

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

M-250

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Herbst 1964



Bestellnummer: M 7 — vj 3/64

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

	Seite
Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, Herbst 1964	3
Schaubilder	6
Indices der Trampschiffahrtsfrachten (Reisecharter)	6
Indices der Tankerfrachten (Reisecharter)	6
Ergänzende Angaben zum Tabellenteil	
A. Allgemeine Vorbemerkungen	7
B. Abkürzungen, Maße und Gewichte	7
C. Erläuterungen bzw. Anmerkungen	8
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	12
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	13
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	15
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	15
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen	15
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	16
II. Schiffsverkehr	
A. Binnenschiffahrt	
1. Frachtsätze	17
2. Schiffahrtsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar	20
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschiffahrt	20
B. Seeschiffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschiffahrt (in Reisecharter)	21
2. Frachtraten der Überseeschiffahrt (in Reisecharter)	23
C. Schiffahrtsindices	
1. Indices der Seefrachtraten	25
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffahrtsindices (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	
Postreisegebühren im Inlandsverkehr	39
Quellenverzeichnis	39

Abgeschlossen am 10. Dezember 1964

Erschienen im Februar 1965

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 2,50

Preise für Verkehrsleistungen im Herbst 1964

Eisenbahnfrachten und -fahrpreise

Die Deutsche Bundesbahn hat in der Berichtszeit einige Tarifänderungen vorgenommen, die sich auf den Abtransport der Mineralölprodukte aus den neu in Betrieb genommenen Erdölraffinerien in Ingolstadt und Neustadt (Donau) beziehen. Durch die Tarifänderung vom 15. September 1964 wird der Abtransport von leichten Mineralölzeugnissen um 80%, von schwerem Heizöl um 60% verbilligt. Diese Ermäßigung, die für 600 bayerische Bahnhöfe gilt, stellt eine Wettbewerbsmaßnahme gegenüber dem Straßenverkehr dar. Sie soll zugleich verhindern, daß für den Abtransport der Mineralölzeugnisse nach München und Nürnberg Rohrleitungen gebaut werden.

Im Personenverkehr der Deutschen Bundesbahn wurden die Schlafwagenpreise am 1. November für den innerdeutschen Verkehr um durchschnittlich 10% erhöht. In der Touristenklasse wurde der Bettkartenpreis je nach Entfernung von 14,00 bis 16,00 DM auf 17,00 bis 21,50 DM hinaufgesetzt.

Erhöht wurden Anfang November auch die Gebühren für die Gepäckaufbewahrung. So beträgt die Tagesmiete jetzt 50 Pf statt bisher 30 Pf. Die Umstellung der Schließfächer wird etwa bis zum 1. Juli 1965 dauern.

Da der Herbstverkehr in diesem Jahr sehr zeitig eingesetzt hat, erhöhte die Deutsche Bundesbahn zwei Wochen früher als im vorigen Jahr, nämlich schon am 8. Oktober das Wagenstandgeld für alle Wagen der G-Gruppe und für einen Teil der K-Gruppe.

Schweiz

Die Schweizerische Bundesbahn (SBB) und die Privatbahnen der Schweiz haben ihre Tarife zum 1. November um 11 bis 12% heraufgesetzt (Personenfahrpreise I. Klasse im Durchschnitt +12,6%, II. Klasse +11,3%, Stückguttarife +12%).

Der Nahverkehr wurde stärker verteuert als der Fernverkehr. Die Preise für Gruppenreisen, Abonnements, Schulfahrten und Studenten-Rückfahrkarten wurden unterschiedlich angehoben.

Jugoslawien

Die jugoslawischen Eisenbahnen erhöhten am 1. November 1964 ihren Tarif für die Durchgangsverbindungen Jesenice (österreichisch-jugoslawischer Grenzübergang) — Rijeka/Koper/Triest um bis zu 23%.

Nigeria

Die Nigerian Railway Corporation hat die Frachtsätze für mehrere Transportgüter erhöht, nachdem die Löhne zum Teil um 50% angestiegen waren. Am stärksten wurden die Frachtsätze für Erdöl und einige Derivate daraus erhöht (+10%). Um 7,5% wurden die Frachten für Maschinen, Baumwollsaat, Zinn, Petroleum, Bitumen u. a. heraufgesetzt.

Straßenverkehrsfrachten und -fahrpreise Bundesrepublik Deutschland

Auf dem Ordnungswege wurden folgende Tarife für den gewerblichen Güterfernverkehr geändert:

am 1. September:

Einführung eines neuen Ausnahmetarifs für Kohlenstoffkörper usw.

am 1. Oktober:

Einführung eines Ausnahmetarifs für Mineralwasser usw., und zwar erstmalig für Hin- und Rückladungen, ferner Änderungen an einigen Ausnahmetarifen (für Spediteursamalgut, Milch in Tanks und Malz).

Die Beförderungsteuer wurde für den Werkfernverkehr zum 1. Oktober von 5 auf 3 Pf je tkm gesenkt.

Schweiz

Die Tarife der Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB) in Bern wurden zum 1. Oktober revidiert. Die Bartarife und Abonnementspreise wurden etwa gleichmäßig angehoben.

Großbritannien

Der Verband britischer Straßentransportunternehmen hat wegen der gestiegenen Betriebskosten zum 1. September die Frachttarife um 5% erhöht.

Nigeria

Das Straßenverkehrsgewerbe hat eine Heraufsetzung der Frachtraten um 33 $\frac{1}{2}$ % von 6 auf 8 d je ton/Meile angekündigt.

Als Gründe werden die staatlich angeordnete Lohnerhöhung und die Zollerhöhungen für Dieselmotorkraftstoff und für Kraftfahrzeug-Ersatzteile angegeben.

Binnenschiffahrtsfrachten

Auf der Plenarsitzung der Wirtschaftskonferenz der Rheinschiffahrt in Straßburg im Laufe des Oktober 1964 wurde eine Arbeitsgemeinschaft mit der Untersuchung über die Möglichkeiten einer Verständigung auf dem Gebiet der Frachtenbildung beauftragt. Um weitere Verhandlungen mit einem französischen Mitglied zu ermöglichen, wurde der Stückgutpool im Rheinverkehr nach Basel um einen Monat verlängert. Ob bis Ende Oktober mit der französischen Firma eine Einigung erzielt worden ist — wovon der Fortbestand des Pools abhängen würde —, konnte noch nicht in Erfahrung gebracht werden.

Am Rotterdamer Frachtenmarkt war das Geschäft wechselläufig und unbeständig. Massierte Seeankünfte hatten eine starke Raumnachfrage zur Folge, so daß die Raten anstiegen. Danach fiel die Nachfrage wieder stark zurück und die Frachtsätze sanken. Erheblichen Einfluß auf die Gestaltung der Frachtsätze hatten wegen der zeitweise erhobenen Kleinwasserszuschläge die Veränderungen des Rheinwasserstandes in Straßburg und Kaub. Rheinschiffe selbst werden zum Teil zu relativ niedrigen Preisen verkauft.

Der Binnenschiffsverkehr auf der Mosel spielt sich jetzt allmählich ein. Die Baggerarbeiten sind noch nicht abgeschlossen. Die Bundesbahn hat infolge des ermäßigten Wettbewerbsstarifs nur wenige Prozente ihrer Transporte an die Binnenschiffahrt verloren. Effektive Frachtnotierungen sind noch nicht bekannt geworden.

Seeschiffahrtsfrachten

Im August haben sich die Trampfrachten etwa auf dem Stand vom Juli gehalten, haben aber dann stetig angezogen. Ausschlaggebend für diese Entwicklung war die Tonnagenachfrage für den Getreidetransport von Nordamerika (Kanada) nach fernöstlichen Bestimmungshäfen. Neuerdings belebte sich auch das Getreidegeschäft von Nordamerika (Große Seen/St. Lorenz) und vom La Plata nach europäischen Häfen.

In der Nord- und Ostsee-Küstenschiffahrt war am Frachtenmarkt eine gewisse Unsicherheit zu beobachten. Sie war zur Hauptsache auf die verstärkten Abfertigungsschwierigkeiten und auf die Ende November drohende Streikgefahr in den englischen Häfen zurückzuführen. Die Zahl der Arbeitskräfte in den englischen Häfen ist in den letzten zehn Jahren von 78 000 auf 64 000 zurückgegangen, während der Hafenumschlag von 56,5 auf 91,5 Mill. t gestiegen ist. Dabei ist die wöchentliche Arbeitszeit ständig reduziert worden und beträgt jetzt 40 Std. Die einlaufenden Schiffe müssen zur Zeit in der Regel mit einer Liegezeit von zwei Wochen rechnen. Trotz eines großen englischen Importbedarfs an skandinavischem Schnittholz hielten die Importeure mit Abschlüssen noch zurück. Erst in letzter Zeit zogen hier die Frachtraten etwas an.

Die Nachfrage nach Zeitchartertonnage war anhaltend lebhaft. Für konsequente Reisen mit USA-Golfgetreide wurden bei den späteren Positionen höhere Raten vereinbart.

Nach den Berechnungen der Maritime Research Inc. sind die Trampfrachten von Juli bis Oktober 1964 im ganzen um 4% angestiegen. Gegenüber dem Vorjahresstand lagen sie jedoch im Oktober um 12% niedriger.

Reisecharterindizes	Veränderung in % Oktober 1964 gegenüber	
	Juli 1964	Oktober 1963
Bundesrepublik Deutschland	+ 9	— 12
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 10	— 12
davon Getreide	+ 21	— 10
Zucker	— 4	— 6
Erz	± 0	— 20
Kohlen	+ 16	— 23
Holz	+ 8	— 6
Niederlande ¹⁾	+ 12	— 16
Dänemark	+ 1	+ 1
Norwegen	+ 5	— 11
Italien	± 0	— 21

¹⁾ Berechnet von Joh. den Braber, Rotterdam

Zeitcharterindizes	Veränderung in % Oktober 1964 gegenüber	
	Juli 1964	Oktober 1963
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 15	— 6
Niederlande ¹⁾	+ 8	— 3
Norwegen	+ 3	— 6
Vereinigte Staaten ²⁾	+ 13	— 10

¹⁾ Berechnet von Joh. den Braber, Rttid. — ²⁾ Für Abschlüsse mit einer Mindestlaufzeit von 6 Monaten

In der Tankerfahrt war zunächst eine steigende Ratentendenz für Abschlüsse vom Persischen Golf nach Europa zu beobachten, die dann im September wieder von einem Ratenrückgang abgelöst wurde. Nur wenig veränderten sich die Tankerraten ausgehend von der Karibischen See. Im Oktober zogen die Tankerraten allgemein etwas an, schwächten sich aber Anfang November erneut ab. Im Vergleich zum Stand vom November 1963 lagen die Tankerraten z. B. für die Route Persischer Golf-UK/Kontinent um 28⁰/o niedriger.

Tankerfrachtenindizes auf Basis Scale/Intascale	Veränderung in % Oktober 1964 gegenüber	
	Juli 1964	Oktober 1963
Reisecharterindizes		
Bundesrepublik	+ 46	— 27
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 44	— 27
Norwegen	+ 43	— 16

In der Linienfahrt haben in mehreren Fahrtgebieten die Raten angezogen, so z. B. im Indonesienverkehr, in der Mittelamerika- und in der Nordamerikafahrt, in der Fahrt zum Roten Meer und bei Stückgutladungen nach der Türkei. In der Westafrikafahrt (heimkehrend) wurden die Linienfrachtraten ermäßigt.

Frachtenindizes für die Linienfahrt (berechnet vom Bundesverkehrsministerium)	Veränderung in % Oktober 1964 gegenüber	
	Juli 1964	Oktober 1963
Insgesamt	+ 0,4	+ 2,3
davon Stückgut	+ 0,3	+ 3,5
Massengut	+ 0,7	— 0,5

Innerhalb der einzelnen Fahrgebiete haben sich die Linienfrachten wie folgt geändert:

- Europa- und Nahostfahrt**
Am 1. Oktober wurden die Linienraten in der Fahrt Kontinent — West- und Nordnorwegen in Anpassung an die veränderte Kostenlage erhöht. Auch auf der Route London/Felixtown — Göteborg/Stockholm usw. wurden sie wegen erhöhter Kosten um 10⁰/o angehoben. Mehrere Nahost-Konferenzen haben ebenfalls Ratenerhöhungen beschlossen. Sie wurden auf folgenden Routen durchgeführt:
Hamburg/Dünkirchen — Levantehäfen
am 1. Oktober um 1 \$ je 1 000 kg;
UK — Griechenland/Türkei am 5. Oktober um 7¹/₂⁰/o.
Das Dumping durch eine sowjetzonale Reederei hielt in der Levantefahrt unvermindert an.
Auf der Route Hamburg/Dünkirchen/Kontinent — Beirut akzeptieren die Reedereien der Nahost-Gemeinschaft wieder Durchfracht-Konnossemente via Beirut nach Kuwait. Die Anschlußfrachten Beirut — Kuwait betragen je nach Größe der Partien 80 bis 110 \$ per t/3 cbm.
Im Verkehr UK-Häfen mit Israel wurde das Tarifsystern umgestellt. Dadurch vergrößert sich der Unterschied zwischen Kontrakt- und Nicht-Kontraktraten um bis zu 20⁰/o.
- Afrikafahrt**
Auf den Routen Hamburg/Antwerpen Range — Nordmarokko/Gibraltar bzw. Westmarokko wurden die Frachtraten wegen gestiegener Kosten zum 1. Oktober um 10⁰/o angehoben. Schon vorher (zum 1. September) waren die Tarife für die Fahrt nach den Kanarischen Inseln revidiert worden.

Auf den Strecken Port Etienne/Kongofluß Range nach UK/Irland und nach Nordkontinent/Skandinavien wurden zum 1. November zusätzliche Ratenaufschläge für Schwerholz und für sperriges Holz eingeführt. Im Dienst Kontinent bzw. deutsche Häfen — Westafrika haben die Woermann-Linie und der Hanseatische Afrika-Dienst GmbH eine Vereinbarung über die Abstimmung ihrer Fahrten getroffen. Die Congestion-Surcharge für den Hafen Dschiddah wurde am 5. Oktober von 25⁰/o auf den Satz von 15⁰/o reduziert, der vor dem 8. Juni gültig war.

- Mittelostfahrt**
Die Congestion-Surcharge, die bei der Fahrt UK/Kontinent nach Colombo für diesen Hafen erhoben wird, ist am 15. Oktober von zuletzt 40⁰/o auf 30⁰/o ermäßigt worden. Mehrere Konferenzen für die Routen UK/Kontinent — Indien/Pakistan bzw. Ceylon wurden zu je einer Konferenz für den Verkehr mit dem Nordkontinent bzw. mit dem Vereinigten Königreich einschließlich Nordirland zusammengefaßt.
- Fernostfahrt**
Für Tapiokaabfälle wurden auf der Route Thailand—Europa ab Oktober neue Tarifraten eingeführt. Sie entsprechen den Raten der Japan-Thailand Konferenz. Eine westdeutsche Reederei, die den Alleindienst von den Häfen der Bundesrepublik nach China besorgt, hat zum 1. November ihre Raten um 6⁰/o erhöht. Eine bisher im Chinadienst arbeitende sowjetzonale Reederei hat ihren Linienverkehr mit den Häfen des Fernen Ostens wegen zu geringen Ladungsangebots eingestellt.
Auf der Route Neuseeland — UK/Kontinent wurden die Frachtraten zum 1. September um 5⁰/o angehoben. Kurz darauf, zum 1. Oktober, hat man auf dieser Route die Raten für Wolle und Schaffelle um weitere 10⁰/o erhöht. Die Basisraten waren seit 1960 nicht mehr verändert worden.
Die Frachtraten auf den Strecken UK — Fidschi-Inseln bzw. von Hamburg (mit Umladung in London) nach den Fidschi-, Tonga- und Samoa-Inseln sind zum 1. Oktober allgemein um 7¹/₂⁰/o gestiegen.
Um 15⁰/o erhöhte sich am 1. September die Rate im Linien-dienst Frankreich/Nordkontinent/Skandinavien/Großbritannien nach Papeete und Nouméa. Gleichzeitig wurde aber ein Zeitrabatt von 10⁰/o eingeführt, an dessen Stelle ein Sofortrabatt von 9,5⁰/o gewährt werden kann.
- Südamerikafahrt**
Die Outward Continental River Plate Freight Conference erhöhte die Hafen-Surcharge für Montevideo am 1. November um 50⁰/o auf 9 \$ je Frachttonne.
Wegen der Einführung höherer Gebühren in den kolumbianischen Häfen am Karibischen Meer und am Pazifik wurde vom 10. November an auf der Route Nordkontinent/Skandinavien nach diesen Häfen ein fester Zuschlag von \$ 1.00 je t zu den Tariffachtraten eingeführt. Am 11. November folgte eine ähnliche Festsetzung für die Fahrt von Häfen des Vereinigten Königreiches aus. Der Zuschlag beträgt hier 7 \$ je t.
- Mittelamerikafahrt**
Im Linienverkehr zwischen Frankreich bzw. den Häfen benachbarter Länder des Nordkontinents und Franz. Guayana bzw. den Franz. Antillen setzten die Compagnie Générale Transatlantique, die Compagnie des Messageries Maritimes sowie die Société Générale des Transports Maritimes ihre Linientarife am 1. Oktober allgemein um 15⁰/o herauf. Außerdem erhöhten die Mitgliedslinien der Association of West Indian Steamship Lines in der Fahrt von UK/Kontinent nach Curaçao den festen Tarifizuschlag zur Abgeltung der Lande- und Kaigebühren am 1. November um rund 12,5⁰/o.
- Nordamerikafahrt**
Im Dienst Kontinent — Savannah/Charleston stiegen zum 15. September einige Frachtraten infolge erhöhter Kosten. Wegen der andauernden Verstopfung des Hafens Genua wurde am 16. September auf der Route US-Nordatlantikhäfen nach Genua eine Congestion Surcharge von 25⁰/o eingeführt.
Die Marseille North Atlantic US Freight Conference will in Kürze einen Frachtenpool gründen. Die Anteile am Gesamtaufkommen wurden für die beteiligten Reedereien bereits festgelegt.

Die Frachtraten im Verkehr Griechenland/Türkei nach den US-Nordatlantikhäfen wurden am 15. September allgemein erhöht.

An der Ostküste der Vereinigten Staaten brach am 1. Oktober ein Hafenarbeiterstreik aus, der aufgrund des Taft-Hartley-Gesetzes nach wenigen Tagen unterbrochen wurde. Anlaß des Streiks war der Widerstand der Gewerkschaften gegen verschiedene Rationalisierungsmaßnahmen in den Häfen, die unter den ungelerten Arbeitskräften eine größere Arbeitslosigkeit hervorrufen würden.

Im Verkehr UK — US Nordatlantikhäfen dauert der Konflikt wegen der Treuerabatte in der Richtung Europa — US Häfen weiter an. Der 1. Dezember ist als Termin für die Anpassung der britischen Frachtraten an die Bestimmungen des amerikanischen Seeamtes genannt worden. Es wird mit Verhandlungen im Rahmen einer internationalen Konferenz gerechnet.

Zwischen Hamburg (evtl. auch Bremen) und New York hat eine amerikanische Schiffsreederei am 16. November einen neuen Outsider-Liniendienst aufgenommen.

Die Konferenzraten auf den Strecken Bordeaux — Kanada/Große Seen und Hamburg Range — US/Große Seen wurden am 1. Oktober wegen der erhöhten Betriebskosten um \$ 1,— je Frachttonne heraufgesetzt.

8. Cross Trade

Im September faßte die brasilianische Kommission für die Handelsschifffahrt einen Beschluß, wonach künftig bis 40% des für die USA bestimmten Kaffees auf brasilianischen Schiffen verschifft werden muß (gegenüber bisher 19,4% der nach der Westküste der USA bestimmten Kaffeexporte). Eine norwegische Reederei hat gegen diese Erhöhung protestiert.

Auch zwischen den Vereinigten Staaten und Uruguay ist Anfang Oktober ein Frachtenstreit ausgebrochen. Uruguay hatte für amerikanische Waren, die auf uruguayischen Schiffen transportiert wurden, Einfuhrvorteile gewährt. Die USA drohen mit einer Sondersteuer auf diese Waren.

9. Fahrpreise

Die Personalfahrpreise auf den deutschen und dänischen Fährschiffen der Vogelfluglinie wurden ermäßigt. Ein Rückfahrschein II. Klasse mit eintägiger Gültigkeit zwischen Puttgarden (Fehmarn) und Rödby-Faerge kostet jetzt 9,50 DM. Die Transportpreise für Personenkraftwagen und Motorräder wurden um 50% herabgesetzt. Auch Reisegruppen erhalten wieder Ermäßigungen.

Die Autofähren zwischen dem Kontinent und Großbritannien wurden am 12. Oktober billiger. Bei Benutzung von Tagesschiffen zwischen Hoek van Holland und Harwich werden die ermäßigten Fahrpreise erst ab 1. November berechnet.

10. Nord-Ostsee-Kanal

Am 1. Juli wurden die tariflichen Entgelte für die Kanalsteuer auf dem Nord-Ostsee-Kanal von 55,— auf 90,— DM heraufgesetzt. Darüber hinaus wird wie bisher ein Zuschlag von 0,012 DM je Bruttoregistertonne erhoben.

Personenflugpreise und Luftfrachtraten

Die zur internationalen Luftverkehrsorganisation (IATA) gehörenden Gesellschaften haben vom Januar bis zum September 1964 auf den Nordatlantikrouten um 29% mehr Fluggäste befördert als in der gleichen Vorjahreszeit. Der Anstieg wird überwiegend den Flugpreissenkungen vom April zugerechnet.

Die IATA-Tarifkonferenz in Athen, die vom 5. Oktober bis zum 13. November dauerte, hat beschlossen, daß die Flugpreise der angeschlossenen Gesellschaften in den nächsten zwei Jahren auch bei steigenden Kosten nicht erhöht werden sollen. Auf einzelnen Strecken wurden sogar billigere Sondertarife eingeführt. Ein strittiger Punkt war die Vorführung von Filmen und Fernsehsendungen auf Passagierflügen. Es wurde keine Entscheidung getroffen. In Zukunft werden für den Passagier- und Frachtverkehr jeweils getrennte Tarif-Konferenzen abgehalten. Ferner wurde vereinbart, den 21-Tage-Tarif für Transatlantikflüge zwischen Europa und den USA, Kanada, Mexiko über die diesjährige Anwendungsperiode, also über den 5. November 1964 hin-

aus, bis zum 15. Februar 1965 beizubehalten. Danach beträgt der Preis für Hin- und Rückflug innerhalb 21 Tagen auf der Strecke Frankfurt—New York jetzt 1660 DM und liegt damit um 15,4% unter dem entsprechenden Flugpreis des Normaltarifs.

Am 1. November d. J. wurden die britischen Flugplatzgebühren (Landegebühren für Flugzeuge) um rund 40% erhöht. Daraufhin beantragten die British European Airways und andere britische Fluggesellschaften beim britischen Air Transport Licensing Board eine Anhebung der Flugpreise für innerbritische Flugdienste um 5% ab April 1965. Zum gleichen Termin wird die BEA ihre Flugpreise vom Vereinigten Königreich (einschließlich Nordirland) nach dem Kontinent heraufsetzen. Damit soll die bisher dem Fluggast zusätzlich abverlangte Flughafengebühr in Höhe von 7,6 s in den Flugpreis einbezogen werden.

Im Irak werden von den Flugreisenden ab 1. April 1964 Flughafengebühren erhoben (bei Inlandreisen 150 Fils=13,40 DM, bei Auslandsreisen 500 Fils=44,65 DM).

Die beiden australischen Hauptfluggesellschaften (eine halbstaatliche und eine private) haben ihre Personentarife für Flugdienste innerhalb Australiens zum 18. August 1964 um 6% erhöht. Die Frachttarife wurden nicht verändert.

Post- und Fernmeldegebühren

Am 1. September ist eine neue Seefunkordnung der Deutschen Bundespost in Kraft getreten. Darin werden die Gebühren für den kommerziellen Funkverkehr von den Küstenfunkstellen Norddeich Radio und Kiel Radio mit deutschen Schiffen auf den Weltmeeren geregelt. Die Gebühren sind jetzt für beide Funkstationen die gleichen. Gegenüber den bisherigen Gebühren für Funktelegramme (Norddeich 80 Pf je Wort, Kiel 60 Pf) kostet jetzt jedes Wort 1,15 DM. Davon gehen an die Bundespost 75 Pf, an die Reedereien 40 Pf. Für Schiffsbrieftelegramme wurde der Preis für ein Wort von 25 auf 40 Pf erhöht. Ein Seefunkgespräch von 3 Minuten Dauer kostet in der 1. Seezone (Ost- und Nordsee) 7,80 DM. Die Gebühren für Seefunkgespräche mit der 2. Seezone (Nordmeer, Mittelmeer und Schwarzes Meer) wurden dagegen erheblich herabgesetzt, nämlich von 32,70 auf 17,70 DM. Für die 3. Seezone (alle übrigen Weltmeere) wurde die Gesprächsgebühr von 40,80 auf 26,60 DM gesenkt.

Der vollautomatische Fernsprechkdienst zwischen der Bundesrepublik und dem Ausland wurde erweitert. Vom 10. Oktober an kann man von den Bereichen der Knotenvermittlungsstellen Adelsheim, Bensheim, Büchen, Eberbach, Mannheim (einschließlich Ludwigshafen) und Worms die Fernsprechteilnehmer in Belgien, Frankreich (Wahlzone Paris), Großbritannien, in den Niederlanden und der Schweiz anwählen.

Es gelten folgende Sprechzeiten je DM 0,20 (bis 30. 11. 1964):

nach Belgien	12 Sek.
nach der Wahlzone Paris	7,385 Sek.
nach Großbritannien	5,647 Sek.
nach den Niederlanden	10,667 Sek.
nach der Schweiz	10,106 Sek.

Am 19. Oktober wurde im Telexdienst der Bundesrepublik Deutschland mit Irland die Selbstwahl eingeführt. Zeiteinheit für die Gebührenberechnung sind 3,75 Sekunden à 0,10 DM.

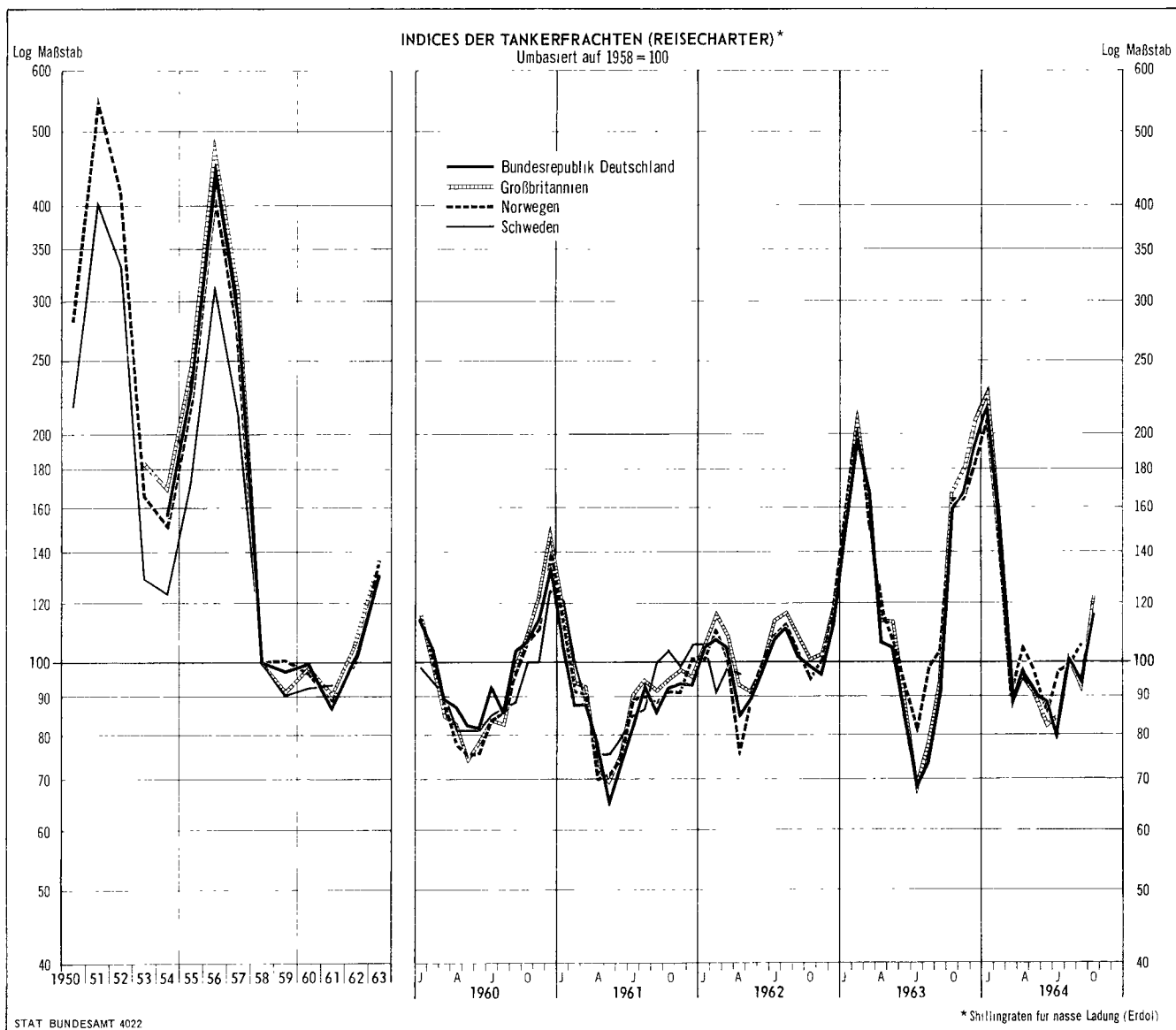
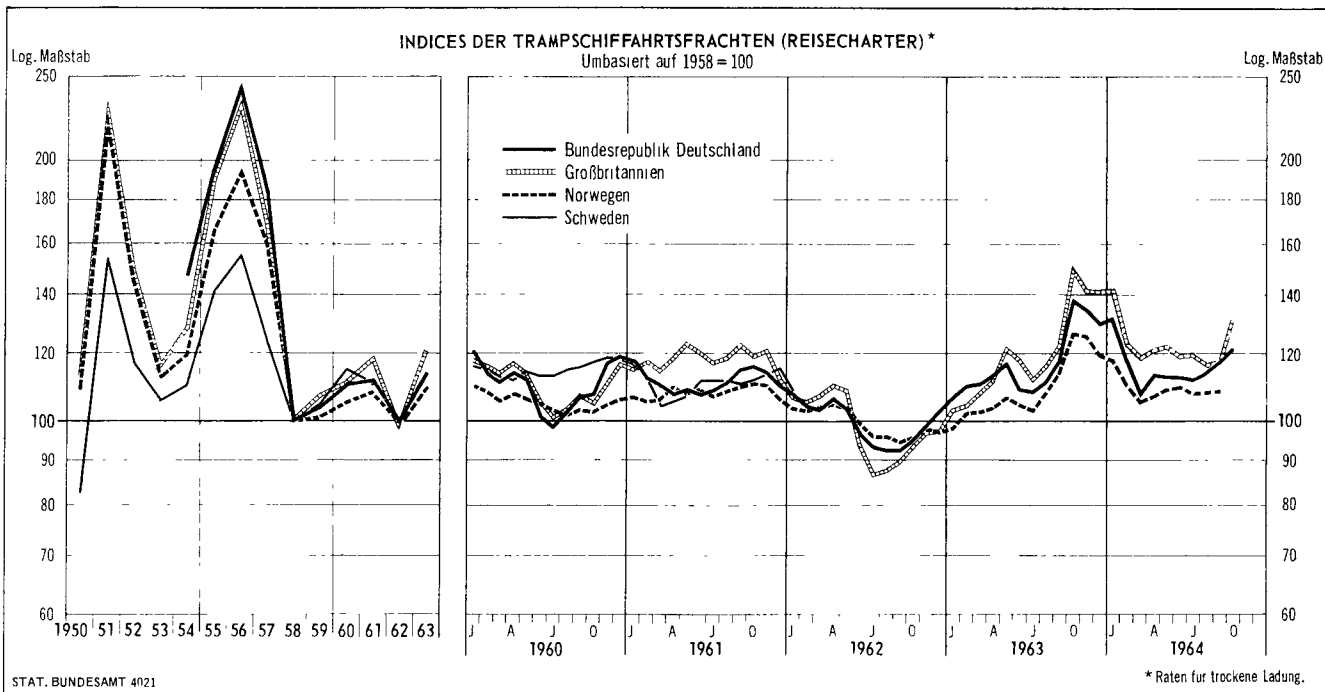
In der Schweiz wurden die Fahrpreise im Postreisedienst erhöht. Sie wurden bisher für gewöhnliche Linien in der ersten Entfernungsstufe von 1 bis 6 km zu einem Kilometersatz von 0,20 sfr berechnet. Dieser Satz ermaßigte sich in den höheren Entfernungsstufen bis zu 50%. Am 1. November 1964 wurde die erste Entfernungsstufe (1 km zu 0,20 sfr) auf 10 km ausgedehnt. Die Tarife für die Bergpostlinien sowie für Linien des „einheimischen Verkehrs“, die unter der Tarifannäherung vom 1. Januar 1963 fallen, wurden entsprechend revidiert.

In Luxemburg wurden die Telefongebühren zum 1. September um 50% teurer. Die Gebühr für Inlandsgespräche steigt von bisher 2 Francs (16 Pf) je Gesprächseinheit auf 3 Francs (24 Pf).

Die Post- und Telegrammgebühren in Brasilien wurden am 1. September im Durchschnitt um 300% erhöht. Da die Unkosten der Post auch damit noch nicht gedeckt werden können, wird mit einer weiteren Gebührenerhöhung zum 1. Januar 1965 gerechnet.

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	Nordd. = Norddeutsche
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl	Wk. = Westküste
ETS = European Tramping Schedule	Ok. = Ostküste
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	n = Nominell
RKT = Reichskraftwagentarif	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	RM = Reichsmark
E = Eilzug	DM = Deutsche Mark
D = Schnellzug	bfrs = Belgische Francs
Bf = Bahnhof	dkr = Dänische Kronen
Hbf = Hauptbahnhof	ffrs = Französische Francs (bis 31. 12. 1959)
Vbf = Verschiebebahnhof	NF = Nouveaux Francs (vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962)
Pr. = Privat	FF = Französische Francs (ab 1. 1. 1963)
Hj. = Halbjahr	lfrs = Luxemburgische Francs
MOT = Ministry of Transport	hfl = Holländische Gulden
USMC = United States Maritime Commission	nkr = Norwegische Kronen
IATA = International Air Transport Association	S = Österreichische Schilling
USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)	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

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 12

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Vor dem 1. 8. 1959 verstanden sich die Sätze bei Danemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — ³⁾ Vom 1. 1. 1963 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 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. 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 betragen 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

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“, in DM umgerechnet. — ²⁾ Entfernung in Bahn-Kilometern. — ³⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet.

Seite 15

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 15 (Fortsetzung)

³⁾ Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — ¹⁾ Für Montangüter Regelklassen I bis V ab 1. 2. 1958: 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; ab 1. 8. 1964: 15 t-Klasse I DM 1,79, II DM 1,76, III DM 1,56, IV DM 1,55, V DM 1,51; 20 t-Klasse I DM 1,70, II DM 1,68, III DM 1,49, IV DM 1,48, V DM 1,44. — ⁵⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — ⁶⁾ Die Frachtsätze sind für 500 km angegeben, da der Tarifrest von 250 km an gilt und die durchschnittliche Beförderungsweite ungefähr bei 500 km liegt. — ⁷⁾ Gültig ab 1. 4. 1937. — ⁸⁾ Bei Vollladung von 15 t- bzw. 20 t-Waggons. Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteuern kommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Am 1. 3. 1962 wurde der Frachtsatz des Kohlentarifs auf 1,29 DM je 100 kg ermäßigt. Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6%, des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964).

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 16

¹⁾ Frachtsätze der 5 t-Klasse. 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. — ²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse A. — ³⁾ Bis zum 31. 7. 1964 = AT 14 B 43. — ⁴⁾ Bis zum 31. 7. 1964 = AT 1 B 1. — ⁵⁾ Holzzellstoff mit mehr als 40% Wassergehalt. — ⁶⁾ Sonstiger Holzzellstoff, bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D. — ⁷⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. Ihre Frachtsätze liegen um 4,76% unter denen der bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — ⁸⁾ Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte eine Frachthilfe in Höhe von 25% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ⁹⁾ D 1958. — ¹⁰⁾ Regelklassen I bis V gültig ab 1. 2. 1958 für Montangüter. — ¹¹⁾ Vom 1. 8. bis 30. 9. 1964 = Klasse A/B. — ¹²⁾ Bis zum 31. 7. 1964 = AT 14 B 2. — ¹³⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für die Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteuern kommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); seit 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ¹⁴⁾ Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Rohren, gewalzte Stahlplatten zum Schmieden in warmem Zustand oder zum Auswalzen. — ¹⁵⁾ Unbearbeitet. — ¹⁶⁾ Bis zum 31. 7. 1964 = AT 14 B 23. — ¹⁷⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C. — ¹⁸⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C, vom 1. 2. 1958 bis 16. 10. 1960 = Klasse C/D. — ¹⁹⁾ Bis zum 31. 7. 1964 = AT 4 B 6. — ²⁰⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse IV (Montangut). — ²¹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse III (Montangut), vom 9. 2. 1959 bis 31. 7. 1964 = AT 8 B 8. — ²²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D; vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse I (Montangut), vom 9. 2. 1959 bis 31. 7. 1964 = AT 8 B 8. — ²³⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D.

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

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

Seite 17

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. Erschwerungszuschlag 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 (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ⁸⁾ Vom 8. 1950 bis 16. 1. 1951 Ausnahmefracht.

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

Seite 18

¹⁾ Siehe Seite 19, 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 Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$ und umgekehrt. — ⁷⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Untereswerlhafen 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.

Seite 19

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löscheziten. — 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⁾ Ab 1. 4. 1963 Lade- und Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$. D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löscheziten) berechnet. — ⁶⁾ 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. Neckarhäfen und der Flußmündung berechnet werden. Die Abgabensätze richten sich nach der Art des Transportguts.

Seite 20

¹⁾ Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

Seite 20 (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 sowie die Vierteljahreszahlen (der Frachtraten der nordeuropäischen Küstenfahrt) sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen.

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 21

¹⁾ Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste (ohne Hafer und Reis). — ²⁾ Ölkuchen und andere Rückstände von der Gewinnung pflanzlicher Öle. — ³⁾ Danemark einschl. Inseln, ohne Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ⁴⁾ Einschl. Wormerveer, Zaandam und Zwijndrecht. — ⁵⁾ Fredericia und südl. davon. — ⁶⁾ Ostküste Jütland einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ⁷⁾ Einschl. Papierholz. — ⁸⁾ Antwerpen, Gent, Ostende und Zeebrugge. — ⁹⁾ Amsterdam, Delfzijl, Dordrecht, Haarlingen, Rotterdam und Zaandam. — ¹⁰⁾ Rheinhafen von Köln-Porz bis Emmerich. — ¹¹⁾ Chinacay. — ¹²⁾ Einschl. Malaisee. — ¹³⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdienst.

Seite 22

¹⁾ Eisenschlacke. — ²⁾ Eisen- und Stahlschrott. — ³⁾ Fredericia und südl. davon. — ⁴⁾ Dänemark einschl. Inseln, ohne Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ⁵⁾ Einschl. Terneuzen und Ymuiden. — ⁶⁾ Einschl. Mälarsee. — ⁷⁾ Rheinhafen von Köln-Porz bis Emmerich. — ⁸⁾ Koks aus Steinkohle. — ⁹⁾ Einschl. Bornholm, ohne Isefjord (Seeland). — ¹⁰⁾ Ohne Limfjordhafen und Esbjerg. — ¹¹⁾ Einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ¹²⁾ Braunkohlenbriketts. — ¹³⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdienst.

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 23

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 löschen. — 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 24

¹⁾ Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — ²⁾ Portug. Angola. — ³⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — 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. Schiffsverkehrsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

Den Tramfrachtenindices liegen für den Überseetransport Frachtabschlüsse in englischen £, US-\$ und DM, für den nordeuropäischen Küstentransport auch Abschlüsse in skr, dkr und hfl zugrunde. Der Frachtenindex der Linienfahrt des BMV, Abt. See, Hamburg, umfaßt außer Tarifraten und offenen Raten in englischen £, US-\$ und DM auch Raten in anderen Währungen (z. B. dkr, nkr, skr, hfl, bfrs, Can.-\$).

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die Maßziffern der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtenindices der Firma W. G. Weston, London und der Firma Maritime Research Inc., New York, sowie beim britischen Tankerfrachtenindex der Firma Harley Mullion, London, sind die ausgewiesenen Monatszahlen das arithmetische Mittel der im entsprechenden Monat anfallenden Wochenmaßziffern. Die Jahreszahlen sind alsdann das arithmetische Mittel der Monatszahlen des jeweiligen Jahres. Die Monats- und Jahreszahlen des niederländischen Trampfrachtenindex (Den Braber) werden unter Berücksichtigung der aktuellen Transportmengen gemittelt.

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.

Seite 25

¹⁾ Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengütern in 17 weltweiten Relationen im einfachen Durchschnitt der Maßziffer, berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrage der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — ²⁾ Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — ³⁾ 2. Hj. 1954. — ⁴⁾ Im Januar 1960 wurden die Zahlen des deutschen Linienfrachtenindex auf Basis 1958 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1959 (120,6) mit den Indexzahlen auf Basis 1954 verketten. — Ab Dezember 1959 werden zusätzlich zum Index 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. — ⁵⁾ Im Januar 1961 wurden die Zahlen des deutschen Trampfrachtenindex auf Basis 1960 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1960 (80,7) mit den Zahlen auf Basis 1954 verketten. — ⁶⁾ Wegen des früher berechneten Index, vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Heft 4 1960. — ⁷⁾ Jahreszahlen 1954/59 umbasiert von Jahreszahlen des Trampfrachtenindex der britischen Chamber of Shipping auf Basis 1952 = 100.

II. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

Seite 26

¹⁾ Berechnet werden Zeitcharterabschlüsse mit einer Beschäftigungsdauer bis zu 12 Monaten für Motorschiffe von 9000 tdw und mehr. — ²⁾ Frachtraten für Ladungen bis zu 18000 t. Außerdem werden ab 15. 8. 1964 gesonderte Indices für größere Ladungen berechnet. — ³⁾ In der Indexberechnung sind Zeitcharterabschlüsse mit einer Laufzeit bis zu 2 Jahren enthalten. Die Maßziffern werden aus dem gleitenden 4-Wochen-Mittel der Zeitcharterraten gebildet. — ⁴⁾ Ohne Tankerabschlüsse. — ⁵⁾ Ölbrenner (Dampfer) von 8000 bis 12000 tdw. (Geschwindigkeit: 10 bis 12 1/2 Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 20 bis 30 lt. täglich). — ⁶⁾ Motorschiffe von 8000 bis 13000 tdw. (Geschwindigkeit: 10 bis 15 Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 10 bis 25 lt. täglich). — ⁷⁾ Austauschverhältnis: Gesamtindex der Zeitcharterraten in % des Gesamtindex der Reisecharterraten. — ⁸⁾ Sonderindex zum Vergleich von Reisecharterraten, die für Getreidetransporte in Tankern abgeschlossen werden. — ⁹⁾ Vgl. Anmerkung S. 25, Nr. 7). — ¹⁰⁾ Umbasiert von entsprechenden Jahreszahlen der früher auf Basis Juli-September 1954 = 100 berechneten Indices. — ¹¹⁾ 2. Hj. 1954. — ¹²⁾ Ölbrenner (Dampfer) und Motorschiffe von 9000 bis 11000 tdw. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung bis zu 12 Monaten. — ¹³⁾ Vor 1957 auf Basis MOT) vom 1. 1. 1957 bis 15. 5. 1962 auf Basis Scale. — ¹⁴⁾ Vor 1960 auf Basis USMC. — ¹⁵⁾ Umbasierte Jahreszahl des früher veröffentlichten Index auf Basis 1949 = 100.

Seite 27

¹⁾ Wegen des früher berechneten Index, vgl. PLW 7, „Preise für Verkehrsleistungen“, Jg. 1959, Heft 2. — ²⁾ Ab Northern Range. St. Lawrence und 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/Nord-europa. — ⁵⁾ Mais ab Kapstadt/Durban, Erz ab Beira/Lourenco Marques. — ⁶⁾ Ab Huelva/Morphou/Vassiliko-Bay. — ⁷⁾ Ab Abu Zenima (Suez) und Marmagoa/Goa. — ⁸⁾ Ab La Goulette, Bona, Melilla und Almeria. — ⁹⁾ Ab Sfax und Casablanca. — ¹⁰⁾ Zugleich: Gesamtindex für die Afrikafahrt. — ¹¹⁾ Ab Monrovia, Casablanca und ab türkischen Häfen. — ¹²⁾ Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — ¹³⁾ Phosphat ab Kossér (Rotes Meer), Salz ab Torrevieja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — ¹⁴⁾ Ab Marmagoa und Dungun.

1. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindizes (Großbritannien)

Seite 28

¹⁾ Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wird jeweils am Quartalsbeginn als mittlere Rate aller Scale- (ab 1. 7. 1962 aller Intascale-) 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 tdw. Gesamttragfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden stattdessen gesonderte Maßzifferreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 tdw. (GP=General Purpose) und für Großtanker ab 25000 tdw. (LV = Large Vessels) geführt; ab 1. 7. 1964 werden Maßzifferreihen nur noch halbjährlich jedoch für 3 Größenklassen berechnet: 15 000 bis 24999 tdw (GP=General Purpose), 25 000 bis 44 999 tdw. (MR=Medium Range) und 45 000 bis 69 999 tdw (LR=Large Range). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem Golf. 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 t umgerechneten Monats- und Jahreszahlen vom Statistischen Bundesamt errechnet (vgl. Erläuterungen zu D. Index der Seefrachten). — ²⁾ Grundtarif Scale Nr. 1 (vom 1. 11. 1952) kam für die AFRA-Raten nicht zur Anwendung. — ³⁾ SuezRoute: Zuzüglich s. 6,3 je 2240 lbs. Suezkanal-Gebühren (konstant). — ⁴⁾ Kap-Route. — ⁵⁾ Vom November 1956 bis Mai 1957 über Kap-Route (Suez-Krise). — ⁶⁾ Der Zeitcharter-Volume-Index wird für den Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage berechnet. — ⁷⁾ Erarbeitet auf Grund von Statistiken des amerikanischen Bureau of Mines und der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD), zu dem Zweck, den Trend der für Nord-West-Europa geltenden Bunkerölpreise verfolgen zu können. Dieses Gebiet wurde für die Indexberechnung in sechs Ländergruppen eingeteilt: Norwegen, Schweden und Dänemark; Bundesrepublik Deutschland; Belgien und Niederlande; Frankreich; Vereinigtes Königreich und Irland; Portugal. — ⁸⁾ Gesamtindex auf fester Index-Basis: Verhältnis Heizöl zu Diesel- und Gasöl = 70:30. — ⁹⁾ Gesamtindex auf wechselnder Basis, um den steigenden Anteil des Heizölbedarfs ab 1959 sichtbar zu machen. — ¹⁰⁾ Es sind folgende Heizöle enthalten: Marine fuel oil, bunker C; mittlere oder „dünnflüssige“ Heizöle („Redwood No. 1 at 100- F“ ist das gebräuchlichste). — ¹¹⁾ Dieselöl und Gasöl ist im Verhältnis 80:20 enthalten. — ¹²⁾ Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von Jahreszahlen auf Basis Januar-Juni 1954 = 100. — ¹³⁾ Large Range (35000 bis 69999 tdw.).

III. Luftverkehr

Flugpreise und Luftfrachtraten werden an Hand der in Frachtlis ten 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 (Ausflugsr ate). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag 00,01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12,00 Uhr zugelassen.) — e) Airbusdienst ab 1. 4. 1963 (3 x täglich Pendelverkehr ohne Vorausbuchung). — ¹⁾ Nur vom 1. 4. bis 31. 10. zugelassen. — ²⁾ April bis Dezember. — ³⁾ Laut Mitteilung der Lufthansa wird die Touristenklasse ab November 1964 für die Flugrouten innerhalb Europas mit „Sparklasse“ bezeichnet.

Seite 30

a) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen, ab 1. 4. 1964 innerhalb 21 Tagen.

¹⁾ Touristenklasse. — ²⁾ Die Touristenklasse wurde auf den Südafrika-, Mittel- und Fernostrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. 10. 1960, auf den Nordatlantikkrou ten am 1. 7. 1960, auf den Sudatlantikkrou ten am 1. 3. 1961 durch die Sparklasse ersetzt. — ³⁾ Für 1959/1960 werden Flugpreise für die Benutzung von Propellerflugzeugen, ab 1961 (auf der Route Frankfurt-New York ab 1960) Flugpreise für die Benutzung von Düsenflugzeugen dargestellt. — ⁴⁾ Soweit in der Winterflugperiode niedrigere Sparklassenpreise für Hinflüge bzw. Hin- und Rückflüge mit Propellerflugzeugen der Atlantikdienste galten, wurden diese in die Jahreszahlen einbezogen.

B. Güterverkehr

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

Seite 31/32

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden perrige 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 Ver lader 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⁾ Vor 1959 Mindestgewicht 250 kg. — ²⁾ Mindestgewicht 100 kg. — ³⁾ Vor 1959 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⁾ Fuchspeize. — ¹⁰⁾ Einschl. Pelzbekleidung a. n. g. — ¹¹⁾ Lamm-, Schaf- und Zickelhäute und -Pelze, ohne Bekleidung. — ¹²⁾ Mindestgewicht 45 kg. — ¹³⁾ Einschl. Textilfertigungswaren.

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

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 Zeitungstück im Postzeitungsvertrieb

Seite 35

¹⁾ Ab 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebühreneinheit für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warensendungen die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Höchstgrenzen 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 Ortgebührensätzen 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, nach den Niederlanden ab 1. 8. 1964 die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze erhoben. — ⁴⁾ Die Sendungsart „Geschäftspapiere“ ist im Inlandsdienst weggefallen. 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). — 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⁾ Zeitungstück = die Folge der Zeitungsnummerstücke in der Bezugszeit; Zeitungsnummerstück = das einzelne Exemplar einer Zeitungsnummer. — ⁹⁾ Ab 1. 1. 1964 ist an die Stelle der Zeitungsgebühr und der Zeitungszustellungsgebühr eine einheitliche Vertriebsgebühr getreten. Zusätzlich werden ab 1. 1. 1964 vom Verleger eine vierteljährliche Zeitungsgrundgebühr von 10 DM für jede zum Postzeitungsdienst zugelassene Zeitung sowie eine Einweisungsgebühr von 10 Pf für die Einweisung eines Verlagsstückes, eine Vermittlungsgebühr von 20 Pf für die Bestellung und für jede erneute Bestellung eines Zeitungstückes erhoben. Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — ¹⁰⁾ Bei Drucksachen im Auslandsverkehr, die schwerer als 50 g sind, wird für jede Gewichtsstufe von 50 g (auch für die erste Stufe) ein Gebührensatz von 10 Pf erhoben. — ¹¹⁾ Die Sendungsart „Warenproben“ wird im Inlandsverkehr vom 1. 8. 1964 an mit „Warensendung“, im Auslandsverkehr weiterhin mit „Warenproben“ bezeichnet.

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 Postzeitungsaut 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. Fernsprechverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 36 (Fortsetzung)

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 37

¹⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählferndienstes, 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; ab 1. 8. 64 bis 18. 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; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) berechnet. — ⁴⁾ Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wiedereingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählferndienst keine Anwendung. — ⁵⁾ Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10fache Wortgebühr. — ⁶⁾ Mindestgebühr für ein Brieftelegramm: vom 1. 4. 1929 bis 28. 2. 1931 10fache, vom 1. 3. 1931 bis 31. 12. 1938 20fache, vom 1. 1. 1939 bis 31. 3. 1946 10fache Wortgebühr, vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen, vom 1. 8. 1948 bis 31. 12. 1962 20fache Wortgebühr, ab 1. 1. 1963 1 DM Mindestgebühr für ein Brieftelegramm bis 22 Wörter. — ⁷⁾ Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — ⁸⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden gewöhnliche und dringende Ortstelegramme innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 8. 1948 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortgebührensätzen 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⁾ In Verkehrsbeziehungen, in denen die Gebührenerlassungsgeräte noch nicht auf die volle Zeitimpulszahlung umgestellt sind, werden jeweils bis zur Beendigung der Umstellungsarbeiten die vor dem 1. 2. 1956 geltenden Fernschreibgebühren erhoben. — ⁴⁾ Normalgebühren infolge vorübergehenden Wegfalls der Ermäßigung. — ⁵⁾ Für andere Orte der Bundesrepublik weichen die Gebühren von den hier aufgeführten ab. — ⁶⁾ 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. — ⁷⁾ Die für die einzelnen Jahre angegebenen Gebührensätze sind zum Teil erst im Verlauf des jeweils genannten Jahres in Kraft getreten. — ⁸⁾ Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich). — ⁹⁾ 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. Kraftpostverkehr

Postreisengebühren im Inlandsverkehr

Seite 39

¹⁾ Ohne Berücksichtigung von örtlichen Sonderverhältnissen. — 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⁾ Rückfahrtscheine werden nur in bestimmten Verkehrsbeziehungen und 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 gem. Anm. 7 unter bestimmten Voraussetzungen auch auf Schüler von Privatschulen. — ⁶⁾ Bis 1951 wurden Arbeiterzeitkarten nur an Arbeiter, Angestellte und Beamte mit einem monatlichen Bruttoeinkommen unter RM/DM 200, ab 1952 unter DM 300, ab 1957 unter DM 750, ab 1958 unter DM 1250 ausgegeben. Ab 1. 1. 1961 entfiel für die Zeitkartenausgabe jede Beschränkung hinsichtlich Personenkreis und Einkommenshöhe; ab 1. 1. 1963 werden besondere Arbeiter-Zeitkarten nicht mehr ausgegeben. — ⁷⁾ Schülerzeitkarten wurden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgegeben. Ab 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Bezugsberechtigten einbezogen. Ab 1. 1. 1963 Lehrlinge nur noch bei einem Bruttoarbeitsentgelt 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	171,0	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 Deutschen Reichsbahn Österreich. Bundesbahn Dänischen Staatsbahn						im grenzüberschrei- tenden Verkehr anderer europäischer Eisenbahnen ⁵⁾				
1. 5. 1955	5,00		7,00						8,00				
1. 4. 1958	6,50		6,50						6,50				
1. 5. 1961	6,50		6,50						6,50				
26. 5. 1963	7,00		7,00						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 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 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	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	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	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	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	16,00	
1. 11. 1964	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	15,50	16,50	17,00	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, 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	—	—	—	—
1. 4. 1964	75,00	50,00	297,00	193,00	—	—	—	—
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	—	—	—	—
1. 4. 1964	135,00	90,00	535,00	357,00	—	—	—	—
Dänemark, Sätze in dkr Einfache Fahrt								
1. 8. 1946	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
1. 6. 1950	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
1. 6. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
1. 5. 1953	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
1. 10. 1954	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
1. 8. 1959 ²⁾	9,00	6,00	36,00	24,00	63,00	42,00	—	—
15. 1. 1962	9 90	6,60	39,60	26,40	69,00	46,00	—	—
1. 5. 1963	10,80	7,20	43,20	28,80	75,00	50,00	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 8. 1946	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
1. 6. 1950	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
1. 6. 1951	10,80	7,20	43,20	28,80	76,20	50,80	—	—
1. 5. 1953	11,60	7,70	46,00	30,60	81,60	54,40	—	—
1. 10. 1954	12,60	8,40	50,00	33,40	88,80	59,20	—	—
1. 8. 1959 ²⁾	13,60	9,00	54,00	36,00	94,00	63,00	—	—
15. 1. 1962	15,00	9,90	59,40	39,60	104,00	69,00	—	—
1. 5. 1963	16,20	10,80	64,80	43,20	113,00	75,00	—	—
Frankreich, Sätze in ffrs (Ab 1. 1.1963 in FF) ³⁾ Einfache Fahrt ⁴⁾								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
1. 1. 1960	6,20	4,20	24,50	16,40	60,50	40,40	120,50	80,40
23. 10. 1961	6,60	4,40	26,10	17,40	64,30	42,90	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
1. 2. 1964	800	450	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
1. 2. 1964	1 600	900	6 200	3 400	15 400	8 500	27 600	15 400
Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge Einfache Fahrt ⁴⁾								
1950	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
1. 3. 1957 ⁵⁾	312	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	—	—	—	—
15. 3. 1964	3,70	2,55	13,30	8,90	—	—	—	—
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⁾	—	—	—	—
15. 3. 1964	6,00 ⁶⁾	4,05 ⁶⁾	22,30 ⁶⁾	14,90 ⁶⁾	—	—	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, 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. 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			
1. 10. 1964	10,50	7,00	40,50	27,00	87,00	58,00	126,00	84,00			
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. 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			
1. 10. 1964	16,80	11,20	63,00	42,00	138,00	92,00	201,00	134,00			
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	—	—			
1. 11. 1964	9,40	6,60	30,40	21,00	53,40	36,80	—	—			
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. 11. 1964	14,20	9,80	45,40	31,40	79,80	55,20	—	—			
1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse											
Portugal, ¹⁾ Sätze in Escudos Einfache Fahrt											
1. 4. 1949	20,00	17,50	12,50	80,00	70,00	50,00	200,00	175,00	125,00	—	—
1. 9. 1955	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—	—
1. 7. 1961	23,00	20,00	15,00	92,00	80,00	60,00	230,00	200,00	150,00	—	—
1. 8. 1963	24,00	16,00	—	96,00	64,00	—	240,00	160,00	—	—	—
Hin- und Rückfahrt											
1. 4. 1949	40,00	35,00	25,00	160,00	140,00	100,00	400,00	350,00	250,00	—	—
1. 9. 1955	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00	280,00	—	—
1. 7. 1961	46,00	40,00	30,00	184,00	160,00	120,00	460,00	400,00	300,00	—	—
1. 8. 1963	48,00	32,00	—	192,00	128,00	—	480,00	320,00	—	—	—
Spanien, ¹⁾ Sätze in Pesetas Einfache Fahrt											
1950—1953	...	16,30	10,20	...	65,00	40,65	...	162,50	101,55	...	324,95
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	1333,10	969,60
1. 11. 1958	68,00	50,00	32,00	268,00	196,00	122,00	668,00	486,00	304,00	1334,00	970,00
10. 10. 1959	96,00	70,00	44,00	376,00	276,00	172,00	940,00	688,00	426,00	1878,00	1376,00
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km Einfache Fahrt ²⁾											
1. Klasse						2. Klasse ⁴⁾					
1. 1. 1950	4,07					2,44					
1. 5. 1952	2,63					1,75					
15. 9. 1957	3,00					2,00					
1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300 1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300											
Meilen Meilen											
1. 11. 1959	3,373		3,15		3,00	2,25		2,10		2,00	
12. 6. 1960	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	2,50	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
1. 9. 1961	4,15	3,00	1,65	1,50	3,15	2,75	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
3. 6. 1962	4,50	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
15. 9. 1962	4,50		3,00		2,63	3,00		2,00		1,75	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM¹⁾

Fahrtstrecke ²⁾ von nach	Stichtag im letzten Vierteljahr	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt		Fahrtstrecke ²⁾ von nach	Stichtag im letzten Vierteljahr	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse ³⁾	2. Klasse ³⁾	1. Klasse ³⁾	2. Klasse ³⁾			1. Klasse ³⁾	2. Klasse ³⁾	1. Klasse ³⁾	2. Klasse ³⁾
London—Wien (West) (1560 km) über Harwich—Hoek van Holland—Venlo (Grenze) —Passau	1. 11. 1956	179,01	126,67	320,14	210,44	Brüssel—Rom (1796 km) über Aachen Süd (Grenze) —Basel Bad. Bf.—Chiasso	1. 11. 1956	174,44	110,04	300,19	189,09
	1. 12. 1957	186,49	132,12	335,04	238,93		1. 12. 1957	176,56	112,69	304,29	194,15
	1. 11. 1958	191,74	135,59	341,49	243,17		1. 11. 1958	178,78	114,42	306,44	195,97
	1. 12. 1959	193,28	136,69	344,56	245,38		1. 12. 1959	183,84	118,17	315,06	202,50
	1. 11. 1960	195,55	138,08	349,10	248,16		1. 11. 1960	184,09	118,36	315,44	202,58
	1. 11. 1961	193,99	138,59	345,98	249,18		1. 11. 1961	186,97	119,84	322,25	206,22
	1. 11. 1962	197,24	140,95	352,48	253,90		1. 11. 1962	187,09	119,93	322,45	206,35
	1. 11. 1963	204,25	145,62	366,50	263,24		1. 11. 1963	201,76	128,68	352,65	224,13
London—Wien (West) (1571 km) über Dover—Ostende— Aachen Süd (Grenze)— Passau	1. 11. 1964	208,29	149,31	374,58	270,62		1. 11. 1964	204,24	129,95	357,95	225,41
	1. 11. 1956	181,81	117,17	315,71	206,68	Kopenhagen—Innsbruck (1446 km) über Puttgarden Mitte See—Kufstein	1. 11. 1956	149,85	98,95	213,86	140,79
	1. 12. 1957	183,93	120,40	319,95	212,56		1. 12. 1957	151,88	100,98	217,91	144,84
	1. 11. 1958	189,16	124,15	326,49	217,47		1. 11. 1958	160,75	107,00	229,07	152,41
	1. 12. 1959	190,88	125,78	329,93	219,95		1. 12. 1959	164,61	109,49	229,17	152,23
	1. 11. 1960	192,24	126,94	332,65	222,27		1. 11. 1960	164,62	109,50	229,16	152,24
	1. 11. 1961	190,26	127,51	329,08	223,55		1. 11. 1961	163,75	109,40	228,03	152,45
	1. 11. 1962	190,37	127,59	329,28	223,69		1. 11. 1962	166,44	111,20	232,14	155,27
	1. 11. 1963	197,96	133,06	343,74	234,67		1. 11. 1963	175,37	117,17	247,75	165,69
Paris—Salzburg (1073 km) über Kehl (Grenze)	1. 11. 1964	199,63	135,72	350,66	239,10		1. 11. 1964	176,81	118,65	250,69	168,68
	1. 11. 1956	112,84	77,89	204,51	141,61	Kopenhagen—Belgrad (2370 km) über Flensburg (Grenze)— Salzburg—Jesenice (Grenze)	1. 11. 1956	221,33	145,81	352,63	231,70
	1. 12. 1957	114,86	79,92	208,51	145,66		1. 12. 1957	218,15	145,47	346,27	231,07
	1. 11. 1958	119,02	79,00	212,54	141,00		1. 11. 1958	214,68	142,73	332,66	221,04
	1. 12. 1959	118,06	79,43	210,62	141,86		1. 12. 1959	224,54	148,93	343,54	227,90
	1. 11. 1960	117,75	79,23	210,00	141,46		1. 11. 1960	224,48	148,91	343,38	227,84
	1. 11. 1961	118,66	79,75	211,82	142,49		1. 11. 1961	208,38	138,93	311,92	208,34
	1. 11. 1962	118,92	79,92	212,34	142,84		1. 11. 1962	211,18	141,18	316,40	211,14
	1. 11. 1963	127,81	85,90	231,62	155,80		1. 11. 1963	221,85	148,31	334,60	223,29
Paris—Kopenhagen (1503 km) über Jeumont (Grenze)— Aachen Süd (Grenze)— Flensburg (Grenze)	1. 11. 1964	127,81	85,90	231,62	155,80		1. 11. 1964	223,27	149,77	337,50	226,26
	1. 11. 1956	153,42	101,99	257,39	173,76	Oslo—Mailand (2252 km) über Kornsjö (Grenze)— Travemünde Hafen— Basel Bad. Bf.—Chiasso	1. 11. 1956	238,11	169,86	372,30	264,81
	1. 12. 1957	153,54	104,79	261,58	179,06		1. 12. 1957	249,53	179,21	391,19	280,28
	1. 11. 1958	160,95	106,59	268,35	179,93		1. 11. 1958	256,43	189,54	400,64	286,21
	1. 12. 1959	165,72	110,33	269,19	181,94		1. 12. 1959	265,12	189,76	408,67	291,05
	1. 11. 1960	165,66	110,29	269,02	181,84		1. 11. 1960	268,03	191,75	414,32	295,91
	1. 11. 1961	163,78	109,01	266,25	179,82		1. 11. 1961	261,79	187,01	404,23	288,32
	1. 11. 1962	166,76	111,39	271,08	182,86		1. 11. 1962	270,64	194,79	418,55	299,78
	1. 11. 1963	177,10	118,29	290,16	195,56		1. 11. 1963	279,93	200,49	435,17	311,35
Paris—Prag (1249 km) über Kehl (Grenze)— Cheb (Grenze)	1. 11. 1964	176,99	118,83	291,75	195,64		1. 11. 1964	288,13	205,18	448,04	318,59
	1. 11. 1956	152,17	104,11	284,67	195,07	Stockholm—Paris (2054 km) über Hålsingborg/Malmö (Grenze)—Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	1. 11. 1956	223,07	148,84	374,22	252,33
	1. 12. 1957	154,19	106,14	288,72	199,11		1. 12. 1957	231,07	155,59	389,31	264,81
	1. 11. 1958	158,53	105,34	293,05	194,63		1. 11. 1958	232,40	154,33	388,77	260,33
	1. 12. 1959	158,03	106,08	292,06	196,16		1. 12. 1959	242,50	161,88	390,97	263,36
	1. 11. 1960	157,72	105,88	291,44	195,76		1. 11. 1960	242,53	161,90	390,95	263,35
	1. 11. 1961	156,58	105,03	289,16	194,06		1. 11. 1961	237,56	158,56	383,21	258,91
	1. 11. 1962	156,84	105,20	289,68	194,40		1. 11. 1962	246,57	165,52	397,11	269,33
	1. 11. 1963	165,73	111,18	310,46	208,36		1. 11. 1963	255,76	171,71	415,09	281,39
Amsterdam—Bern (907 km) über Venlo (Grenze) — Basel Bad. Bf.	1. 11. 1964	165,73	111,18	310,46	208,36		1. 11. 1964	259,75	175,00	423,48	286,01
	1. 11. 1956	92,30	63,09	150,29	102,86						
	1. 12. 1957	95,48	65,94	156,55	108,50						
	1. 11. 1958	100,21	69,05	163,44	113,00						
	1. 12. 1959	103,71	71,54	168,86	116,73						
	1. 11. 1960	103,83	71,63	169,05	116,87						
	1. 11. 1961	102,97	71,01	167,76	115,96						
	1. 11. 1962	103,05	71,06	167,91	116,04						
	1. 11. 1963	109,14	75,21	181,63	125,37						
	1. 11. 1964	112,81	77,20	187,69	128,62						

B. Güterverkehr

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

in RM/DM je 100 kg

Gewichtsstufen	Stichtag der Tarifänderung								
	1. 10. 1936 ³⁾	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963
a) Stückgutsätze									
1— 100 kg	} 2,80	} 3,92	} 4,90	} 6,36	} 6,36	} 6,36	} 6,98	7,69	8,74
101— 500 kg									
501—1000 kg									
über 1000 kg									
	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	7,38	8,26
	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	6,22	6,87
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 Tarifänderung								
	1. 10. 1936 ³⁾	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 8. 1964	
Regelklasse A	15 t						15 t	20 t ⁵⁾	15 t 20 t ⁵⁾
	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	} 2,35	2,24	} 1,89
	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19			
	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	} 2,24	2,13	} 1,79
	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99			
	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	} 2,07	1,97	} 1,69
	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61			
	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	} 1,46	1,39	} 1,45
Ausnahmetarif 6 B 1 Kohlen	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32			
	1,30 ⁷⁾	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	1,46 ⁸⁾	1,46 ⁸⁾	1,29 ⁸⁾
1 B 34 Grubenholz ⁶⁾							2,49	2,37	2,37

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, 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	Weizen	Kartoffeln	Fische ¹⁾	Kaffee	Tabak	Öle und Fette		Grubenholz	Faser-, Papierholz	Stammholz über 1,5 m lang	Schnittholz	Holzzellstoff	Wolle		
						tier. Öle import.	pflz. u. tier. Öle u. Fette (ausgenom. Speisefette)								
von	Hamburg	Nienburg (Weser)	Bremerh. Fischereihafen	Hamburg				Regensburg Hbf.	Kaufbeuren	Neustadt (Schwarzwald)	Berleburg	Passau Hbf.	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr.	Mainz-Kastel	Bremen
nach	Augsburg	Essen Hbf.	Frankf. (Main) Hbf.	Frankfurt (Main)	Hannover	Mannheim	Dissen-Bad Rothenf.	Bochum-Riemke	Karlsruhe-Rheinbr.	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr.	Herford	Essen Hbf.	Albbruck	Kelheim	Backnang
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	(739 km)	(229 km)	(493 km)	(507 km)	(162 km)	(588 km)	(254 km)	(680 km)	(311 km)	(254 km)	(217 km)	(710 km)	(318 km)	(395 km)	(619 km)
1955 D	37,00	14,00	50,40	31,95	24,80	31,13	23,40	21,90	17,50	14,90	20,90	45,20	28,20	42,10	38,50
1956 D	37,00	14,00	50,40	31,99	24,80	31,07	23,40	21,90	17,50	14,90	20,90	45,20	28,20	42,10	39,10
1957 D	37,00	14,00	50,40	33,68	24,80	32,88	23,40	21,90	17,50	14,90	20,90	45,20	28,20	42,10	39,75
1958 Feb.-Dez. D ⁷⁾	37,60	14,30	58,12 ⁸⁾	33,93	24,10	32,23	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	40,25
1959 D	37,60	14,30	46,90	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1960 D	37,60	14,70	47,32	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1961 D	37,60	16,70	50,30	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1962 D	33,68 ⁹⁾	16,70	50,60	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1963 D	28,20	16,70	52,20	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1964 Jan.	28,20	16,70	55,00	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
Febr.	28,20	16,70	55,00	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
März	28,20	16,70	55,00	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
April	28,20	16,70	49,40	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
Mai	28,20	16,70	49,40	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
Juni	28,20	16,70	49,40	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
Juli	28,20	16,70	49,40	33,60	24,10	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
Aug.	28,20	16,70	49,40	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
Sept.	28,20	16,70	49,40	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
Okt.	28,20	16,70	55,00	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
Nov.	28,20	16,70	55,00	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
Ware	Baumwolle	Häute u. Felle	Ton, roh	Schweifelkies	Stein- u. Siedesalz	Schweifelkies-abbürnde	Eisen- u. Manganz	Stahlschrott	Steinkohlen-, -briketts und -koks	Rohbraunkohle	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin		
von	Bremen	Hamburg	Goldhausen	Meggen (Westf.)	Hameln	Duisburg-Hochfeld Süd	Peine	Hamm (Westf.)	Gelsenkirchen Hbf.	Niederaußen	Frechen	Meppen	Hamburg Süd		
nach	Rheine	Weinheim (Brgstr.)	Oberhausen West	Leverkusen Bayerwerk	Hamburg	Hagen-Harkorten	Salzgitter Hutte Süd	Oberhausen Hbf. (77 km)	Siegen	Hamburg	Düsseld.-Reisholz (52 km)	Hamm (Westf.)	Hamburg	Gelsenk.-Horst Nord	Gottingen
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	21 S 1 b)	23 S 3 b)	G c)	7 B 21 c)	F b)	7 B 1 c)	7 B 25 c)	F/IV c) ₁₀₎	6 B 1 c)	6 B 11 c)	6 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 14 c)	14 B 1 d) ₁₁₎	A/B d) ₁₂₎
1955 D	15,90	35,00	15,00	7,10	21,30	7,20	2,90	9,30	12,50	17,40	6,10	12,90	20,20	15,10	28,70
1956 D	16,50	35,00	15,00	7,10	21,30	7,20	2,90	9,30	12,50	17,40	6,10	12,90	20,20	15,10	28,70
1957 D	16,74	35,00	15,00	7,20	21,30	7,27	2,90	9,30	12,63	17,40	6,03	12,97	20,20	15,10	28,70
1958 Feb.-Dez. D ⁷⁾	17,83	35,00	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,90	19,20	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1959 D	16,18	35,00	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,90	19,20	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1960 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,30 ¹³⁾	18,40 ¹³⁾	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1961 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	12,70	17,60	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1962 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,48	16,98	6,20	12,88	21,68	16,20	30,40
1963 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,20	16,10	6,10	12,60	21,10	16,20	30,40
1964 Jan.	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,20	16,10	6,10	12,60	21,10	16,20	30,40
Febr.	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,20	16,10	6,10	12,60	21,10	16,20	30,40
März	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,20	16,10	6,10	12,60	21,10	16,20	30,40
April	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	16,20	30,40
Mai	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	16,20	30,40
Juni	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	16,20	30,40
Juli	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	16,20	30,40
Aug.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,30	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	16,10 ¹⁴⁾	23,60
Sept.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,30	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	16,10 ¹⁴⁾	23,60
Okt.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,30	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
Nov.	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,30	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
Ware	Dieselskraftstoff (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schwefelsäure	Thomasmehl	Streckstoffdungetmittel	Dungetmittel	Zement	Roh-eisen in Massen	Halbzeug ¹⁴⁾	Walzdraht aus Stahl	Stab-, Formstahl ¹⁵⁾	Bleche u. Platten aus Stahl	Rohren aus Stahl
von	Hamburg Süd	Wesseling	Bochum-Langendreer	Duisburg-Hochfeld Süd	Braunschweig Hgbf.	Ludwigshafen (Rh.) BASF	Regensburg Hbf.	Wiesbaden-Biebrich Industriebf.	Dortmund Hbf.	Duisburg Hbf.	Duisburg Hbf.	Oberhausen Hbf.	Braunschweig Hgbf.	Düsseld.-Gratenberg	
nach	Gottingen	Würzburg	Duisburg Hbf.	Hagen Hbf.	Kiel Hgbf.	Bamberg	München Hbf.	Bad König	Hagen Hbf.	Hamm (Westf.)	Osnabrück	Hamburg Hgbf.	Herford		
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	F d) ₁₆₎	F d)	14 B 4 d)	C/D c) ₁₇₎	12 B 1 e) ₁₈₎	11 B 1 b)	F b) ₁₉₎	8 B 8 c) ₂₀₎	F/III c) ₂₁₎	1 c) ₂₂₎	D/I c) ₂₃₎	C/D c) ₂₃₎			
1955 D	20,60	23,50	23,50	7,00	8,30	13,90	15,90	5,40	9,00	5,10	7,90	12,60	17,90	23,10	23,10
1956 D	20,60	23,50	23,50	7,00	8,30	13,90	15,90	5,40	9,00	5,10	7,90	12,60	17,90	23,10	23,10
1957 D	20,60	23,50	23,50	7,00	8,30	13,90	15,90	5,40	9,00	5,10	7,90	12,60	17,90	23,10	23,10
1958 Feb.-Dez. D ⁷⁾	22,30	25,30	25,30	8,60	9,60	16,10	17,40	6,10	9,80	6,10	9,20	13,70	19,50	25,10	24,50
1959 D	22,30	25,30	25,30	8,60	9,60	16,10	17,40	6,10	9,80	5,56	8,93	13,33	19,50	25,10	24,50
1960 D	22,30	25,30	25,30	8,60	9,25	16,26	17,43	6,26	9,80	5,50	8,90	13,30	19,50	25,10	24,50
1961 D	22,30	25,30	25,30	8,60	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,50	8,90	13,30	19,50	25,10	24,50
1962 D	22,30	25,30	25,30	8,60	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,50	8,90	13,30	19,50	25,10	24,50
1963 D	22,30	25,30	25,30	8,60	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,50	8,90	13,30	19,50	25,10	24,50
1964 Jan.	22,30	25,30	25,30	8,60	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,50	8,90	13,30	19,50	25,10	24,50
Febr.	22,30	25,30	25,30	8,60	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,50	8,90	13,30	19,50	25,10	24,50
März	22,30	25,30	25,30	8,60	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,50	8,90	13,30	19,50	25,10	24,50
April	22,3														

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, 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- getreide	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter- getreide
		Hamburg			Bremen						Emden	
Strecke		Düsseldorf		Braunschweig	Köln		Mannheim		Heilbronn ³⁾		Köln	
von												
nach												
1954 D					9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1955 D					9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1956 D		15,61 ⁴⁾	14,90 ⁴⁾	9,65 ⁵⁾	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1957 D		15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 ⁶⁾	15,03 ⁶⁾	9,04	8,44
1958 D		16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,23	9,58
1959 D		15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67
1960 D		15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	10,38	9,67
1961 D		15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 D		13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67
1963 D		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 Jan.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Febr.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
März		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
April		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Mai		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Juni		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Juli		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Aug.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Sept.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Okt.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Nov.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26

Ware		Getreide ¹⁾				Getreide und Mehl ¹⁾		Steinkohle in kompl. Ladungen ⁷⁾	Ortskohle ⁷⁾ 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				Heilbronn ³⁾		Berlin	Emden		
von											
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 ⁸⁾	14,53 ⁸⁾	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
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	11,10	10,88	9,05	5,93	6,55	7,24
März		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,05	5,93	6,55	7,24
April		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Mai		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Juni		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Juli		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Aug.		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Sept.		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Okt.		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Nov.		11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32

Ware		Küstenkohle ⁷⁾ b)			Exportkohle ⁷⁾ c)			Bunkerkohle ⁷⁾ d)		
		Zechengruppen des Ruhrgebiets								
		I	II	III	I	II	III	I	II	III
Strecke		Emden								
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
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
März		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
April		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Mai		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Juni		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Juli		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Aug.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Sept.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Okt.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Nov.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, 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 ³⁾	
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
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
März	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
April	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Mai	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Juni	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Juli	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Aug.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Sept.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Okt.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Nov.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
Strecke von	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Kehl	Bremen ⁵⁾		
nach	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort ³⁾			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-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	14,20	13,65	13,65
1957 D	6,34	8,94 ³⁾	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 ³⁾	2,85	14,20	13,65	13,65
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85	15,12	14,67	14,67
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85			
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85			
1963 Okt.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	I	II	III
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
März	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
April	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Mai	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Juni	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Juli	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Aug.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Sept.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Okt.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Nov.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)						Kies			Bims Kies ⁴⁾		
Strecke 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 ⁹⁾	20,90 ¹⁰⁾		2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17
1956 D	28,20			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
1963 Okt.	I	II	III	I	II	III	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Nov.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Dez.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 Jan.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Febr.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
März	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
April	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Mai	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Juni	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Juli	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Aug.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Sept.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Okt.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Nov.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 8, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware von nach	Bimskies ¹⁾		Salz ¹⁾			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	4,33 ⁵⁾	4,78 ⁵⁾	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
März.....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
April.....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Mai.....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Juni.....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Juli.....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Aug.....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Sept.....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Okt.....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Nov.....	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Ware	Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien							
Strecke	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr
Strecke	Rhein-Ruhr-Häfen							
Strecke	Mannheim		Würzburg		Heilbronn		Karlsruhe	
1954 D.....	7,54	6,94			10,81	10,20	9,73	9,13
1955 D.....	8,00	7,00	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10
1956 D.....	8,00	7,00	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10
1957 D.....	8,00	7,00	11,50	10,50	11,20 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
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
März.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
April.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Mai.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juni.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juli.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Aug.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Sept.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Okt.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Nov.....	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Ware	Normalgüter in Partien von 100 t ⁶⁾							
Güterklasse	I	II	III	IV	V	VI		
Strecke	Hamburg (Bugsergebiet A)							
Strecke	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
1964 Jan.....	14,33	14,18	14,03	13,87		13,77		13,70
Febr.....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
März.....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
April.....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Mai.....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Juni.....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Juli.....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Aug.....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Sept.....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Okt.....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
Nov.....	15,27	15,12	14,96	14,81		14,71		14,63

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

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt
Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Ware	Strecke	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
	von —————> nach —————>	Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
		Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾	Braubach ³⁾	Lülsdorf ³⁾	Rhein-, Main-, Neckarstationen ³⁾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
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
März		6,45	1,29	—	—	—
Juli		14,84	34,84	25,16	—	—
August		31,61	61,29	44,52	—	—
September		20,67	50,67	35,33	—	—
Oktober		13,55	26,45	20,65	—	—
November		14,67	18,00	12,67	—	—

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

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

Ware	Getreide ¹⁾							Ölkuchen ²⁾				
von	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nordlich Fredericia/Aarhus ³⁾	Elbe				Rotterdam ⁴⁾	Elbe			
Route	Elbe	Stettin/Danzig	Elbe	Dänische Hafen im Kl. Belt ⁵⁾	nordlich Fredericia/Aarhus ³⁾	Helsingborg/Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/Oskarshamn	Elbe/Weser/Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nordlich Fredericia/Aarhus ³⁾	nordlich Aarhus/Aalborg ⁶⁾	Helsingborg/Ystad (Schweden)
Währung Mengeneinheit	s je 1000 kg		DM je 1000 kg					DM je 1000 kg				
1956 D	28.0		8,14	10,75	11,37	13,67	13,32	12,13	14,50	13,51	14,09	15,00
1957 D	22.8		7,10	7,88	7,53	7,75	10,26	9,91	9,50	9,39	8,75	11,25
1958 D	17.3		6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78
1959 D	18.6		5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,83	9,08	8,81	10,66	11,03
1960 D	18.11		6,17	7,66	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19
1961 D	18.10	19.8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	10,96	8,25	8,72	10,81	9,96
1962 D	18.1	19.0	6,03	7,31	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39
1963 D	19.10	22.4	6,52	7,39	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	9,83	11,19	11,38
1961 I. Vj.	19.0	19.3	5,38	7,01	7,65	7,96	9,50		8,27	8,68	8,86	9,17
II. Vj.	17.0	20.0		7,51	7,62	7,99	8,28		8,13	8,20	11,45	9,63
III. Vj.	19.1			6,90	7,27	7,89	8,45	10,44	8,03	8,51	10,30	9,88
IV. Vj.	19.4		7,32	6,97	7,66	8,46	8,71	11,13	8,59	9,31	11,37	11,06
1962 I. Vj.	18.4		5,74	7,99	8,29	8,35	9,32	11,29	8,79	9,27	10,80	11,40
II. Vj.	17.3		5,18	7,35	7,73	7,92	8,49	11,22	8,08	8,84	11,12	11,88
III. Vj.	17.7			7,08	7,42	7,96	8,42	11,56	8,24	8,65	10,34	10,37
IV. Vj.	19.0	19.0	6,40	6,83	7,64	7,80	9,54	11,72	7,97	8,55	10,77	11,91
1963 I. Vj.	18.5	21.7	6,75	7,35	11,77	8,19		13,05	10,50	11,46	13,14	11,75
II. Vj.	19.3		5,81	6,55	6,92	7,70	8,45	12,60	7,54	8,42	9,94	9,88
III. Vj.	18.7	18.9	6,88	6,31	7,32	8,21	8,31	11,09	7,24	8,15	9,43	10,25
IV. Vj.	22.11	26.8	6,72	9,31	9,98	11,38	11,40	13,24	10,39	11,84	13,53	13,89
1964 I. Vj. ¹³⁾	21.7	23.6	5,17	8,06	7,67	8,00	10,00	11,38	8,19	9,15	11,59	9,98

Ware	Ölkuchen ²⁾	Grubenholz		Schnittholz							
von	Elbe	Hamina/Björneborg (Finnland)	südl. Vester-vik/Ystad ⁷⁾ (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)				Brahestad/Tornia (Finnland)		Göteborg/Venersee (Schweden)	
Route	nördl. Ystad/Oskarshamn (Schweden)	Groß-britannien, Ostküste	Elbe/Weser/Ems	belg. ⁸⁾ Rheinendhäfen	niederl. ⁹⁾ Ruhrhäf.	Rhein-häfen ¹⁰⁾	Jade/Ems	Elbe/Weser	Lubeck/Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend-häfen ⁹⁾
Währung Mengeneinheit	DM/1000 kg	s/Fathom	DM/Fathom	s/Stand.	hft/Stand.	DM je Standard			s je Standard		
1956 D	16.15	217.1		240.0	120.19	144.10	114.06	104.38	90.18	250.4	277.11
1957 D	9.00	183.6		205.6	102.86	140.60	98.69	94.67	94.78	216.0	245.9
1958 D	9.16	127.1		169.2	78.94	104.31	80.96	80.83	81.99	180.5	202.2
1959 D	10.79	146.6		171.7	80.93	112.22	80.00	82.43	82.61	187.4	190.10
1960 D	11.01	170.2		209.2	113.25	128.52	100.86	98.50	91.70	230.2	248.10
1961 D	10.27	158.9	84.00	212.2	90.74	129.41	98.83	95.71	91.24	222.6	240.8
1962 D	11.85	156.4	74.80	200.6	85.20	126.62	94.02	90.00	92.84	210.6	225.5
1963 D	11.39	182.1	74.56	227.6	102.55	125.94	105.73	99.81	98.75	246.9	253.9
1961 I. Vj.	10.63			208.4	83.13	129.50		105.58	97.94	220.8	245.10
II. Vj.	10.02	152.6		209.1	88.50	124.89	93.63	89.09	87.39	218.6	237.3
III. Vj.	10.26	160.0		207.2	89.54	129.98	100.00	97.33	95.23	223.5	231.4
IV. Vj.	10.21	161.3		223.11	95.96	131.82	104.87	92.29	86.61	227.6	252.2
1962 I. Vj.	11.92	153.3	78.50	201.11	82.45	128.38	91.27	93.88	93.56	205.3	228.3
II. Vj.	11.34	156.4	73.21	207.4	88.54	126.87	93.75	88.90	90.22	215.0	230.6
III. Vj.	11.54		74.02	196.8	85.45	125.01	93.28	90.15	88.83	207.9	214.11
IV. Vj.	12.44	158.3		196.1	84.38	126.23	97.80	87.06	103.75	214.3	229.5
1963 I. Vj.				202.11	105.11	126.08	94.30	96.37	99.01	221.2	234.1
II. Vj.	10.17	180.0	75.01	230.7	100.24	126.47	107.60	97.97	97.31	247.2	261.6
III. Vj.	10.36	185.0	75.26	229.11	100.74	126.22	107.08	103.68	96.50	247.2	255.6
IV. Vj.	13.28	189.4	74.67	248.11	104.11	124.99	113.95	101.23	103.88	271.6	263.9
1964 I. Vj. ¹³⁾	11.01	175.4		217.10	98.20	131.67	97.33	98.13	109.33	238.3	250.10

Ware	Schnittholz				Kaolin ¹¹⁾	Naturwerksteine			
von	westl. Ystad/Varberg (Schweden)	südl. Vester-vik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelsund/Härnösand ¹²⁾ (Schweden)	Stettin/Danzig	Groß-britannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)	Limfjord-häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)	
Route	Elbe/Weser	Rhein-häfen ¹⁰⁾ Ruhrhäfen	niederländische Rheinendhäfen ⁹⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser	Elbe	Lubeck/Flensburg	Elbe	Lubeck/Flensburg
Währung Mengeneinheit	DM je Standard		hft je Standard	s je Standard	DM je 1000 kg				
1956 D	79.29	107.63		91.08	251.7	168.7	20.91	9.22	
1957 D	71.00	101.92	64.19	90.10	209.4	131.4	15.19	9.00	10.19
1958 D	65.10		60.00	70.64	181.6	127.1	13.45	7.67	9.92
1959 D	67.70	92.18		70.83	182.8	138.8	14.69	7.68	9.04
1960 D	72.94	99.61	79.69	98.10	229.2	156.6	16.26	8.47	8.65
1961 D	73.68	103.68	82.80	86.50	223.2	146.7	15.31	9.02	9.10
1962 D	73.81	93.98	79.47	80.46	202.11	145.9	14.23	8.60	9.42
1963 D	76.84	94.24	86.99	100.69	243.0	180.6	16.10	9.68	9.83
1961 I. Vj.	72.00	109.91	100.00	88.67	219.5	109.4	17.13	8.71	8.06
II. Vj.		102.63	77.72	82.48	214.3	135.9	14.63	8.50	8.93
III. Vj.	75.00	99.67	78.50	87.42	223.5	164.5	14.86	9.44	8.83
IV. Vj.	77.50	104.68	77.50	86.10	235.8	176.11	15.00	9.50	9.43
1962 I. Vj.	73.78	96.13	80.33	79.56	196.7	125.4	14.35	7.96	8.89
II. Vj.	75.00	92.04	83.46	77.81	205.3	146.0	14.19	8.33	8.83
III. Vj.	74.54	93.41		83.03	201.0	149.6	14.01	8.93	9.04
IV. Vj.		95.05	76.33	81.43	208.9	162.4	14.44	9.17	9.43
1963 I. Vj.	77.05	93.81	78.83	95.17	213.8	157.8	16.21	9.00	8.06
II. Vj.	73.00	93.91	83.89	98.42	242.3	174.5	15.64	8.62	8.93
III. Vj.	79.88	94.86	90.88	100.16	243.1	182.2	15.68	10.44	9.83
IV. Vj.		94.38	94.36	109.01	272.11	207.10	16.86	10.21	8.57
1964 I. Vj. ¹³⁾		99.67	82.40	87.91	236.8	135.4	15.02	8.75	6.94

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Kiesel, Schotter, Splitt						Sand	Salz	Schlacke ¹⁾		Schrott ²⁾	Steinkohle
von	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt ³⁾	nordlich Fredericia/ Aarhus ⁴⁾	Limfjörds- häfen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)		Antwerpen	Lübeck	Rotter- dam ⁵⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Stettin/ Danzig
Route	Lübeck/ Flensburg	Elbe				Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed. ⁶⁾)	Elbe		Rhein- häfen ⁷⁾ / Ruhrhafen	Elbe
Währung Mengeneinh.	DM je 1000 kg						s/1000 kg	skr/1000 kg	hfl/1000 kg	DM je 1000 kg		
1956 D					7,88	7,50		17,83			18,05	
1957 D	6,67				7,81			16,06			16,53	
1958 D		5,41	5,50		7,81	7,22		13,42				9,30
1959 D	5,96	5,19	4,99	5,00	7,21	6,15	15,2	12,75			13,42	9,27
1960 D	6,18	5,40	5,64	4,80	7,37	6,26	16,4	12,00			14,26	10,68
1961 D	6,01	5,66	5,78	5,57	7,91	6,42	17,0	14,23	7,00	5,98	13,95	10,25
1962 D	5,58	5,48	5,61	6,81	7,62	6,36	14,6	13,24	7,11	5,49	14,28	10,26
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19	8,51	6,91	16,1	13,21	7,18	5,83	15,54	12,19
1961 I. Vj.	5,33	5,28	5,41		7,63	6,13		12,50			13,75	9,93
II. Vj.		5,50			7,64			15,75				9,51
III. Vj.	6,68	5,85	5,96	5,28	7,91	6,84		16,68	7,00	6,24	13,63	10,79
IV. Vj.	6,01	5,99	6,07	5,79	8,37	6,97	17,0	12,50	7,00	6,04	15,12	10,76
1962 I. Vj.	5,70	5,57	5,43		6,14	6,20				5,47	13,62	10,04
II. Vj.	5,20	4,96	5,34	6,75	7,37	6,43	14,5	13,37	7,11	4,96	13,83	9,98
III. Vj.	5,70	5,28	5,54	7,27	7,76	6,30	14,2	12,99	7,14	5,30		10,57
IV. Vj.	5,73	6,10	6,13	6,76	8,23	6,49	14,11	13,35	7,10	6,21	15,94	10,47
1963 I. Vj.	6,83	5,90								5,65		11,99
II. Vj.	6,54	5,30	5,37	6,95	8,01	6,62	15,2	12,54	6,92	5,18	13,48	11,65
III. Vj.	6,61	6,19	5,95	7,53	8,77	7,26	14,11	12,58	7,12	5,94	15,51	11,79
IV. Vj.	6,42	6,46	6,37	7,39	8,94	7,34	18,8	14,51	7,27	6,50	17,98	13,35
1964 I. Vj. ¹³⁾		5,48	5,61	5,92	7,89				7,33	5,53	14,42	11,06

Ware	Steinkohle						Koks ⁸⁾					
von	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe	
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südlich dav. (Dän.) ⁹⁾	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark ¹⁰⁾	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Uskarshamn (Schwed.)	nordlich Stockholm ⁶⁾	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	nordlich Aarhus/ Aalborg ¹¹⁾
Währung Meng. einh.	DM/ 1000 kg	DKr/ 1000 kg	s je 1000 kg			s/2240 lbs	s/1000 kg	skr je 1000 kg			s je 1000 kg	
1956 D		21,92	26,6	21,6	24,7	21,5	26,7	19,42	19,56	31,11	23,9	25,1
1957 D		17,72	21,2	17,2	19,4	15,6	18,8	14,19	14,77	24,2	16,9	20,1
1958 D	8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9
1959 D	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7
1960 D	10,15	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6
1961 D	9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7
1962 D	8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4
1963 D	10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,6	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11
1961 I. Vj.	9,18	14,89	14,11	15,10	16,5	14,11	19,8	14,53		25,0	18,6	20,6
II. Vj.	8,72	14,64	13,7	15,0	15,9	13,7	20,3	13,81	14,28	18,2	18,0	20,6
III. Vj.	9,75	18,69	14,3	16,2	15,6	15,5	23,6	15,77	16,38	19,11	20,9	23,2
IV. Vj.	10,35	19,25	17,2	18,2	19,11	16,9	22,9	16,13	16,17	25,0	20,5	21,6
1962 I. Vj.	8,74	14,90	14,7	15,0	16,10	14,1	21,1	13,95	15,34	23,2	19,6	20,11
II. Vj.	8,83	12,95	13,7	14,2	15,5	16,11	21,0	14,46	15,25	19,5	18,7	20,8
III. Vj.	9,05	17,06	13,11	14,0	14,9	15,0	21,9	15,56	16,30	20,0	19,5	20,7
IV. Vj.	9,35	17,32	15,7	15,3	16,7	18,8	21,9	15,68	15,89	22,10	19,0	18,9
1963 I. Vj.	10,48	21,99	18,4	17,8	24,4	17,9	25,8	19,25		25,3	23,9	24,2
II. Vj.	10,68	20,40	16,6	16,10	19,6	20,0	21,5	16,36	15,61	20,7	19,6	21,5
III. Vj.	10,91	19,50	16,9	16,6	18,8	19,10	22,0	16,50	17,41	20,8	19,7	20,8
IV. Vj.	11,54	22,69	20,8	21,2	24,9	24,5	27,10	18,70	19,60	23,11	24,1	22,3
1964 I. Vj. ¹³⁾	11,16	17,27	18,6	17,5	19,4	15,4	21,10	18,02		20,6	20,1	22,3

Ware	Koks ⁸⁾			Briketts ¹²⁾	Kahlungsmittel		Eisen und Stahl					
von	Elbe	Lübeck	Groß- britanien, Ostküste	Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- häfen ⁷⁾ / Ruhrhafen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schwed.)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Däne- mark ¹⁰⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Varberg/ Karlshamn (Schwed.)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Stromst / Malmo (Schwed.)	Trelleborg/ Stockholm (Schwed.)	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Stromstadt/ Malmo (Schwed.)	
Währung Mengeneinh.	skr/1000 kg	s je 1000 kg		DKr je 1000 kg		skr/1000 kg	s/1000 kg	skr je 1000 kg		DM je 1000 kg		
1956 D	17,57	22,0	37,9	17,29	23,87	21,60	26,2	20,00	20,40	19,83		10,00
1957 D	12,81	14,11	24,6	14,29	17,84	17,86	23,8	14,75	15,94		10,50	
1958 D	11,84	18,0	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,35	12,35	19,75	13,00	
1959 D	14,67	16,7	21,6	15,67	18,93	16,67	19,9	13,89	13,23	16,39	9,17	10,00
1960 D	15,76	19,10	27,7	18,61	20,39	19,23	21,1	15,52	16,17	18,17	9,35	9,88
1961 D	13,63	20,6	27,8	17,30	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01	8,84
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51	8,91
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83	10,25
1961 I. Vj.	14,32	19,2	27,1	14,59	18,74	16,13	19,4	15,20	15,25			
II. Vj.	12,13		28,2		19,42		18,5	12,13	13,89	19,80		
III. Vj.	13,48	21,8	25,5	18,68	19,21	16,50	19,1	14,40	12,74	20,01	8,54	8,77
IV. Vj.	14,70	22,0	30,3	20,07	20,12	19,18	21,8	16,99	16,74	17,97	8,66	9,46
1962 I. Vj.	14,72	17,8	26,0	16,72	19,08	15,67	21,0	15,99	16,13	18,29	8,51	8,66
II. Vj.	13,17		24,4	14,85	18,75		19,1	13,54	12,87	18,66	8,58	9,09
III. Vj.	13,43		25,6	16,37	20,45	19,26	19,0	13,13	13,37	20,44	8,46	9,12
IV. Vj.	15,17	19,7	26,2	18,96	19,39	18,67	20,3	15,35	15,39	18,75	8,50	8,79
1963 I. Vj.		23,6	30,2	24,17	22,67	25,07	23,1	15,48		20,33	9,36	
II. Vj.	14,32	18,10	29,3	18,68	21,02	20,42	21,11	15,75	16,53	19,24	8,44	9,67
III. Vj.	14,95	18,5	30,9	18,22	21,50	20,84	20,6	15,18	15,18	19,73	8,31	9,96
IV. Vj.	17,48	23,3	38,6	21,27	24,83	23,00	27,8	21,43	22,06	17,16	9,55	11,61
1964 I. Vj. ¹³⁾	15,40	20,11	32,1	17,69	20,25	18,06	21,8	15,98	17,63	20,95	8,71	9,36

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

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

Ware	Getreide											
von	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf			Nord-Pazifik ³⁾	
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan ³⁾	UK	Antw./Hbg.
Währung	s	\$	s	\$		s	\$	s	\$		s	\$
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
1964 Jan.	.	.	.	.	.	49.7	6.50	72.0	7.00	11.82	9.25	8.70
Febr.	.	.	.	.	4.78	41.9	4.93	43.5	4.49	10.75	8.25	8.00
März	.	9.75	40.6	3.90	4.13	35.2	.	47.6	4.24	9.31	.	.
April	71.8	8.93	38.7	3.78	3.95	37.6	.	43.2	4.68	9.76	.	6.90
Mai	73.5	8.75	41.2	3.77	4.63	40.0	.	55.8	4.68	9.60	.	.
Juni	61.2	.	40.11	3.98	4.33	.	.	53.2	4.39	9.58	.	.
Juli	72.8	7.60	34.8	3.67	3.92	.	.	.	4.48	9.43	.	.
Aug.	55.8	8.83	35.8	3.96	4.06	37.8	.	42.10 ^r	5.09	9.99	.	.
Sept.	72.2	8.06	40.0	3.84	4.09	37.11	.	41.3	5.33	10.37	7.35	.
Okt.	75.0	9.27	46.8	4.86	4.86	49.6	5.92	.	6.04	11.47	7.40	.
Nov.	.	9.65	51.11	5.68	6.18	52.8	6.07	61.6	6.63	.	7.50	.

Ware	Getreide							Kopra	Esparto	Zucker		
von	La Plata ⁵⁾			West-	Ost-Australien	Full Range	Südafrika	Schwarz-meer	Philip-pinen	Algerien	Kuba ⁶⁾	
Route	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.			UK	Antw./Hbg. ⁷⁾	Antw./Hbg. ⁷⁾	Antw./Hbg. ⁷⁾	UK	
Währ./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	176.3	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	48.3	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	84.10	83.7	61.11	56.10	36.11	0.19	85.2	68.5
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	84.3	82.6	90.0	88.6	69.10	52.6	.	0.21	95.0	.
März	73.5	72.0	83.3	71.3	78.9	76.3	56.3	32.6	36.5	0.20	93.9	.
April	79.8	74.11	83.5	.	.	.	60.0	36.0	36.0	0.20	90.10	.
Mai	83.10	77.8	82.9	71.3	78.4	76.7 ^r	61.0	53.9	.	0.18	.	65.0
Juni	80.8	74.0	81.2	70.0	77.6	75.0	52.6	.	.	.	.	70.0
Juli	79.8	70.24	78.8	70.0	77.11	77.4	57.3	.	.	0.18	92.6	.
Aug.	78.1	74.2	78.11	.	.	.	59.2	.	.	0.20	90.0	.
Sept.	80.0	74.2	78.11	77.6	83.4	82.6	54.4	.	.	0.23	90.0	.
Okt.	88.9	77.4	83.2	77.6	86.0	85.3	.	.	.	0.21	90.0	.
Nov.	.	.	.	75.0	85.6	82.6	60.10	.	40.2	0.21	.	.

Ware	Zucker			Schwefelkies				Schwefel	Apatit	Eisen- und Manganerze		
von	Kuba ⁶⁾	Queensland ⁸⁾	Mauritius	Morphou-Bay	Huelva			US-Golf	Murmansk	Vitoria	Marmagoa ⁹⁾	
Route	Antw./Hbg. ⁷⁾	UK	Antw./Rttd./Amst.	UK	Niederlande	UK	Antw.	Rttd.	UK	Lübeck-Stettin	Antw./Hbg. ⁷⁾	
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs											
1954 D	61.6	117.4	105.0	72.3	36.5	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	56.2	43.7	41.9	112.9	48.10	107.8	122.8
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	44.9	46.7	35.5	31.8	96.5	44.2	77.10	77.3
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	26.9	36.3	22.9	23.2	49.6	20.7	39.4	41.1
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	26.3	34.1	25.9	24.6	47.10	20.6	41.1	46.8
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	26.3	35.7	24.11	23.9	49.11	21.11	44.11	45.11
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	26.7	.	22.5	21.10	54.9	21.2	43.11	42.10
1962 D	46.5	83.10	81.4	57.3	23.1 ^r	27.3	20.10	21.3	41.6	20.2	34.2	32.9
1963 D	64.3	97.2	94.8	79.4	27.1	23.0	25.5	25.0	52.7	22.9	36.8	37.7
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
März	72.6	.	.	70.0	26.6	.	27.6	26.0	56.3	21.6	34.1	43.6
April	73.0	90.0	87.6	.	.	.	.	.	.	21.6	31.0	41.11
Mai	.	90.0	87.6	.	35.0	.	26.0	.	59.0	22.6	31.0	38.11
Juni	.	90.0	87.6	.	.	.	31.0	.	65.9	25.0	32.11	38.10
Juli	.	92.6	.	70.0	33.6	.	31.0	.	60.10	23.0	31.0	38.7
Aug.	.	.	.	70.0	.	.	.	.	.	.	31.11	40.0
Sept.	.	.	.	70.0	.	.	.	.	57.7	22.3	.	39.7
Okt.	.	.	.	72.10	.	.	.	.	.	22.0	34.3	40.1
Nov.	.	.	.	75.0	.	.	.	.	65.0	.	35.3	45.3

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Zinkkonz.	Kohle				
von	Südafrika/ Mosambik	Luanda ²⁾	Conakry	Melilla	Poti	Bilbao	Port Pirie	Hampton Roads				
Route	Antw./Hbg. ³⁾		Polen	Antw./Hbg. ³⁾			Brist. Kan./ Le Havre/ Hbg.	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	Rio de Janelro
Währg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs								\$ je 2240 lbs			
1954 D	55.5	.	.	25.4	.	18.8	.	38.3	36.0	5.67	10.28	6.00
1956 D	115.6	.	72.6	40.1	66.9	29.11	186.0	78.0	77.2	11.52	19.90	11.35
1957 D	69.2	.	62.9	36.9	.	24.8	147.11	53.1	51.11	7.90	15.71	8.02
1958 D	45.2	.	.	18.9	29.9	17.4	74.0	25.8	24.2	3.97	7.60	4.95
1959 D	44.9	.	30.2	18.5	30.1	17.5	91.10	24.10	23.0	3.80	7.76	5.25
1960 D	45.4	.	29.2	17.11	31.2	19.6	100.0	27.5	26.2	4.14	8.35	5.80
1961 D	41.10	36.1	26.7	17.5	32.3	19.0	86.9	30.1	27.4	4.25	9.02	6.32
1962 D	34.0	30.4	22.11	15.11	24.6	17.0	75.8	22.11	20.3	3.61	6.55	5.06
1963 D	37.2	31.2	25.9	19.0	27.8	.	95.1	28.11	27.3	4.83	7.18	7.44
1964 Jan.	41.6	45.0	34.10	.	.	.	.	33.0	30.5	5.40	8.19	8.70
Febr.	.	34.0	.	18.9	.	.	90.0	27.10	22.9	4.88	7.08	7.00
März	.	32.8	.	.	26.0	.	83.9	.	20.8	4.21	6.78	.
April	.	.	28.0	.	.	.	83.9	.	24.6	4.01	6.85	10.18
Mai	.	.	28.0	.	26.3	19.3	83.8r	26.10	25.0	3.95	6.86	8.60
Juni	48.6	.	28.9	19.9	26.3	.	83.9	.	24.0	4.12	6.93	8.50
Juli	.	32.3	.	.	25.3	.	.	24.0	22.6	4.17	7.25	7.43
Aug.	40.0	32.6	27.2	.	25.0	.	.	25.4	24.1	4.15	7.17	7.46
Sept.	35.0	.	.	.	26.0	.	88.2	23.11	21.11	4.14	7.03	7.30
1963 Okt.	37.6	.	.	19.6	26.0	.	90.0	26.0	.	.	7.51	8.68
Nov.	.	.	.	22.3	.	.	88.9	28.11	26.5	5.41	8.16	7.75

Ware	noch: Kohle		Erdöl, roh				Rohphosphat					
von	Danzig/Stettin	Wales	Karibische See		US-Golf	Persischer Golf	US-Golf	Casablanca	Sfax			
Route			UK-Kontinent									
nach	Portugal	Westitalien		darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen		darunter Nordd. Häfen				
Währg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs											
1954 D	.	27.2	23.5	25.10 ⁴⁾		31.1 ⁴⁾		44.3 ⁴⁾		.	27.2	29.5
1956 D	.	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	28.10	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	19.8	20.6
1959 D	30.9	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9	20.4
1960 D	.	25.2	24.1	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4	20.10
1961 D	35.11	30.4	24.5	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	21.8	51.10	20.5	20.9
1962 D	30.2	22.1	21.7	15.6	16.6	22.5	.	30.10	32.0	44.9	18.9	20.0
1963 D	31.0	35.5	39.2	20.11	22.3	33.2	35.3	38.5	39.9	.	21.0	19.9
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
März	32.10	31.0	.	13.7	14.2	.	.	25.11	26.10	49.6	.	.
April	34.5	.	.	18.8	19.0	.	.	25.1	25.9	.	21.0	.
Mai	36.3	.	.	14.11	15.11	.	.	24.1	24.11	.	24.1	.
Juni	.	33.8	.	14.2	14.9	.	.	24.4	25.2	60.6	25.0	.
Juli	34.3	32.6	.	13.3	12.9	.	.	26.8	27.5	62.6	21.3	.
Aug.	33.0	.	.	14.4	15.2	.	.	30.4	30.9	.	20.6	.
1963 Sept.	.	.	.	17.1	17.2	.	.	25.5	26.7	.	.	28.0
Okt.	.	.	.	18.10	19.11	.	.	34.11	36.1	.	.	.
Nov.	.	.	.	18.4	19.5	.	.	36.10	37.9	.	.	.

Ware	Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz			Schrott				
von	Antw./ Hbg. ⁵⁾	Antw./ Hbg. ³⁾	Ost- Kanada ⁶⁾	Archang- gelsk ⁶⁾	Nord-Pazifik		Archang- gelsk ⁶⁾	Große Seen		USNH		
Route												
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⁾
Währg./Mengeneinh.→	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs	s je Fathom		s je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s je Standard	\$ je 2240 lbs				
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	35.5	65.1	.	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	288.0	.	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
1964 Jan.	.	.	.	.	117.6	16.48	240.0	.	.	9.44	9.96	15.00
Febr.	38.0	63.0	.	.	99.5	15.20	260.0	.	.	7.21	9.05	13.31
März	.	.	.	.	96.1	14.45	255.0	9.63	10.35	7.37	7.75	12.55
April	34.6	62.6	.	.	96.6	13.16	.	9.56	.	7.72	7.86	11.75
Mai	.	.	.	.	97.6	.	.	8.88	.	7.55	.	11.47
Juni	.	.	.	.	.	.	.	10.04	10.74	7.37	7.87	11.17
Juli	39.0	63.0	.	225.0	98.5	.	.	9.14	.	8.05	7.74	12.10
Aug.	.	.	.	.	.	.	255.0	.	.	.	7.63	12.74
1963 Sept.	39.0	.	.	225.0	.	17.53	.	.	10.84	.	7.79	12.56
Okt.	.	.	.	.	105.3	.	.	.	10.84	.	8.05	13.43
Nov.	.	.	.	.	112.6	.	.	.	.	.	.	13.77

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

C. Schifffahrtsindizes
I. Indices der Seetrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland						Niederlande									
Berechnende Stelle	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg					„DieWelt“ ⁽¹⁾ Hamburg	Statistisches Zentralamt, Den Haag									
Einsatzart	Linienfahrt				Tramp-fahrt Reisecharter	Tanker-fahrt Reisecharter	Tramp-fahrt Reise-charter	Trampfahrt Reisecharter								
Indexgruppe	Gesamt-index	Stück-gut	Massen-gut	ins-gesamt	Mineral-ol £-Raten	ins-gesamt	Überseeschifffahrt					Küstenschifffahrt				
Basis	2. Hj. 1954 = 100	Dez. 1959 = 100		2. Hj. 1954 = 100	Scale ²⁾ = 100	1960 = 100	Gesamt-index	Getreide	Schwe-felkies	Erz	Kohle	Dünge-mittel	Gesamt-index	Holz	Kohle	
1954 D	100,0 ³⁾	—	—	100,0 ³⁾	79,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1955 D	107,9	—	—	131,8	115,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1956 D	119,1	—	—	166,2	227,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1957 D	132,0	—	—	123,6	144,1 ²⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1958 D	122,3	—	—	67,7	50,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1959 D	119,5	—	—	70,3	48,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1960 D	121,7 ⁴⁾	101,5	99,7 ^r	74,6	50,2	100,0	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
1961 D	126,6	106,5	101,6	75,4 ⁵⁾	43,6	106,9	91	91	97	89	104	89	99	99	93	
1962 D	130,5	110,9	101,8	67,4	51,1	89,1	75	73	85	73	79	83	93	93	93	
1963 D	132,8	111,7	106,2	79,1	65,7	107,0	88	90	95	78	92	91	101	100	123	
1963 Jan.	130,5	111,2	101,3	72,1	75,6	89,9	78	78	81	76	83	77	92	92	103	
Febr.	130,5	110,7	102,3	74,3	99,6	92,2										
März.	130,7	110,6	103,2	74,5	84,8	93,4										
April	131,3	110,7	104,5	76,3	53,4	98,5										
Mai	132,0	111,3	105,1	79,0	52,7	108,3	85	85	102	75	95	97	95	94	111	
Juni	132,3	111,4	105,7	73,4	43,0	103,1										
Juli	132,3	111,5	105,5	73,1	34,3	98,8										
Aug.	132,9	112,1	105,8	74,9	36,9	101,0										
Sept.	133,9	112,4	108,1	79,3	45,8	109,3	86	87	91	84	89	86	105	104	125	
Okt.	135,3	112,8	110,6	93,0	80,2	136,5										
Nov.	135,7	113,0	111,4	91,1	85,3	129,3										
Dez.	135,8	113,1	111,4	87,8	97,3	123,1										
1964 Jan.	136,6	113,9	111,9	88,6	110,1	127,7	115	130	109	88	100	96	109	109	107	
Febr.	136,0	114,5	108,6	79,5	73,0	113,3										
März.	137,1	115,9	108,6	72,6	43,7	103,1										
April	137,7	116,3	109,2	76,3	49,4	107,2										
Mai	137,3	116,0	108,9	76,1	46,0	109,3	97	103	115	79	93	103	104	104	94	
Juni	137,6	116,2	109,2	76,0	44,5	103,8										
Juli	137,8	116,4	109,3	75,4	39,8	106,4										
Aug.	137,6	116,4	108,7	77,1	51,3	107,0										
Sept.	138,1	116,6	109,6	79,4	46,8	110,5	92	95	126	79	91	91	110	110	109	
Okt.	138,4	116,8	110,1	82,2	53,3	119,5										
Nov.	139,0	117,2	110,1	85,9	62,1	121,7										
Dez.	139,0	117,2	110,1	85,9	62,1	121,7										

Land	Niederlande								Großbritannien							
Berechnende Stelle	Joh. Den Braber, Rotterdam								Chamber of Shipping, London							
Einsatzart	Trampfahrt Reisecharter				Zeit-charter				Trampfahrt ²⁾ Reisecharter							
Indexgruppe	Gesamt-index	Getreide	Erz	Kohle aus briti-schen ameri-kanischen Häfen eingeführt		Sonstige Güter	ins-gesamt		Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Schwe-fel	Erz	Kohle	Dünge-mittel
Basis	1924/38 = 100								1960 = 100 ⁷⁾							
1954 D	322,6	353,1	354,1	284,3	354,3	343,9	403,0	116,0	121,0	101,1	106,1	—	—	118,4	123,3	131,7
1955 D	504,9	474,7	570,8	357,2	508,0	464,1	587,5	172,1	187,5	151,2	164,2	—	—	156,1	180,4	175,0
1956 D	649,5	634,6	716,7	397,1	650,5	635,6	798,6	211,6	244,0	184,3	175,5	—	—	188,2	221,1	198,2
1957 D	536,0	353,4	551,8	315,1	552,7	451,4	722,7	151,9	156,3	138,4	136,8	—	—	149,6	170,4	162,4
1958 D	243,7	233,2	293,2	—	229,0	286,8	406,4	90,4	90,6	90,6	90,7	—	—	97,2	79,8	102,9
1959 D	246,0	229,3	283,4	223,6	226,8	296,0	384,1	96,9	97,3	98,3	98,1	—	—	96,9	93,3	93,7
1960 D	254,4	228,9	292,0	—	250,9	334,6	445,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	244,0	231,1	283,9	—	270,3	352,1	457,2	106,8	106,2	112,1	103,2	107,3	100,2	100,2	110,4	108,4
1962 D	211,5	208,8	217,4	282,1	182,0	303,7	349,0	89,1	90,0	97,1	90,1	82,3	77,0	82,9	99,2	99,2
1963 D	253,9	258,7	238,4	—	239,4	334,0	420,5	109,0	113,6	116,8	109,8	104,9	96,4	101,4	99,5	99,5
1963 Jan.	216,3	219,5	210,3	—	213,5	—	372,9	93,1	95,4	97,0	102,0	—	—	78,0	86,4	—
Febr.	215,1	204,8	—	—	222,7	—	370,8	94,1	97,1	105,5	99,5	—	—	81,7	85,1	87,7
März.	227,9	220,8	214,4	—	237,9	317,7	375,0	97,5	102,3	104,2	103,5	101,3	86,7	89,4	88,4	—
April	229,1	243,7	248,1	—	217,9	324,8	379,2	100,7	102,5	108,0	103,0	101,3	95,4	89,3	101,1	—
Mai	251,9	260,7	187,0	—	237,4	407,2	431,0	109,9	115,7	118,9	102,5	—	99,9	97,3	113,6	—
Juni	236,1	218,2	259,3	—	230,8	336,9	371,2	105,9	103,8	120,7	106,6	97,8	96,9 ^r	96,3	112,1	—
Juli	212,3	214,6	198,5	—	207,5	293,1	364,6	101,1	103,6	118,1	100,6	100,8	84,6	89,0	101,8	—
Aug.	213,7	214,8	196,5	—	244,6	294,7	398,3	104,8	108,9	116,9	107,1	109,5	93,6	97,0	95,0	—
Sept.	274,8	277,8	253,0	—	234,2	318,4	439,4	110,4	124,3	120,2	109,0	107,8	90,3	98,7	96,0	—
Okt.	329,6	331,7	252,2	—	327,6	555,6	485,3	134,8	141,6	131,8	130,7	—	120,7	138,4	—	—
Nov.	323,3	343,8	286,7	—	319,3	—	521,6	128,0	133,6	128,2	126,4	116,1	117,8	127,5	—	—
Dez.	294,5	310,0	262,3	—	275,0	—	500,9	127,8	134,7	131,5	126,9	—	110,7	122,2	—	—
1964 Jan.	306,4	316,2	275,3	—	290,5	324,4	514,4	128,6	139,0	140,9	127,4	108,6	107,9	116,3	124,9	—
Febr.	226,6	225,4	253,8	—	211,9	—	491,0	110,7	110,7	130,6	116,8	110,8	99,3	89,6	111,8	—
März.	216,5	215,8	228,5	—	195,3	—	481,7	107,0	105,0	126,8	111,5	112,3	104,8	84,1	—	—
April	231,7	236,3	217,7	—	233,7	350,8	468,5	109,5	109,2	128,0	113,1	—	101,6	94,0	107,0	—
Mai	244,4	238,3	247,4	—	242,1	328,3	406,0	110,3	114,7	121,6	112,3	117,8	91,5	95,0	113,9	—
Juni	236,8	235,7	246,7	—	219,4	—	450,7	107,4	108,2	124,4	108,4	131,3	86,9	90,7	113,1	—
Juli	246,0	243,1	241,8	—	—	300,3	434,9	108,4	105,1	129,1	113,9	122,3	96,0	91,1	111,0	—
Aug.	254,8	245,2	247,9	—	225,7	357,5	450,7	105,3	109,6	109,1	110,2	—	95,4	94,0	104,8	—
Sept.	234,8	240,1	219,2	—	206,6	279,3	455,6	105,6	111,1	109,1	111,6	114,1	88,9	93,2	106,4	—
Okt.	275,3	276,0	226,3	—	—	282,0	470,3	118,8	127,2	124,5	123,2	—	96,0	106,1	—	—
Nov.	301,7	320,3	272,8	—	241,4	373,5	484,1	120,0	132,0	116,9	123,6	129,8	104,8	105,4	115,6	—

C. Schiffsfrachtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Großbritannien														
Berechnende Stelle	Chamber of Shipping, London			W. G. Weston, London											
Einsatzart	Tramp-fahrt Zeit- ¹⁾ charter	Tanker-fahrt Reise-charter	Reisecharter ²⁾								Zeitcharter ³⁾			Reise- u. Zeit- charter	Tanker- fahrt Reise- charter
Indexgruppe	Motor-schiffe	Mineralöl £-Raten	Gesamt- index	Ge- treide ⁴⁾	Zucker	Holz	Erz	Schrott	Kohle	Chemikalien Dungem.	Gesamt- index	Ölbren- ner ⁵⁾	Motor- schiffe ⁶⁾	Under- ton ⁷⁾	Ge- treide ⁸⁾ insges.
Basis	1960 = 100	Intascale = 100	1960 = 100												
1954 D.	109,6 ⁹⁾	79,1	133,8 ¹⁰⁾ ¹¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1955 D.	198,5 ⁹⁾	116,1	182,0 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1956 D.	264,4 ⁹⁾	229,5	238,2 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	250,4 ¹⁰⁾	—	—	—	106,3 ¹⁰⁾
1957 D.	183,8 ⁹⁾	143,4	164,4 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	183,0 ¹⁰⁾	—	—	—	107,0 ¹⁰⁾
1958 D.	84,9 ⁹⁾	46,9	84,9 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	86,5 ¹⁰⁾	—	—	—	101,7 ¹⁰⁾
1959 D.	85,0 ⁹⁾	42,8	89,9 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	84,9 ¹⁰⁾	—	—	—	95,3 ¹⁰⁾
1960 D.	100,0	46,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D.	111,6	42,5	111,1	109,2	104,6	104,8	101,3	121,8	108,6	109,2	107,7	105,4	109,4	96,9	106,9
1962 D.	89,1	49,8	87,3	87,2	87,3	92,8	81,8	90,9	85,1	94,3	86,7	85,3	87,5	98,6	95,0
1963 D.	104,8	63,9	108,1	108,2	110,1	112,3	91,2	109,3	110,0r	111,1	104,4	111,4	102,2	98,6	125,4
1963 Jan.	80,4	73,0	88,4	88,4	88,0	98,7	80,8	87,3	86,5	84,7	91,0	100,4	87,6	105,9	101,6
Febr.	85,9	100,6	89,3	88,7	96,1	104,0	82,9	87,5	90,4	88,5	92,9	105,5	89,0	102,8	112,9
März.	93,1	73,7	92,7	92,3	97,7	102,8	81,1	90,4	94,4	94,2	92,5	100,3	90,8	101,6	109,3
April	94,3	53,2	96,4	97,1	105,7	95,7	89,5	97,3	93,6	99,5	99,8	107,4	97,7	105,6	116,2
Mai	104,8	53,1	105,8	107,3	103,3	101,5	88,0	108,2	112,0	106,6	101,7	106,9	99,7	99,1	126,9
Juni	93,5	41,3	97,1	95,1	115,4	107,8	88,4	105,1	96,0	99,5	100,9	110,0	98,7	98,7	102,1
Juli	93,5	31,4	94,7	94,2	99,6	101,7	88,9	101,6	90,7	105,7	96,3	102,7	94,5	103,4	100,8
Aug.	96,8	36,5	103,2	102,0	107,0	110,7	84,8	108,9	103,3	105,3	96,2	100,4	95,5	95,0	110,9
Sept.	114,5	43,8	113,6	115,4	114,8	115,8	86,9	112,6	113,5	112,6	102,0	100,6	102,7	94,7	140,1
Okt.	130,5r	78,5	144,9	145,6	142,4	141,6	105,7	142,6	151,6	150,8	119,3	123,1	117,9	90,0	173,6
Nov.	138,9	84,5	142,4	142,2	129,5	132,0	116,3	144,3	150,9	152,0	131,1	143,5	126,3	87,6	150,1
Dez.	131,4	97,5	128,4	129,5	122,2	135,8	101,4	126,3	136,9	134,1	128,9	135,8	125,7	99,3	160,7
1964 Jan.	138,1	107,6	127,5	130,0	128,3	136,4	114,7	131,0	117,7	129,3	131,9	131,9	131,9	101,4	155,2
Febr.	119,2	69,8	110,8	114,7	115,4	123,6	105,1	123,4	97,4	104,4	128,4	128,4	127,2	109,6	118,9
März.	121,3	41,4	103,6	103,3	113,8	116,4	99,2	114,1	92,8	104,3	119,8	121,5	118,9	116,3	101,6
April	114,5	44,8	105,2	105,3	114,9	117,3	95,9	110,1	108,6	110,3	116,9	118,5	116,1	110,1	109,1
Mai	112,8	42,3	103,3	106,0	109,3	115,5	86,8	105,2	98,7	118,0	111,8	118,6	109,2	107,8	110,4
Juni	101,0	38,6	103,4	103,8	104,3	113,3	92,4	107,1	105,3	104,8	112,0	115,4	110,7	108,0	113,7
Juli	106,9	31,8	103,6	101,9	117,1	114,9	89,2	101,0	118,0	103,9	107,6	110,3	106,8	105,1	110,3
Aug.	114,1	47,8	104,7	106,5	103,5	121,3	88,6	115,3	99,1	105,4	110,4	103,5	112,4	105,1r	135,9
Sept.	115,3	42,7	110,1	111,0	104,2	154,8	89,6	115,0	111,5	112,7	114,6	113,5	114,5	111,8	152,4
Okt.	122,9	57,3	121,4	122,0	118,4	129,5	96,2	120,8	136,3	124,5	118,9	119,7	118,7	106,4	148,6
Nov.	132,6	58,2	121,7	125,8	112,7	130,0	103,3	123,0	113,9	132,7	121,7	120,9	121,6	100,9	144,3

Land	Norwegen				Däne-mark	Vereinigte Staaten									
Berechnende Stelle	Norwegian Shipping News, Oslo				Stat. Dep. Kopenhag.	Maritime Research Inc., New York									
Einsatzart	Tramp-fahrt Reise-charter	Zeit- ¹²⁾ charter	Tanker-fahrt Reisecharter	Mineralöl £— S— Raten	Tramp-fahrt Reise-charter	Reise- u. Zeit- charter	Reisecharter					Zeitcharter			
Indexgruppe	insgesamt				insgesamt	Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle	weniger als 1 Monat	1—2 Monate	2—3 Monate	mehr als 6 Monate
Basis	II. Hj. 1947 = 100	Intascale = 100	ATRS = 100	1955 = 100	1951 = 100										
1954 D.	93,5	80,0	80,4	62,5	78 ¹⁵⁾
1955 D.	129,8	140,1	118,7	93,2	100	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1956 D.	152,7	196,8	229,5	162,5	113	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1957 D.	124,8	139,1	149,7	102,8	99	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1958 D.	78,0	63,6	54,2	47,0 ¹¹⁾	74	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1959 D.	79,2	64,9	54,6	44,3	76	38,7	40,3	43,5	50,4	46,5	31,6	33,3	38,4	33,8	34,8
1960 D.	82,1	73,9	52,2	45,4	82	40,5	41,7	43,7	49,9	49,0	34,5	42,1	35,1	40,2	41,9
1961 D.	84,2	80,9	48,0	41,3	82	42,1	43,5	44,8	51,3	48,7	36,4	44,8	37,1	43,6	45,7
1962 D.	77,5	64,8	54,7 ¹³⁾	46,1	80	37,0	37,5	43,6	48,3	46,2	31,1	35,4	29,5	34,5	36,7
1963 D.	85,2	78,8	73,3	54,6	84	41,3	42,6	44,1	53,3	45,5	35,7	47,5	38,4	42,3	42,8
1963 Jan.	76,4	65,2	85,9	63,5	80	36,4	37,4	43,4	51,1	44,9	30,5	35,0	32,9	35,3	37,5
Febr.	79,6	65,4	108,6	85,3	82	37,7	38,0	43,5	51,3	44,9	31,5	35,5	31,0	35,1	34,2
März.	80,0	72,1	82,8	59,1	82	38,1	38,4	43,7	51,3	44,9	32,3	39,9	34,6	37,5	38,2
April	80,7	72,4	62,9	48,8	81	38,7	39,1	43,8	51,6	44,9	32,9	38,3	34,5	39,3	35,8
Mai	82,8	79,7	57,9	46,8	81	40,3	41,3	43,9	51,5	45,5	34,7	45,7	37,2	41,9	42,9
Juni	81,2	76,8	50,3	36,1	83	38,8	39,1	43,4	50,4	45,4	33,6	49,1	33,8	39,9	38,8
Juli	80,0	79,6	43,9	33,4	83	37,7	38,3	43,1	50,1	44,8	31,8	43,9	37,5	36,5	35,9
Aug.	84,1	74,2	53,5	35,3	83	39,4	39,5	43,2	52,6	44,8	34,2	45,1	36,8	39,7	41,4
Sept.	88,4	76,6	56,3	40,8	84	41,7	43,4	43,8	53,5	45,2	35,3	50,1	41,0	43,8	43,8
Okt.	98,3	90,9	89,3	68,8	86	49,5	53,0	45,4	58,6	46,5	44,1	60,9	49,6	52,6	53,9
Nov.	98,1	97,3	89,2	66,9	88	49,0	53,5	46,0	59,4	47,3	44,7	65,3	50,0	53,2	56,5
Dez.	93,0	95,3	99,5	70,5	89	47,6	50,4	45,8	58,7	46,5	42,5	60,9	41,7	53,2	54,3
1964 Jan.	91,6	100,2	113,3	86,7	88	47,8	51,1	46,1	60,2	46,8	41,3	57,3	46,8	54,5	56,6
Febr.	85,7	98,4	75,2	49,9	88	44,7	47,5	46,2	57,3	46,2	37,5	50,9	45,2	51,0	47,4
März.	82,4	92,9	48,4	36,6	86	42,0	44,6	45,1	55,8	45,7	33,6	56,7	42,3	47,9	50,5
April	83,0	91,8	57,1	48,5	86	42,4	44,3	45,7	55,9	45,7	34,8	56,0	39,7	46,8	48,2
Mai	84,7	84,6	52,6	42,9	85	42,7	44,1	45,9	55,7	45,4	36,1	57,9	39,3	46,2	50,9
Juni	85,4	85,0	46,1	34,6	86	42,6	43,7	46,2	55,0	45,5	36,3	57,4	41,7	45,3	50,5
Juli	83,5	83,6	52,7	38,1	86	41,9	42,6	45,9	54,7	45,4	35,6	49,1	38,8	45,9	43,0
Aug.	84,0	79,4	54,1	43,5	86	42,4	43,3	45,9	56,1	45,3	35,5	50,9	39,9	47,5	45,0
Sept.	84,2	84,3	57,2	40,7	86	42,0	43,2	45,9	56,1	45,1	34,6	47,6	41,4	49,2	46,0
Okt.	87,3	85,9	57,1	50,2	87	43,4	45,9	45,9	58,2	45,2	34,9	52,4	41,9	49,6	48,5
Nov.	89,2	86,8	76,9	42,6		44,5	47,9	46,1	58,0	45,8	35,9	55,2	43,0	49,3	49,3

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 10; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

C. Schifffahrtsindices
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Italien ¹⁾													
Berechnende Stelle	Dr. Vito Dante Flore, Rom													
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter													
Indexgruppe	Gesamt- index	Europa- fahrt zu- sammen	Getreide				Getreide Zucker	Getreide Erz	Mais Erz	Zucker	Pyrit	Erz	Erz Phosphat	Kohle
von Fahrtroute nach			Nord- Ame- rika ²⁾	Nord- Pazifik	Austra- lien	Schwarz- meer	Mittel- Ame- rika ³⁾	Süd- Ame- rika ⁴⁾	Südost- afrika ⁵⁾	Austra- lien/ Mauritius	Mittel- meer ⁶⁾	Indien Ägyp- ten ⁷⁾	westl. Mittel- meer ⁸⁾	Northern Range
			Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	West- europa	Großbrit./ Kontinent	West- italien	Großbrit./ Kontinent	
Basis	1954 = 100													
1958 D.....	75	73	64	68	73	91	78	65	71	79	82	64	70	64
1959 D.....	77	77	64	73	85	90	77	71	79	87	80	74	69	60
1960 D.....	79	79	70	67	87	91	80	76	88	81	85	81	69	69
1961 D.....	83	81	72	66	86	100	83	80	81	88	91	74	65	76
1962 D.....	73	69	57	60	75	87	66	68	68	73	72	61	57	64
1963 D.....	83	83	74	68	86	84	78	85	76	91	74	69	67	87
1963 Jan.....	71	72	64	61	81	82	69	65	71	84	71	62	—	73
Febr.....	72	77	63	64	81	86	53	76	70	87	78	81	—	71
März.....	73	71	61	60	79	—	74	74	65	74	69	81	54	72
April.....	77	78	82r	76r	88r	69r	58r	81r	—r	78r	66r	85r	81r	74
Mai.....	82	84	71	65	80	90	92	83	76	103	74	59	—	90
Juni.....	80	83	63	64	78	88	84	79	62	78	77	78	—	81
Juli.....	72	72	54	—	77	—	54	74	83	89	67	63	57	75
Aug.....	76	74	68	53	79	—	60	76	75	90	66	55	56	82
Sept.....	85	86	78	65	88	92	89	91	99	101	77	58	57	89
Okt.....	101	99	93	88	107	—	100	107	107	109	67	73	—	114
Nov.....	106	105	97	79	105	—	110	105	100	112	84	69	79	128
Dez.....	98	99	89	75	88	—	89	110	107	93	91	63	83	96
1964 Jan.....	93	93	88	83	96	—	99	98	94	109	81	89	72	97
Febr.....	85	85	72	75	88	—	72	76	98	96	96	61	81	82
März.....	78	77	67	60	82	—	87	75	62	82	83	68	66	76
April.....	82	76	67	60	79	—	85	73	81	72	—	66	76	79
Mai.....	81	75	74	—	88	—	68	82	83	73	—	62	75	79
Juni.....	81	78	70	58	86	—	82	82	75	73	101	55	72	68
Juli.....	80	78	66	—	79	—	69	75	81	82	98	66	77	74
Aug.....	75	74	58	—	—	—	68	74	73	83	—	63	72	75r
Sept.....	76	71	63	—	88	—	65	76	76	85	—	63	71	73
Okt.....	80	80	73	67	89	—	77	87	76	96	100	63	71	81
Nov.....	88	85	80	71	91	—	90	84	90	98	74	65	75	91

Land	Italien ¹⁾														
Berechnende Stelle	Dr. Vito Dante Flore, Rom														
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter														
Indexgruppe	Kohle		Phosphat		Ameri- ka- fahrt zu- sammen	Erz			Kohle	Asien- fahrt zu- sammen	Getreide	Getreide Zucker/ Kohle	Salz/ Phos- phat	Erz	
von Fahrtroute nach	Groß- britan- nien	Nord- Europa	Groß- britannien Kontinent	Nord- Afrika ⁹⁾		Brasi- lien	Afrika/ Mittel- meer ¹¹⁾	Indien	Northern Range		Nord- Pazifik	Nord- Atlan- tik ¹²⁾	Mittelmeer/ Rotes Meer ¹³⁾	Indien/ Ma- laya ¹⁴⁾	
	Westitalien	Buenos Aires	Großbrit./ Kontinent	Süd- afrika ¹⁰⁾		Northern Range			Süd- amerika		Japan				
Basis	1954 = 100														
1958 D.....	95	80	91	66	92	77	71	85	71	82	71	62	68	68	83
1959 D.....	96	88	88	65	86	80	77	89	74	86	71	61	68	70	84
1960 D.....	98	88	84	68	86	85	84	88	80	87	74	65	77	73	82
1961 D.....	100	99	96	69	92	93	84	119	83	102	83	73	88	—	88
1962 D.....	90	82	83	70	71	87	86	107	79	84	65	61	65	82	66
1963 D.....	147	119	92	80	84	96	60	66	87	122	73	74	73	71	72
1963 Jan.....	—	81	86	59	77	78	—	59	89	87	61	70	52	—	61
Febr.....	—	—	—	82	74	68	—	48	—	89	67	74	61	—	65
März.....	—	81	92	59	—	93	—	90	83	105	64	72r	56	—	64
April.....	102r	93r	93	72r	—	87	62	—	84	115	65	65	60	—	69
Mai.....	136	—	—	91	—	90	68	—	—	113	70	65	68	71	76
Juni.....	141	114	92	79	—	77	51	71	86	99	66	64	62	—	73
Juli.....	—	113	—	65	—	90	—	—	—	90	68	64	70	—	70
Aug.....	—	136	—	62	—	132	—	—	—	132	69	66	70	—	72
Sept.....	—	130	108	73	—	91	—	52	87	134	77	77	82	—	73
Okt.....	—	153	—	92	102	121	—	70	—	173	92	92	102	—	81
Nov.....	176	166	103	79	—	115	—	65	94	185	96	104	104	—	81
Dez.....	182	—	—	143	—	110	—	73	—	148	83	81	90	—	79
1964 Jan.....	—	128	103	80	—	99	—	62	92	144	89	90	91	—	85
Febr.....	—	138	98	74	—	90	—	60	94	115	83	84	87	—	78
März.....	—	114	99	70	—	104	—	—	104	—	79	81	80	—	77
April.....	—	107	—	74	85	121	—	61	—	181	80	79	82	87	74
Mai.....	—	—	—	76	—	116	—	—	90	142	78	76	81	—	78
Juni.....	—	114	93	74	—	106	74	—	101	142	73	72	72	—	76
Juli.....	—	114	—	70	—	121	—	—	—	121	78	63	90	—	76
Aug.....	—	113	—	74	—	80	—	68	—	93	72	72	74	—	71
Sept.....	—	—	—	66	—	97	—	69	101	121	73	74	74	—	71
Okt.....	—	—	97	72	—	85	—	56	106	93	79	80	85	—	72
Nov.....	—	129	98	85	—	119	—	—	108	130	80	79	88	—	73

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 10; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

C. Schifffahrtsindizes

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

Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London														
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt ¹⁾														
Darstellungsform	Meßzahlen		Raten in s je 2240 lbs												
Indexgruppe von Fahrtroute nach	insgesamt		Karibische See				US-Golf				Persischer Golf				
			Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		
Basis	Tanker-Größenklassen														
	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	
	Grundtarif Scale Nr. 2, bis 14. 12. 1953 ²⁾														
	Grundtarif Scale Nr. 3, ab 15. 12. 1953														
	100,0		= 32.6		= 34.9		38 5		40.3		{ 49.2 ³⁾ 80.10 ⁴⁾		{ 51.5 ³⁾ 83.2 ⁴⁾		
	100.0		= 32.6		= 34.6		38.5		40.10		49.5 ³⁾		51.7 ³⁾		
1954 D.....	110.0		35.9		38.3		42.2		44.3		60.3		62.9		
1955 D.....	114.5		37.2		39.9		43.11		46.1		62 6		65.1		
1956 D.....	142.6		46.4		49.7		54.9		57 5		76.5 ⁵⁾		87.9 ⁵⁾		
1957 D.....	139.2		45.3		48 5		53 6		56.0		92.4 ⁵⁾		95.6 ⁵⁾		
1958 D.....	121.0		39 4		42.1		46.6		48.9		65.9		68 6		
1959 I.....	111.6		36.3		38 6		42.10		45.7		61.5		63.10		
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	
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	
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	
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	
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	
1961 I. Vj.	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	
II. Vj.	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	
III. Vj.	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	
IV. Vj.	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	
1962 I. Vj.	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	
II. Vj.	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	
III. Vj.	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	
IV. Vj.	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	
1963 I. Vj.	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	
II. Vj.	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	
III. Vj.	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	
IV. Vj.	90,8	81,4	29.6	26.5	31.4	28.1	34.11	31.3	37.1	33.3	51.1	46.6	53.1	48.3	
1964 I. Vj.	78,3	68,9	25.5	22.5	27 0	23.9	30.1	26.6	32.0	28.2	44.11	40.4	46.8	41.10	
II. Vj.	78,0	64,3 ¹³⁾	25.4	20.11 ¹³⁾	26.11	22.2 ¹³⁾	30.0	24.8 ¹³⁾	31.10	26.3 ¹³⁾	44.10	38.0 ¹³⁾	46.6	39.5 ¹³⁾	
Berechnende Stelle	W. G. Weston London	Fairplay, London													
Indexart	Zeitcharter-Volumen-Index ⁶⁾	Index der Bunkerölpreise ⁷⁾							Preisindex für Neubautonnage						
Darstellungsform	Meßzahlen														
Indexgruppe	insgesamt	Gesamtindex		Heizöl ¹⁰⁾		Dieselkraftstoff/Gasöl ¹¹⁾		Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 24000 t dw					
		I ⁸⁾	II ⁹⁾					Baupreis	Übergabepreis	Baupreis	Übergabepreis				
Basis	1960 = 100	1959 = 100						1962 = 100							
		(1022500 £)						(875000 £)							
		(1325000 £)						(1200000 £)							
1956 D ..	66.9	—	—	—	—	—	—	100,7	147,1	—	—	—	—		
1957 D ..	63.5	—	—	—	—	—	—	106,8	135,6	—	—	—	—		
1958 D ..	58,1	—	—	—	—	—	—	108,6	102,9	—	—	—	—		
1959 D ..	84,5 ¹²⁾	100	100	100	100	100	100	103,2	100,0	—	—	—	—		
1960 D ..	100,0	91	89	90	92	92	92	100,7	102,9	—	—	—	—		
1961 D ..	122,9	91	88	90	92	92	92	99,3	105,9	—	—	—	—		
1962 D ..	95,2	90	88	89	90	90	90	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		
1963 D ..	125,4	84p	81p	82p	86p	86p	86p	100,7	107,4	100,8	100,8	114,6r	114,6r		
1961 I. Vj.	152,1	91	—	90	93	93	93	99,3	105,9	—	—	—	—		
II. Vj.	127,7	91	—	90	94	94	94	99,3	105,9	—	—	—	—		
III. Vj.	91,5	91	—	90	91	91	91	99,3	105,9	—	—	—	—		
IV. Vj.	120,1	91	—	90	91	91	91	99,3	105,9	—	—	—	—		
1962 I. Vj.	95,3	91	—	89	91	91	91	99,8	102,9	99,6	100,0	100,0	100,0		
II. Vj.	86,3	92	—	89	91	91	91	99,8	102,9	99,6	100,0	100,0	100,0		
III. Vj.	96,1	90	—	89	90	90	90	100,2	97,1	100,4	100,4	100,4	100,4		
IV. Vj.	103,1	90	—	89	90	90	90	100,2	97,1	100,4	100,4	100,4	100,4		
1963 I. Vj.	120,3	83p	81p	81p	85p	85p	85p	100,2	100,0	100,4	100,4	104,2	104,2		
II. Vj.	135,5	84p	81p	81p	86p	86p	86p	100,2	100,0	100,4	100,4	104,2	104,2		
III. Vj.	121,6	84p	81p	81p	86p	86p	86p	101,2	114,7	101,1	101,1	125,0	125,0		
IV. Vj.	124,1	84p	81p	81p	86p	86p	86p	101,2	114,7	101,1	101,1	125,0	125,0		
1964 I. Vj.	148,4	84p	81p	81p	86p	86p	86p	101,2	114,7	101,1	101,1	116,7	116,7		
II. Vj.	131,2	84p	81p	81p	86p	86p	86p	101,2	114,7	101,1	101,1	116,7	116,7		
III. Vj.	110,2	84p	81p	81p	86p	86p	86p	101,2	114,7	101,1	101,1	116,7	116,7		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 10; Quellenverzeichnis siehe 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										November	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar ^{a)}
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	143	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 e)	—	—	—	—	—	—	—	—	e) 75	—	e) 72	—
	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
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	418	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	743	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	263	378	276	394	287	399	291
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	563	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	233	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	580
		HR	1494	1095	1494	1095	1437	1053	1424	1044	1483	1087	1503	1102
		HR	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

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

Von Frankfurt (Main) nach			1959		1960		1961		1962		1963		1964	
			Durchschnitt										November	
			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.	Johannesburg	HF	2635	1788	2711	1744 ²⁾	2825	1549 ²⁾	2800	1535	2800	1535	2800	1535
Union		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	3763
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	3191	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	6335	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
Amerika³⁾														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3369	2428	3369	2428	3211	1886	3208	1884	3133	1884	3108	1884
		HR	6065	4371	6065	4371	5760	3395	5775	3392	5873	3533	5906	3580
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3222	2302	3222	2302	3070	1673	3068	1672	2993	1672	2968	1672
		HR	5800	4144	5800	4144	5527	3012	5523	3010	5611	3135	5640	3177
Chile	Santiago	HF	3612	2625	3612	2625	3443	2066	3440	2064	3365	2064	3340	2064
		HR	6502	4725	6502	4725	6197	3719	6192	3716	6308	3871	6346	3922
Kolumbien	Barranquilla	HF	2415	1882	2415	1834 ²⁾	2563	1772	2540	1756	2540	1756	2340	1616
		HR	4347	3388	4347	3301 ²⁾	4613	3190	4572	3161	4763	3293	4446	3071
Uruguay	Montevideo	HF	3369	2428	3369	2428	3211	1886	3208	1884	3133	1884	3108	1884
		HR	6065	4371	6065	4371	5760	3395	5775	3392	5873	3533	5906	3580
Venezuela	Caracas	HF	2373	1853	2373	1812 ²⁾	2523	1764	2500	1748	2500	1748	2300	1568
		HR	4272	3336	4272	3262 ²⁾	4541	3176	4500	3147	4688	3278	4370	2980
Vereinigte Staaten	New York	HF	2016	1512	2221	1448 ²⁾	2188	1259	2168	1248	2093	1235	1668	1008
		HR	3629	2722	3998	2606 ²⁾	3938	2267	3902	2246	3923	2315	3170	1916
		HR a)	—	—	—	1788	—	1734	—	1703	—	1712	—	1660

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 10, 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.	November	
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	0,90	0,90	
	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		
Finnland	Helsinki	1 bis 45	3,91	4,05	4,12	3,96	3,92	unter 45	3,92	3,92	
		über 45	2,94	3,05	3,11	2,99	2,96	ab 45	2,96	2,96	
Frankreich	Paris	1 bis 45	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04	unter 45	1,04	1,04	
		über 45	0,83	0,84	0,84	0,81	0,80	ab 45	0,80	0,80	
Großbritannien	London	1 bis 45	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60	unter 45	1,60	1,60	
		über 45	1,25	1,26	1,26	1,21	1,20	ab 45	1,20	1,20	
Italien	Rom	1 bis 45	2,21	2,23	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	
		über 45	1,67	1,68	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45	0,87	0,88	0,88	0,85	0,84	unter 45	0,84	0,84	
		über 45	0,66	0,67	0,67	0,65	0,64	ab 45	0,64	0,64	
Norwegen	Oslo	1 bis 45	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	
		über 45	2,37	2,45	2,48	2,38	2,36	ab 45	2,36	2,36	
Österreich	Wien	1 bis 45	1,46	1,47	1,47	1,41	1,40	unter 45	1,40	1,40	
		über 45	1,08	1,09	1,09	1,05	1,04	ab 45	1,04	1,04	
Portugal	Lissabon	1 bis 45	3,92	3,95	3,95	3,79	3,63	unter 45	3,36	3,36	
		über 45	2,95	2,98	2,98	2,87	2,73	ab 45	2,52	2,52	
Spanien	Madrid	1 bis 45	3,13	3,15	3,15	3,03	2,88	unter 45	2,64	2,64	
		über 45	2,34	2,35	2,35	2,26	2,16	ab 45	2,00	2,00	
Schweden	Stockholm	1 bis 45	3,13	3,26	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	
		über 45	2,37	2,48	2,52	2,42	2,40	ab 45	2,40	2,40	
Schweiz	Zürich	1 bis 45	1,00	1,01	1,01	0,97	0,92	unter 45	0,84	0,84	
		über 45	0,75	0,76	0,76	0,73	0,69	ab 45	0,64	0,64	
Türkei	Istanbul	1 bis 45	5,59	5,63	5,63	5,41	5,36	unter 45	5,36	5,36	
		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	15,90	13,32	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 7500	—	—	
		über 7500						ab 7500	—	—	
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	
	Kalkutta	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	14,20	14,96	ab 45	15,28	15,28
		2501 bis 7500							ab 7500	—	—
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	20,87	19,53	18,87	16,32	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
über 7500	ab 7500	—	—								
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	
Pakistan	Karachi	1 bis 45	12,35	12,35	12,35	11,87	11,76	unter 45	12,00	12,00	
		über 45	9,28	9,28	9,28	8,92	8,84	ab 45	9,00	9,00	
Syrien	Damaskus	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	
Thailand	Bangkok	1 bis 45	18,62	18,77	18,77	18,04	17,88	unter 45	18,24	18,24	
		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 10, 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.	November
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	14,48 11,16 8,04 7,16 6,76 6,44 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 14,72 13,92 13,63 11,98 11,87 11,64	19,28 13,84 11,44 10,56 8,52 8,20 7,52	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	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 10, 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	1959	1960	1961	1962	Mindestge- wicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964
			November					November	
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel.....	a) Bagdad	100	4,70	4,70	4,43	4,48	100	4,48	4,48
	c) Brüssel	100	0,46	0,46	0,44	0,48	100	0,48	0,48
	a) Damaskus	100	3,53	3,53	3,36	3,36	100	3,36	3,36
	Mexiko City	45	7,69	7,69	6,24	—	45	—	—
	.....	500	—	—	6,20	—	500	—	—
	a) New York	45	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64
	.....	500	—	—	—	—	500	3,00	3,00
a) Teheran	45	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64	
Leder und Lederwaren ohne Leder- bekleidung	a) Algier	45	1,59	1,59	1,52	1,52	45	1,60	1,60
	a) New York	45	5,09	3,36	3,20	3,20	45	3,20	3,20
Holz, Kunstwaren	Casablanca	100	1,68	1,68	1,60	1,60	100	1,72	—
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	c) Göteborg	100	—	—	1,36	1,36	100	1,36	1,36
	a) New York	45	4,62	3,02	2,88	2,88	45	3,00	3,00
	.....	500	—	—	2,72	2,72	500	2,48	2,40
	c) Stockholm	100	1,76	1,76	1,68	1,68	100	1,68	1,68
	c) Teheran	45	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel	45	0,46	0,46	0,44	0,48	45	0,48	0,48
	.....	100	—	—	—	0,40	100	0,40	0,40
	c) Göteborg	100	—	—	1,40	1,40	45	1,40	1,40
	c) Stockholm	100	1,76	1,76	1,68	1,68	100	1,68	1,68
	c) Teheran	45	3,82	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64
Bijouteriewaren	b) London	45	0,88	0,88	0,84	0,88	45	0,88	0,88
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffsmaschinen- Ersatzteile	c) Brüssel	100	0,46	0,46	0,44	0,44	100	0,44	0,44
	.....	500	—	—	—	0,40	500	0,40	0,40
Teile von Automobilen und von land- wirtsch. Masch.	New York	45	5,08	5,08	2,80	2,80	45	3,00	3,00
	.....	1000	—	—	2,64	2,64	200	—	1,80
Geschäfts-, Büromaschinen	Kairo	100	3,86 ⁴⁾	3,86 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾	100	3,72 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾
	New York	45	5,33	5,33	4,40	4,40	45	4,40	4,40
	.....	250	—	—	2,80	2,80	200	3,20	3,20
	.....	3000	—	—	2,64	2,64	500	2,40	2,40
	—	—	—	—	—	—	—	—
Kugellager	London	100	0,88	0,88	0,84	0,84	100	0,84	0,84
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen	Algier	100	1,51	1,51	1,44	1,44	100	1,56	1,56
	c) Amsterdam	100	0,46	0,46	0,44	0,44	100	0,44	0,44
	.....	250	—	—	—	0,40	250	0,40	0,40
	c) Bagdad	45	4,87	4,87	4,64	4,64	45	4,64	4,64
	Bogotá	45	9,53	9,53	8,12	—	45	—	—
	.....	250	—	—	7,96	—	250	—	—
	.....	500	—	—	6,92	—	500	—	—
	.....	1000	—	—	6,52	—	1000	—	—
	Caracas	45	8,57	8,57	6,84	—	45	—	—
	.....	250	—	—	6,68	—	250	—	—
	.....	500	—	—	5,84	—	500	—	—
	.....	1000	—	—	5,36	—	1000	—	—
	Mexiko City	45	7,69	7,69	6,12	—	45	—	—
	.....	250	—	—	5,96	—	250	—	—
	.....	500	—	—	5,92	—	500	—	—
	.....	1000	—	—	5,44	—	1000	—	—
	New York	45	5,08	5,08	3,52	3,52	45	3,60	3,60
	.....	250	—	—	3,36	3,36	200	3,44	3,44
	.....	1000	—	—	2,88	2,88	1000	2,96	2,96
Optische Waren, fotogr. u. Projek- tionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g.	Algier	45	1,52	1,52	1,44	1,44	45	1,56	2,04 ⁴⁾
	b) Mexiko City	45	7,85	7,85	5,84	—	45	—	—
	.....	500	—	—	5,80	—	500	—	—
	a) New York	45	5,25	3,40	3,24	3,24	45	3,32	3,32
	.....	—	—	—	—	—	300	2,88	2,88
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor- .....	.....	1000	—	—	—	—	1000	2,64	2,64
	c) London	45	0,88	0,88	0,84	0,88	45	0,88	0,88
	.....	100	0,76	0,76	0,72	0,80	100	0,80	0,80
Chirurgische, medizinische und zahn- ärztliche Instrumente mit Zubehör	.....	250	—	—	—	—	250	0,64	0,64
	Athen	45	2,44	2,44	2,32	2,32	45	2,32	—
	Beirut	45	3,44	3,44	3,28	3,28	45	3,28	3,28
	Houston	45	6,89	6,89	4,80	—	45	—	—
	Kairo	45	3,44	3,44	3,28	3,28	45	3,28	3,28
	d) New York	45	5,25	3,40	3,24	3,24	45	3,32	3,32
	.....	—	—	—	—	—	300	2,88	2,88
Uhren aller Art a. n. g. ....	.....	1000	—	—	—	—	1000	2,64	2,64
	Montreal	45	6,38	6,38	6,00	6,00	45	6,00	6,00
	.....	100	—	—	4,56	4,56	100	5,36	5,36
	.....	250	—	—	3,68	3,68	200	4,48	4,48
	.....	500	—	—	3,28	3,28	300	4,08	4,08
	.....	1000	—	—	2,96	2,96	400	3,76	3,76
	.....	—	—	—	—	—	500	3,48	3,48
	New York	45	6,01	6,01	6,00	6,00	45	6,00	6,00
	.....	100	—	—	4,56	4,56	100	5,36	5,36
	.....	250	—	—	3,68	3,68	200	4,48	4,48
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen	.....	500	—	—	3,28	3,28	300	4,08	4,08
	.....	1000	—	—	2,96	2,96	400	3,76	3,76
	.....	—	—	—	—	—	500	3,48	3,48
	c) Beirut	100	3,40	3,40	3,24	3,24	100	3,24	3,24
	c) Brüssel	100	0,46	0,46	0,44	—	100	—	—
c) Casablanca	250	0,42	0,42	0,40	—	250	—	—	
	.....	100	1,93	1,93	1,84	1,84	100	1,84	—
	c) Tunis	100	1,60	1,60	1,52	1,52	100	1,52	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 10, 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	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964
			November					November	
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,47	1,47	1,40	1,40	100	1,40	1,40
	Lissabon	100	—	—	—	—	100	1,84	1,84
		250	2,06 ⁴⁾	2,06 ⁴⁾	1,92 ⁴⁾	1,92 ⁴⁾	250	1,68	1,68
							500	1,52	1,52
Tierische Eingeweide und/oder Ge- därme	Tanger	45	1,72	1,72	1,64	1,64	45	1,64	1,64
	Damaskus	45	2,26	2,06	1,96	1,96	45	1,96	1,96
	Delhi	100	3,49	3,49	3,32	3,32	100	3,32	3,32
	Istanbul	250	2,35	2,35	2,24	2,24	250	2,24	2,24
	Kairo	45	2,27	2,27	2,16	2,16	45	2,16	2,16
	Kalkutta	100	4,24	4,24	4,04	4,04	100	4,04	4,04
	Karachi	100	3,44	3,44	3,28	3,28	100	3,28	3,28
	Oran	100	1,60	1,60	1,52	1,52	100	1,52	1,52
	Teheran	250	2,39	2,39	2,28	2,28	250	2,28	2,28
Opium roh	Istanbul	250	2,52	2,52	2,40	2,40	250	2,40	2,40
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	Montreal	45	5,46 ⁵⁾	5,46 ⁵⁾	3,62 ⁵⁾	3,64	45	3,64	3,64
		250 ⁶⁾	4,17 ⁶⁾	4,17 ⁶⁾	—	—	500	3,00	3,00
	b) New York	45	5,09 ⁵⁾	5,09 ⁵⁾	3,62 ⁵⁾	3,64	45	3,64	3,64
		250 ⁶⁾	3,80 ⁶⁾	3,80 ⁶⁾	—	—	500	3,00	3,00
Kosmetika, Toilettenartikel und Par- fume a. n. g.	b) New York	45	5,09 ⁵⁾	5,09 ⁵⁾	3,62 ⁵⁾	3,64	45	3,64	3,64
							500	3,00	3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbeklei- dung a. n. g.	Athen	45	2,69	2,69	2,68	2,56	45	2,56	2,56
		100	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	4,88	4,88	45	4,88	4,88
	Johannesburg	250	4,96	4,96	4,72	4,72	100	2,96	2,96
	Karachi ⁸⁾	100	3,15	3,15	3,00	3,00	100	3,00	3,00
	b) London	100	0,88	0,88	0,84	0,80	100	0,80	0,80
							250	0,72	0,72
	d) Mailand ⁹⁾	100	0,88	0,88	0,84	0,80	100	0,80	0,80
	b) Montreal	45	4,54 ⁵⁾	4,54 ⁵⁾	3,44 ⁵⁾	3,40	45	3,60	3,60
							100	3,40	3,40
	New York ¹⁰⁾	45	4,17 ⁵⁾	4,17 ⁵⁾	—	—	45	—	—
	a) Paris ¹¹⁾	45	0,59 ²⁾	0,59	0,56	0,52	45	0,52	0,52
							100	0,48	0,48
	Teheran	250	2,39	2,39	2,28	2,28	250	2,28	2,28
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	c) Manchester	100	0,97	0,97	0,92	0,92	45	1,00	1,00
		500	0,84	0,84	0,80	0,76	100	0,92	0,92
							500	0,76	—
	New York	45	4,63 ⁵⁾	3,06 ⁵⁾	2,91 ⁵⁾	2,88	45	3,00	3,00
							500	2,40	2,40
	Tokio	100	9,41 ⁴⁾	8,74 ⁴⁾	8,00	8,00	100	8,56	8,56
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	100	9,07 ¹²⁾	9,07 ¹²⁾	6,68	6,68	100	6,68	6,68
	Caracas	100	6,72 ¹²⁾	6,72 ¹²⁾	5,68	5,68	100	5,68	5,68
	Dublin	45	1,18	1,18	1,12	1,12	45	1,12	1,12
	c) London	45	—	—	—	0,84 ¹³⁾	45	0,84 ¹³⁾	0,84 ¹³⁾
		100	0,76	0,76	0,72	0,80 ¹³⁾	100	0,80 ¹³⁾	0,80 ¹³⁾
		250	—	—	—	0,72 ¹³⁾	250	0,72 ¹³⁾	0,72 ¹³⁾
		500	—	—	—	0,64 ¹³⁾	500	0,64 ¹³⁾	0,64 ¹³⁾
	c) Manchester	45	—	—	—	—	45	1,00	1,00
		100	0,97	0,97	0,92	0,92 ¹³⁾	100	0,92 ¹³⁾	0,92 ¹³⁾
							250	0,84	0,84
		500	—	—	—	0,76 ¹³⁾	500	0,76 ¹³⁾	0,76 ¹³⁾
	Mexiko City	45	7,22	7,22	5,28 ²⁾	5,28 ²⁾	45	5,28 ²⁾	5,28 ²⁾
	New York	45	4,63 ⁵⁾	3,06 ⁵⁾	2,91 ⁵⁾	2,88	45	3,00	3,00
							500	2,40	2,40
	Paris	45	0,50	0,50	0,48	0,48	45	0,48	0,48
	Tokio	100	9,41 ⁴⁾	8,74 ⁴⁾	8,00	8,00 ¹³⁾	100	8,56 ¹³⁾	8,56 ¹³⁾
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	—	—	—	1,28	45	1,28	1,28
		100	1,34	1,34	1,28	1,16	100	1,16	1,16
		250	—	—	—	1,04	250	1,04	1,04
	d) Brüssel	100	0,46	0,46	0,44	0,48 ¹²⁾	45	0,48	0,48
		250	—	—	—	0,40	250	0,40	0,40
	c) Malmö	100	1,26	1,26	1,20	1,20	100	1,20	1,20
	c) Manchester	45	—	—	—	1,00	45	1,00	1,00
		100	—	—	—	0,92	100	0,92	0,92
		250	0,88	0,88	0,84	0,84	250	0,84	0,84
		500	—	—	—	0,76	500	0,76	0,76
	Paris ³⁾	45	0,55	0,50	0,48	0,48	45	0,48	0,48
	c) New York	45	4,63 ⁵⁾	4,63 ⁵⁾	4,41 ⁵⁾	4,40	45	4,40	4,40
							300	3,04	3,04
	Tel Aviv/Jaffa	100	3,23	3,23	3,08 ⁴⁾	3,08 ⁴⁾	100	3,08 ⁴⁾	3,08
	c) Zürich	45	0,59	0,59	0,56	0,52	45	0,52	0,52
Gold, verfeinert oder unverfeinert ...	e) Johannesburg	1000	9,41	9,41	8,96	8,96	1000	8,96	8,96
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Bergen	250	1,89 ²⁾	1,89 ²⁾	2,16 ⁴⁾	2,16 ⁴⁾	250	—	—
	Glasgow	100	—	—	—	1,20	100	1,20	1,20
		250	1,18	1,18	1,12	1,00	250	1,00	1,00
	b) Houston	45	6,30 ⁵⁾	6,30 ⁵⁾	5,38 ⁵⁾	—	45	—	—
	b) New York	45	5,37 ⁵⁾	5,37 ⁵⁾	4,41 ⁵⁾	4,40	45	4,40	4,40
		250	—	—	2,82 ²⁾	2,80	200	3,20	3,20
		3000	—	—	2,65	2,64	500	2,52	2,40
	Stockholm	100	1,89 ⁴⁾	1,89 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾	100	1,84 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör	d) Mailand	100	0,80	0,80	0,76	0,72	100	0,72	0,72
		250	0,71	0,71	0,68	0,64	250	0,64	0,64

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

Sätze in Pf

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Stichtag der Neufestsetzung	Briefe										Postkarten		
	Orts-				Fern- verkehr				Auslands-		Orts-	Fern-	Auslands-
	bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g				verkehr
1. 12. 1933	8	16	20	30	12	24	40	60	25	15	5	6	15
1. 3. 1946	16	32	40	60	24	48	80	120	50	30	10	12	30
1. 9. 1948	10	20	30	40	20	40	60	80	30	20	8	10	20
1. 7. 1954	10	20	30	40	20	40	60	80	40 ³⁾	20	8	10	20 ³⁾
1. 3. 1963	20 ¹⁾²⁾	40 ¹⁾²⁾	70 ²⁾	90 ²⁾	20 ¹⁾	40 ¹⁾	70	90	40 ³⁾	20	15 ²⁾	15	20 ³⁾
Stichtag der Neufestsetzung	Drucksachen							Geschäftspapiere					
	Inlands-					Auslands- verkehr		Inlands-				Auslands-	
	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	min- destens
1. 12. 1933	3	4	8	15	30	5	5	8	15	30	5	5	25
1. 3. 1946	6	8	16	30	60	10	10	16	30	60	10	10	50
1. 9. 1948	4	6	10	20	40	10	5	20	30	50	10	5	30
1. 7. 1954	7	10	15	25	50	10	10	25	30	50	10	10	40
1. 3. 1963	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	15	10 ¹⁰⁾	20 ¹⁾⁴⁾ 40 ¹⁾⁴⁾	40 ⁴⁾	70 ⁴⁾	10	10	40
Stichtag der Neufestsetzung	Warensendungen (Warenproben) ¹¹⁾									Päckchen			
	Inlands-					Auslands- verkehr				Inlands- verkehr	Auslandsverkehr		
	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	20	80		20		80	

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

Stichtag der Neufestsetzung	Pakete									
	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg	über 7 kg bis 8 kg	über 8 kg bis 9 kg	über 9 kg bis 10 kg	über 10 kg bis 11 kg	über 11 kg bis 12 kg	über 12 kg bis 13 kg	über 13 kg bis 14 kg
15. 1. 1932	40	50	60	70	80	90	105	120	135	150
1. 3. 1946	80	100	120	140	160	180	210	240	270	300
1. 9. 1948	60	80	100	120	140	160	190	200	220	240
20. 10. 1951	80	100	125	150	175	200	225	250	275	300
1. 5. 1958	100	120	150	180	210	240	270	300	330	360
1. 3. 1963 ⁶⁾ ...	110	160	210	260	300	340	380	420	460	500
Stichtag der Neufestsetzung	Pakete						Postgüter			
	über 14 kg bis 15 kg	über 15 kg bis 16 kg	über 16 kg bis 17 kg	über 17 kg bis 18 kg	über 18 kg bis 19 kg	über 19 kg bis 20 kg	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg	
15. 1. 1932	165	180	195	210	225	240	40	45	50	
1. 3. 1946	330	360	390	420	450	480	7 ⁷⁾	7 ⁷⁾	7 ⁷⁾	
1. 9. 1948	260	280	300	320	340	360	50 ⁷⁾	60 ⁷⁾	70 ⁷⁾	
20. 10. 1951	325	350	375	400	425	450	70	80	90	
1. 5. 1958	390	420	450	480	510	540	80	100	120	
1. 3. 1963 ⁶⁾ ...	540	580	620	660	700	740	100	140	180	

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungstück⁸⁾

Stichtag der Neufestsetzung	Zeitungsgebühr ⁸⁾ bei wöchentlich 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	Höchstsat
		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 Nummernstückgewicht								
	bis 30 g				über 30 g bis 1000 g für je 10 g				
	18,00				0,9				

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 11, 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	—
1. 5. 1939	2,5	5,0	20,0	3		4	8	15	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
1. 7. 1954	3,5	7,5	30,0	7		10	15	25	50
1. 1. 1964	Postzeitungsgut je kg		Postzeitungsschnellgut je kg	Streifbandzeitungen					
	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	100	100
1. 3. 1963	20	30	30	40	50	50	60	60	80	80	80	80	100

B. Fernsprechverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

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
1. 8. 1964		9,00	12,00		15,00		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		8,00
1. 8. 1964		6,00	8,25		10,50		12,00

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
1. 8. 1964		0,20	0,20	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	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 4. 1946		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 6. 1950		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 7. 1954		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36		
1. 8. 1964		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03		
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	0,26 ⁷⁾ / ₃	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1. 9. 1944		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 4. 1946		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 6. 1950		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 7. 1954		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36		
1. 8. 1964		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 11, 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 ³⁾					
		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
1. 8. 1964	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,20	4,20	4,20
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
1. 8. 1964	0,40	0,54	0,80	1,20	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 21 bis 7 Uhr ³⁾												
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	
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	
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	
1. 8. 1964	0,40	0,54	0,80	1,20	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	

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 weitere Wort
1. 4. 1929	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50	0,05	
1. 3. 1931	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50	0,05	
1. 4. 1946	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00	— ⁷⁾	
1. 8. 1948	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	0,05	
1. 1. 1963	0,20 ⁸⁾	0,20	0,40 ⁸⁾	0,40	2,00	1,00 ⁹⁾	0,10

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

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

in RM/DM je Telegrammwort

Von Plätzen des Bundesgebiets nach			Stand am							
			1. 4. 1937	1. 10. 1939	1. 7. 1950	1. 6. 1951	1. 10. 1953	1. 4. 1956	1. 6. 1963	1. 8. 1964
Europa	Dänemark	Kopenhagen	a) 0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,30	0,30
			b) 0,085	0,08	0,135	0,13	0,135	0,135	0,15	0,15
Frankreich	Paris	a) 0,18	0,17	0,29	0,29	0,29	0,29	0,30	0,30	0,30
		b) 0,09	0,085	0,145	0,14	0,145	0,145	0,15	0,15	0,15
Griechenland	Athen	a) 0,29	0,21	0,43	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50
		b) 0,145	0,105	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25
Großbritannien ¹²⁾	London	a) 0,25	0,23	0,39	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40	0,40
		b) 0,125	0,115	0,195	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20	0,20
Italien	Rom	a) 0,23	0,17	0,38	0,38	0,38	0,38	0,36	0,36	0,36
		b) 0,115	0,085	0,19	0,19	0,19	0,19	0,18	0,18	0,18
Jugoslawien	Belgrad	a) 0,23	0,16	0,36	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40	0,40
		b) 0,115	0,08	0,18	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20	0,20
Niederlande	Amsterdam	a) 0,16	0,15	0,24	0,24	0,27	0,27	0,30	0,30	0,30
		b) 0,08	0,075	0,12	0,12	0,135	0,135	0,15	0,15	0,15
Polen	Warschau	a) 0,18	0,18	0,32	0,32	0,32	0,32	0,36	0,36	0,36
		b) 0,09	0,09	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18	0,18	0,18
Schweden	Stockholm	a) 0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,34	0,34	0,30
		b) 0,085	0,08	0,135	0,14	0,135	0,135	0,17	0,17	0,15
Schweiz	Bern	a) 0,16	0,15	0,24	0,24	0,24	0,24	0,30	0,30	0,30
		b) 0,08	0,075	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15	0,15	0,15
Afrika	Südafrika	a) 1,44	1,44	1,80	1,81	1,81	1,81	1,20	1,20	1,20
		b) 0,48	0,48	0,90	0,91	0,905	0,905	0,60	0,60	0,60
Ver. Arab. Republik	Kairo	a) 0,94	0,94	1,19	1,19	1,19	1,19	1,20	1,20	1,20
		b) 0,32	0,32	0,595	0,60	0,595	0,595	0,60	0,60	0,60
Asien	Indien	a) 1,40	1,40	1,89	1,89	1,89	1,89	1,80	1,80	1,80
		b) 0,47	0,47	0,945	0,94	0,945	0,945	0,90	0,90	0,90
Japan	Tokio	a) 2,83	2,83	3,08	3,09	3,09	3,09	3,00	3,00	3,00
		b) 0,94	0,94	1,54	1,54	1,545	1,545	1,50	1,50	1,50
Malaysia	Singapur	a) 2,87	2,87	3,60	2,98	2,98	2,98	3,00	3,00	3,00
		b) 0,96	0,96	1,80	1,49	1,49	1,49	1,50	1,50	1,50
Australien und Ozeanien	Australien	a) 2,56	2,56	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70	2,70
		b) 0,86	0,86	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35	1,35
Amerika	Argentinien	a) 2,13	2,13	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70	2,70
		b) 0,71	0,71	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35	1,35
Vereinigte Staaten	New York	a) 1,03	1,03	0,97	0,97	0,97	0,97	1,00	1,00	1,00
		b) 0,34	0,34	0,485	0,48	0,485	0,485	0,50	0,50	0,50
	San Franzisko	a) 1,60	1,60	1,13	1,13	1,13	1,13	1,20	1,20	1,20
		b) 0,53	0,53	0,565	0,57	0,565	0,565	0,60	0,60	0,60

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 11, 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	—
1. 8. 1964	30,00	—	—	—

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

Stichtag der Neufestsetzung	In der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 28. 1. 1956 von 7 bis 18.30 Uhr					
	zwischen den an dieselbe Telex- vermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	zwischen Teilnehmern, die an verschiedene Telexvermittlungsstellen angeschlossen sind (Ferngebühr)				
		bei Entfernungen				
		bis zu 75 km	über 75 bis 200 km	über 200 bis 400 km	über 400 bis 600 km	über 600 km
1. 1. 1939	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
	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	
1. 8. 1964						
	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 ⁴⁾	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
1. 1. 1951	0,10	0,40	0,60	0,90	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	
1. 8. 1964						

5. Telexgebühren im Auslandsverkehr
(handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf⁵⁾)
in DM je Verbindung von drei Minuten Dauer⁶⁾

Von Düsseldorf nach Land Ort		Jahr ⁷⁾													
		1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
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⁾	(2,70) ⁸⁾
Griechenland	Athen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,25	7,80	7,80	7,80
Großbritannien ⁸⁾	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⁾	(3,30) ⁸⁾
Italien	Rom	—	—	—	—	—	—	6,60	6,60	6,60	6,60	6,60	6,30	(4,80) ⁸⁾	(4,80) ⁸⁾
Jugoslawien	Belgrad	—	—	—	—	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	3,30	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⁾	(1,80) ⁸⁾
Polen	Warschau	—	—	—	—	—	—	3,75	3,75	3,75	3,75	3,60	3,30	3,30	3,30
Schweden	Stockholm	5 75	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	4,50	(4,20) ⁸⁾	(4,20) ⁸⁾	(3,40) ⁸⁾	(3,00) ⁸⁾	(3,00) 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⁾	(1,80) ⁸⁾
Afrika															
Südafrika	Kapstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00	36,00
Asien															
Japan	Tokio	—	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00	36,00
Singapur	Singapur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,30	45,90	45,90	45,90
Amerika															
Argentinien	Buenos Aires	—	—	—	—	—	—	—	50,40	37,80	37,80	37,80	36,00	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	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	36,00

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

D. Kraftpostverkehr
Postreisegebühren im Inlandsverkehr
in RM/DM¹)

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebührenentfernung											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
	Regelfahrschein (Einfache Fahrt)				Rückfahrschein ³⁾ (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrschein (ab 1. 1. 63)			
1928 ²⁾	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 ²⁾	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 4. 1939	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 1. 1943	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1. 7. 1944	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948					keine einheitlichen Gebühren							
1. 8. 1948	0,30	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	(0,70) ⁴⁾	(1,40) ⁴⁾	2,60	3,90	3,50	7,00	13,00	20,00
1. 1. 1963	0,40	0,80	1,60	2,40	(0,70) ⁵⁾	(1,40) ⁵⁾	2,80	4,20	4,00	7,00	14,00	20,00
	Schülerzehnerkarte ⁶⁾ gültig nur an Werktagen				Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 62) ⁶⁾			
1928 ²⁾	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18 00	—	—	—	—
1932 ²⁾	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10 80	—	—	—	—
1936	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10 80	—	—	—	—
1. 4. 1939	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10 80	—	—	—	—
16. 6. 1940	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,40	8,80	13,20	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 1. 1943	1,25	2,50	5,00	7,50	1,80	3,60	7,20	10,80	1,50	3,00	6,00	9,00
1. 7. 1944	1,00	2,00	4,00	6,00	1,40	2,80	5,60	8,40	1,20	2,40	4,80	7,20
1945—1948					keine einheitlichen Gebühren							
1. 8. 1948	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,35	8,65	13,00	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 4. 1958	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50	5 50	8,50	10,00
1. 1. 1961	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12'00	14,00	3,50 ⁶⁾	5,50 ⁶⁾	8,50 ⁶⁾	10,00 ⁶⁾
1. 1. 1963	2,50	4,50	8,50	13,00	4,00	6,50	10,00	13,00	—	—	—	—
	Schülerwochenkarte ⁷⁾ gültig nur an Werktagen				Monatskarte (bis 14. 4. 57) Arbeitermonatskarte (ab 15. 4. 57bis 31.12. 62) Monatskarte für jedermann — für 62 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Schülermonatskarte ⁷⁾ gültig nur an Werktagen			
1928 ²⁾	2,40	4,80	9,60	14,40	13,50	27,00	54,00	81,00	—	—	—	—
1932 ²⁾	1,90	3,85	6,60	8,65	10,80	21,60	37,80	48,60	9,85	19,45	34,05	43,75
1936	1,45	2,90	5,80	8,65	8,10	16,20	32,40	48,60	6,50	12,80	25,95	38 90
1. 4. 1939	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	25,95	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1. 1. 1943	0,90	1,80	3,60	5,40	5,40	10,80	21,60	32,40	4,05	8,10	16,20	24,30
1. 7. 1944	0,80	1,60	3,20	4,80	4,00	8,00	16,00	24,00	3,00	6,00	12,00	18,00
1945—1948					keine einheitlichen Gebühren							
1. 8. 1948	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	26,00	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1. 4. 1958	1,50	3,00	5,00	7,00	14,00	22,00	34,00	40,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1. 1. 1963	1,50	3,00	5,00	7,00	16,00	25,00	38,00	48,00	5,00	10,50	18,00	27,00

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

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

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

B. Güterverkehr

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

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

2. Schiffsabgaben auf dem kanal. Main und Neckar

Bundesministerium für Verkehr, Bonn

3. Kleinwasserschläge der Rheinschifffahrt

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen 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, Ver-
lader- und Verkehrsfachblatt, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Fairplay, London; Norwegian Shipping News, Oslo; Informazioni Marit-
time, Roma; Journal of Commerce, New York; Financial Times, London; Notes Rapides, Paris; Economische Voorlich-
ting, Rotterdam; The Review of the River Plate, Buenos Aires; Harley Mullion and Co. Ltd., London; Metal Bulletin,
London; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Europäischer Wirtschaftsdienst, Ber-
lin; Wirtschafts-Correspondent, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Transport-
dienst, Ver- und Verkehrsfachblatt, Hamburg; Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg; Frachten-Kurz-
berichte deutscher Wirtschaftszeitungen

Schluß siehe S. 40

Qellenverzeichnis

II. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachtraten

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⁾

„Welt“-Trampfrachtenindex

„Die Welt“, Hamburg, Indexverfasser: Heinz Peters, Hamburg-LA 1, Tangstedter Landstraße 98

Trampfrachtenindices Niederlande

Statistisches Zentralamt der Niederlande, Den Haag; Maandstatistiek van Verkeer en vervoer, Jahrgang Nr. 25, Heft Nr. 12, Dezember 1962¹⁾

Index der Seefrachtraten, Niederlande

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

Index der Trampschiffahrtsfrachten, Großbritannien

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

Index der Tankerfrachten, Großbritannien

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

Trampfrachtenindices Großbritannien

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

Index der Getreide-Tankerfrachten, Großbritannien

desgl.

Index der Seefrachtraten, Norwegen

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

Index der Trampfrachtraten, Dänemark

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

Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten

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

Internationaler Trampfrachtenindex, Italien

Informazioni Marittime, Via Alfredo Baccarini 24, Roma; Rivista di Politica Economica, Via Cesare Battisti 121, Roma, Estratto 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 (Großbritannien)

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⁾

Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien)

Zeitcharter-Volume-Index

desgl. — Westinform Shipping Report Nr. 25 v. Nov. 1954¹⁾

Index der Bunkerölpreise

Fairplay Shipping Journal, Palmerston House: Bishopsgate, London E. C. 2, Fairplay Nr. 4167 v. 4. 7. 1963¹⁾

Preisindex für Neubautonnage

Fairplay, Shipping Journal, Palmerston House: Bishopsgate, London E. C. 2

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.