17. März 1964

Erschienen im Mai 1964

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 2,50

Preise für Verkehrsleistungen im Winter 1963/64

Eisenbahnfrachten und -fahrpreise

Die ständige Tarifkommission der Deutschen Bundesbahn hat Ende Oktober 1963 folgende Tarifänderungen beschlossen:

Bedrucktes Packpapier:	bisher Regelklasse	A/B, jetzt C/D	
Formamid:	" "	A/B, " E	
Schwefelkohlenstoff:	" "	C/D, " E	
Methanol:	" "	C/D, " E	

Ausnahmetarife wurden eingeführt:

- zum 1. 11. 1963 für Bleierze und Zinkerze auf der Strecke von Unterweserhäfen (Brake, Bremerhaven, Nordenham) nach Frankenscharrnhütte, Oker, Oker-Ost,
- zum 1. 1. 1964 für gebrannten Magnesiumkalk (gemahlener Dolomit) und für Werkstücke auf der Strecke von Hagen-Halke nach Peine und Salzgitter — Hütte Nord (AT 24 B 4) bei einer Mindestlademenge von 30 000 t innerhalb von 12 Monaten.

Die am 9. Oktober 1963 angeordneten Maßnahmen für den „Hochbedarf“ (u. a. Erhebung des doppelten Wagenstandsgeldes) wurden am 21. 12. 1963 wieder aufgehoben.

Vom 1. März 1964 an wird der Eisenbahntransport von Kohlen und Eisenerz zwischen den Mitgliedsstaaten der Europ. Gemeinschaft für Kohle und Stahl sowie im Transit durch Österreich und durch die Schweiz nach einem einheitlichen Tarif abgewickelt. Der einheitliche Tarif gilt jedoch nur für Transporte einer Menge von mindestens 800 t in geschlossenen Zügen von einem Absender an einen Empfänger. Auf Kohle, Erz, Schrott und Stahl entfällt mehr als die Hälfte des gesamten Eisenbahngüterverkehrs der Gemeinschaft.

Die österreichischen Bundesbahnen gewähren Reisenden aus Deutschland bei durchgehenden Rückfahrkarten vom 1. 2. 1964 an eine Fahrpreismäßigung von 20%, wenn Hin- und Rückfahrt innerhalb 10 Tagen ausgeführt werden. Bei Benutzung von Schnellzügen innerhalb Österreichs wird jedoch auch von Reisenden aus Deutschland der am 1. 1. 1964 neu eingeführte Zuschlag von 10 bzw. 20 S (1,60 bzw. 3,20 DM) erhoben. Bis 31. 12. 1963 verkehrten D-Züge in Österreich zuschlagsfrei.

Im Vereinigten Königreich (Großbritannien und Nordirland) erhöhten die British Railways ab 6. Januar 1964 das Wagenstandgeld für Waggons bis zu 16 Tonnen Ladekapazität von täglich 9 s für die ersten zwei Tage und 18 s ab 3. Tag auf täglich 20 s ohne Unterschied der Standzeiten.

Die spanischen Nationalbahnen (RENFE) erhöhten die Frachtsätze für Eilgutwagenladungen (einschl. Sammelgut) um 0,10 Ptas je t/km bzw. um 0,50 Ptas je t und Wagen.

Die Canadian Pacific Railway Inc., eine private Eisenbahngesellschaft, veröffentlichte Anfang Dezember 1963 einen „Fare-Saver-Plan“, der erhebliche Fahrpreismäßigungen auf der kanadischen Ost-West-Strecke bei Entfernungen über 832 km gewährt. Der Preis für die Fahrt von Montreal nach Vancouver wird beispielsweise von bisher 337 auf 160 DM ermäßigt. Diese Ermäßigungen gelten bis zum 14. April, d. h. bis zum Beginn der Reisezeit. Von da an werden die ermäßigten Fahrpreise geringfügig erhöht werden.

Straßenverkehrsfrachten und -fahrpreise

Folgende besondere Ausnahmetarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen wurden mit Wirkung vom 1. Januar 1964 neu eingeführt:

- AT F 17 B 3 Malz
- AT F 2 B 1 Kies, Sand, Schlacken, Steine usw.
- AT F 3 B 2 Betonwaren usw. zum Hochbau usw.
- AT F 5 B 1 Steine usw. zum Wegebau.

Die letzten drei Ausnahmetarife traten an die Stelle der bisher sowohl für die Eisenbahn wie für den Güterfernverkehr geltenden Ausnahmetarife AT 2 B 1, 3 B 2 und 5 B 1, die mit gleichem Datum für den Güterfernverkehr aufgehoben wurden. Der neue Ausnahmetarif für Malz stellt einen Kompromiß dar; die Malzindustrie hatte eine Tarifiermäßigung um 25% angestrebt, die mit den neuen Sätzen indes nicht erreicht wurde. In den neuen Tarifen für Baustofftransporte wurden die bisherigen Sätze allgemein um 8%, die Sätze der Abteilung I im Ausnahmetarif AT F 5 B 1 um 13% erhöht. Bei allen drei Tarifen wurde erstmalig eine Ermäßigungsmarge bis zu 5% zugelassen.

Am 1. Februar 1964 trat eine lineare Erhöhung der seit 1958 unveränderten Richtsätze der Tafeln I und II (Tages- und Kilometersätze sowie Stundensätze) des Güternahverkehrstarifs in Kraft. Sie war durch die gestiegenen Selbstkosten bedingt.

In Frankreich wurde rückwirkend ab 1. Juli 1963 die Transportmittelsteuer (Surtaxe) um weitere 25% ermäßigt. Die Halbjahrespauschale von 125 FF je Tonne des zulässigen Gesamtgewichts (soweit das Gewicht von 6 t überschritten wird) ermäßigte sich nunmehr um 50% (statt bisher um 25%). Ab 1. Januar 1964 sind die Tagessätze um den gleichen Prozentsatz ermäßigt worden. Diese Regelung gilt auch für Ausländer.

Die niederländischen Transportunternehmen erhöhten ihre Tarife für den grenzüberschreitenden Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen am 1. 1. 1964 für Wagenladungen um 10%, für Teilladungen und Stückgüter um 14%.

Binnenschiffahrtsfrachten

Der Frachtausschuß für den Rhein beschloß u. a. folgende Frachtänderungen, die inzwischen von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind:

1. Anhebung der Kalksteinfrachten von Oppenheim und Bundenheim nach Neuwied und Oberkassel um —,25 DM je t.
2. Anhebung der Grubenholzfrachten vom Neckar zum Niederrhein um —,75 DM je t.
3. Ein Tableau von Oberrheinzuschlägen bei Unterschreiten der fahrbaren Wassertiefe von 1,51 m oberhalb Mannheim-Rheinau.

Seeschiffahrtsfrachten

In der Erwartung des Zustandekommens beträchtlicher Weizenkäufe der Sowjetunion in den USA hielten sich die Reisecharterraten der Trampfahrt von Anfang Dezember 1963 bis Anfang Januar 1964 etwa konstant. Als dann der Kaufvertrag über 1 Mill. t zustande kam, wurde allgemein ein erneuter Anstieg der Frachtraten erwartet. Stattdessen gingen die Raten nach einer kurzen Erholung scharf auf den Stand vom Mai 1963 zurück. Dies wird darauf zurückgeführt, daß für den Abtransport des USA-Weizens weniger prompte Tramp-tonnage benötigt wurde als man angenommen hatte. Es wurde sehr viel Weizen außerhalb des Trampfrachtenmarktes auf amerikanischen und sowjetischen Schiffen abgefahren. Die Getreidefrachten (Weizen, Mais) lagen infolgedessen zunächst schwach, zogen aber Anfang Februar wieder etwas an. Nach anfänglicher Ratenerhöhung waren die Kohlefrachten von Hampton-Roads nach der EWG rückläufig.

Anfang Februar 1964 haben vier französische Großreedereien einen Frachtenpool für Großfrachter gegründet, um auf dem internationalen Trampmarkt konkurrieren zu können.

In den letzten Jahren haben die Ostblockländer einschl. Jugoslawien ihre Handelsflotten ständig verstärkt. Sie haben nach und nach ihre Ozeanfrachtsätze um 40 bis 66% unter das internationale Frachtenniveau gesenkt. Damit sind die Schiffsverkehrsunternehmen des freien Europa in eine Verteidigungsstellung geraten. Die USA, die selbst Maßnahmen zur Bevorzugung der eigenen Handelsflotte getroffen hat, forderte die europäischen

Reedereien zur Abwehr des Dumpings durch die Ostländer auf. Das Vordringen der Ostblockflotten wurde in den letzten Monaten durch die starke Nachfrage nach Schiffsraum für die großen Weizentransporte überdeckt.

Reisecharterindices	Veränderung in % Januar 1964 gegenüber	
	Oktober 1963	Januar 1963
Bundesrepublik Deutschland	— 5	+ 23
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	— 5	+ 38
davon Getreide	— 2	+ 46
Zucker	+ 7	+ 45
Erz	— 11	+ 38
Kohlen	— 16	+ 35
Holz	— 3	+ 25
Düngemittel	—	—
Schwefel	—	—
Niederlande	— 7	+ 42
Dänemark	+ 3	+ 11
Norwegen	— 7	+ 20
Italien	— 8	+ 31

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

Güterart und Verkehrsrelation	Frachtrate			
	1963		1963	1964
	D	Jan.	Okt.	Jan.
Getreide von US Golf nach Antwerpen/ Rotterdam/Amsterdam in \$ je lt ...	5,22	4,67	6,92	6,10
Kopra von Philippinen nach Ant- werpen/Hamburg in \$ je cu ft	0,19	0,18	0,22	0,22
Kohle von Hampton Roads nach Rotter- dam in \$ je lt	27,3	23,8	25,3	30,5
Schmittholz von der unteren Zone Finnlands nach Vereinigtes König- reich (Ostküste) in \$ je Stand	244,2	209,3	263,4	238,0
Erz von Marmagoa nach Antwerpen/ Rotterdam/Hamburg in \$ je lt ¹⁾	37,7	33,11	46,2	40,5
Erz von Südafrika/Mosambik nach Ant- werpen/Rotterdam/Hamburg in \$ je lt	37,9	30,0	50,0	41,6

¹⁾ Inkl. fio terms.

Nach dem vom W. G. Weston veröffentlichten Activity-Index gingen die Frachteinnahmen aus allen bekanntgewordenen Reise-, Konsekutiv- und Mengenchartern von Oktober bis Januar um 31% zurück. Im Vergleich mit dem Vorjahresstand lagen sie jedoch beträchtlich höher (um 82%).

Der kräftige Anstieg der Zeitcharterraten flachte sich von Oktober bis Januar erheblich ab. Im Vergleich zum Vorjahresstand hat jedoch die bisher beobachtete starke Ratenüberhöhung angehalten.

Zeitcharterindices	Veränderung in % Januar 1964 gegenüber	
	Oktober 1963	Januar 1963
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 6	+ 72
Niederlande	+ 6	+ 38
Norwegen	+ 10	+ 54

Einen seit Jahren nicht erreichten Höchststand erreichten Ende Januar die Tankerfrachten (höchste bekanntgewordene Rate: Intascale + 42,5%). Sie fielen allerdings im Laufe des Februar wieder scharf zurück. Wegen des verhältnismäßig milden Winterwetters wurde weniger Transportraum für Heizöl gebraucht als zur Zeit der großen Kälte Anfang 1963.

Tankerfrachtenindices (Reisecharterindices auf Basis Scale/Intascale)	Veränderung in % Januar 1964 gegenüber	
	Oktober 1963	Januar 1963
Bundesrepublik Deutschland	+ 37	+ 46
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 37	+ 47
Norwegen	+ 27	+ 32

Der starke Anstieg der Tankerfrachtraten setzte sich auch für die langfristige Charter durch:

AFRA-Durchschnittsrate	Veränderung in % 4. Vierteljahr 1963 gegenüber	
	3. Vj. 1963	4. Vj. 1962
Für Tanker von 13000 bis 24999 tdw	+ 11	+ 6
Für Großtanker ab 25000 tdw	+ 12	+ 4

Die Durchschnittsraten für normale Tankergrößen lagen im vierten Vierteljahr 1963 leicht über den mittleren Tagesraten des gleichen Zeitraumes:

Verkehrsrelation	Frachtraten in s je 2240 lbs 4. Vierteljahr 1963		
	umgerechnet nach AFRA- GP	LV	Quartals- rate der Tagesabschl.
Karibische See — Vereinigtes Königreich ¹⁾	29,6	26,5	27,3
Persischer Golf — Vereinigtes Königreich ¹⁾	51,1	46,6	50,3

¹⁾ Großbritannien und Nordirland

Die Linienfrachten haben sowohl für Stückgut als auch für Massengut leicht angezogen. Der Gesamtindex der Linienfrachten (BMV) stieg von Dezember 1963 zu Januar 1964 um 0,8 Punkte auf 136,6 (2. Halbjahr 1954 = 100).

Frachtenindices für die Linienfahrt (berechnet vom Bundesverkehrsministerium)	Veränderung in % Januar 1964 gegenüber	
	Oktober 1963	Januar 1963
Insgesamt	+ 1	+ 5
davon Stückgut	+ 1	+ 2
Massengut	+ 1	+ 10

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

1. Europa- und Nahostfahrt

Am 1. Januar 1964 wurden die allgemeinen Frachtraten im Verkehr Rotterdam/Amsterdam nach Newcastle usw. wegen der gestiegenen Betriebskosten um 5 s je 1 000 kg erhöht. Auch im Verkehr von Niederlande/Belgien/Frankreich nach den Humber-Häfen und nach Schottland sowie von Hamburg nach britischen Häfen zogen die Frachtraten an. Schließlich wurden die Raten im Verkehr von den Niederlanden nach Häfen der britischen Südküste erhöht.

Auf der Route Hamburg/Bremen — Cork/Dublin und Belfast wurden ebenfalls zum 1. Januar 1964 die Raten neu festgesetzt (Begründung: Höhere Lohnkosten). Der Tarif für den Frachtverkehr von Hamburg/Bremen nach London wurde zum 1. 1. 1964 revidiert; jedoch waren davon nicht alle Frachtraten betroffen. Das bisherige Zeit- und Sofortrabattsystem wurde aufgehoben. Es können aber Treuerabatte gewährt werden. Im Verkehr Großbritannien — Nordirland erhöhten sich die Frachtraten um 5 bis 15 Prozent. In der Insel-fahrt Großbritannien — Jersey verteuerten sich die Raten um 4 s je t, während die Raten in der Gegenrichtung nur ver-einzelt angehoben wurden.

In Dänemark werden bei dort ausgestellten Frachtverträgen seit Januar 1964 Stempelgebühren in Höhe von 1,5‰ der Bruttofracht erhoben. Am 1. Februar erhöhten sich wegen höherer Betriebskosten die Linienraten im Verkehr Ham-burg/Bremen — Niederlande/Belgien, am 15. Januar im Di-rektverkehr Hamburg — Paris.

In der Mittelmeerfahrt wurden die Frachten von Hamburg/ Antwerpen nach Italien und Sizilien allgemein heraufgesetzt. Wegen der anhaltend schwierigen Hafenverhältnisse in Ge-nua wird neuerdings auch für folgende Verkehrsverbindun-

gen eine Congestion Surcharge von 15% erhoben: Genua—Portugal, Genua—Algerien/Marokko und Genua—Spanien. Die Raten im Frachtverkehr vom Kontinent und von Skandinavien nach Marokko, Nordafrika und östlichen Mittelmeerhäfen wurden am 1. Januar 1964 allgemein um 10% erhöht. Auf folgenden Routen wurden die Frachtraten ebenfalls allgemein angehoben: Kontinent (Hamburg/Dünkirchen)—Port-Said (1. 2. 64) und Kontinent (einschl. Skandinavien)—Marokko, Nordafrika und östliches Mittelmeer (1. 1. 64).

In der Fahrt von UK-Häfen, Hamburg und Dünkirchen nach israelischen und türkischen Häfen wurden im Laufe des Februar Zuschläge auf die geltenden Linienfrachten eingeführt. In Israel haben sich die Hafenverhältnisse für die einlaufenden Schiffe verschlechtert. In der Türkei wurden ab Jahresbeginn die Hafentarife beträchtlich erhöht. Auch im Verkehr Skandinavische Häfen—Kanarische Inseln stiegen die Frachtraten allgemein an.

2. Afrikafahrt

Am 1. Januar 1964 wurde der Frachtzuschlag im Verkehr Skandinavien/UK/Kontinent nach Calabar (Nigeria) abgeschafft. Stattdessen werden die Leichter- und Kaigebühren nach dem Tarif des Hafens Calabar von den Empfängern erhoben. Vom gleichen Datum an erhöhten sich die Raten für Ölsaaten im Verkehr Westafrika—UK/Kontinent/Skandinavien um etwa 13%. Für einige Ladehäfen wird auf diese Raten ein Zuschlag von 10 s je t erhoben. Allgemein wird ein Zeitrabatt von 10% gewährt. Gleichzeitig wurden für weitere Warenpositionen die Rabatte neu festgesetzt: 12½% auf Rohgummi, 10% auf verschiedene andere Waren. Der am 22. 8. 1963 aufgehobene 30%ige Verstopfungszuschlag für den Hafen Lome (Togo) wurde wegen schlechter Schiffsabfertigung am 4. 1. 1964 wieder eingeführt. Wegen Erhöhung der Umschlagsgebühren in den Häfen Madagaskars und der benachbarten Inseln (Komoren, Réunion u. a.) wurden gleichfalls am 1. 1. 1964 die Linienraten von Rotterdam nach diesem Inselgebiet um 6 hfl für bis zu dreifach messendes Gut (bis 3 cbm je 1 000 kg), um 2 hfl für jeden weiteren Kubikmeter (je 1 000 kg) heraufgesetzt.

Auf der Route Adria Häfen—Rote Meer-Häfen stiegen die Raten für Schnittholz am 1. Dezember 1963 um 10 s je cbm. Allgemein erhöht wurden am 1. März 1964 die Tarifraten für den Verkehr Genua—Suez, Port Sudan, Aden u. a. Im Februar machten die Abfertigungsschwierigkeiten im Hafen Djiddah während der Pilgersaison die Einführung eines Verstopfungszuschlags von 15% für den Verkehr von den Kontinenthäfen und von den UK-Häfen notwendig.

3. Mittelostfahrt

Im ausgehenden Verkehr vom UK/Kontinent nach den arabisch/iranischen Häfen am persischen Golf wurde der Frachttarif am 1. Februar 1964 auf Klassenbasis umgestellt. Die Frachtraten für Schnittholzexporte von den Adria Häfen nach Persischen Golf-Häfen wurden um 10 s je cbm erhöht.

Wegen der weiter zunehmenden Schwierigkeiten für die Schiffsabfertigung im Hafen von Colombo wurde die Congestion Surcharge in der Fahrt von UK/Kontinent bzw. von Westitalien nach diesem Hafen vom 13. Dezember 1963 an von 12½ auf 25% erhöht.

Auf der Route Indien/Pakistan—UK/Kontinent trat am 1. Januar ein Sofortrabattsystem in Kraft, das als Alternative zum jetzigen Zeitrabattsystem angewandt wird. In der Gegenrichtung wird diese Vergünstigung erst später gewährt (1. 7. 1964). Vom 1. Februar an wurden außerdem die Frachttarife in dieser Fahrtrichtung auf Klassenbasis umgestellt und vereinfacht. Daraus ergaben sich einige geringfügige Ratenkorrekturen nach oben. Die Frachtraten für den internen Seeverkehr zwischen West- und Ostpakistan wurde zum 20. 1. 1964 allgemein um 10%, in einzelnen Fällen sogar um 30% herabgesetzt, um den innerstaatlichen Warenverkehr zu beleben.

4. Fernostfahrt

Zum 1. März 1964 wurden die Raten im Frachtverkehr zwischen UK/Kontinent bzw. Westitalien und den Fernost-

plätzen (Japan, Philippinen und Indonesien) allgemein um 10% erhöht. Die Congestion-Surcharge für den Hafen Manila ermäßigte sich Ende Dezember 1963 von bisher 25½% auf 10%.

Die Tarifraten für Schnittholz im Verkehr Australien-UK/Kontinent stiegen ab 1. März 1964. Gleichzeitig wurden die Tarifraten in der Gegenrichtung allgemein um 7½% erhöht. Zum Ausgleich der gestiegenen Selbstkosten wurden einzelne Tarifpositionen, so z. B. für Werkzeuge und Maschinen, noch stärker heraufgesetzt. Skandinavische Konferenzlinien revidierten bereits am 1. Februar ihre Raten für bestimmte Güter im ausgehenden Australienverkehr (+ 20 bis 22 s je t).

5. Südamerikafahrt

Am 1. Januar 1964 wurden die Frachtraten im Verkehr La Plata—Kontinent für mehrere Waren, u. a. für Baumwolle, erhöht und gleichzeitig die Zeitrabattbedingungen auf der Route Kontinent—La Plata/Brasilien geändert. Die Aussetzung des Verstopfungszuschlags von 35% für den Hafen Rio de Janeiro wird bis Ende März 1964 verlängert. Die Surcharge für Santos, die schon auf 20% ermäßigt worden war, wird vom 1. Februar bis 31. März 1964 ganz ausgesetzt. Der allgemeine feste Hafenzuschlag von 79 s/lt für Rio de Janeiro und von 60 s/lt für die anderen brasilianischen Häfen bleibt in Kraft. Zum 1. März 1964 wurden die Frachtraten für die Route La Plata Häfen—UK/Irland erhöht.

6. Mittelamerikafahrt

Für eine Anzahl von Waren erhöhten sich die Frachtraten im ausgehenden Linienverkehr von UK/Kontinent/Skandinavien nach den meisten mittelamerikanischen Häfen zum 1. März 1964.

7. Nordamerikafahrt

Im Frachtverkehr von Häfen der amerikanischen Ostküste (Hampton Roads, Portland) nach Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam/Bremerhaven/Bremen/Hamburg wurden zum 16. März die Tarifraten von 9 Schifffahrtslinien um rund 10% angehoben. Als Begründung werden die gestiegenen Betriebskosten und Hafenabgaben angegeben.

Für Eisen- und Stahlexporte von Kontinenthäfen nach Halifax (N.S.) und St. John (N.B.) trat am 1. 12. 1963 eine Frachtratenerhöhung um 1,25 \$ in Kraft. Eine allgemeine Frachtratenerhöhung wurde auch im Verkehr niederländische und andere Häfen des Kontinents—US Golf-Häfen/Miami/Port Everglades von der Holland-Amerika Linie und den Lykes Lines vorgenommen (am 8. bzw. am 15. Januar 1964). Ebenso stiegen auf der Route Hamburg/Antwerpen—US-Golf am 12. Januar 1964 die Tarifraten des Gemeinschaftsdienstes Hamburg/Amerika-Linie/Norddeutscher Lloyd für eine Anzahl von Gütern um 10% und weniger. Ferner erhöhten sich die Frachtraten der Polish Ocean Lines (unabh.) in der Verkehrsrichtung Kontinenthäfen an der Nord- und Ostsee—New Orleans/Houston/Galveston.

Die schwedische Wallenius-Linie (unabh.) setzte ihre Spezialraten für Automobiltransporte von Kontinenthäfen nach der Westküste Nordamerikas am 1. 1. 1964 um etwa 5% herauf. Die Frachtraten der Konferenzlinien auf der Route Kontinent/Skandinavien—Nordpazifik-Häfen wurden allgemein zum 1. März 1964 angehoben.

8. Cross-Trade

In den USA-Mittelostfahrt erhöhten die Konferenzlinien am 10. November 1963 die Frachtraten um 10%. Daraufhin traten die indischen Isthmian Lines aus der Calcutta/USA-Freight-Rate Conference aus.

9. Passagen

Ein westdeutsches Reisebüro will Schiffsreisen von Southampton nach New York und zurück mit dreitägigem Aufenthalt in New York für einen Pauschalpreis unter 1 000 DM anbieten.

Die Passagen der Union Castle Line vom UK nach Südafrika wurden zum 1. Januar 1964 um etwa 6% erhöht. Außerdem

wurde die Ermäßigung für die Rückfahrt von 10 auf 5% herabgesetzt. Die Reederei begründete diese Erhöhungen mit steigenden Betriebskosten. Außerhalb der Saison wurden die Passagen um nahezu 20% ermäßigt.

Personenflugpreise und Luftfrachtraten

Im Januar haben die größeren Luftverkehrsgesellschaften beschlossen, die Flugtarife im Transatlantik-Verkehr zu senken. Der Preis für eine Flugkarte Frankfurt—New York in der Touristenklasse soll von 1 220 auf 1 008 DM herabgesetzt werden. Die Sonderflugkarte für Touristen, die an Wochentagen gilt und den Rückflug in 14 bis 21 Tagen bedingt, wird nur noch 1 520 DM kosten (bisher 1 720 DM). Die Tarifsenkung soll zum 1. April 1964 in Kraft treten, wenn die Regierungen der betroffenen Länder damit einverstanden sind. Sie wird jedoch nicht für die Sommersaison gelten. Auch die Deutsche Lufthansa und die skandinavische SAS werden zum 1. April die Nordatlantik-Tarife für die Erste Klasse und für die Economyklasse um 15 bis 20% senken. Den billigsten Nordatlantikdienst bietet die isländische Fluggesellschaft Loftleidir (unabhängig, vgl. M 7 vj 3/1963, S. 7) in der Sparklasse außerhalb der Saison ab Luxemburg: Einfacher Flug: 672,— DM, Hin- und Rückflug: 1 276,— DM.

Auch auf den Mittelatlantik-Routen sollen zum 1. April die Tarife im Passagierverkehr gesenkt werden. Neu eingeführt wird ein Ausflugstarif für die Zeit von 15. Februar bis 11. Juni. Der Flug London—Jamaika und zurück soll dann in der Sparklasse 460 \$ kosten. Zwischen Mailand und St. Moritz wurde ein Lufttaxidienst eingerichtet. Der Preis beträgt etwa 196 sfrs, bei Miete des ganzen Flugzeugs 138 sfrs je Passagier.

Für den Luftfrachttransport über den Nordatlantik ergaben sich durch die ab 1. April 1964 geplante Neueinführung bzw. Erweiterung wirkungsvoller Spezialtarife ebenfalls beachtliche Frachtermäßigungen (um 15 bis 20%). Damit hoffen die Fluggesellschaften, gegen den Schiffsverkehr besser konkurrieren zu können. Zum erstenmal vereinbarte man auch Mindesttarife für Charterflüge.

Im Bundesgebiet (einschl. Berlin-West) wurde der Nebengebührentarif für Luftfracht (vom 1. Mai 1958) am 10. Dezember 1963 durch einen neuen Tarif abgelöst. Die wichtigsten Veränderungen gegenüber den bisherigen Gebühren waren folgende:

a) Im ausgehenden Verkehr

1. Die Abfertigungsgebühren wurden beträchtlich erhöht. In den neuen Sätzen sind pauschal 4,— DM für Dokumen-

tationsgebühren enthalten, so daß ein Vergleich mit den alten Sätzen nur bedingt möglich ist.

2. Die Gebühren für Ausfertigung und Besorgung zusätzlicher Dokumente wurden heraufgesetzt.

b) Im einkommenden Verkehr

Die Abfertigungsgebühren, auch für Behandlung und Verzollung, wurden um 12 bis 33% angehoben.

- c) Die örtlichen Rollgebühren für ausgehende und einkommende Sendungen wurden um 20 bis 220% erhöht.

Post- und Fernmeldegebühren

Am 1. Januar 1964 ist eine neue Post-Zeitungsordnung der deutschen Bundespost mit der dazugehörenden Gebührenordnung in Kraft getreten. Die Neuordnung des Gebührensystems brachte für einzelne Dienstleistungen Gebührenerhöhungen.

Im Fernsprechverkehr mit Österreich wurden am 10. Januar 1964 verschiedene Verbesserungen vorgenommen. Die Gebühren im handvermittelten Fernsprechverkehr ermäßigten sich je nach Zone um etwa 14 bis 33%. In der Zone 2 des vollautomatischen Grenzfernsprechverkehrs wurde die Sprechzeit je Gebühreneinheit (16 Pf) von 24 auf 36 Sekunden erweitert. Im Fernsprechverkehr mit Belgien, Frankreich, den Niederlanden, Österreich und der Schweiz wurde am 15. Januar 1964 der vollautomatische Wähldienst aufgenommen. Je Gebühreneinheit (0,16 DM) gilt folgende Sprechdauer:

Köln—Belgien	9,6	Sekunden
Köln—Paris	6,0	Sekunden
Köln—Niederlande	10,667	Sekunden
Köln—Österreich	6,4	Sekunden
Köln—Schweiz	7,38	Sekunden
Stuttgart—Schweiz	11,29	Sekunden (ab 20. 12. 1963).

In Österreich wurden ab 1. Januar 1964 die Postgebühren für Zeitungen, Massendrucksa chen usw. bis zu 66% erhöht. Von der belgischen Postregie wurden verschiedene Gebühren am 1. Januar 1964 angehoben. Inlandsbriefe über 20 bis 50 g kosten das doppelte Porto des einfachen Briefes. Für jede weiteren 50 g erhöht sich die Briefgebühr um das Porto eines einfachen Briefes. Erhöht wurden auch die Tarifsätze für Drucksachen.

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

BRT = Bruttoregistertonne
bzw. NRT = Nettoregistertonne

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

c. c. = cubic capacity

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

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

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

1 lb = 453,59265 Gramm

1 qr = 480 lbs = 217,724 kg

1 t = 1 000 kg

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

1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t

1 Fathom = 165 cu. ft. = 4,6721 cbm

1 Standard (St. Petersburg) = 216 cu. ft. = 6,116 cbm

engl. Meile = 1 609,34 m

p = vorläufige Zahl

r = berichtigte Zahl

s = geschätzte Zahl

— an Stelle einer Zahl = nichts vorhanden

. an Stelle einer Zahl = kein Nachweis vorhanden

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

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

C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amts für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. Im Personenverkehr zwischen dem Bundesgebiet und **Berlin** (West) sowie im Berliner Stadtverkehr wird der Eisenbahnfahrpreis für die auf dem Gebiet der SBZ oder der Stadt Berlin liegenden Strecken oder Teilstrecken nach dem Personentarif der Deutschen Reichsbahn berechnet. — Vor dem 6. Juli galten im Saarland besondere Tarife in 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 zuzüglich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzuschlag wird angerechnet. — ⁵⁾ Auf bundesdeutschen Strecken. — ⁶⁾ Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklasse sind ab 3. 6. 1956 folgende Eisenbahnzuschläge einbegriffen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00. — ⁷⁾ Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. Außerdem gelten ab 27. 5. 1962 für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (WL „K“) um 2 DM höhere Preise in der 2. Klasse und um 3 DM höhere Preise in den Doppelbett- und Einbettabteilen der 1. Klasse — ⁸⁾ Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12 % des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde).

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Seite 14

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Vor dem 1. 8. 1959 verstanden sich die 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. Bis zum 31. 12. 1963 betrugen die Fahrpreise der 1. Klasse Schnellzug das Doppelte der 2. Klasse. Für die 2. Klasse waren die Preise für Schnell- und Personenzug gleich. Ab 1. 1. 1964 wird ein Schnellzugzuschlag von 10 s zu den Fahrpreisen in beiden Wagenklassen erhoben (für Hin- und Rückfahrt doppelte Zuschläge). — ⁴⁾ In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

Seite 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 Tierverkehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1964, Heft Nr. 4 vom 27. 1. 1964) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfr = 0,927 sind die Fahrpreise mit den in den Berichten PLW. Reihe 7 einschl. Jg. 1958 Nr. 2, aufgeführten Beträgen in sfrs vergleichbar. — ²⁾ Entfernung in Bahn-Kilometern.

B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. Für den Eisenbahn-Gütertransport zwischen dem Bundesgebiet und **Berlin** (West) sowie innerhalb von Berlin (West) gilt ein besonderer Interzonentarif, der von dem hier ausgewiesenen DEGT abweicht. — Vor dem 6. 7. 1959 galten im Saarland besondere Tarife in 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 Volladung 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 1 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 gewöhnlich gedeckten Wagen gleich. — ⁵⁾ D 1958. — ⁶⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für die Kohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ⁷⁾ Für Fische wurde ab 15. 7. 1958 für die Monate April bis September ein 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) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — d) Privatkesselwagen. — e) Privat-Wagen.

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Monatszahlen der Binnenschifffahrtsfrachten werden aus den von den einzelnen 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⁾ Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ²⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 21). — ⁴⁾ Ab 1. 6. 1956. — ⁵⁾ Ab 1. 4. 1956. — ⁶⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁷⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebiets (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Fahrtkosten gewährt. 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 = Zeehnhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Einmündung in den Dortmund-Emis-Kanal) und am Dortmund-Emis-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhöfen 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 = Zeehnhäfen 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 Löscheziten. — 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 Löschezit $\frac{1}{2}$ + $\frac{1}{4}$ und umgekehrt. — ⁷⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhafen 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⁾ 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). — ⁵⁾ Für Partien von 50 t stellen sich die Frachtsätze jeweils um 0,30 DM je Tonne höher.

2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar

Für alle Binnenschifftransporte auf der schiffbaren Flußstrecke des kanalisierten Mains und Neckars werden Schiffsabgaben erhoben, die je Kilometer der zurückgelegten Fahrtstrecke zwischen Main- bzw. Neckarhafen 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 nordschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 22

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

Seite 23

¹⁾ Siehe Seite 22, Anmerkung ⁹⁾. — ²⁾ Einschl. Mälarsee. — ³⁾ Einschl. Gent, Ostende, Zeebrügge. — 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 Venersee. — 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⁾ Einschl. Brit. Kolumbien. — ³⁾ Einschl. Sojabohnen. — ⁴⁾ Ab 1961 § je 2240 lbs. — ⁵⁾ Einschl. Abschlüsse zu Berth Terms. Verladung flüßaufwärts (bis San Lorenzo) — flüßabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — ⁶⁾ Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe, einschl. umgerechnete Abschlüsse in US-\$. Lose und/oder gesackte Ladungen. — ⁷⁾ Einschl. Rotterdam loschen. — ⁸⁾ Ab 1957 mechanische Bulkverladungen in Mac Kay oder Townsville. — ⁹⁾ Einschl. Abschlüsse auf Basis frei ein und aus. — ¹⁰⁾ Bis 1956 auf Basis Handverladung — gesackt oder lose ex Säcke.

Seite 25

¹⁾ Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — ²⁾ Abbrände. — ³⁾ Einschl. Rotterdam loschen. — ⁴⁾ 1950 bis 1955 nach UK/Kont., berechnet nach MOT. — ⁵⁾ Kali. — ⁶⁾ Ab 1955 große Ladungen (über 900 Fathoms bzw. Standards). — ⁷⁾ Umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten.

C. Schiffsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

Die Indices der einzelnen Länder werden von folgenden Stellen berechnet:

BRD	Deutscher Seefrachtenindex	= Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg
Großbritannien	Index der Trampschiffsfrachten	= Chamber of Shipping, London
	Index der Tankerfrachten	= Harley Mullion & Co., Ltd., London
Niederlande	Index der Seefrachtraten	= Joh. den Braber, Rotterdam
Dänemark	Index der Trampschiffsfrachten	= Statistiske Departement, Kopenhagen
Norwegen	Index der Seefrachtraten	= Norwegian Shipping News, Oslo
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 Mengenisbasis 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 Mengenisbasis 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, Morpouh/Vassiliko-Bay. — ⁸⁾ Ab Sfax und Casablanca. — ⁹⁾ Ab Abu Zenima (Suez) und Marmagoa/Goa. — ¹⁰⁾ Ab Monrovia, Casablanca und ab türkische Häfen. — ¹¹⁾ Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — ¹²⁾ Phosphat ab Kosseir (Rotes Meer), Salz ab 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 Gesamtttragfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden gesonderte Meßzifferreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 t dw. (GP = General Purpose) und für Großtanker ab 25000 t dw. (LV = Large Vessels) geführt. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Quartalszahlen und werden ebenso wie die unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Scale-Tarifs in Shilling je Tonne umgerechneten Monats- und Jahreszahlen vom Statistischen Bundesamt errechnet (vgl. Erläuterungen zu D. Index der Seefrachtraten).

3. Sonstige 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 Tankerreeder 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: Zuzüglich 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 Frachtlisen und Kursbüchern einzelner Fluggesellschaften veröffentlichten IATA-Tarife zusammengestellt und, soweit es sich nicht um Stichmonatsangaben handelt, als arithmetisches Mittel der Monatszahlen in den betreffenden Jahren berechnet.

A. 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⁾ 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) DM 84,00. 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 angemarkten 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⁾ 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 63,00 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.

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 geringe 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 Verlager 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

a) Monatliche Gebühren je Zeitungsstück im Postzeitungsvertrieb

Seite 35

¹⁾ Ab 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warenproben) die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Großengrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, sollen ab 1. 1. 1966 nach der jeweils nächst höheren Gebühreneinheit freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 65) gelten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20 g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — ²⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — ³⁾ Für die Beförderung von Briefen bis 20 g und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963 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⁾ Zeitungsstück = die Folge der Zeitungsnummernstücke in der Bezugszeit; Zeitungsnummernstück = das einzelne Exemplar einer Zeitungsnummer. — ⁹⁾ Ab 1. 1. 1964 tritt an die Stelle der Zeitungsgebühr und der Zeitungszustellungsgebühr eine einheitliche Vertriebsgebühr. Zusätzlich werden ab 1. 1. 1964 vom Verleger eine vierteljährliche Grundgebühr von 10 DM für jede zum Postvertrieb zugelassene Zeitung sowie eine Gebühr von 10 Pf. für die Einweisung eines Verlagsstückes, vom Bezieher eine Vermittlungsgebühr für die Bestellung und für jede erneute Bestellung eines Zeitungsstücks erhoben. Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich.

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

Seite 36

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

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)

B. Fernsprechdienst

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechan schlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 36 (Fortsetzung)

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 37

¹⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählerdienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961. Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962. Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — ³⁾ Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr) 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 wieder eingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählerdienst 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⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Telexdienstes vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 von Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, Folgen 1 bis 3. — ³⁾ 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 $\frac{1}{3}$ 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 15%. — 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 Bildungszielen bezugsberechtigt. Ab 1. 1. 1963 erstreckt sich die Bezugsberechtigung außer auf Schüler gen. 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 ⁶⁾			Spezialklasse			Doppelbettklasse				Touristenklasse		
3. 6. 1956 ⁷⁾	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00		
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	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
1. 8. 1952	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
1. 7. 1961	1 140	640	4 540	2 520	13 400	7 400	24 000	13 400
1. 1. 1963	1 540	860	6 200	3 400	15 400	8 500	27 600	15 400
Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge Einfache 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	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00				
1. 9. 1959	9,00	6,00	32,90	22,60	76,50	50,00	111,00	74,00				
1. 9. 1962	9,90	6,60	37,50	25,00	82,50	55,00	120,00	80,00				
Hin- und Rückfahrt												
1950	8,85	5,90	33,75	22,50	84,60	56,40	131,40	87,60				
1. 5. 1951	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	135,00	90,00				
1. 4. 1952	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50	99,00				
1. 6. 1955	12,00	8,00	46,50	31,00	103,50	69,00	151,50	101,00				
1. 1. 1957	13,20	8,80	52,50	35,00	114,00	76,00	168,00	112,00				
1. 2. 1958	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00				
1. 9. 1959	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00				
1. 9. 1962	15,60	10,40	60,00	40,00	130,50	87,00	190,50	127,00				
Schnellzugzuschlag												
1. Klasse ¹⁾			2. Klasse ¹⁾									
1950	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00				
1. 5. 1951	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00				
1. 4. 1952	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00				
1. 6. 1953	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00				
1. 1. 1957	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00				
1. 9. 1962	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00				
Schweiz, Sätze in sfrs Einfache Fahrt												
1950	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—				
1. 4. 1952	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40				
1. 10. 1959	8,00	5,80	28,40	20,20	47,20	33,60	—	—				
Hin- und Rückfahrt												
1950	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—				
1. 4. 1952	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50				
1. 10. 1959	12,00	8,60	42,40	30,40	70,60	50,40	—	—				
1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse												
Portugal, ¹⁾ Sätze in Escudos Einfache Fahrt												
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	78,00	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	
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	688,00	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 ⁴⁾												
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					2,25	2,10				
12. 6. 1960	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,50	2,00	1,10	1,00	2,10	
1. 9. 1961	4,15	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,75	2,00	1,10	1,00	2,00	
3. 6. 1962	4,50	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	3,00	2,00	1,10	1,00	2,00	

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

3. Eisenbahnfahrtpreise für Personen im Transitverkehr in DM¹⁾
Stand: Februar 1964

Fahrtstrecke von — nach	km ²⁾	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien	a) über Harwich—Hoek van Holland				
	London—Hoek van Holland	304	70,27	140,54	113,70
	Hoek van Holland—Venlo (Grenze)	191	15,37	30,74	22,08
	Venlo (Grenze)—Passau	767	93,50	145,00	98,00
	Passau Hbf—Wien West	298	26,66	53,32	32,56
	Insgesamt	1 560	205,80	369,60	266,34
	b) über Dover—Ostende				
	London—Dover	127	16,79	33,58	22,38
	Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	62,71	115,23	85,04
	Aachen Süd (Grenze)—Passau	758	93,50	145,00	98,00
Paris—Salzburg	Passau—Wien West	298	26,66	53,32	32,56
	Insgesamt	1 571	199,66	347,13	237,98
Paris—Kopenhagen	Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	59,81	119,62	79,80
	Kehl (Grenze)—Salzburg	561	68,00	112,00	76,00
	Insgesamt	1 073	127,81	231,62	155,80
Paris—Prag	Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	28,40	56,80	37,86
	Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	20,96	35,97	24,97
	Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	89,00	139,00	94,00
	Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	38,79	58,48	38,79
	Insgesamt	1 503	177,15	290,25	195,62
Amsterdam—Bern	Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	59,81	119,62	79,80
	Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	65,00	109,00	74,00
	Cheb (Grenze)—Prag	230	40,92	81,84	54,56
	Insgesamt	1 249	165,73	310,46	208,36
Brüssel—Rom	Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	14,54	29,08	20,98
	Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,50	124,00	84,00
	Basel Bad. Bf—Bern	126	19,10	28,55	20,39
	Insgesamt	907	109,14	181,63	125,37
Kopenhagen—Innsbruck	Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	19,03	31,96	22,32
	Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf.	597	75,50	124,00	84,00
	Basel bad. Bf—Chiasso	339	35,78	53,77	38,56
	Chiasso—Rom	707	71,50	143,00	79,30
	Insgesamt	1 796	201,81	352,73	224,18
Kopenhagen—Belgrad	Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	195/59	32,08	48,17	32,31
	Puttgarden Mitte See—Kufstein	1 119	137,00	187,00	126,00
	Kufstein—Innsbruck	73	7,84	15,68	10,48
	Insgesamt	1 446	176,92	250,85	168,79
Oslo—Mailand	Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	38,79	58,48	39,79
	Flensburg (Grenze)—Salzburg	1 154	140,00	190,00	128,00
	Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	20,31	40,62	25,04
	Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	24,30	48,60	34,56
	Insgesamt	2 370	223,40	337,70	227,39
Stockholm—Paris	Oslo—Kornsjø (Grenze)	170	21,69	43,38	28,96
	Kornsjø (Grenze)—Travemünde Hafen	747	101,39	158,83	124,13
	Travemünde Hafen—Basel Bad. Bf.	945	118,00	169,00	114,00
	Basel Bad. Bf—Chiasso	339	35,78	53,77	38,56
	Chiasso—Mailand	51	5,20	10,40	5,86
	Insgesamt	2 252	280,06	435,38	311,51
	Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	77,33	123,90	84,66
	Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	195/89	35,72	53,67	36,07
	Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	740	93,50	145,00	98,00
	Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	20,96	35,97	24,97
	Jeumont (Grenze)—Paris	241	28,40	56,80	37,86
	Insgesamt	2 054	255,91	415,34	281,56

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								7,38	8,26
501—1000 kg	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	6,22	6,87
über 1000 kg	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	5,25	5,77
b) Stückgutzuschläge (je Sendung)									
1— 500 kg	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70
501—1000 kg	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70

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

Regelklassen bzw. Ausnahmetarife	Stichtag der Neufestsetzung									
	1. 10. 1936 ³⁾	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958		1. 3. 1962 ⁶⁾	
	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	1,08	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 ⁴⁾	1,30 ⁷⁾	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49	2,37	2,49	2,37

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

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

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

Ware	Fische ¹⁾	Weizen	Kar- toffeln	Öle und Fette		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefel- kies	Schwefel- kies- abbrände	Stein- kohlen	Steinkohlen-		Roh- braun- kohlen
				tier. Öle import.	sonst. pflz. u. tier. Öle							Briketts	Koks	
von	Hambg.- Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg				Salzgitter Calbecht	Meggeln (Westf.)	Duisburg Hochfeld- Süd	Essen Hbf	Gelsen- kirchen Hbf	Liblar	
Strecke	Frank- furt (Main) (513 km)	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mann- heim (588 km)	Frank- furt (Main) (507 km)	Hanno- ver (162 km)	Dort- mund Vbf (259 km)	Duisburg Hochfeld- Süd (129 km)	Hildes- heim (270 km)	Passau (710 km)	Hamburg (357 km) | (346 km) | (435 km)			
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1a)	17 S 1b)	16 B 1b)	24 S 5b)	A/B ²⁾ c)	24 S 5 b)	A/B ³⁾ b)	7 B 35 c)	7 B 21 c)	7 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 11 c)		6 B 14 c)
1954 D	50,90	37,03	14,00	42,30	56,20	40,70	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1955 D	50,90	37,00	14,00	31,13	56,20	31,95	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1956 D	50,90	37,00	14,00	31,07	56,20	31,99	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1957 D	50,90	37,00	14,00	32,88	56,20	33,68	24,80	4,92	7,30	17,07	29,37	17,40	17,40	20,20
1958 Feb.-Dez. D ⁴⁾	58,19 ⁵⁾	37,60	14,30	33,23	58,70	33,93	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1959 D	47,10	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1960 D	47,53	37,60	14,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	30,65 ⁶⁾	18,40 ⁶⁾	18,40 ⁶⁾	21,15 ⁶⁾
1961 D	50,55	37,60	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	29,30	17,60	17,60	20,20
1962 D	51,02	33,68 ⁸⁾	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	26,13	16,98	16,98	19,83
1963 D	52,07	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
1963 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 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
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
Dez.	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
1964 Jan.	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30
Febr.	55,60	28,20	16,70	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	25,50	16,10	16,10	19,30

Ware	Braun- kohlen- briketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Diesel- Kraftstoff (DK)	Zement	Tonerde, Bauxit	Schwefel- säure	Dünge- kalk	Thomas- mehl	Stickstoff- düngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baum- wolle
von	Liblar	Celle	Hamburg Süd	Bochum- Langen- dreer	Hamburg	Wies- baden	Köln	Duisburg Hochfeld- Süd	Regens- burg	Dort- mund	Ludwigs- hafen BASF	Hamburg	Bremen	
Strecke	München (610 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildes- heim (311 km)	Hagen (64 km)	Frank- furt (Main) (342 km)	Osnab- rück (105 km)	Frank- furt (Main) (88 km)	Offen- bach (510 km)	Back- nang (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)
1954 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	33,60	36,20	24,80
1955 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,10	36,65	24,80
1956 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,20	24,80
1957 D	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,94	24,80
1958 Feb.-Dez. D ⁴⁾	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,25	25,30
1959 D	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
1960 D	29,00 ⁶⁾	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,25	11,68	8,45	7,93	32,23	39,80	25,30
1961 D	27,70	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
1962 D	24,70	14,60	52,50	8,60	38,24	34,10	23,40	7,90	14,80	9,00	8,30	29,60	39,80	25,30
1963 D	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
1963 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
Dez.	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
1964 Jan.	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
Febr.	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	Gruben- holz	Schnitt- holz	Zellstoff/Holzschliff	Roheisen in Masseln	Halb- zeug ¹¹⁾	Stahl- schrott	Stab- Form- stahl ¹²⁾	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten ¹³⁾		
von	Passau Hbf	Regens- burg	Passau Hbf	München Hbf	Dort- mund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düssel- dorf	Duisburg	Hagen			
Strecke	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen Zellstoff- fabrik (498 km)	Bochum- Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)	Hagen (30 km)	Hagen (62 km)	Braun- schweig (274 km)	Hamburg (387 km)	Bremen (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⁾ 15) b)	8 B 8 ¹⁶⁾ c)	8 B 8 ¹⁷⁾ c)	F/IV ¹⁸⁾ c)	D/I ¹⁸⁾ c)	C/D ¹⁵⁾ c)	D/I ¹⁸⁾ c)	
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 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 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
Dez.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1964 Jan.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Febr.	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	5,50	8,90	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00

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 ¹⁾										
	Roggen und Weizen ²⁾	Uebr. Getreide d. Güterkl. IV ³⁾	Roggen und Weizen ²⁾	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-getreide
	Hamburg			Bremen			Heilbronn ³⁾			Emden	
Strecke	Düsseldorf			Köln			Mannheim			Köln	
von	nach			nach			nach			nach	
1954 D	15,61 ⁴⁾	14,90 ⁴⁾	9,65 ⁵⁾	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1955 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1956 D	15,61	14,90	9,65	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	15,35	14,75	9,04	8,44
1958 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1959 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1960 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1961 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1962 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1963 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1963 Jan.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
Febr.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
März	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
April	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
Mai	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
Juni	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
Juli	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
Aug.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
Sept.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
Okt.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
Nov.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
Dez.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1964 Jan.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
Febr.	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44

Ware	Getreide ¹⁾				Getreide und Mehl ¹⁾		Steinkohle in kompl. Ladungen ¹⁾	Ortskohle ²⁾ a)		
	Roggen und Weizen	Futter-getreide	Roggen und Weizen	Futter-getreide	ab 50 t	ab 100 t		Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	Emden				Hamburg			I	II	III
Strecke	Mannheim				Berlin			Emden		
von	nach				nach			nach		
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 ⁶⁾	14,53 ⁶⁾	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31
1958 D	14,72	14,02	16,78	16,08	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62
1959 D	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12
1960 D	14,85	14,14	16,75	16,04	13,86	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58
1961 D	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24
1962 D	13,30	12,67	14,98	14,34	12,42	12,15	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
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
Dez.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 Jan.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
Febr.	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24

Ware	Küstenkohle ²⁾ b)			Exportkohle ²⁾ c)			Bunkerkohle ²⁾ d)		
Strecke									
von									
nach									
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
1963 D	4,36	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
Dez.	6,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1964 Jan.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
Febr.	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71

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 von	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
nach	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ²⁾ Osthafen	Würzburg ²⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main ²⁾)	Würzburg ²⁾	
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
1963 D	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
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
Dez.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 Jan.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
Febr.	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
Strecke von	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Kehl	Bremen ⁷⁾		
nach	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort ²⁾			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		
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			
1957 D	6,34	8,94 ³⁾	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 ³⁾	2,85	14,20	13,65	
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85	14,20	13,65	
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85	15,12	14,67	
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	II	III
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,92	15,22	14,37
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	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
Dez.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 Jan.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Febr.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)					Kies			Bims Kies ⁴⁾		
Strecke von	Bremen ⁷⁾					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
nach	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
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				3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D		27,75 ¹¹⁾				3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	I	II	III	I	II	III					
1962 D	28,77	25,92	24,47	24,32	21,87	20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75
1963 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75
1963 D	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
Dez.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
1964 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

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

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Strecke	Bims Kies ²⁾		Salz ²⁾			Schnittholz		
		Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn ²⁾		Borth/Rh.	Heilbronn ³⁾	Bremen	
		Frankfurt/M. ³⁾ — Oberhafen	Heilbronn ³⁾	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim
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 ⁴⁾	3,83 ⁴⁾	4,03 ⁴⁾	3,65	5,62 ⁴⁾	13,06	17,55
1958 D.		4,91	7,21	4,26	4,46	4,17	6,23	15,03	19,82
1959 D.		4,95	7,28	4,20	4,40	4,11	6,19	15,19	20,01
1960 D.		4,95	7,11	4,11	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1961 D.		4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1962 D.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	6,19	15,19	20,01
1963 D.		4,34	6,34	3,82	4,25	3,80	6,31	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	3,75r	4,20r	3,80	6,31	15,19	20,01
Mai.		4,34	6,34	3,75r	4,20r	3,80	6,31	15,19	20,01
Juni.		4,34	6,34	3,75r	4,20r	3,80	6,31	15,19	20,01
Juli.		4,34	6,34	3,75r	4,20r	3,80	6,31	15,19	20,01
Aug.		4,34	6,34	3,75r	4,20r	3,80	6,31	15,19	20,01
Sept.		4,34	6,34	3,75r	4,20r	3,80	6,31	15,19	20,01
Okt.		4,34	6,34	3,75r	4,20r	3,80	6,31	15,19	20,01
Nov.		4,34	6,34	3,75r	4,20r	3,80	6,31	15,19	20,01
Dez.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1964 Jan.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Febr.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Ware		Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien							
		unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr
Strecke		Rhein-Ruhr-Häfen							
		Mannheim		Würzburg		Heilbronn		Karlsruhe	
1954 D.		7,54	6,94	11,50	10,50	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 ⁴⁾	10,20 ⁴⁾	10,10	9,10
1958 D.		9,47	8,28	13,02	11,92	12,67	11,53	11,43	10,30
1959 D.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45
1960 D.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,68	11,53	11,60	10,45
1961 D.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1962 D.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1963 D.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
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
Dez.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 Jan.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Febr.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Ware		Normalgüter in Partien von 100 t ⁵⁾							
Güterklasse		I	II	III	IV	V	VI		
Strecke		Hamburg (Bugsiergebiet A)							
		Berlin (unterhalb)							
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		
1963 D.		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		
Dez.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70		
1964 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		

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

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Ware	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
Strecke	von	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
	nach	Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾	Braubach ³⁾	Lülsdorf ³⁾	Rhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾⁴⁾
		(und umgekehrt)			
1954 D	4,23	4,29	4,82	3,01	4,32
1955 D	3,41	5,65	4,11	—	—
1956 D	—	—	—	—	—
1957 D	1,63	1,73	0,97	—	—
1958 D	0,38	0,05	—	—	—
1959 D	15,61	23,66	20,96	7,53	7,53
1960 D	0,05	0,27	0,11	—	—
1961 D	2,72	1,83	0,97	—	—
1962 D	15,93	15,55	14,12	12,85	12,85
1963 D	12,63	10,72	8,80	9,01	9,01
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	—	—
Dezember	5,16	3,87	1,29	—	—
1964 Januar	50,32	56,77	43,23	21,29	21,29
Februar	19,31	4,14	2,76	2,07	2,07

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Getreide ¹⁾				Ölkuchen ²⁾	Salz			Steinkohle			
von	nörtl. Oskars- hamn/Stockh.	nörtl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dän. Ins. ³⁾	Hamburg		Hamburg	Rheinberg/ Ossenb. (Rh.)	Hamburg	Lübeck	Ostküste Groß- britannien ⁴⁾	Wales	Stettin/Danzig Gdingen	
Route	nach	Hamburg	Hamburg	nörtl. Helsingborg/ Göteborg	nörtl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dän. Ins. ³⁾	nörtl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dän. Ins. ³⁾	Dänemark Ostküste Jütland ⁵⁾	nörtl. Stock- holm/Mälarsee	Deutsche Nordseehäfen	Rotterdam/ Amsterdam	Hamina/ Vaasa	
Währ./Mengeneinh.	→	skr je 1000 kg	DM je 1000 kg				dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg	s je 2240 lbs			
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		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		22,25	17,83	21,6	21,5	26,6
1957 D.			7,10		9,53	7,53		17,13	16,06	17,2	15,6	21,2
1958 D.		19,00	6,02		8,50	7,18	8,35	16,40	18,63	13,42	12,11	15,2
1959 D.		19,58	5,75		8,66	7,56	8,81	17,89	18,19	12,75	14,8	14,11
1960 D.		21,86	6,17		10,41	8,10	10,17	19,85	20,33	12,00	16,8	16,6
1961 D.		24,40	6,38		9,06	7,55	8,72	19,80	18,54	14,54	16,3	15,0
1962 D.		22,59	6,03		9,47	7,77	8,83	20,84	21,80	13,24	14,7	14,5
1962 Juli				9,69	8,25	9,40			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.												
Febr.										20,0		17,8
März.				12,42	8,53	11,85				17,2	17,3	17,3
April				9,40	7,44r	9,09r				15,6	16,0	20,0
Mai			6,00	8,67r	6,56	8,08	21,50			17,0	16,11	17,1
Juni			5,92	9,29	6,76	8,09	20,67			12,57	21,2r	15,2
Juli										12,56		17,4
Aug. ⁷⁾					7,32	8,13				12,60		
					7,33	7,73	18,50			12,64	16,1	16,5
										16,5	20,9	16,6
											16,9	

Ware	Steinkohle				Koks							
von	Stettin/Danzig Gdingen		Stettin		Lübeck	Hamburg				Lübeck	Rttd./Hbg.	
Route	nach	Schweden nördl. v. Stockh.	Dänemark Ostküste Jütland ⁸⁾	Bundesrepublik Elbe-Häfen	Ostseehäfen	Varberg/ Oskarshamn	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	Dänemark Ostküste Jütland ⁵⁾	Limfjord	Dänemark Ostküste Jütland ⁵⁾	Hamina/ Vaasa
Währ./Mengeneinh.	→	skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	DM je 1000 kg		skr je 1000 kg				s je 2240 lbs		
1954 D.		15,25				13,20	15,65	14,03	17,0	23,0	17,4	
1955 D.		16,95	22,24			16,25	17,84	16,98	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	12,09r	10,50				21,9r			
April			19,41	11,92	11,33r				20,5	24,7	20,3	
Mai		14,53	18,98	11,88			15,75	13,63	18,3r	21,0		20,6
Juni		17,75	22,75	11,05	10,75			14,45	19,10	22,8		20,8
Juli		16,43	20,50	12,21	11,12			15,60	19,6	23,11	17,0	19,0
Aug. ⁷⁾		17,00	18,46	11,69	10,88			14,88	19,10	22,8		21,6

Ware	noch: Koks				Briketts			Grubenholz		Gruben-/ Papierholz	Schnitt- holz ⁹⁾	
von	Emden/Weser				Wismar/Stralsund			Leningrad	Hamina/Björneborg		Kotka/ Björneborg	
Route	nach	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nörtl. Oskarshamn /Stockholm	nörtl. Stockholm Mälarsee	Dänemark, Ostk. Jütland ⁸⁾ u. Inseln	Kotka/ Björneborg	Ostküste Großbritannien	Lübeck/ Flensburg	Dänemark Ostküste Jütland ⁸⁾	Kotka/ Björneborg	
Währ./Mengeneinh.	→	skr je 1000 kg				dkr je 1000 kg	s je 2240 lbs	s je Fathom		DM je Fathom	dkr je Standard	
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 ¹⁰⁾	125,0	146,6	62,00	150,94
1960 D.		19,22	16,54	15,93	15,93	13,59	18,61	17,2	150,7	170,2	76,64	185,76 ¹¹⁾
1961 D.		17,25	15,06	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							
Aug.			15,50		16,25		16,35		157,6		67,56	
Sept.			15,64	16,63	16,36		17,75					167,71
Okt.			15,21	16,89	16,85	16,42	18,00	17,4			69,33	170,00
Nov.			15,32	15,30	15,33		18,50					
Dez.							20,38					
1963 Jan.							25,00			158,11		169,75
Febr.												
März.							23,33		140,0			
April			17,71r				20,36		161,3	175,0		
Mai		17,75r	15,26r	14,75	15,17r				180,0			178,33
Juni			16,91	16,56	17,50				180,0	185,0		199,17
Juli		20,25	16,81	16,63	17,50					185,0		192,19
Aug. ⁷⁾		19,65	15,80	17,04	16,73		18,17			185,0		202,50

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 Untere Zone Finnland ¹⁾		Obere Untere Zone Schweden ¹⁾		nördl. Öxelsund/ Härnösand ²⁾	Kotka/ Björneborg	Venersee, Göteborg	westl. Ystad/ Varberg	südl. Vestervik/ Ystad	nördl. Öxelsund/ Härnösand ²⁾		
	nach	ECUK				Antwerpen ³⁾		Weser	Flensburg ⁴⁾	Jade/Ems	Hambg./Brem.	Lübeck	
Währg./Mengeneinheit		s je Standard						DM je Standard					
1954 D		215,6	184,9	199,2	174,6	153,9	177,6	73,89	59,83	72,00	88,08	72,30	
1955 D		278,0	256,1	284,8	246,5	250,0	246,1	86,06	64,67	74,40	88,90	81,89	
1956 D		273,7	250,4	258,10	251,7	239,5	233,6	87,81	65,91	77,57	93,00	84,38	
1957 D		242,6	216,0	221,8	209,4	202,11	205,10	81,13	64,78	75,56	89,25	80,42	
1958 D		202,2	180,5	200,5	181,6	174,1	169,2	72,84	59,41	72,86	75,63	68,00	
1959 D		190,10	187,4	185,0	182,8	170,7	171,7	74,92	60,75	76,37	81,32	76,25	
1960 D		248,10	230,2	252,6	229,2	210,1	209,2 ⁵⁾	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	202,11	200,3	200,6	84,12r	63,53	75,97	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	.	209,9	.	195,6	.	64,20	.	77,50	.	
1963 Jan.		.	209,3	.	201,5	195,0	192,9	.	.	.	.	.
Febr.		237,4	221,1r	221,8	217,6r	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	.	235,4	220,0	219,10	.	.	81,10r	82,50	.	
Mai		258,8	252,7	275,0r	248,10	224,2	226,11	94,17	65,50	84,00r	81,00	.	
Juni		268,8	254,8	.	242,6	230,0	245,0	91,71	.	90,75	88,44	.	
Juli		263,7	251,6	.	247,6	228,2	235,6	.	.	83,63	88,10	.	
Aug. ⁷⁾		249,9	245,2	250,0	240,3	.	229,2	.	.	83,00	.	.	

Ware		noch: Schnittholz						Eisen und Stahl			
Route	von	nördl. Öxelsund/Härnösand ²⁾			Kotka/Björneborg			Antwerpen/Gent/Rotterdam			Lübeck
	nach	Hamburg/ Weser	Jade/Ems	Nieder- rhein ³⁾	Lübeck	Hamburg/ Weser	Jade/Ems	Dänemark Ostküste Jütland ⁴⁾	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö ¹⁰⁾	
Währg./Mengeneinheit		DM je Standard						s je 2240 lbs skr je 1000 kg			
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	10,50	
1956 D		91,88	111,17	126,21	97,63	104,38	114,06	26,2	20,40	11,17	
1957 D		90,59r	94,71	124,92	91,50	94,67	98,69	23,8	15,94	8,00	
1958 D		78,05	77,63	98,25	72,80	80,83	80,96	17,9	12,35	7,67	
1959 D		79,81	86,32	94,67	77,36	82,43	80,00	19,9	13,23	8,68	
1960 D		94,10	101,65	134,08	87,63	98,50	100,82	21,1	16,17	9,31	
1961 D		93,63	94,07	126,86	84,74	95,71	98,83	19,9	14,42	8,85	
1962 D		91,10	91,50	117,74	89,60	90,00	93,81	19,10	14,44	10,38r	
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.		85,21	.	21,9	17,08	17,00	
1963 Jan.		91,38	.	23,0	.	15,50	
Febr.		91,50	.	.	.	.
März.		106,22	98,40	23,1r	.	.	
April		95,83r	98,00	22,11r	19,17	16,15r	
Mai		89,17	105,67	.	93,83r	94,63r	103,60	21,11	14,78	15,60	
Juni		.	121,50	.	.	103,46	114,75	21,0	15,63	15,40	
Juli		100,00	.	.	92,00	102,08	111,46	20,5	15,54	15,42	
Aug. ⁷⁾		99,38	111,00	19,10	14,75	14,86	

Ware		Eisen und Stahl	Kalidünger				Steine				Kaolin (China-Clay)
Route	von	Niederrh./Ruhrgr.	Deutsche Nordseehäfen				Lysekil		Gotland ¹¹⁾	Bornholm	Südküste Großbrit.
	nach	Strömstad/ Malmö ¹⁰⁾	Dänemark Ostküste Jütland ⁹⁾	nördl. Aarhus/ Aalborg ¹²⁾	Häf. i Limfjord u. a. Skagerrak ¹³⁾	Varberg/ Karlskrona	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Deutsche Nordseeh.
Währg./Mengeneinheit		DM je 1000 kg	dkr je 1000 kg				DM je 1000 kg				
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	.
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	.	8,17r	.	9,00	15,75
April		.	22,63	23,00	.	.	7,19	8,56	.	8,00	14,75
Mai		.	19,42	22,25	.	19,33	7,13	8,65	.	8,62	15,88
Juni		.	21,00	.	.	.	.	9,59	6,25	9,23	16,29
Juli		.	.	.	.	22,00	9,75	10,13	.	10,42	16,40
Aug. ⁷⁾		19,67	.	10,72	.	10,29	.

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

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

Ware	Getreide											
von	Große Seen		St. Lawrence			North. Range		US-Golf			Nord-Pazifik ²⁾	
Route	UK	Antw./ Hbg.	UK	Rtttd.	Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	Japan ³⁾	UK	Antw./ Hbg.
nach	s	\$	s	\$	\$	s	\$	s	\$	\$	s	\$
Währung	je 2240 lbs											
Mengeneinheit	je 2240 lbs											
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	6.81 ⁴⁾	6,97
1962 D	65.11	7,75	35.8	3,03	3,48	35.1	4,06	40.5	4,39	7,88	6.17	6,88
1963 D	68.11	8,44	41.2	4,90	5,01	41.3	4,53	51.11	5,59	9,69	7.44	7,69
1963 Jan.	.	.	.	.	.	32.8	.	44.1	4,67	7,26	6,24	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	.	48.10	.	7,93	.	.
Mai	75.10	8,94	43.2	4,60	4,46	.	.	50.0	6,25	9,18	6,00	.
Juni	55.0	6,75	30.11	3,12	3,25	.	.	.	5,25	8,37	6,44	.
Juli	58.9	.	35.2	3,40	3,50	.	.	.	4,60	8,72	6,28	.
Aug.	70.4	7,40	40.0	3,94	4,12	38.10	.	.	5,25	9,47	6,26	7,43
Sept.	82.1	10,37	47.11	4,83	5,54	46.11	4,95	68.0	6,08	11,01	8.11	7,25
Okt.	.	.	55.9	7,41	7,50	54.1	.	64.1	7,26	14,05r	10,66	9,07
Nov.	.	.	.	8,00	8,25	49.1	.	66.11r	6,33	13,63	9,50	8,94
Dez.	.	.	.	6,00	.	50.5	.	54.7	6,47	12,04	.	8,00
1964 Jan.	.	.	.	.	.	49.7	6,50	72.0	7,00	11,82	9,25	8,70
Febr.	.	.	.	.	.	41.9	4,93	43.5	4,49	10,75	.	8,00

Ware	Getreide							Kopra	Esparto	Zucker		
von	La Plata ⁵⁾			West-	Ost-	Full Range	Südafrika	Schwarz-	Philip-	Algerien	Kuba ⁶⁾	
Route	UK	Antw./ Hbg.	West-	UK/Kont.		UK	Antw./ Hbg. ⁷⁾	Antw./ Hbg. ⁷⁾	Antw./ Hbg.	UK		
nach	UK	Antw./ Hbg.	West-	UK/Kont.		UK	Antw./ Hbg. ⁷⁾	Antw./ Hbg. ⁷⁾	Antw./ Hbg.	UK		
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs								\$ je cbf	s je 2240 lbs		
1954 D	83.8	79.2	76.9	80.1	90.4	86.8	70.7	68.9	44.10	0,19	87.4	67.6
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	178.3	173.0	126.7	124.4	81.5	0,41	126.1	105.11
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	93.7	87.8	59.2	0,26	110.9	97.1
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	54.0	48.8	30.2	0,15	80.11	40.7
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	60.4	49.3	38.3	0,17	79.4	39.8
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	62.5	61.3	38.4	0,18	81.2	52.4
1961 D	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	62.8	56.8	40.4	0,16	81.8	57.6
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	52.5	45.11	33.5	0,15	81.0	49.8
1963 D	78.8	74.6	78.0	76.5	85.3	83.10	61.11	56.10	36.11	0,19	85.2	68.5
1963 Jan.	63.9	60.2	64.10	70.0	.	.	50.2	46.3	32.6	0,18	81.8	.
Febr.	69.9	57.6	62.4	70.0	79.5	74.8	54.5	51.7	35.0	0,18	80.0	.
März	70.7	67.2	66.8	67.6	79.0	73.3	51.3	48.9	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	.	43.0	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	56.2	.	0,17	82.11	.
Sept.	85.6	80.9	84.9	71.3	81.5	78.3	65.8	66.0	38.6	0,18	84.2	.
Okt.	96.1	91.6	87.11	98.4	111.6	108.6	78.0	72.11	38.0	0,22	91.11	.
Nov.	93.9	91.8	100.0	97.6	107.6	106.3	70.6	.	.	.	105.0	.
Dez.	98.2	91.10	101.2	87.6	85.10	86.3	69.10	70.0	.	0,22	.	.
1964 Jan.	100.0	90.8	102.1	82.6	94.2	92.10	66.11	.	.	0,22	97.6	70.0
Febr.	.	74.8	81.0	.	90.0	.	69.10	.	.	0,21	95.0	.

Ware	Zucker				Schwefelkies				Schwefel	Eisen- und Manganerze		
von	Kuba ⁶⁾	Queensland ⁸⁾	Mauritius		Morphou- Bay	Vassilliko- Bay	Huelva		US-Golf	Vitoria	Marmagao ⁹⁾	
Route	Antw./ Hbg. ⁷⁾	UK	Antw./Rtttd./ Amst.	UK	Niederlande	UK	Antw.	Rtttd.	UK	Antw./ Hbg. ⁷⁾		
nach	Antw./ Hbg. ⁷⁾	UK	Antw./Rtttd./ Amst.	UK	Niederlande	UK	Antw.	Rtttd.	UK	Antw./ Hbg. ⁷⁾		
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs											
1954 D	61.6	117.4	105.0	72.3	38.5	35.6	39.11	29.3	27.10	51.0	54.3	60.6
1956 D	112.0	214.8 ¹⁰⁾	223.6 ¹⁰⁾	135.1	58.9	57.4	56.2	43.7	41.9	112.9	107.8	122.8
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	44.9	45.8	46.7	35.5	31.8	96.5	77.10	77.3
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	26.9	25.10	36.3	22.9	23.2	49.6	39.4	41.1
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	26.3	26.2	34.1	25.9	24.6	47.10	41.1	46.8
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	26.3	26.8	35.7	24.11	23.9	49.11	44.11	45.11
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	26.7	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	21.3	41.6	34.2	32.9
1963 D	64.3	97.2	94.8	79.4	27.1	.	23.0	25.5	25.0	52.7	36.8	37.7
1963 Jan.	.	92.6	90.0	.	22.6	.	.	.	.	.	31.0	33.11
Febr.	.	97.6	95.0	.	.	.	.	22.6	.	.	37.6	33.0
März	58.8	92.9	90.3	.	.	.	.	.	50.9	.	35.0	38.6
April	60.9	90.0	87.6	.	.	.	.	.	50.9	.	38.11	34.0
Mai	62.6	.	78.2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Juni	73.9	90.0	87.6	75.9	27.6	.	.	.	49.0	38.0	.	.
Juli	64.10	88.9	86.3	77.6	26.6	.	.	28.0	.	50.6	40.3	35.0
Aug.	.	.	75.0	75.0	27.0	23.0	.	.	.	54.8	.	36.9
Sept.	.	95.0	92.6	78.11	26.6	.	.	24.0	.	54.0	.	46.2
Okt.	.	113.4	110.10	87.6	.	.	.	.	.	.	.	42.7
Nov.	.	115.0	112.6	82.6	.	.	.	.	.	58.2	.	40.0
Dez.	65.0	.	.	.	32.6	.	.	26.0	.	.	.	.
1964 Jan.	70.0	.	83.9	30.6	.	.	.	.	.	54.5	.	40.5
Febr.	68.11	91.11	89.5	.	.	.	.	.	.	55.6	31.9	40.0

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Bauxit	Kohle				
von	Südafrika/ Mosambik	Conakry	Melilla	Potl	Barcelona ²⁾	Bilbao	Itea	Hampton Roads				Rotterdam
nach	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	
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 D	37.2	25.9	19.0	27.8	.	.	30.0	28.11	27.3	4,83	7,18	19.3
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	3,72	5,53	.
März	36.3	.	.	25.6	.	.	.	25.11	25.1	4,04	5,70	.
April	38.11	25.0	.	.	.	.	.	26.0	25.0	4,13	6,00	19.3
Mai	36.4	27.6	.	28.0	.	.	.	.	28.11	4,78	6,65	.
Juni	35.0	28.0	.	27.0	.	.	.	.	26.9	4,37	6,53	.
Juli	34.6	24.6	.	.	.	.	.	.	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.	.	.	19.0	34.0	.	.	.	.	34.8	6,94	9,50	.
Dez.	41.6	.	.	.	.	.	.	33.2	30.0	5,94	8,95	.
1964 Jan.	41.6	34.10	.	.	.	.	.	33.0	30.5	5,40	8,19	.
Febr.	.	18.9	.	.	.	.	.	27.10	22.9	4,88	7,08	.
Ware	noch: Kohle			Erdöl, roh					Düngemittel (Phosphat)			
von	Danzig/Stettin		Wales	Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax
nach	Buenos Aires	Westitalien		UK-Kontinent darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen		UK	Antw./Rttd.	
Währ./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs											
1954 D	41.3	27.2	23.5	25.10 ⁴⁾		31.1 ⁴⁾		44.3 ⁴⁾		.	27.2	29.5
1956 D	40.2	46.2	37.11	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6	39.9	44.0
1957 D		29.5	35.2	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	90.7	27.6	32.0
1958 D	36.6	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	19.8	20.6
1959 D	38.4	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9	20.4
1960 D	36.7	25.2	24.1	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4	20.10
1961 D	40.5	30.4	24.5	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	21.8	51.10	20.5	20.9
1962 D	36.5	22.1	21.7	15.6	16.6	22.5	.	30.10	32.0	44.9	18.9	20.0
1963 D	.	35.5	39.2	20.11	22.3	33.2	35.3	38.5	39.9	.	21.0	19.9
1963 Jan.	.	22.0	.	24.6	26.0	33.2	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	.	.	.
Dez.	.	44.2	45.0	31.3	33.1	.	.	55.9	57.11	.	.	.
1964 Jan.	.	.	37.0	35.5	37.7	.	.	60.3	62.7	.	25.3	.
Febr.	.	37.6	.	23.7	24.0	.	.	40.3	41.10	49.6	22.6	27.0
Ware	noch: Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz			Schrott				
von	Antw./ Hbg. ³⁾ ⁵⁾	Antw./ Hbg. ³⁾	Ost- Kanada ⁶⁾	Archang- gelsk ⁶⁾	Nord-Pazifik		Archang- gelsk ⁶⁾	Große Seen		Northern Range		
nach	Alexandria	Süd- China	UK	ECUK	UK	Süd- afrika ⁷⁾	ECUK	Antw./ Rttd./ Amst.	West- italien ⁷⁾	Antw./ Rttd./ Amst. ⁷⁾	West- italien ⁷⁾	Japan ⁷⁾
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				
1954 D	33.2	89.6	195.3	172.0	88.2	13,97	223.2	.	.	8,54	.	.
1956 D	62.6	154.7	320.11	287.5	.	30,51	344.7	.	.	17,70	.	.
1957 D	46.5	108.9	304.4	268.9	97.6	19,24	.	.	.	12,28	.	.
1958 D	29.6	59.7	187.2	189.6	76.2	12,08	221.6	.	.	6,07	6,47	.
1959 D	35.0	58.0	171.3	175.0	81.8	12,06	220.7	.	.	6,04	6,42	10,33
1960 D	35.9	59.10	185.0	194.10	84.11	13,61	237.1	10,55	10,37	6,61	7,08	11,08
1961 D	35.2	65.10	.	223.9	90.6	13,29	260.6	10,71	10,64	7,32	7,56	13,72
1962 D	30.10	59.11	217.8	198.4	77.11	12,00	238.0	.	7,78	5,26	6,08	10,44
1963 D	40.0	62.4	.	216.8	94.0	12,88	264.10	7,50	9,67	.	7,52	12,28
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	.	.	.	6,60	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.	49.0	92.6	.	.	102.6	15,06	.	.	.	.	11,05	15,99
Dez.	.	.	.	.	117.6	.	.	.	.	.	9,47	15,30
1964 Jan.	.	.	.	.	117.6	16,48	240.0	.	.	9,44	9,96	14,95
Febr.	.	.	.	.	99.5	15,20	.	.	.	7,21	9,05	13,31

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

C. Schiffsfrachtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland					Großbritannien											
Einsatzart	Linienfahrt			Tramp-fahrt	Tanker-fahrt	Trampfahrt ¹⁾											Tankerf.
				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	
1954 D	100,0 ⁴⁾	—	—	100,0 ⁴⁾	79,1 ⁴⁾	116,0 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	109,6 ⁶⁾	79,1		
1955 D	107,9	—	—	131,8	115,6	172,1 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	198,5 ⁶⁾	116,1		
1956 D	119,1	—	—	166,2	227,4	211,6 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	264,4 ⁶⁾	229,5		
1957 D	132,0	—	—	123,6	144,1 ³⁾	151,9 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	183,8 ⁶⁾	143,4		
1958 D	122,3	—	—	67,7	50,4	90,4 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	84,9 ⁶⁾	46,9		
1959 D	119,5	—	—	70,3	48,9	96,9 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	85,0 ⁶⁾	42,8		
1960 D	121,7 ⁷⁾	101,5	99,7	74,6	50,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	46,1		
1961 D	126,6	106,5	101,6	75,4 ⁷⁾	43,6	106,8	106,2	112,1	110,4	100,2	108,4	103,2	107,3	111,6	42,5		
1962 D	130,5	110,9	101,8	67,4	51,1	89,1	90,0	97,1	82,9	77,0	99,2	90,1	82,3	89,1	49,8		
1963 D	132,8	111,7	106,2	79,1	65,7	109,0	113,6	116,8	101,4	96,4	99,5	109,8	104,9	104,8	63,9		
1962 Jan.	131,0	110,7	103,8	72,8	52,7	96,9	97,7	103,7	94,1	81,1	104,6	96,0	94,8	102,7	49,1		
Febr.	131,3	110,8	104,2	70,5	54,3	95,2	96,8	103,5	91,3	82,7	102,8	88,5	—	95,6	54,8		
März	131,5	111,4	103,6	69,8	52,7	96,9	101,4	108,0	89,6	85,3	101,1	88,1	87,4	97,3	50,7		
April	131,4	111,4	103,5	71,8	42,6	99,4	105,6	105,2	99,2	86,4	101,8	88,8	91,8	97,7	43,7		
Mai	131,7	111,7	103,5	70,0	45,2	97,9	101,0	107,6	92,6	83,8	107,5	87,2	—	101,9	42,7		
Juni	131,1	111,6	101,9	65,3	49,1	84,4	84,4	91,1	75,6	75,3	95,9	80,5	87,4	91,4	46,3		
Juli	131,0	111,6	101,4	63,0	54,1	78,4	79,1	86,2	72,0	69,5	—	80,9	—	81,3	53,3		
Aug.	130,6	111,4	101,0	62,4	56,0	79,4	80,8	82,5	74,8	68,8	—	86,6	74,9	82,9	54,5		
Sept.	130,4	111,7	99,7	62,4	51,3	81,0	77,2	85,7	73,5	72,5	90,0	91,3	74,9	77,9	50,7		
Okt.	128,7	109,8	99,4	64,1	49,8	84,3	80,8	96,8	77,6	72,8	90,0	90,0	79,9	77,5	47,3		
Nov.	128,6	109,7	99,5	66,9	48,5	87,5	85,6	96,3	78,8	76,8	—	101,9	74,9	83,4	48,1		
Dez.	128,6	109,5	99,9	69,5	56,5	87,8	89,6	98,4	75,7	69,4	—	101,4	74,9	80,0	55,7		
1963 Jan.	130,5	111,2	101,3	72,1	75,6	93,1	95,4	97,0	86,4	78,0	—	102,0	—	80,4	73,0		
Febr.	130,5	110,7	102,3	74,3	99,6	94,1	97,1	105,5	85,1	81,7	87,7	99,5	—	85,9	100,6		
März	130,7	110,6	103,2	74,5	84,8	97,5	102,3	104,2	89,4	86,7	88,4	103,5	101,3	93,1	73,7		
April	131,3	110,7	104,5	76,3	53,4	100,7	102,5	108,0	89,3	95,4	101,1	103,0	101,3	94,3	53,2		
Mai	132,0	111,3	105,1	79,0	52,7	109,9	115,7	118,9	97,3	99,9	113,6	102,5	—	104,8	53,1		
Juni	132,3	111,4	105,7	73,4	43,0	105,9	103,8	120,7	96,3	96,9	112,1	106,6	97,8	93,5	41,3		
Juli	132,3	111,5	105,5	73,1	34,3	101,1	103,6	118,1	89,0	84,6	101,8	100,6	100,8	93,5	31,4		
Aug.	132,9	112,1	105,8	74,9	36,9	104,8	108,9	116,9	97,0	93,6	95,0	107,1	109,5	96,8	36,5		
Sept.	133,9	112,4	108,1	79,3	45,8	110,4	124,3	129,2	98,7	90,8	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		
Dez.	135,8	113,1	111,4	87,8	97,3	127,8	134,7	131,5	122,2	110,7	—	126,9	—	131,4	97,5		
1964 Jan.	136,6	113,9	111,9	88,6	110,1	128,6	139,0	140,9	116,3	107,9	124,9	127,4	108,6	138,1	107,6		
Febr.	136,0	114,5	108,6	79,5	73,0	110,7	110,7	130,6	89,6	99,3	111,8	116,8	110,8	119,2	89,8		
Land	Niederlande						Dänemark		Norwegen				Vereinigte Staaten				
Einsatzart	Trampfahrt						Tramp-fahrt	Trampfahrt				Tankerfahrt		Trampfahrt			
	Reisecharter						Reise-charter	Reise-charter		Zeit-charter ⁸⁾	Reisecharter		Reise- u. Zeit-charter	Reise-charter			
Indexgruppe	ins-gesamt	Ge-treide	Kohle aus			Erz	Son-stige	ins-gesamt	ins-gesamt	insgesamt	£ Tanker		\$	ins-gesamt	dar-unter: Getreide		
			britischen	amerika-nischen	niederlän-dischen						Häfen ein-geführt	aus-					
Basis	1924/38 = 100						1955 = 100	II. Hj. 1947 = 100		Intascale = 100		ATRS = 100		1951 = 100			
1954 D	322,6	353,1	284,3	354,3	287,0	354,1	343,9	403,0	78 ⁹⁾	93,5	80,0	80,4	62,5	—	—		
1955 D	504,9	474,7	357,2	508,0	377,1	570,8	464,1	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	283,0	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	43,5		
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	37,5		
1963 D	253,9	258,7	—	239,4	—	238,4	334,0	420,5	84	85,2	78,8	73,3	54,6	41,3	42,6		
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	41,0		
Febr.	244,1	236,4	308,0	—	—	238,7	285,6	393,9	81	80,3	68,9	59,9	49,9	39,2	40,2		
März	255,3	242,0	—	214,6	—	265,0	360,9	401,9	80	81,0	63,9	55,1	49,7	39,0	40,4		
April	261,2	261,2	—	—	—	—	—	389,5	79	81,7	64,7	40,8	39,5	39,2	40,4		
Mai	230,5	232,8	—	217,7	—	212,1	270,5	390,5	79	80,7	69,8	49,2	51,4	38,4	39,3		
Juni	175,7	176,6	—	179,4	—	170,5	—	343,1	80	77,4	64,0	53,9	45,5	36,6	36,1		
Juli	187,5	182,6	—	185,2	—	220,1	271,7	300,0	80	74,7	61,9	58,8	51,2	35,9	35,3		
Aug.	178,1	170,3	—	178,9	—	222,7	314,0	307,9	79	74,7	58,7	60,7	47,8	35,1	33,9		
Sept.	167,4	159,7	—	164,1	—	240,4	221,5	282,3	79	73,7	55,3	55,8	42,7	34,6	33,3		
Okt.	181,8	173,3	—	171,5	—	252,6	268,3	287,7	79	74,5	60,7	51,1	40,2	34,7	35,7		
Nov.	189,8	190,0	—	180,3	—	191,4	—	335,3	79	75,1	66,0	54,3	43,8	35,7	37,9		
Dez.	204,2	210,6	—	178,5	—	—	—	331,2	79	75,7	64,9	62,5	48,9	36,2	36,7		
1963 Jan.	216,3	219,5	—	213,5	—	210,3	—	372,9	80	76,4	65,2	85,9	63,5	36,4	37,4		
Febr.	215,1	204,8	—	222,7	—	—	227,4	370,8	82	79,6	65,4	108,6	85,3	37,7	38,0		
März	227,9	220,8	—	237,9	—	214,4	317,7	375,0	82	80,0	72,1	82,8	59,1	38,1	38,4		
April	229,1	243,7	—	217,9	—	248,1	324,8	379,2	81	80,7	72,4	62,9	48,8	38,7	39,1		
Mai	251,9	260,7	—	237,4	—	187,0	407,2	431,0	81	82,8	79,7	57,9	46,8	40,3	41,		

C. Schiffsindex
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
1963 D.	83	83	87	73	147	119	92	74	78	68	85	86	84	76	67
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	93r	89r	82r	58r	76r	81r	88r	69r	—r	81
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
Dez.	98	99	96	77	182	—	—	89	89	75	110	88	—	107	83
1964 Jan.	93	93	97	78	—	128	103	88	99	83	98	96	—	94	72

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		Northern Range	Bra-silien	Afrika/ Mittel-meer ¹⁰⁾	Indien		Nord-Atlan-tik ¹¹⁾	Nord-Pazifik	Mittel-meer/ Rotes Meer ¹²⁾	Indien/ Ma-laya ¹³⁾
1958 D.	82	66	64	79	92	77	82	71	85	71	71	68	62	68	83
1959 D.	80	65	74	87	86	80	86	77	89	74	71	68	61	70	84
1960 D.	85	68	81	81	86	85	87	84	88	80	74	77	65	73	82
1961 D.	91	69	74	88	92	93	102	84	119	83	83	88	73	—	88
1962 D.	72	70	61	73	71	87	84	86	107	79	65	65	61	82	66
1963 D.	74	80	69	91	84	96	122	60	66	87	73	73	74r	71	72
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	72r	—	64
April	66r	72r	85r	78r	—	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	96r	104	104	—	81
Dez.	91	143	63	93	—	110	148	—	73	—	83	90	81	—	79
1964 Jan.	81	80	89	109	—	99	144	—	62	92	84	91	90	—	85

Land	Italien ¹⁾														
	noch Europafahrt					Afrika-fahrt	Amerikafahrt				Asienfahrt (Japanfahrt)				
	Pyrith	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		Northern Range	Bra-sillen	Afrika/ Mittel-meer ¹⁰⁾	Indien		Nord-Atlan-tik ¹¹⁾	Nord-Pazifik	Mittel-meer/ Rotes Meer ¹²⁾	Indien/ Ma-laya ¹³⁾
Indexgruppe	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	77	89	74	71	71	68	61	70	84
1960 D.	85	68	81	81	86	85	84	88	80	74	77	65	73	82	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
1963 D.	74	80	69	91	84	96	122	60	66	87	73	73	74r	71	72
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	—	108	74	59	60	53	—	65
Aug.	59	112	48	67	—	83	88	—	—	—	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	—	58
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	72r	—	64
April	66r	72r	85r	78r	—	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	96r	104	104	—	81
Dez.	91	143	63	93	—	110	148	—	73	—	83	90	81	—	79
1964 Jan.	81	80	89	109	—	99	144	—	62	92	84	91	90	—	85

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													
Route von → nach →	insgesamt		Karibische See				US-Golf				Persischer Golf					
			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	GP	LV
Grundtarif Scale Nr. 2 bis 14. 12. 1958 ³⁾	100,0		32,6		34,9		38,5		40,3		49,2 ²⁾ 80,10 ²⁾		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
1963 D	87,5	78,5	28,5	25,6	30,2	27,1	33,7	30,2	35,9	32,1	49,6	45,1	51,4	46,9	37,1	33,11
1960 I.	97,9	87,7	31,10	28,6	33,9	30,3	37,7	33,8	40,0	35,10	54,8	49,7	56,9	51,6	40,9	37,2
II.	98,6	87,4	32,1	28,5	34,0	30,2	37,11	33,7	40,3	35,8	55,0	49,5	57,1	51,4	41,0	37,1
III.	97,6	87,7	31,9	28,6	33,8	30,3	37,6	33,8	39,10	35,10	54,6	49,7	56,7	51,6	40,8	37,2
IV.	100,2	88,7	32,7	28,10	34,7	30,7	38,6	34,1	40,11	36,3	55,9	50,1	57,11	52,0	41,7	37,6
1961 I.	91,3	83,4	29,8	27,1	31,6	28,9	35,1	32,0	37,3	34,1	51,4	47,6	53,4	49,3	38,5	35,8
II.	92,5	84,1	30,1	27,4	31,11	29,0	35,6	32,4	37,9	34,4	52,0	47,10	54,0	49,8	38,10	35,11
III.	93,9	85,1	30,6	27,8	32,5	29,4	36,1	32,8	38,4	34,9	52,8	48,4	54,8	50,2	39,4	36,3
IV.	92,2	84,1	30,0	27,4	31,10	29,0	35,5	32,4	37,8	34,4	51,10	47,10	53,10	49,8	38,9	35,11
1962 I.	93,1	84,7	30,3	27,6	32,1	29,3	35,9	32,6	38,0	34,7	52,3	48,1	54,3	49,11	39,1	36,1
II.	90,5	80,0	29,5	26,0	31,3	27,7	34,9	30,9	36,11	32,8	51,0	45,9	52,11	47,6	38,2	34,5
III.	87,1	79,4	28,4	25,10	30,1	27,5	33,6	30,6	35,7	32,5	49,4	45,6	51,2	47,2	36,11	34,3
IV.	85,5	78,5	27,9	25,6	29,6	27,1	32,10	30,2	34,11	32,1	48,6	45,1	51,4	46,9	36,5	33,11
1963 I.	96,3	85,9	31,4	27,11	33,3	29,8	37,0	33,0	39,4	35,1	53,10	48,8	55,11	50,7	40,2	36,6
II.	80,7	73,8	26,3	24,0	27,10	25,6	31,0	28,4	33,0	30,2	46,2	42,9	47,11	44,4	34,8	32,3
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	48,7	43,11	35,2	32,0
IV.	90,8	81,4	29,6	26,5	31,4	28,1	34,11	31,3	37,1	33,3	51,1	46,1	53,1	48,3	38,3	34,11

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	16,2	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⁾	133,9	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	—
1963 D ⁶⁾	244,9	131,1	12,3	17,8	4,8	11,1	15,0	8,8	13,9	30,0	165,4	—
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	18,0	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	—
Dez. ⁶⁾	274,2	160,2	8,4	17,0	8,1	15,2	12,9	6,1	15,7	30,7	108,6	—
1964 Jan. ⁶⁾	304,3	184,7	10,4	22,4	7,3	16,2	16,5	16,7	19,5	10,4	183,6	—
Febr. ⁶⁾	306,3	135,6	11,4	18,3	8,7	21,2	26,9	10,8	16,8	56,2	197,9	—

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			1959		1960		1961		1962		1963		1964	
			Durchschnitt										Februar	
			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	107	77	112	80	116	82	117	83
		HR	197	144	197	144	194	139	202	144	218	155	223	158
		HR a)	—	115	—	115	—	111	—	115	—	123	—	126
Deutschland	Berlin	HF	111	93	111	93	111	93	111	93	111	86	111	84
		HR	200	168	200	168	200	168	200	131	217	133	222	136
		HR b)	—	136	—	136	—	136	—	125	—	123	—	—
	Bremen	HF	128	102	128	102	127	97	120	74	120	79	120	79
		HR	231	184	231	184	233	177	240	148	240	158	240	158
		HR c)	—	132	—	132	—	132	—	—	—	—	—	—
	Düsseldorf	HF	62	50	62	50	62	48	62	39	62	42	62	42
		HR	112	90	112	90	114	88	124	78	124	84	124	84
		HR b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Hamburg	HF	128	102	128	102	131	102	132	86	128	87	128	87
		HR	231	184	231	184	241	187	264	173	256	174	256	174
		HR c)	—	144	—	144	—	144	—	—	—	—	—	—
	Hannover	HF	86	69	86	69	86	66	85	53	85	57	85	57
		HR	155	125	155	125	158	122	170	107	170	114	170	114
		HR c)	—	96	—	96	—	96	—	96	—	—	—	—
	München	HF	88	70	88	70	88	68	85	62	85	66	85	66
		HR	159	126	159	126	161	125	170	123	170	132	170	132
		HR c)	—	98	—	98	—	98	—	—	—	—	—	—
	Nürnberg	HF	50	40	50	40	50	39	50	36	50	38	50	38
		HR	90	72	90	72	92	72	100	72	100	76	100	76
		HR c)	—	60	—	60	—	60	—	—	—	—	—	—
	Stuttgart	HF	50	40	50	40	50	39	50	33	50	35	50	35
		HR	90	72	90	72	92	71	100	66	100	70	100	70
		HR c)	—	56	—	56	—	56	—	—	—	—	—	—
Frankreich	Paris	HF	143	110	143	110	144	108	162	121	173	129	175	130
		HR	258	198	258	198	261	195	292	219	325	241	333	247
Griechenland	Athen	HF	708	536	708	536	680	516	674	511	674	511	674	511
		HR	1275	965	1275	965	1225	928	1214	920	1264	958	1281	971
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	817	—	846	—	817
Groß- britannien	London	HF	245	189	245	189	237	183	245	189	249	189	250	189
		HR	441	341	441	341	427	330	441	341	467	355	475	360
		HR ab)	—	260 ¹⁾	—	260 ¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	Mailand	HF	225	164	225	164	218	159	226	164	226	164	226	164
		HR	405	296	405	296	393	286	407	296	424	308	430	312
		HR a)	—	252	—	247 ¹⁾	—	236 ¹⁾	—	247 ¹⁾	—	252	—	254
	Rom	HF	330	240	330	240	320	232	330	240	330	240	330	240
		HR	594	432	594	432	576	413	594	432	619	450	627	456
		HR a)	—	360 ¹⁾	—	360 ¹⁾	—	343 ¹⁾	—	360 ¹⁾	—	369	—	372
Jugoslawien	Belgrad	HF	414	301	414	301	393	283	403	289	399	281	397	278
		HR	746	542	746	542	707	509	726	521	748	527	755	529
		HR a)	—	434	—	422	—	405	—	418	—	418	—	418
Niederlande	Amsterdam	HF	116	85	116	85	114	82	119	85	123	87	124	87
		HR	209	153	209	153	206	148	215	153	231	163	236	166
		HR a)	—	120 ¹⁾	—	120	—	117	—	121	—	ab) 128	—	ab) 130
Norwegen	Oslo	HF	392	327	394	328	390	318	406	328	422	341	427	345
		HR	707	589	710	591	702	572	731	591	792	640	812	656
		HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	475
Österreich	Wien	HF	210	153	210	153	204	148	210	153	210	153	210	153
		HR	378	276	378	276	366	268	378	276	394	287	399	291
Portugal	Lissabon	HF	543	402	543	402	522	386	517	382	531	385	535	386
		HR	978	724	978	724	940	695	931	688	996	723	1017	734
		HR a)	—	—	—	636	—	611	—	605	—	605	—	605
Spanien	Barcelona	HF	346	252	346	252	336	245	334	244	334	244	334	244
		HR	623	454	623	454	605	442	602	440	627	458	635	464
		HR a)	—	377 ²⁾	—	377	—	—	—	359	—	373	—	378
	Madrid	HF	417	309	417	309	401	297	398	294	409	302	412	305
		HR	751	557	751	557	723	535	717	530	767	568	783	580
		HR a)	—	464 ²⁾	—	464	—	446	—	442	—	465	—	473
Schweden	Stockholm	HF	392	327	394	328	390	318	406	328	422	341	427	345
		HR	707	589	710	591	702	572	731	591	792	640	812	656
		HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	475	—	475
Schweiz	Genf	HF	174	131	174	131	169	127	174	132	174	132	174	132
		HR	314	236	314	236	304	229	314	238	331	247	331	251
		HR ab)	—	199	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zürich	HF	126	92	126	92	122	89	126	92	126	92	126	92
		HR	227	166	227	166	220	160	227	166	240	173	240	175
		HR ab)	—	140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HF	830	608	830	608	798	585	791	580	791	579	791	579
		HR	1494	1095	1494	1095	1437	1053	1424	1044	1483	1087	1503	1101

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

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

Von Frankfurt (Main) nach			1959		1960		1961		1962		1963		1964	
			Durchschnitt										Februar	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar	I.	Spar
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773
		HR	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2635	1788	2711	1744 ²⁾	2825	1549 ²⁾	2800	1535	2800	1535	2800	1535
		HR	4743	3219	4880	3140 ²⁾	5085	2788 ²⁾	5040	2763	5250	2879	5320	2917
Asien														
Aden	Aden	HF	1929	1388	1973	1388	2023	1334	2005	1322 ¹⁾	2005	1322 ¹⁾	2005	1322
		HR	3473	2499	3553	2499	3642	2401	3609	2380 ¹⁾	3760	2479 ¹⁾	3810	2512
Birma	Rangun	HF	3205	2262	3284	2232 ²⁾	3300	2001 ²⁾	3271	1983	3271	1983	3271	1983
		HR	5769	4071	5912	4018 ²⁾	5941	3602 ²⁾	5888	3570	6133	3719	6215	3768
Ceylon	Colombo	HF	2570	1791	2637	1806 ²⁾	2645	1718 ²⁾	2621	1703	2621	1703	2621	1703
		HR	4626	3225	4748	3251 ²⁾	4761	3094 ²⁾	4718	3066	4915	3194	4980	3236
Indien	Bombay	HF	2312	1591	2379	1606 ²⁾	2396	1526 ²⁾	2375	1512	2375	1512	2375	1512
		HR	4161	2865	4283	2891 ²⁾	4314	2747 ²⁾	4275	2722	4454	2835	4513	2873
	Kalkutta	HF	2559	1791	2623	1806 ²⁾	2622	1718 ²⁾	2599	1703	2599	1703	2599	1703
		HR	4606	3225	4723	3251 ²⁾	4721	3094 ²⁾	4679	3066	4874	3194	4939	3236
Irak	Bagdad	HF	1470	1000	1470	1000	1430	978	1423	975 ¹⁾	1423	975 ¹⁾	1423	975
		HR	2646	1800	2646	1800	2574	1760	2562	1755 ¹⁾	2669	1829 ¹⁾	2704	1853
Iran	Abadan	HF	1565	1118	1565	1118	1571	1091	1580	1087 ¹⁾	1580	1087 ¹⁾	1580	1087
		HR	2817	2013	2817	2013	2828	1964	2844	1957 ¹⁾	2963	2039 ¹⁾	3002	2066
	Teheran	HF	1659	1141	1659	1141	1594	1097	1580	1087 ¹⁾	1580	1087 ¹⁾	1580	1087
		HR	2987	2054	2987	2054	2870	1975	2844	1957 ¹⁾	2963	2039 ¹⁾	3002	2066
Japan	Tokio	HF	4421	2997	4526	2979 ²⁾	4544	2735 ²⁾	4503	2711	4503	2711	4503	2711
		HR	7956	5394	8147	5362 ²⁾	8179	4924 ²⁾	8106	4880	8444	5083	8556	5151
Libanon	Beirut	HF	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773
		HR	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469
Philippinen	Manila	HF	4061	2765	4149	2744 ²⁾	4148	2509 ²⁾	4111	2487	4111	2487	4111	2487
		HR	7310	4977	7468	4939 ²⁾	7467	4517 ²⁾	7400	4477	7708	4664	7811	4726
Singapur und Malaya	Singapur	HF	3426	2332	3508	2293 ²⁾	3515	2034 ²⁾	3484	2016	3484	2016	3484	2016
		HR	6167	4197	6315	4128 ²⁾	6328	3662 ²⁾	6272	3629	6533	3781	6620	3831
Syrien	Damaskus	HF	1188	812	1188	812	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773
		HR	2139	1462	2139	1462	2056	1405	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469
Thailand	Bangkok	HF	3370	2297	3452	2258 ²⁾	3470	2001 ²⁾	3439	1983	3439	1983	3439	1983
		HR	6066	4134	6214	4065 ²⁾	6247	3602 ²⁾	6191	3570	6449	3719	6535	3768
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF	4264	3055	4396	3046 ²⁾	4385	2792	4346	2767	4346	2767	4346	2767
		HR	7675	5499	7913	5483 ²⁾	7893	5026	7823	4981	8149	5189	8258	5258
Amerika ³⁾														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3369	2428	3369	2428	3127	1866 ²⁾	3076	1752	3001	1752	2976	1752
		HR	6065	4371	6065	4371	5629	3359 ²⁾	5537	3154	5626	3285	5655	3329
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3222	2302	3222	2302	2996	1678 ²⁾	2948	1552	2873	1552	2848	1552
		HR	5800	4144	5800	4144	5393	3021 ²⁾	5307	2794	5386	2910	5412	2949
Chile	Santiago	HF	3612	2625	3612	2625	3344	2032 ²⁾	3288	1912	3213	1912	3188	1912
		HR	6502	4725	6502	4725	6019	3658 ²⁾	5919	3442	6023	3585	6058	3633
Kolumbien	Barranquilla	HF	2415	1882	2415	1834 ²⁾	2321	1626 ²⁾	2300	1608	2300	1608	2300	1608
		HR a)	4347	3388	4347	3301 ²⁾	4177	2927 ²⁾	4140	2895	4313	3016	4370	3056
Uruguay	Montevideo	HF	3369	2428	3369	2428	3127	1866 ²⁾	3076	1752	3001	1752	2976	1752
		HR	6065	4371	6065	4371	5629	3359 ²⁾	5537	3154	5626	3285	5655	3329
Venezuela	Caracas	HF	2373	1853	2373	1812 ²⁾	2280	1626 ²⁾	2260	1608	2260	1608	2260	1608
		HR a)	4272	3336	4272	3262 ²⁾	4105	2927 ²⁾	4068	2895	4238	3016	4294	3056
Vereinigte Staaten	New York	HF	2016 ⁵⁾	1512 ⁵⁾	2025	1364 ²⁾	1946	1158 ⁴⁾	1928	1148 ⁴⁾	1853	1145 ⁴⁾	1828	1140
		HR b)	3629 ⁵⁾	2722 ⁵⁾	3645	2455 ²⁾	3502	2085 ²⁾	3470	2066 ⁴⁾	3473	2148 ⁴⁾	3474	2166

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	1958	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964
			Durchschnitt						Apr.-Dez.	Februar
Europa										
Belgien	Brüssel	1 bis 45	0,84	0,84	0,84	0,81	0,81	unter 45	0,84	0,84
		über 45	0,63	0,63	0,63	0,61	0,61	ab 45	0,64	0,64
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	2,12	2,20	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12
		über 45	1,59	1,65	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60
Deutschland	Berlin	1 bis 45	1,06	1,09	1,10	1,10	1,10	unter 45	1,08	1,08
		46 bis 500	0,79	0,80	0,80	0,80	0,77	ab 45	0,72	0,72
		501 bis 1000						ab 500	0,60	0,60
	über 1000					ab 1000	0,40	0,40		
	Bremen	1 bis 45	1,31	1,34	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36
		über 45	0,98	1,00	1,00	1,00	1,05	ab 45	1,04	1,04
	Düsseldorf	1 bis 45	0,57	0,59	0,60	0,60	0,60	unter 45	0,60	0,60
		über 45	0,43	0,44	0,45	0,45	0,45	ab 45	0,48	0,48
	Hamburg	1 bis 45	1,31	1,34	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36
		über 45	0,98	1,00	1,00	1,00	1,04	ab 45	1,04	1,04
München	1 bis 45	0,81	0,84	0,85	0,85	0,85	unter 45	0,88	0,88	
	über 45	0,62	0,64	0,65	0,65	0,65	ab 45	0,64	0,64	
	Stuttgart	1 bis 45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	unter 45	0,48	0,48
		über 45	0,33	0,34	0,35	0,35	0,35	ab 45	0,36	0,36
		1 bis 45	3,91	4,05	4,12	3,96	3,92	unter 45	3,92	3,92
Finnland	Helsinki	über 45	2,94	3,05	3,11	2,99	2,96	ab 45	2,96	2,96
		1 bis 45	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04	unter 45	1,04	1,04
Frankreich	Paris	über 45	0,83	0,84	0,84	0,81	0,80	ab 45	0,80	0,80
		1 bis 45	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60	unter 45	1,60	1,60
Großbritannien	London	über 45	1,25	1,26	1,26	1,21	1,20	ab 45	1,20	1,20
		1 bis 45	2,21	2,23	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12
Italien	Rom	über 45	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60
		1 bis 45	0,87	0,88	0,88	0,85	0,84	unter 45	0,84	0,84
Niederlande	Amsterdam	über 45	0,66	0,67	0,67	0,65	0,64	ab 45	0,64	0,64
		1 bis 45	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16
Norwegen	Oslo	über 45	2,37	2,45	2,48	2,38	2,36	ab 45	2,36	2,36
		1 bis 45	1,46	1,47	1,47	1,41	1,40	unter 45	1,40	1,40
Österreich	Wien	über 45	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04	ab 45	1,04	1,04
		1 bis 45	3,92	3,95	3,95	3,79	3,63	unter 45	3,36	3,36
Portugal	Lissabon	über 45	2,95	2,98	2,98	2,87	2,73	ab 45	2,52	2,52
		1 bis 45	3,13	3,15	3,15	3,03	2,88	unter 45	2,64	2,64
Spanien	Madrid	über 45	2,34	2,35	2,35	2,26	2,16	ab 45	2,00	2,00
		1 bis 45	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16
Schweden	Stockholm	über 45	2,37	2,48	2,52	2,42	2,40	ab 45	2,40	2,40
		1 bis 45	1,00	1,01	1,01	0,97	0,92	unter 45	0,84	0,84
Schweiz	Zürich	über 45	0,75	0,76	0,76	0,73	0,69	ab 45	0,64	0,64
		1 bis 45	5,59	5,63	5,63	5,41	5,36	unter 45	5,36	5,36
Türkei	Istanbul	über 45	4,21	4,24	4,24	4,08	4,04	ab 45	4,04	4,04
Afrika										
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48
Kongo (Leopoldv.)	Leopoldville	1 bis 45	11,76	12,15	12,35	11,87	11,76	unter 45	11,76	11,76
		über 45	8,82	9,13	9,28	8,92	8,84	ab 45	8,84	8,84
Ghana	Accra	1 bis 45	11,00	11,54	11,59	11,14	11,04	unter 45	11,04	11,04
		über 45	8,23	8,66	8,69	8,36	8,28	ab 45	8,28	8,28
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,29	3,32	3,32	3,19	3,29	unter 45	3,45	3,52
		46 bis 500	2,46	2,48	2,48	2,38	2,46	ab 45	2,59	2,64
über 500	ab 500	2,35						2,40		
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	15,66	16,32	16,59	15,94	15,80	unter 45	15,80	15,80
		über 45	11,75	12,24	12,43	11,95	11,84	ab 45	11,84	11,84
Asien										
Birma	Rangun	1 bis 45	17,21	17,68	17,85	17,15	17,00	unter 45	17,36	17,36
		über 45	12,92	13,27	13,40	12,88	12,76	ab 45	13,00	13,00
Ceylon	Colombo	1 bis 45	14,99	14,99	14,99	14,41	14,28	unter 45	14,60	14,60
		über 45	11,26	11,26	11,26	10,82	10,72	ab 45	10,96	10,96
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	23,08	23,63	23,73	22,80	22,60	unter 45	23,04	23,04
		46 bis 250	17,33	17,74	17,81	16,01	16,96	ab 45	17,28	17,28
		251 bis 500						ab 300	15,72	15,72
		501 bis 1000						ab 400	14,64	14,64
		1001 bis 2500						ab 500	13,84	13,84
		2501 bis 7500						ab 500	13,84	13,84
		über 7500						ab 500	13,84	13,84
Indien	Bombay	1 bis 45	13,52	13,52	13,52	13,00	12,88	unter 45	13,16	13,16
		über 45	10,16	10,16	10,16	9,77	9,68	ab 45	9,88	9,88
		1 bis 45	14,78	14,78	14,78	14,21	14,08	unter 45	14,36	14,36
		über 45	11,09	11,09	11,09	10,66	10,56	ab 45	10,76	10,76
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	20,00	20,69	20,96	20,14	19,96	unter 45	20,36	20,36
		46 bis 2500	14,99	15,51	15,71	15,10	14,96	ab 45	15,28	15,28
		2501 bis 7500						ab 45	15,28	15,28
		über 7500					14,20	—	—	
							13,32	—	—	
Irak	Basra	1 bis 45	8,44	8,44	8,44	8,11	8,04	unter 45	8,04	8,04
		über 45	6,34	6,34	6,34	6,09	6,04	ab 45	6,04	6,04
Iran	Teheran	1 bis 45	9,70	9,70	9,70	9,32	9,24	unter 45	9,24	9,24
		über 45	7,31	7,31	7,31	7,02	6,96	ab 45	6,96	6,96
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48
Japan	Tokio	1 bis 45	27,04	27,65	27,85	26,76	26,52	unter 45	27,04	27,04
		46 bis 100	20,29	20,73	19,39	16,48	18,88	ab 45	20,28	20,28
		101 bis 250						ab 100	19,08	19,08
		251 bis 500						ab 200	17,08	17,08
		501 bis 1000						ab 300	15,28	15,28
		1001 bis 2500						ab 400	14,20	14,20
		2501 bis 7500						ab 500	13,48	13,48
Libanon	Beirut	1 bis 45	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48
		1 bis 45	12,35	12,35	12,35	11,87	11,76	unter 45	12,00	12,00
Pakistan	Karachi	über 45	9,28	9,28	9,28	8,92	8,84	ab 45	9,00	9,00
		1 bis 45	6,30	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00
Syrien	Damaskus	über 45	4,70	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48
		1 bis 45	18,62	18,77	18,77	18,04	17,88	unter 45	18,24	18,24
Thailand	Bangkok	über 45	13,96	14,07	14,07	13,52	13,40	ab 45	13,68	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 kg ¹⁾

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1958	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964
			Durchschnitt						April-Dez.	Februar
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sydney ²⁾	1 bis 45 über 45	24,11 18,07	25,30 18,97	25,70 19,28	24,70 18,53	24,48 18,36	unter 45 ab 45	26,24 19,68	26,24 19,68
Neuseeland	Auckland ²⁾	1 bis 45 über 45	27,76 20,84	28,95 21,71	29,36 22,01	28,39 21,28	28,48 21,36	unter 45 ab 45	28,48 21,36	28,48 21,36
Amerika										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	21,32 16,00	22,12 16,60	22,39 16,80	21,51 16,14 15,46 15,16 13,89	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12
Bolivien	La Paz	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	22,65 17,01	22,76 17,09	22,76 17,09 15,77	21,66 16,05 15,25 14,96 13,05 12,94 12,64	21,04 15,16 12,76 11,88 9,56 9,24 8,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	19,74 14,83	20,27 15,22	20,54 15,41 15,38	19,74 14,81 14,20 13,92 12,75	19,56 14,68 12,84 12,00 8,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	21,52 16,16 13,56 12,16 16,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44
Chile	Santiago	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	21,86 16,42	22,67 17,02	22,93 17,22 16,56	22,04 16,55 15,85 15,53 13,70	21,84 16,40 14,32 13,36 9,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44
Kanada	Montreal	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	12,20 9,16	12,75 9,58	12,98 9,74 8,77	11,66 8,54 7,76 7,50 6,54 6,43	9,92 6,80 4,48 3,68 3,32 3,00	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52
Kolumbien	Barranquilla	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	16,44 12,35	16,55 12,43	16,55 12,43 11,80	15,66 11,55 10,75 10,45 9,50 9,39 9,29	15,04 10,64 8,24 7,36 6,12 5,80 5,48	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28
Kuba	Havana	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	14,40 10,90	14,92 11,23	15,12 11,34 10,46	13,74 10,11 9,31 9,02 8,13 8,02 7,98	12,04 8,44 6,04 5,16 4,76 4,44 4,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	15,71 12,11	16,28 12,55	16,51 12,73 11,72	15,05 11,40 10,60 10,31 9,30 9,19 9,08	13,28 9,64 7,24 6,36 5,92 5,60 5,28	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	14,72 11,32 8,20 7,32 6,92 6,60 6,12	14,72 11,32 8,20 7,32 6,92 6,60 6,12
Peru	Lima	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	20,80 15,62	20,92 15,71	20,92 15,71 14,57	19,89 13,84 13,92 13,63 11,98 11,87 11,64	19,28 13,84 11,44 10,56 8,52 8,20 7,52	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	20,48 15,36 11,88 10,64 9,88 9,20 8,56	20,48 15,36 11,88 10,64 9,88 9,20 8,56
Uruguay	Montevideo	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	21,32 16,00	22,12 16,60	22,39 16,80 16,71	21,51 16,14 15,46 15,16 13,81	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12
Venezuela	Caracas	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	15,67 11,75	15,79 11,84	15,79 11,84 11,43	15,06 11,07 10,27 9,98 9,22 9,11 8,96	14,68 10,36 7,96 7,08 5,84 5,52 5,08	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	12,58 9,46	13,13 9,87	13,36 10,04 9,03	12,02 8,81 8,01 7,71 6,71 6,61	10,28 7,04 4,64 3,76 3,36 3,04	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 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	1958	1959	1960	1961	1962	Mindestge- wicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1964
			November						Februar
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel.....	a) Bagdad	100	4,70	4,70	4,70	4,48	4,48	100	4,48
	c) Brüssel.....	100	0,46	0,46	0,46	0,44	0,48	100	0,48
	a) Damaskus	100	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	500	—	—	—	6,20	—	500	—
	a) New York	45	5,09	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64
	500	500	—	—	—	—	—	500	3,00
a) Teheran	45	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	1,52	1,52	45	1,60
	a) New York	45	5,09	5,09	3,36	3,20	3,20	45	3,20
Holz, Kunstwaren	Casablanca	100	1,68	1,68	1,68	1,60	1,60	100	1,72
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	c) Göteborg	100	1,47 ¹⁾	—	—	1,36	1,36	100	1,36
	a) New York	45	4,62	4,62	3,02	2,88	2,88	45	3,00
	500	500	—	—	—	2,72	2,72	500	2,48
	c) Stockholm	100	1,68	1,76	1,76	1,68	1,68	100	1,68
	c) Teheran	45	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	0,46	0,46	0,44	0,48	45	0,48
	100	100	—	—	—	—	0,40	100	0,40
	c) Göteborg	100	1,47	—	—	1,40	1,40	100	1,40
	c) Stockholm	100	1,68	1,76	1,76	1,68	1,68	100	1,68
	c) Teheran	45	4,66	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64
Bijouteriewaren.....	b) London	45	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	0,44	0,44	100	0,44
	500	500	—	—	—	—	0,40	500	0,40
Teile von Automobilen und von land- wirtsch. Masch.....	New York	45	5,08	5,08	5,08	2,80	2,80	45	3,00
	1000	1000	—	—	—	2,64	2,64	300	2,80
								500	2,40
Geschäfts-, Büromaschinen	Kairo	100	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	250	—	—	—	2,80	2,80	200	3,20
	3000	3000	—	—	—	2,64	2,64	500	2,40
Kugellager	London	100	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	0,44	0,44	100	0,44
	250	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	250	—	—	—	7,96	—	250	—
	500	500	—	—	—	6,92	—	500	—
	1000	1000	—	—	—	6,52	—	1000	—
	Caracas	45	8,57	8,57	8,57	6,84	—	45	—
	250	250	—	—	—	6,68	—	250	—
	500	500	—	—	—	5,84	—	500	—
	1000	1000	—	—	—	5,36	—	1000	—
	Mexiko City	45	7,69	7,69	7,69	6,12	—	45	—
	250	250	—	—	—	5,96	—	250	—
	500	500	—	—	—	5,92	—	500	—
	1000	1000	—	—	—	5,44	—	1000	—
	New York	45	5,08	5,08	5,08	3,52	3,52	45	3,60
	250	250	—	—	—	3,36	3,36	200	3,44
	1000	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	1,44	1,44	45	1,56
	b) Mexiko City	45	7,85	7,85	7,85	5,84	—	45	—
	500	500	—	—	—	5,80	—	500	—
	a) New York	45	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	100	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	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	300	—	—	—	—	—	300	2,88
	1000	1000	—	—	—	—	—	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	100	—	—	—	4,56	4,56	100	5,36
	250	250	—	—	—	3,68	3,68	200	4,48
	500	500	—	—	—	3,28	3,28	300	4,08
	1000	1000	—	—	—	2,96	2,96	400	3,76
	500	500	—	—	—	—	—	500	3,48
	New York	45	6,01	6,01	6,01	6,00	6,00	45	6,00
	100	100	—	—	—	4,56	4,56	100	5,36
	250	250	—	—	—	3,68	3,68	200	4,48
	500	500	—	—	—	3,28	3,28	300	4,08
1000	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	0,46	0,46	0,46	0,44	—	100	—
	250	250	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	1,52	1,52	100	1,52

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1958	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht ab 1. 4. 63 in kg	1964
			November						Februar
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,47	1,47	1,47	1,40	1,40	100	1,40
	Lissabon	100	—	—	—	—	—	100	1,84
		250	—	2,06 ⁴⁾	2,06 ⁴⁾	1,92 ⁴⁾	1,92 ⁴⁾	250	1,68
Tierische Eingeweide und/oder Ge- därme	Tanger	45	1,72	1,72	1,72	1,64	1,64	500	1,52
								45	1,64
	Damaskus	45	2,81 ²⁾	2,26	2,06	1,96	1,96	45	1,96
	Delhi	100	3,49	3,49	3,49	3,32	3,32	100	3,24
	Istanbul	250	—	2,35	2,35	2,24	2,24	250	2,24
	Kairo	45	2,35 ²⁾	2,27	2,27	2,16	2,16	45	2,16
	Kalkutta	100	4,24	4,24	4,24	4,04	4,04	100	4,04
	Karachi	100	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	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, Pharmazentika 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	5,09 ⁵⁾	5,09 ⁵⁾	3,62 ⁵⁾	3,64	45	3,64
Kosmetika, Toilettenartikel und Par- füme a. n. g.		250 ⁶⁾	—	3,80 ⁶⁾	3,80 ⁶⁾	—	—	500	3,00
	b) New York	45	5,12	5,09 ⁵⁾	5,09 ⁵⁾	3,62 ⁵⁾	3,64	45	3,64
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbeklei- dung a. n. g.		500	—	—	—	—	—	500	3,00
	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	4,88	4,88	45	4,88
	Johannesburg	250	4,96	4,96	4,96	4,72	4,72	100	2,96
	Karachi ⁸⁾	100	3,15	3,15	3,15	3,00	3,00	100	3,00
	b) London	100	0,88	0,88	0,88	0,84	0,80	100	0,80
								250	0,72
	d) Mailand ⁹⁾	100	0,88	0,88	0,88	0,84	0,80	100	0,80
	b) Montreal	45	4,49	4,54 ⁵⁾	4,54 ⁵⁾	3,44 ⁵⁾	3,40	45	3,60
								100	3,40
	New York ¹⁰⁾	45	4,20	4,17 ⁵⁾	4,17 ⁵⁾	—	—	45	—
	a) Paris ¹¹⁾	45	0,59 ²⁾	0,59 ²⁾	0,59	0,56	0,52	45	0,52
								100	0,48
	Teheran	250	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	0,80	0,76	100	0,92
								500	0,76
	New York	45	4,66	4,63 ⁵⁾	3,06 ⁵⁾	2,91 ⁵⁾	2,88	45	3,00
	Tokio	100	9,41 ⁴⁾	9,41 ⁴⁾	8,74 ⁴⁾	8,00	8,00	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⁾	45	0,84 ¹³⁾
		100	0,76	0,76	0,76	0,72	0,80 ¹³⁾	100	0,80 ¹³⁾
		250	—	—	—	—	0,72 ¹³⁾	250	0,72 ¹³⁾
		500	—	—	—	—	0,64 ¹³⁾	500	0,64 ¹³⁾
	c) Manchester	45	—	—	—	—	—	45	1,00
		100	0,97	0,97	0,97	0,92	0,92 ¹³⁾	100	0,92 ¹³⁾
								250	0,84
		500	—	—	—	—	0,76 ¹³⁾	500	0,76 ¹³⁾
	Mexiko City	45	7,22	7,22	7,22	5,28 ²⁾	5,28 ²⁾	45	5,28 ²⁾
	New York	45	4,66	4,63 ⁵⁾	3,06 ⁵⁾	2,91 ⁵⁾	2,88	45	3,00
								500	2,40
	Paris	45	0,50	0,50	0,50	0,48	0,48	45	0,48
	Tokio	100	9,41 ⁴⁾	9,41 ⁴⁾	8,74 ⁴⁾	8,00	8,00 ¹³⁾	100	8,56
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	—	—	—	—	1,28	45	1,28
		100	1,34	1,34	1,34	1,28	1,16	100	1,16
		250	—	—	—	—	1,04	250	1,04
	d) Brüssel	100	0,46	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	4,66	4,63 ⁵⁾	4,63 ⁵⁾	4,41 ⁵⁾	4,40	45	4,40
								300	3,04
	Tel Aviv/Jaffa	100	3,23	3,23	3,23	3,08 ⁴⁾	3,08 ⁴⁾	100	3,08 ⁴⁾
	c) Zürich	45	0,59	0,59	0,59	0,56	0,52	45	0,52
	Gold, verfeinert oder unverfeinert ...	e) Johannesburg	1000	9,41	9,41	9,41	8,96	8,96	1000	8,96
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Bergen	250	1,89 ²⁾	1,89 ²⁾	1,89 ²⁾	2,16 ⁴⁾	2,16 ⁴⁾	250	—
	Glasgow	100	—	—	—	—	1,20	100	1,20
		250	—	1,18	1,18	1,12	1,00	250	1,00
	b) Houston	45	6,30	6,30 ⁵⁾	6,30 ⁵⁾	5,38 ⁵⁾	—	45	—
	b) New York	45	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	1,85 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	0,76	0,72	100	0,72
		250	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 ^{a)}	20	8	10	20 ^{a)}
1. 3. 1963	20 ¹⁾ ^{a)}	40 ¹⁾ ^{a)}	70 ^{a)}	90 ^{a)}	20 ¹⁾	40 ¹⁾	70	90	40 ^{a)}	20	15 ^{a)}	15	20 ^{a)}
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 ^{1a)}	20 ¹⁾ ^{a)} 40 ¹⁾ ^{a)}	40 ^{a)}	70 ^{a)}	10	10	40
Stichtag der Neufestsetzung	Warenproben								Päckchen				
	Inlands-				Auslands-				Inlands- verkehr	Auslandsverkehr			
	verkehr												
Stand- s dgn bis 20 g	bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weitere 50 g	mindestens	für je 50 g		mindestens			
1. 12. 1933	8		15	30	5	5	10	40	10	50			
1. 3. 1946	16		30	60	10	10	20	80	20	100			
1. 9. 1948	10		20	40	10	5	10	60	10	60			
1. 7. 1954	15		25	50	10	10	20	70	20	80			
1. 3. 1963	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	10	10	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*) ...	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*) ...	540	580	620	660	700	740	100	140	180	

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungstück⁸⁾

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

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

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen
Sätze in Pf

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

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)
Sätze in Pf

Stichtag der Neufestsetzung	Postanweisungen												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000					
	RM/DM												
1. 8. 1927	20	30	40		60	80	100	120					
1. 7. 1954	30	40	50		70	90	110	130					
1. 3. 1963	30	50	50	80	100	100	130	130					
Stichtag der Neufestsetzung	Zahlkarten												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000	über 1000 bis 1250	über 1250 bis 1500	über 1500 bis 1750	über 1750 bis 2000	über 2000
	RM/DM												
1. 8. 1927	10	15	20		25	30	40	50	60	70	80	90	100
1. 7. 1954	15	20	25		30	40	50	60	70	80	90	90	100
1. 3. 1963	20	30	30	40	50	50	60	60	80	80	80	80	100

B. Fernspreverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

Stichtag der Neufestsetzung	In Ortsnetzen mit						
	1 bis 50	51 bis 100	101 bis 200	201 bis 500	501 bis 1000	1001 bis 10000	über 10000
Hauptanschlüssen							
für Einzelanschlüsse:							
1. 5. 1934	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1. 4. 1946	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1. 7. 1954	6,00	8,00	10,00	12,00	14,00	16,00	18,00
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	8,50	10,00	11,50	13,00

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 ⁴⁾ bei einer Entfernung zwischen den Ortsnetzen												
	bis 5 km	üb. 5 km bis 10 km	üb. 10 km bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	üb. 100 km bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 0 bis 18 und 21 bis 24 Uhr													
1. 5. 1927	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00 ⁵⁾
1. 1. 1940	0,20	0,30	0,30	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	0,45	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	0,45	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	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
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 ⁶⁾
1. 1. 1940	0,20	0,20	0,20	0,26 ⁷⁾	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	0,30	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	0,45	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	0,45	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	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80

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. Telegrafen- 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	für jedes weit. 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 ⁸⁾	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	—	—	—
1. 2. 1956	20,00	—	0,32	—

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
	innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)		innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)	
1. 2. 1956 ²⁾	0,60		1,20		1,80	
	In der Zeit von 19 bis 8 Uhr, bzw. ab 28. 1. 1956 von 18.30 bis 7 Uhr					
	zwischen den an dieselbe Telex- vermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	zwischen Teilnehmern, die an verschiedene Telexvermittlungsstellen angeschlossen sind (Ferngebühr)				
		bei Entfernungen				
		bis zu 75 km	über 75 bis 200 km	über 200 bis 400 km	über 400 bis 600 km	über 600 km
1. 1. 1939	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
9. 3. 1948 ³⁾	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
1. 1. 1951	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
	innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)		innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)	
1. 2. 1956 ²⁾	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	—	—	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	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⁾	(3,00) ⁸⁾
Schweiz	Bern	2,25	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	(2,40) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾
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				Rückfahrtschein²) (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrtschein (ab 1. 1. 63)			
1928²)	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932²)	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
	Schülerzehnerkarte⁵) 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)			
1928²)	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932²)	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10,80	—	—	—	—
1936	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1939	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
16. 6. 1940	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,40	8,80	13,20	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 1. 1943	1,25	2,50	5,00	7,50	1,80	3,60	7,20	10,80	1,50	3,00	6,00	9,00
1. 7. 1944	1,00	2,00	4,00	6,00	1,40	2,80	5,60	8,40	1,20	2,40	4,80	7,20
1945—1948					keine einheitlichen Gebühren							
1. 8. 1948	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,35	8,65	13,00	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 4. 1958	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50	5,50	8,50	10,00
1. 1. 1961	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50⁶)	5,50⁶)	8,50⁶)	10,00⁶)
1. 1. 1963	2,50	4,50	8,50	13,00	4,00	6,50	10,00	13,00	—	—	—	—
	Schülerwochenkarte⁷) 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)				Schülermonatskarte⁷) gültig nur an Werktagen			
1928²)	2,40	4,80	9,60	14,40	13,50	27,00	54,00	81,00	—	—	—	—
1932²)	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

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

Bundesministerium für Verkehr, Bonn

2. Schiffsabgaben auf dem kanal. Main und Neckar

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

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

B. Seeschifffahrt

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

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

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. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachten

Deutscher Seefrachtenindex

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

Index der Trampschiffsfrachten, Großbritannien

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

Internationaler Trampfrachtenindex, Italien

Informazioni Marittime, Via Alfredo Baccarini 24, Roma; Rivista di Politica Economica, Via Cesare Battisti 121, Roma, Estratto del 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 Schiffsverkehrsindices

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.