

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

M-252

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Frühjahr 1965



Bestellnummer: M 7 — vj 1/65

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ



Inhalt

Seite

Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, Frühjahr 1965	4
Schaubilder	
Indices der Trampschiffahrtsfrachten (Reisecharter)	9
Indices der Tankerfrachten (Reisecharter)	9
Allgemeine Vorbemerkungen	10
Abkürzungen, Maße und Gewichte	10
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	11
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	12
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	14
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	14
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen	14
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	15
II. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze	16
2. Schiffsahrtsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar	19
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt	19
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)	20
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)	22
C. Schiffsahrtsindices	
1. Indices der Seefrachtraten	24
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsahrtsindices (Großbritannien)	27
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	28
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	30
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	32
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main)	33
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr	34
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr	34
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland	34
4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)	35
B. Fernsprecheverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse	35
2. Ortsgesprächsgebühren	35
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)	35
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrndienst (Inlandsverkehr)	36
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr	36
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr	36
3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse	37
4. Telexgebühren im Inlandsverkehr	37
5. Telexgebühren im Auslandsverkehr (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf)	37
D. Postomnibusverkehr	
Postreisegebühren im Inlandsverkehr	38
Quellenverzeichnis	38
Erläuterungen bzw. Anmerkungen	40

Abgeschlossen am 16. Juni 1965

Erschienen im August 1965

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,—

Preise für Verkehrsleistungen im Frühjahr 1965

Eisenbahnverkehrsstarife

Die Regelklassensätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs blieben während der Berichtszeit unverändert. Es wurden jedoch mehrere neue Ausnahmetarife eingeführt. Dadurch ermäßigten sich die Frachtkosten für Eisenbahntransporte in den folgenden Güterarten und Verkehrsrelationen:

Stab- und Formstahl von Peine nach verschiedenen Bahnstationen (AT 8 B 41, ab 1. 3. 1965)

Eisen und Stahl von Salzgitter-Hütte-Nord und Salzgitter-Immendorf-West nach verschiedenen Bahnstationen (AT 8 B 42, ab 1. 3. 1965)

Halbzeug von Dortmund-Hörde nach Salzgitter-Hütte-Nord (AT 8 B 43, ab 1. 4. 1965)

Papier von Albrück (Bad.) nach Essen-Hbf und Köln-Nippes (AT 10 B 1, ab 5. 4. 1965). Die Frachtsätze liegen um rund 40% unter den Regelsätzen der bisher für Papiertransporte anwendbaren Güterklasse C/D. Begünstigt werden dadurch die Frachtempfänger ohne Gleisanschluß.

Mineralölerzeugnisse der ERIAG-Raffinerie (ENI-Konzern) von Ingolstadt-Hbf nach Großtanklagern in Süddeutschland (AT 14 B 61). Die Frachtsätze liegen bis zu 65% niedriger als die Regelsätze der bisher für den Transport von Mineralölerzeugnissen anwendbaren Güterklasse C/D und begünstigen Frachtempfänger ohne Gleisanschluß.

Für folgende Güterrelationen wurden die bereits bestehenden Ausnahmetarife geändert bzw. neu herausgegeben:

Holzzellstoff (AT 1 B 3, ab 8. 2. 1965). Die Frachtsätze wurden gegenüber den Regelsätzen der Güterklasse A/B bis zu 35% ermäßigt.

Eisen und Stahl (AT 8 B 37) von insgesamt rund 50 Bahnstationen (Rhein-/Ruhrgebiet, Sieg-/Lahn-/Dillgebiet, Peine/Salzgitter und Bremen) nach rund 80 Bahnstationen an der Nord- und Ostseeküste, am Main und südlich davon. In diesen für Verkäufer und Käufer wichtigen Ausnahmetarif, der den Eisen- und Stahltransport um 25 bis 30% gegenüber den Regelklassensätzen verbilligt, wurden 12 Versand- und 42 Empfangsstationen neu aufgenommen. 7 Versand- und 5 Empfangsstationen des Tarifs konnten weggelassen, da für eine Frachtbegünstigung der entsprechenden Transportstrecken kein Bedürfnis mehr bestand.

Wagenladungen aus Paletten-Behältersendungen (AT 24 B 10) im Verkehr zwischen Bremen Hbf/Düsseldorf-Derendorf/Hamburg Hgbf und Hannover Hgbf einerseits und Frankfurt (Main) Süd/Köln-Gereon/München Hbf/Nürnberg Hgbf/Stuttgart Hgbf andererseits. Am 15. 3. 1965 wurde Krefeld-Uerdingen als Versand- und Empfangsbahnhof in diesen Tarif aufgenommen, der für entsprechende Paletten-Behältersendungen mit Gütern der Regelklasse A/B und C/D bei einem Mindestgewicht von 5 Tonnen die Anwendung der niedrigeren Regelsätze der 20-Tonnen-Klasse vorsieht.

Malz in bestimmten Verkehrsverbindungen (AT 17 B 3). Der Tarif wurde mit Wirkung vom 16. April neu herausgegeben. Die Ausgabe vom 19. August 1964 wurde aufgehoben.

Kohlen: Die Ausnahmetarife 6 B 80 (Kohlenrabatttarif) und 6 B 90 (Kohlen in geschlossenen Zügen) wurden mit Wirkung vom 1. April 1965 neu herausgegeben. Die Ausgaben vom 1. April bzw. 1. Mai 1964 wurden gleichzeitig aufgehoben.

Aufgehoben wurden die Ausnahmetarife für Schwefelsäure (AT 12 B 1, mit Wirkung vom 1. 4. 1965)

Dieselskraftstoff (AT 14 B 23, mit Wirkung vom 1. 4. 1965)

Abfallschwefelsäure (AT 11 B 14, mit Wirkung vom 6. 4. 1965)

Der Ausnahmetarif für

Braunkohlenteeröl trat mit Ablauf des 30. April d. J. außer Kraft.

Die Hohe Behörde der E. G. K. S. in Luxemburg und die EWG-Kommission in Brüssel prüfen zur Zeit, ob sich die Anwendung der neuen Ausnahmetarife der Deutschen Bundesbahn für Kohle- und Eisentransporte von saarländischen Bahnhöfen nach Zielbahnhöfen im übrigen Bundesgebiet mit den Bestimmungen der römischen Verträge vereinbaren läßt. Bisher sind folgende Tarife in Kraft getreten bzw. beschlossen worden:

AT 6 B 16 für Steinkohlentransporte und AT 8 B 14 für Eisen- und Stahltransporte von Gruben- und Hüttenwerken des Saargebietes nach Empfangsplätzen in süddeutschem Raum (am 1. 6. 1964)

AT 8 B 40 für Eisen- und Stahltransporte von Hüttenwerken des Saarlandes nach Empfangsplätzen des Niederrhein- und Ruhrgebiets (am 15. 12. 1964)

AT 6 B 38 für Steinkohlentransporte von saarländischen Gruben nach Walheim (Württ.) tritt am 1. 5. 1965 in Kraft

AT 8 B 54 für den Eisenbahntransport bestimmter Eisen- und Stahlerzeugnisse von saarländischen Hüttenwerken nach Brake, Bremen, Bremerhaven, Hamburg und Lübeck (Vorfrachtentarif für den Übersee-Export). Dieser Tarif liegt zur Zeit dem BMV zur Genehmigung vor.

Die Deutsche Bundesbahn bereitet außerdem zehn bis zwölf Ausnahmetarife vor, die zum Teil auch Gütertransporte in der Gegenrichtung (von Verladebahnhöfen im Bundesgebiet nach dem Saarland) unter Kanalbedingungen begünstigen, so z. B. für Halbzeug-, Schrott- und Eisentransporte aus verschiedenen Bundesländern und für Magerkohlentransporte aus dem Ruhrgebiet. Nach Ansicht der Bundesregierung handelt es sich hierbei um reine Wettbewerbsstarife (nach Art. 80 Ziff. 3 des EWG-Vertrages), die auf dem Bauprojekt eines Verbindungskanals zwischen Saar und Rhein beruhen und daher keinerlei diskriminierende oder subventionierende Wirkung haben. Die EWG-Kommission bezweifelt jedoch die Ernsthaftigkeit und die Aktualität der deutschen Bauabsichten und betrachtet diese Tarife als Unterstützungstarife zugunsten der Saarländischen Wirtschaft. Als solche wären sie nicht nur Art. 80 Abs. 2 des EWG-Vertrages sondern auch den zwingenden Vorschriften des Art. 70, Ziff. 4 des Montanvertrages unterworfen. Danach sind solche Tarife der Hohen Behörde bereits vor der Inkraftsetzung zur Genehmigung vorzulegen. Die Hohe Behörde macht ihre endgültige Stellungnahme von mehreren Bedingungen abhängig, u. a. von der Ausdehnung der Warenliste der Ausnahmetarife auf alle „kanalfähigen“ Güter und vom Nachweis der Selbstkostendeckung der Bundesbahnleistungen bei Anwendung dieser Tarife.

Das Deutsche Reisebüro (DER) konnte die Kundentarifsätze für die Benutzung seines — im letzten Jahr erstmals — regelmäßig eingesetzten Autoreisezugs zwischen Düsseldorf und Karlsruhe/Durlach wegen der anhaltend starken Platznachfrage bedeutend ermäßigen. Bei Buchung der Hin- und Rückbeförderung für einen Pkw. einschl. drei und mehr Personen werden neuerdings rund 30% Rabatt gewährt.

Argentinien

Die argentinische Regierung kündigte eine allgemeine Erhöhung der Eisenbahntarife für den Personen- und Güterverkehr an. Am 10. April d. J. wurden die Fahrpreise im Fernverkehr um rund 27% und im Vorortsverkehr um rund 44% aufgesetzt und nach Beförderungsklassen abgestuft. Die voraussichtlichen Mehreinnahmen der argentinischen Eisenbahnverwaltung aus dieser Tarifierhebung (etwa 8 bis 10 Mill. argent. \$) decken nach Äußerung des Ministers für öffentliche Arbeiten und Dienste nur knapp die Hälfte der Mehrkosten, die sich durch die Lohn- und Gehaltserhöhungen nach Beendigung des Eisenbahnerstreiks im Februar ergeben haben. In den letzten Monaten sind in Argentinien neben den Tarifen für Elektrizität, Gas und Brennstoffe auch die Autotransporttarife (um rund 30 bis 35%) sowie die Fernspreckgebühren (um rund 60%) erhöht worden.

Vereinigte Staaten

Die amerikanischen Rock Island Lines ermäßigten ihre Personenfahrpreise für Fahrgäste, die am Montag, Dienstag, Mittwoch und Donnerstag reisen, im Januar 1965 um 25%. Damit soll ein Teil des Verkehrs vom betrieblich stark überlasteten Wochenende auf verkehrsarme Betriebszeiten verlagert und das Verkehrspotential gleichmäßig ausgelastet werden.

Straßenverkehrstarife

Der für die Frachtberechnung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen maßgebende Reichskraftwagentarif (RKT) blieb in der Berichtszeit unverändert. Die zuständige Tarifkommission plant jedoch, für den gewerblichen Güterfernverkehr in Kürze einen neuen Rahmentarif einzuführen, der sich vom Deutschen Eisenbahngütertarif in Aufbau und Einteilung grundsätzlich unterscheiden soll. U. a. ist ein besonderer Straßenentfernungszeiger vorgesehen, während zur Zeit bei Frachtberechnungen nach dem RKT der Entfernungszeiger des DEGT für die Bahnstrecken angewendet wird. Ursprünglich stimmten die Frachtsätze des RKT und DEGT völlig überein. Seit der umfassenden Revision des Deutschen Eisenbahngütertarifs vom 1. Februar 1958 weichen sie jedoch in verschiedenen Tarifsektoren voneinander ab.

Schweiz

Der Tarif für Straßengütertransporte der offiziellen „Bahncamionneure“, d. s. Lastfuhrunternehmer, die im Auftrage der Schweizerischen Bundesbahn Güter befördern, wurde am 15. April d. J. linear um 8% erhöht. Der Gütertransporttarif wurde an Hand eines vom zuständigen Treuhandverband aufgestellten Kostenindex revidiert. Damit ist dieser Tarif seit Anfang 1961 bereits zum sechsten Male erhöht worden.

Binnenschiffahrtsfrachten

Nach siebenwöchigem Beschäftigungsmangel hat ein langsam steigendes Güterangebot in Baustoffen am Ober- und Mittelrhein und in Kohlen und Eisenerzeugnissen am Niederrhein die Stimmung am Rheinfrachtenmarkt günstig beeinflusst. Auch die Zunahme der seewärtigen Gütereinfuhr in Rotterdam nach der Beendigung des amerikanischen Hafenarbeiterstreiks (am 14. März d. J.) verbesserten die Aussichten der Rheinschifffahrt auf lohnende Frachtkontrakte. Zugleich normalisierte sich nach Beendigung der Kleinwasserperiode die Wasserführung des Rheins, so daß die Binnenschiffer im Berg- und im Talverkehr wieder voll laden konnten.

Im Laufe des April war allerdings zu erkennen, daß der Geschäftsumfang und die Entwicklung der freien Frachtraten im grenzüberschreitenden Verkehr hinter den Erwartungen zurückblieb. Auch im binnendeutschen Rheinverkehr gingen die Tonnageanforderungen zurück. So rief z. B. die „Oberrheinische Kohlenunion“ im April weniger Kohlentransporte von der Ruhr ab als im Vormonat, obwohl der Ruhrbergbau und die Kohlenhandelsgesellschaften zum Anreiz für den Sommerbezug Abschlüsse von 12 bis 16 DM je Tonne vom kommenden Winterpreis (Oktober 1965) gewährten. Der binnendeutsche Kohlenfrachtenmarkt wurde ferner durch Großabschlüsse für Ruhrkohlenbefrachtungen der chemischen Industrie am Main und Oberrhein (monatlich 100 000 t) stark eingeeengt. Die niederländische Partikulierschifffahrt und ein niederländisches Großunternehmen konnten den größten Teil der Kontraktmengen auf drei Jahre fest buchen. Die Frachtsätze der „Duisburger Frachtenkonvention“ (DFK) wurden am 1. März 1965 im Berg- und Talverkehr zwischen Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam und Stationen am Niederrhein (bis einschl. Köln-Porz) um 5% bzw. am Rhein oberhalb Köln-Porz sowie am Main und am Neckar um 7,5% erhöht. Zugleich wurden die Zuschläge für niederländische und belgische Stationen am Großfahrwasser um 10% heraufgesetzt und für Botlek (Rotterdam) ein Zuschlag eingeführt. Weiterhin hat die Frachtenkommission der DFK die Platzzspesen in Rotterdam und Amsterdam um 7 1/2 bis 10% und in Antwerpen um unterschiedliche Prozentsätze angehoben. Der DFK-Frachtentarif wird auf alle Stückgut- und Teilladungstransporte von 1 bis 200 t im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Binnenhäfen der Bundesrepublik und den Rheinendhäfen Belgiens bzw. der Niederlande angewendet. Ausgenommen sind lose Schüttgüter (Kohle, Erz, Mineralien, Getreide) sowie Durchfuhrgüter von und nach außerdeutschen Ländern.

Mit Wirkung vom 1. April 1965 wurden auch die Frachtsätze des „Straßburger Pools“ erhöht. Dieses Frachtabkommen be-

zieht sich auf den grenzüberschreitenden Rheinverkehr von und nach französischen Rheinhäfen. Die neuen Frachttarife wurden je nach Warengattung um 5 bis 10% höher festgesetzt und laufen vorerst bis zum 30. September dieses Jahres. Dagegen bleiben die Frachtsätze des sogenannten „Basler Pools“, die für grenzüberschreitende Binnenschifffahrtstransporte von und nach schweizerischen Rheinhäfen gelten und zu Beginn dieses Jahres auf vorerst drei Monate befristet worden waren, bis zum 30. Juni 1965 in Kraft. Auch die Gültigkeit der Tarifsätze des Basler Zuckerfrachtenpools wurde über den April hinaus bis 30. Juni verlängert.

Fährtarife

Auf der Fährlinie Frederikshavn (Nordjütland) — Oslo werden zur Zeit zwei neue und bequeme Automobilschiffe eingesetzt. Diese Fährverbindung ist speziell für den Lkw.-Verkehr eingerichtet und gewinnt für den Gütertausch Norwegens mit Mitteleuropa steigende Bedeutung. Bis zum 1. 6. 1965 wird auf die Frachtraten für Fahrzeuge und für Güter ein Rabatt von 20% gewährt. Im Fährverkehr Travemünde — Helsinki wurden die Tarife für Autotransporte auf den beiden Schiffen „Wellamo“ und „Silja II“ der Finska Angfartyps A/B, Helsinki, für die Saison 1965 um 38 bis 40% herabgesetzt.

Seefrachtraten

Das Ende des amerikanischen Hafenarbeiterstreiks in den Südatlantikhäfen und in den westlichen Golfhäfen am 6. März d. J. regte den Trampfrachtenmarkt zunächst weiter an. Die langsame Abfertigung der wartenden Trampschiffe verursachte eine gewisse Tonnageknappheit, die sich auf die Abschlußtätigkeit am Trampfrachtenmarkt unterschiedlich auswirkte. Normale Schiffsgrößen für nahe Ladetermine waren im Laufe des März und April nur knapp verfügbar. Bei entsprechenden Abschlüssen konnten die Trampreeeder höhere Frachtraten durchsetzen. Bei Getreidebefrachtungen in US-Häfen waren sie überdies mehr an Abschlüssen auf Zeitcharter-Basis interessiert, um das Risiko überlanger Wartezeiten infolge der streikbedingten Hafenblockierung zu vermeiden. In den übrigen Marktsektoren war die Abschlußtätigkeit vergleichsweise gering. Im weiteren Verlauf des April wurden wegen des Rückgangs der Ölfrachtraten und wegen Beschäftigungsmangels im Öltransport verstärkt Tanker in der Getreidefahrt eingesetzt. Ihre Aktivität beeinträchtigte vor allem den Wettbewerb der modernen großen Trockenfrachter (Bulk-Carrier). Am Ende der Berichtszeit war die Gesamtsituation am Trampfrachtenmarkt im ganzen recht uneinheitlich. Den Rateneinbußen in zahlreichen Relationen der Europa- und Pazifikfahrt standen Rateneinfestigungen in anderen wichtigen Tramprouten und im Zeitchartergeschäft gegenüber.

Reisecharterindices	Veränderung in % April 1965 gegenüber	
	Januar 1965	April 1964
Bundesrepublik Deutschland	+ 1	+ 11
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 5	+ 12
davon Getreide	+ 4	+ 16
Zucker	+ 19	+ 3
Erz	+ 14	+ 12
Kohlen	+ 10	+ 18
Holz	— 22	— 9
Norwegen	— 1	+ 6
Italien	+ 4	+ 13
Vereinigte Staaten	+ 1	+ 5

Der nordeuropäische Frachtenmarkt verlief in der Berichtszeit zunehmend ruhiger. Die Küstenfrachtraten schwächten sich für prompte Holzpartien leicht ab. Wegen der — verhältnismäßig spät einsetzenden — Vereisung der Ostseehäfen wurden Holzkontrakte nur vereinzelt abgeschlossen. Im übrigen zeigten die Holzbefrachter für britische Rechnung wegen der hohen Kreditkosten für die Lagerhaltung an Tonnageangeboten für frühe Ladetermine wenig Interesse. Dagegen wurde für finnische, russische und schwedische Häfen Holzfrachtraum im Mai und Juni nach Wegfall der Eisbehinderung zunehmend gesucht. Nach der Veröffentlichung des britischen Staatshaushalts löste sich auch die Zurückhaltung der Reeder, die eine £-Sterling-Abwertung befürchteten hatten. Das Holzbefrachtungsgeschäft wurde wieder in größerem Umfang aufgenommen. Der über-

raschend schnelle Rückgang der Ostseevereisung regte den Holzfrachtenmarkt zusätzlich an und die Befrachtungen dehnten sich nach und nach auf alle Ostseehäfen aus. Die Reeder versuchten für spätere Ladetermine (im Juli und August) höhere Raten durchzusetzen, jedoch gingen die Befrachter auf diese Forderungen nicht ein. Bei fester Ratentendenz wurden vor allem Mai- und Juni-Befrachtungen abgeschlossen. Die Frachtraten für Brennstofftransporte verharrten bei geringer Geschäftstätigkeit weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau. In der Relation Großbritannien—Dänemark wurden im März die niedrigsten Raten seit fünf Jahren notiert.

Die Zeitcharterraten entwickelten sich im März und April kräftig nach oben. Neben chinesischen und japanischen Großbefrachtungen für Getreideladungen wurde die Abschluß-tätigkeit auf dem Zeitchartermarkt zunehmend durch die Ton-nagenachfrage der Linienschiffahrt angeregt. Auch europäische Getreidebefrachter sahen sich wegen der Zurückhaltung der Ree-der gegenüber Reisecharterabschlüssen veranlaßt, ihre Fracht-kontrakte für die noch immer blockierten US-Häfen in Form von Zeitcharter-Heimreisen USA—Europa zu buchen. Im Laufe der Berichtszeit weitete sich der Zeitchartermarkt zeitweise zur dominierenden Marktkomponente aus. Von hier gingen auch kräftige Impulse auf die durch die Getreidetankerinvasion ge-störte Ratensituation des Reisechartermarktes aus, so daß Preis-einbrüche weitgehend vermieden werden konnten.

Nach Bericht der Chamber of Shipping lagen Anfang April insgesamt 81 Trockenfrachter der Welthandelsflotte mit 361 000 BRT auf. Danach ist die Aufliedertonnage gegenüber Januar um 22% und gegenüber dem Vorjahresstand um 48% zurück-gegangen.

Zeitcharterindices	Veränderung in % April 1965 gegenüber	
	Januar 1965	April 1964
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 7	+ 11
Norwegen	+ 5	+ 5
Vereinigte Staaten ¹⁾	+ 12	+ 14

¹⁾ Für Abschlüsse mit einer Mindestlaufzeit von 6 Monaten.

Gegen Ende der Wintersaison verschlechterte sich die Beschäf-tigungslage der T a n k e r in der Ölfahrt zusehends. Die euro-päische Rohölversorgung für den Winter war bereits vorzeitig gedeckt worden. Auch die Kältewelle im März und April konnte die Ratenentwicklung nicht mehr befestigen. Wegen des geringen Ladungsangebots gingen daher die T a n k e r r a t e n im März und April weiter stark zurück. Daraufhin wanderte Tanker-tonnage in erheblichem Umfang in die Getreidefahrt ab (im März 1965 allein 2,3 Mill. tdw). Hier wurde besonders wegen der Umschlagsverzögerungen in den amerikanischen Häfen nach Be-endung des Streiks zunehmend Tonnage für spätere Lade-termine gesucht. Angesichts dieser unbefriedigenden Beschäf-tigungslage für Öltanker bemüht sich die International Tanker-Owners Organisation erneut um eine Reaktivierung des Tanker-Stabilisierungsplans, der seit dem 1. Januar d. J. nur noch nom-inell besteht. Durch intensive Werbemaßnahmen soll die Wirk-samkeit dieses Selbsthilfeunternehmens erhöht werden. Man hofft, daß sich die Eigner von insgesamt 60% der freien Tanker-tonnage beteiligen werden.

Tankerfrachtenindices auf Basis Scale/Intascale	Veränderung in % April 1965 gegenüber	
	Januar 1965	April 1964
Reisecharterindices		
Bundesrepublik	— 43	— 15
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	— 45	— 13
Norwegen	— 37	— 15

In diesem Zusammenhang verdienen auch mehrere Dauer-kontrakte der Shell-Gruppe, die im April für die Herbst- und Winterperioden der kommenden zehn Jahre abgeschlossen wur-den. Beachtung. Die Kontraktraten liegen um 40% über den zur Zeit bezahlten Tagesraten. Sollte sich die Winterversorgung der Ölimportländer durch diese Art des „langfristigen Saisonver-

kehrs“ auf auskömmliche Frachtraten einspielen, könnte dies nicht nur auf die Ölfrachtraten stabilisierend wirken, sondern auch den konstanten Druck der Tankertonnage auf den Getreide-frachtenmarkt abschwächen.

Allgemeine Ratenerhöhungen in verschiedenen Hauptver-kehrsrouten der Linienschiffahrt ließ die Gesamtindexziffer des BVM - L i n i e n f r a c h t e n i n d e x im April kräftiger als sonst um diese Zeit üblich ansteigen. Vor allem sind die Tarifierhebung der Konferenzen und Gemeinschaftsdienste für die US-Atlantik- und US-Golf-Fahrt an der durchschnittlichen Frachtenverteuerung der Linienschiffahrt beteiligt. Außerdem hat die Neueinführung bzw. Heraufsetzung von Risikozuschlägen für die Fahrt nach wichtigen Zielhäfen des Linienverkehrs zur Anhebung des Ratenniveaus merklich beigetragen:

Frachtenindices für die Linienschiffahrt (berechnet vom Bundesverkehrsministerium)	Veränderung in % April 1965 gegenüber	
	Januar 1965	April 1964
Insgesamt	+ 1,7	+ 2,8
davon Stückgut	+ 1,2	+ 2,1
Massengut	+ 3,3	+ 4,7

Für die einzelnen Fahrtgebiete ergaben sich im Frühjahr 1965 folgende Veränderungen bei den Linientarifen:

1. E u r o p a - u n d N a h o s t f a h r t

Die von Hamburg und Bremen aus die niederländischen und belgischen Häfen bedienenden Küstenlinien setzten ihre Ta-rifraten am 1. 4. 1965 herauf. Die Linienraten für den Frachtverkehr von Antwerpen nach Häfen in Danemark wurden am 12. April 1965 ebenfalls erhöht. Diese Fahr-richtung wird von drei Linienreedereien gemeinsam bedient:

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S, Kopenhagen
Belgian Scantic Line, Rotterdam
Antwerp Sund Line, Rotterdam.

Die seit längerer Zeit schleppende Schiffsabfertigung im Hafen Piräus zwang die Linien der Continent Near East Conference, am 27. April d. J. einen 15%igen Hafenzuschlag auf alle Verschiffungen von Häfen des Hamburg/Dünkirchen Range nach Piräus einzuführen. Die Gründe für die Um-schlagsverzögerung in Piräus sind in Differenzen zwischen dem Hafenamt und der Hafenarbeiterschaft wegen des Ar-beitseinsatzes zu suchen.

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

Am 1. April d. J. erhöhten die Mitgliedsreedereien der South-and South East African Freight Conference im Einverneh-men mit der südafrikanischen Regierung ihre Linientarife für die Europa-Südafrika-Fahrt in beiden Fahrtrichtungen. Im Verkehr nach Südafrika wurden die Frachtraten um rund 10% angehoben. Skandinavische Linien revidierten zum gleichen Zeitpunkt ihre Frachtraten für Holzausfuhren nach Südafrika. Im Verkehr von Südafrika nach dem Norden sind die Frachtraten um 7¹/₂% gestiegen (für Stapelgüter in Ballen bereits am 1. 3. d. J.). Die Frachtpositionen für Frischfleisch (ohne Knochen), frische Früchte, Fruchtkonser-ven, Schweißwolle, für verschiedene Arten von Hartholz (Rohholz) und für Schnittholz blieben unverändert. Der am 1. Februar 1964 von den Konferenzlinien eingeführte Risk-zuschlag für den Hafen Dschiddah (Saud. Arabien) mußte am 26. April d. J. erneut revidiert werden. Da die Verzöge-rungen in der Schiffsabfertigung weiter zunahmen, erhöhte sich der Zuschlag von 25 auf 45%.

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

Die Verschlechterung der Hafenverhältnisse in Colombo ver-anlaßte die Ceylon-Konferenzlinien, den Hafenzuschlag wie-der auf 30% anzuheben, nachdem er erst zum Jahresbeginn auf 20% ermäßigt worden war. Der für den Transport ge-fährlicher Ladung nach Kalkutta erhobene Zuschlag von 20% wird ab 1. 4. 1965 an die Frachtzahler zurückvergütet, wenn der indische Importeur die gesamte Ladung in Kalkutta binnen 48 Stunden abnimmt.

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

Für Seetransporte von UK/Kontinent nach Vietnam und Kambodscha führten die Reedereien dieses Liniendienstes

wegen der Versicherung gegen erhöhte Kriegsrisiken einen zeitlich bis auf Widerruf begrenzten Zuschlag von 3.9 s je Frachttonne ein.

5. Südamerikafahrt

In der Auseinandersetzung um die diskriminierenden Maßnahmen Uruguays — u. a. auch gegen die Beteiligung der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft am Frachtaufkommen des uruguayischen Außenhandels über See — ist von deutscher Seite eine erste Entscheidung gefallen. Nach der sechsten Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft zur Änderung der Außenwirtschaftsverordnung vom 3. März 1965 wurde Uruguay von der Länderliste F 2 dieser Verordnung (der sog. Freiliste) gestrichen. Dementsprechend müssen Verladungen sowie Charterverträge mit uruguayischen Schiffen vom 3. März ab durch das BMWi oder durch von ihm beauftragte Dienststellen genehmigt werden.

6. Mittelamerikafahrt

Die Lande-, Kai- und Lagergebühren verschiedener Häfen des karibischen Raums wurden geändert. Daraufhin revidierten die Konferenzlinien ihrerseits die Ratenzuschüsse für Transporte nach folgenden Löschhäfen (vgl. Vortext zu M 7, vj. 4/64, S. 7):

Löschhafen	Änderungsdatum	Veränderung in %
Trinidad (kl. Antillen)	8. März 1965	— 6
St. Kitts (kl. Antillen)	8. März 1965	— 2
Nevis (kl. Antillen)	8. Mai 1965	— 3
St. Lucia (kl. Antillen)	8. März 1965	+ 17
Port au Prince (Haiti)	14. April 1965	+ 38

Nach einer Meldung der Baltic and International Maritime Conference wird die kubanische Frachttaxe auf Frachteinnahmen für Ausfuhren aus Kuba ab 8. April d. J. nicht mehr erhoben.

7. Nordamerikafahrt

Höhere Betriebskosten sowie höhere Hafenarbeiterlöhne in den amerikanischen Häfen und Verteuerungen der Hafengebühren diesseits und jenseits des Atlantik veranlaßten die in der ausgehenden Fahrt nach amerikanischen Atlantikhäfen tätigen Konferenzlinien, ihre Tarifraten Anfang April um 7 1/2 % heraufzusetzen. Gleichzeitig wurden die Konferenzraten in der Gegenrichtung (von Nordatlantikhäfen nach Europa) um 2,50 \$ je t angehoben. Dieser allgemeinen Raten-erhöhung haben sich auch die unabhängige norwegische Meyer Linie und die staatliche Polish Ocean Lines angeschlossen. Da die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd ihre Mitgliedschaft bei der Continental North Atlantic Westbound Freight Conference zum 1. April gekündigt haben, sind sie an die Tarifrevision für den ausgehenden Nordatlantikdienst nicht mehr gebunden und können die Raten für bestimmte Güter oder bestimmte Partien entsprechend variieren. Die Deutschen Reedereien hoffen, auf diese Weise dem Ratenkrieg der Outsider besser begegnen zu können. In der ausgehenden Fahrt nach dem US-Golf und Südatlantik, wo nach Auflösung der „Gulf/French Atlantic-Hamburg Range Freight Conferences“ im März zunächst ein vertragloser Zustand bestand, setzten

- die Holland-America Line,
- die Independent Golf Line,
- der Gemeinschaftsdienst Hamburg-Amerika Linie und Norddeutscher Lloyd,
- die Lykes Lines und
- die Ozean/Stinnes Linien

ihre Frachtraten Anfang April ebenfalls um rund 7 1/2 % herauf. Gleichzeitig schlossen sich die drei deutschen Linien mit den „Lykes Lines“ zu einer neuen Interessen-Gemeinschaft unter dem Namen „Gulf-European Freight Association“ zusammen. Dieses Übereinkommen ist nicht als Linienkonferenz im üblichen Sinne zu verstehen. Es wird vielmehr versucht, die Linienraten bei Aufrechterhaltung individueller Reedereitarife stabil zu halten. Diese stimmen zwar in den Grundzügen überein, können jedoch in Einzelfällen voneinander abweichen.

Die Frachtraten für unbesäumtes Carolina-Kiefernholz stiegen im Verkehr von amerikanischen Südatlantikhäfen nach Europa um 10 %. Zum gleichen Datum wurden die Raten für Holzverladungen von US-Golfhäfen, die bisher nach Gewicht und Maß unterschiedlich festgesetzt waren, einheitlich auf die Maßbasis 1 000 boardfeet umgestellt.

Ab 1. April d. J. können kleinere Stückgutsendungen von Hamburg nach New York frachtgünstiger verladen werden. Die „Contrans-Gesellschaft“ für Übersee-Behälterverkehr bietet in dieser Verkehrsrelation einen Sammelverkehr mit 10 (später auch mit 12) cbm fassenden Behältern zu einem Kostensatz von 1,40 DM je cbf für solche Sendungen an. Die Frachtvorteile dieser Sendungsart liegen einmal in der Einsparung hoher Verpackungskosten, zum anderen in der weiteren Senkung der Beraubungs- und Beschädigungsquote der einzelnen Güter. Außerdem kommen die einzelnen Kleinsendungen auch in den Genuß des 12 1/2 %igen Sonderrabattes auf die Seefracht im Haus-zu-Haus-Verkehr.

Hafenabgaben und Umschlagskostensätze

Der Hamburger Kaitarif, die Gebührenordnung der Bremer Lagerhausgesellschaft sowie die Lübecker Umschlagstarife wurden am 1. März d. J. allgemein um rund 10 bis 12 % erhöht. Trotz der erheblichen Kostensteigerungen in der Vergangenheit war es den deutschen Hafenbetrieben gelungen, ihre Tarife seit 1952 konstant zu halten. Die „Hamburger Kai-betriebe“ führten zugleich für durchgehende Palettensendungen vom Versender zum Empfänger mit Wirkung vom 15. April d. J. eine — zunächst bis Ende 1965 befristete — 25 %ige Ermäßigung der Kai-Umschlags-Entgelte ein. Unter einer Palettensendung sind mehrere mit einer Palette festverbundene Packstücke mit einem Mindestgewicht von 10 t zu verstehen. Sie müssen bereits im Abgangshafen in dieser Weise verpackt eintreffen und dürfen auch im Seeschiff nicht abgepackt werden. Man hofft im Laufe dieses Jahres feststellen zu können, ob sich dieses Versandsystem bewährt und hierdurch eine für alle Beteiligten vorteilhafte Rationalisierung erreicht wird. Gute Erfolge mit dem Palettenverkehr wurden u. a. in Manchester erzielt, wo die Hafenbehörden den Verladern für die Palettisierung von Stückgutladungen seit Ende März einen Rabatt von 20 % gewähren. Innerhalb von fünf Wochen hat sich dort die Anfuhr von Exportfracht auf Paletten vervierfacht.

Zum ersten Male nach der Reform der Lotstarife in den Jahren 1957/58 traten am 1. April dieses Jahres für alle deutschen Seelotsreviere neue Kostensätze in Kraft. Das Lotsgeld (Entgelt für persönliche Leistung des Lotsen) wurde dem inzwischen mehrfach gestiegenen Tarifgehalt eines Kapitäns auf großer Fahrt angeglichen. In den Seelotsrevieren „Ems“, „Weser II“, „Elbe“ und „Kieler Förde“ wurden die gegenwärtig gültigen Lotsgeldsätze nicht angehoben, weil hier die Strukturänderung in der Seeschifffahrt (durchschnittlich größere Schiffe) bereits eine Anpassung an das neue Einkommen zur Folge hatte. Tarifierhöhungen traten lediglich im Seelotsrevier „Weser I“ (+ 14 %) und „Nord-Ostsee-Kanal“ (+ 11 %) ein. Außerdem werden neuerdings Feiertagszuschläge zum Lotsgeld (zwischen 5 und 27 %) und Säumniszuschläge bei verspäteter Lotsenanforderung erhoben. Die neben dem Lotsgeld erhobene Lotsgebühr für die Vorhaltung, den Betrieb und die Unterhaltung der Lotseinrichtungen wurde der veränderten Kostensituation angepaßt. Auch die norwegischen Lotsgelder wurden mit Billigung des Osloer Ministeriats Anfang März erhöht (Gebührenmehraufkommen etwa 29 Mill. nkr). In der letzten Zeit belief sich das jährliche Defizit für den Lotsbetrieb in Norwegen auf 5 bis 6 Mill. nkr.

Die städtischen Krangebühren in Rotterdam erhöhten sich am 1. März d. J. in unterschiedlichem Ausmaß. Die Kontraktsätze stiegen

für Trockenfrachter	um rund 5 %
für Tanker	um rund 13 %
für kombinierte Erz/Ölschiffe	
Erzräume	um rund 5 %
Tanks	um rund 13 %
für Aufschneiden von Säcken	um rund 9 %
für Bündeln der Säcke	um rund 25 %

Die Einführung neuer Lohntarife und die Verkürzung der Arbeitszeit in den Hafenbetrieben erhöhte die Stauereikosten-

sätze in Rotterdam um weitere 7%, nachdem bereits Anfang 1964 eine Verteuerung um 15% eingetreten war.

Am 1. April wurden auch in mehreren britischen Häfen die Gebührensätze geändert. In Sunderland (Wear) wurden die Kai-gebühren um 33 1/3% heraufgesetzt. In Garston (Mersey) erhöhten sich die Umschlagssätze um 10%. Die Dockgebühren im Hafen Garston stiegen ebenfalls an, ohne daß Einzelheiten bekanntgegeben wurden. Zur Beschleunigung des Hafenumschlags führte die Londoner Hafenverwaltung am 15. März eine Transfergebühr von 10 £ je t auf alle in ihren Transitlagern gehaltenen Importgüter ein. Die Importeure ließen seit längerer Zeit in steigendem Maße die Güter in den Zollausschlaglagern liegen, um in den Genuß der 5%igen Ermäßigung der britischen Importabgabe (ab 27. 10. 1964 15%, ab 1. 4. 1965 10%) zu kommen. Diese Gepflogenheit hatte zu einer ungewöhnlichen Verstopfung der Kais und der Lagerhallen geführt. Die für die Häfen an der Mersey-Mündung (Liverpool usw.) zuständige Hafenverwaltung sah sich zu ähnlichen Maßnahmen veranlaßt.

Zum Ausgleich des drohenden Defizits für das kommende Haushaltsjahr setzte die Verwaltung des Hafens Bombay mit Zustimmung der indischen Zentralregierung sämtliche Gebühren und Abgaben mit Wirkung vom 1. April d. J. um 5% herauf. Zum gleichen Termin wurden die Hafenbenutzungsgebühren und die Kaigebühren in den meisten brasilianischen Häfen, darunter auch im Erzhafen Vitoria, um 50% angehoben.

Personenflugpreise und Luftfrachtraten

Die Preise für die sog. „Inclusive Tours“ der IATA-Fluggesellschaften (d. h. Pauschalflüge unter Einschluß der Aufenthaltskosten von mindestens sechs bis acht Tagen) verbilligten sich zu Beginn der Flugsaison am 1. April 1965 in unterschiedlichem Ausmaß. Nach wichtigen Ferienzelen innerhalb Europas und Nordafrikas wurden sie um rund 8 bis 10% gesenkt. Außerdem gelten Tarife für Pauschalreisen nach den übrigen afrikanischen Plätzen, nach dem Nahen, Mittleren und Fernen Osten und nach Südamerika. Unter Berücksichtigung eines Gruppenrabatts ergeben sich für diese außereuropäischen Reiseziele Ermäßigungen von 15 bis 35% vom Normalflugpreis.

Die für Pauschalreisen veröffentlichten IATA-Inclusive-Tour-Flugpreise sind jedoch nicht für den Kundenverkehr bestimmt, sondern gelten als Verrechnungspreise für Reisebüros, die mit der Werbung und Organisation dieser Reisen im Rahmen ihres eigenen Ferienprogramms betraut sind. Die Kundenpreise werden von den Reiseunternehmen selbst, unter Berücksichtigung der Beförderungssteuern, Unkosten und einer Gewinnspanne, kalkuliert.

Im Gegensatz zu den bestehenden Abmachungen der IATA beschlossen die amerikanischen Trans World Airlines die umstrittenen Film- und Fernsehvorführungen an Bord der Passagierflugzeuge noch mindestens ein Jahr beizubehalten. Die TWA hatten ihre Zustimmung zu diesem am 16. April von 93 IATA-Gesellschaften vereinbarten Verbot von der Einigung der IATA-Mitglieder über noch offene Tariff Fragen abhängig gemacht.

Die drastische Erhöhung der Flughafen-gebühren in einigen europäischen Ländern während des vergangenen Jahres führte zu Tarifierhebungen auf bestimmten europäischen Routen. Die Fluggesellschaften konnten diese oft unvermittelt auferlegten zusätzlichen Lasten nicht unbeschränkt auffangen. Wie der Flight Operations Manager der BEA auf der 7. PR-Konferenz der ICAO (International Civil Aviation Organization = Organisation der luftfahrttreibenden Staaten der Welt) in

Paris im Februar 1965 ausführte, wurden im Jahre 1963 rund 7,4mal soviel Landegebühren als im Jahre 1951 bezahlt. Diese Steigerung ist im Verhältnis zum Anstieg der Gesamtkosten des Flugbetriebs relativ hoch. Er setzte sich daher für eine rechtzeitige Vorverständigung der Flughafenvverwaltungen mit den Fluggesellschaften über geplante Gebührenerhöhungen ein.

In Italien wurden die Inlandsflugtarife am 1. April um rund 10% angehoben. Das italienische Transportministerium begründete diese Tarifmaßnahme offiziell mit allgemein höheren Kosten im Luftverkehr und der ungenügenden Kapazitätsausnutzung der angebotenen Luftverkehrsleistungen (durchschnittlicher Sitzladefaktor im Jahre 1964: 61%). Außerdem dürften Wettbewerbsrückichten gegenüber dem notleidenden Personenverkehr der italienischen Eisenbahnen, für den ebenfalls eine Fahrpreiserhöhung von 10 bis 15% vorgesehen ist, an dieser Entscheidung mitgewirkt haben.

Eine Reihe von unabhängigen britischen Luftfahrtgesellschaften erhöhte die Preise auf fast allen Inlandstrecken mit Wirkung vom 1. April um 5%. Die Preise der British European Airways (IATA-Gesellschaft) auf den „Trunk-Lines-Strecken“ London—Glasgow/Edinburgh/Belfast blieben indessen unverändert.

Mit Beginn der neuen Flugsaison setzte die tschechische Luftfahrtgesellschaft CSA ihre Flugpreise für einige Binnenfluglinien um rund 20% herab. Für Flüge an Samstagen und Sonntagen in Erholungszentren wurden noch preisgünstigere Rückflugkarten eingeführt. Am 1. April wurden auch die Flugpreise in der Verkehrsrichtung Bundesgebiet—Prag ermäßigt, und zwar für Normalflüge um rund 24% und für Sonderflüge mit begrenzter Aufenthaltsdauer um rund 14%.

Am 1. März setzte die jugoslawische Fluggesellschaft JAT ihre Inlandstarife um rund 22% herauf, nachdem die jugoslawische Regierung ihre Subventionszahlungen an die Gesellschaft eingestellt hatte.

Den inneramerikanischen Luftfrachtgesellschaften ist vom Civilian Aeronautics Board vor kurzem ein Vorzugstarif (Blocked-Space Tarif) zugestanden worden (vgl. Vortext zu M 7, vj. 4/1964, S. 8). Dieser Sondertarif darf nach Entscheidung eines amerikanischen Berufungsgericht im April d. J. auch von Fluggesellschaften angewendet werden, die sowohl Fracht, als auch Passagiere befördern. Der CAB hat sich bisher noch nicht über die Anwendung weiterer Rechtsmittel geäußert.

Post- und Fernmeldegebühren

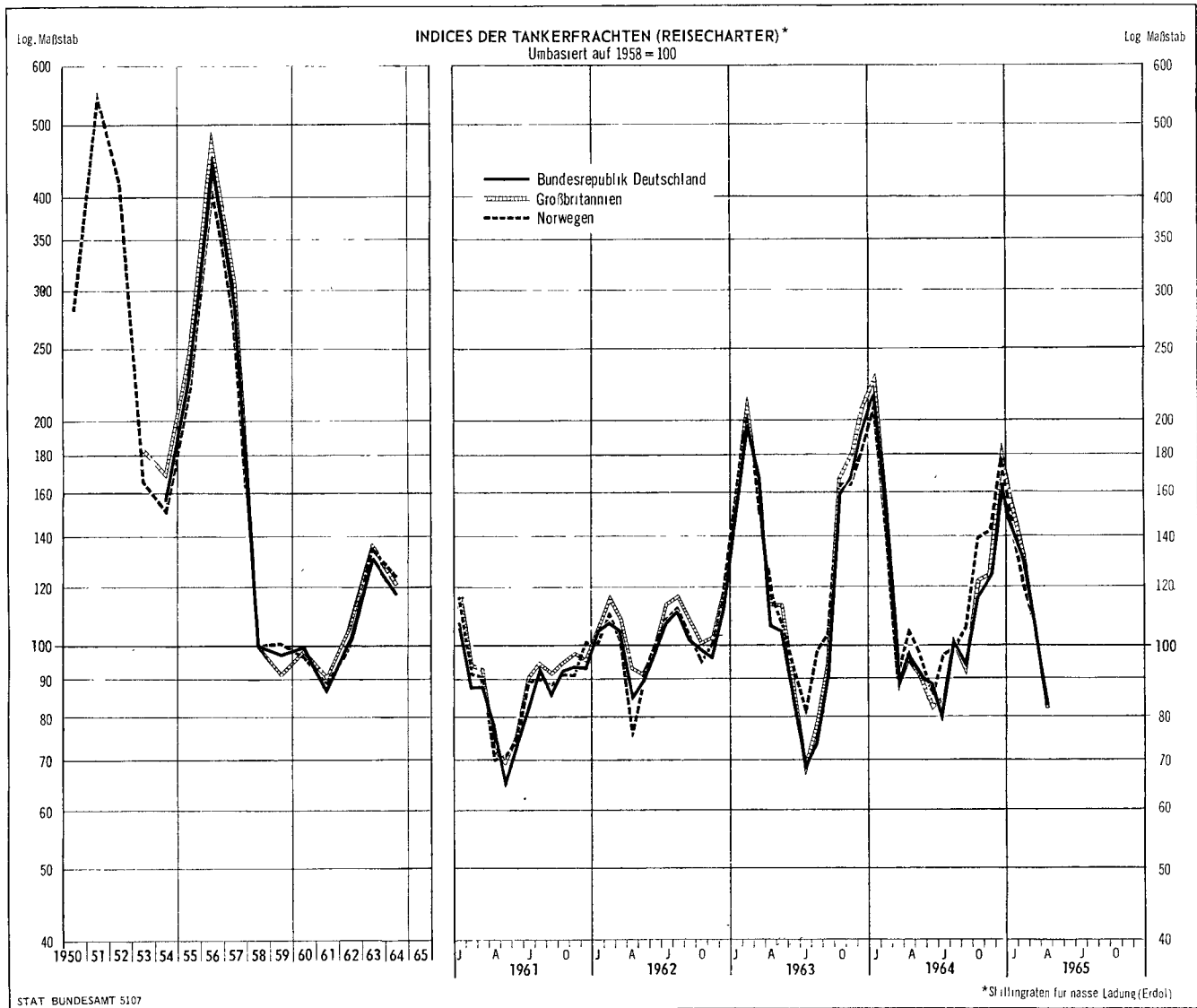
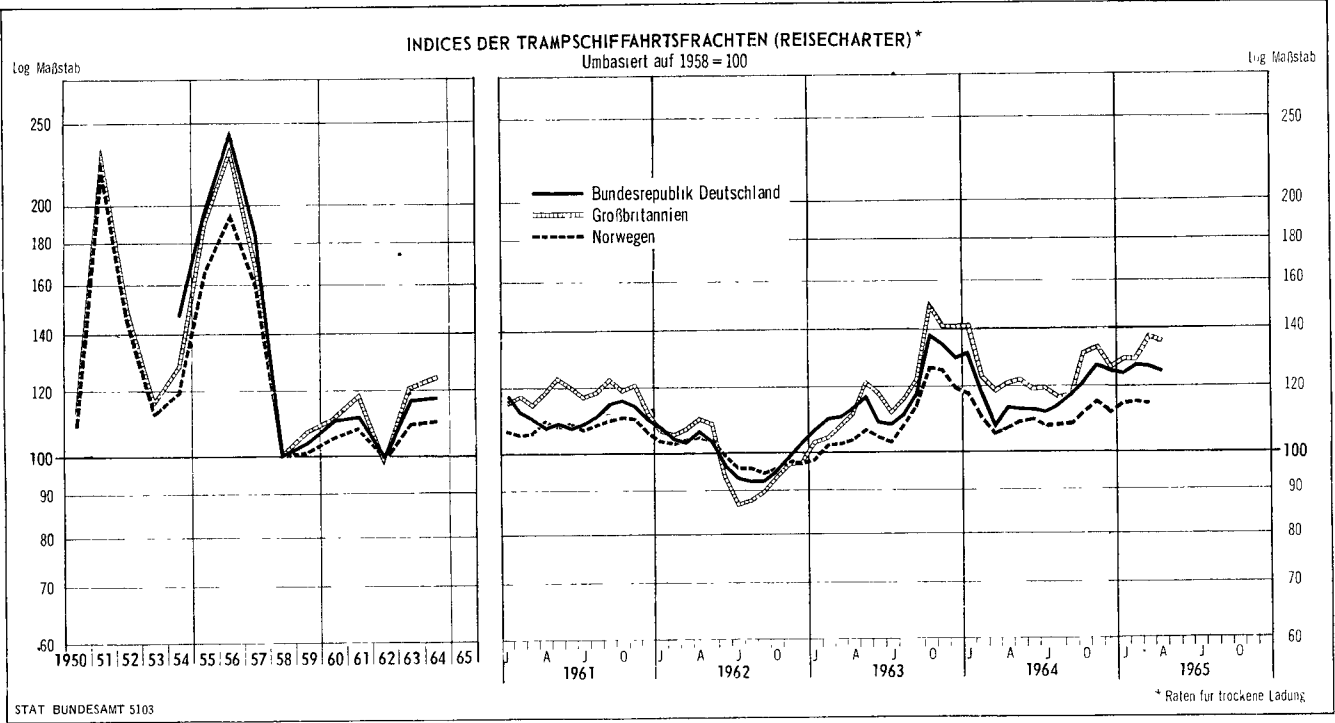
Der Selbstwähldienst der Deutschen Bundespost wurde Anfang März auf Auslandsferngespräche vom Bereich der Knotenvermittlungsstelle Stuttgart nach Österreich ausgedehnt.

Die im Januar 1965 angekündigten Vorschläge der EWG-Kommission für eine Harmonisierung der Postgebühren innerhalb der EWG (vgl. Vortext zu M 7, vj. 4/1964, S. 8) liegen dem Ministerrat nunmehr vor. Danach sollen spätestens vom 1. Januar 1968 an in den sechs EWG-Ländern für Briefe und Postkarten einheitliche Gebühren eingeführt werden. Für Briefe bis zu 20 g schlägt die Kommission eine Gebühr von 18 Goldcentimes (= 23,5 Dpf), für Postkarten eine Gebühr von 13 Goldcentimes (= 17,0 Dpf) vor. Die Postgebühren sollen nur dann erhöht werden, wenn die Betriebskosten der Postverwaltungen um 5% steigen.

Die Deutsche Bundespost beabsichtigt nach einer Erklärung des Bundesministers für das Post- und Fernmeldewesen nicht, im Zusammenhang mit diesen Vorschlägen das Inlandsporto für Briefe und Postkarten zu erhöhen.

Zur Beachtung:

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



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 S. 38/39).

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 den einzelnen Abschnitten bzw. Titeln der „Erläuterungen bzw. Anmerkungen“ besonders vermerkt. Die Jahrespreise stellen das einfache arithmetische Mittel der Monatspreise dar.

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
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	(Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
E = Eilzug	RM = Reichsmark
D = Schnellzug	DM = Deutsche Mark
Bf = Bahnhof	bfrs = Belgische Francs
Hbf = Hauptbahnhof	dkr = Dänische Kronen
Vbf = Verschiebebahnhof	ffrs = Französische Francs (bis 31. 12. 1959)
Pr. = Privat	NF = Nouveaux Francs (vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962)
Hj. = Halbjahr	FF = Französische Francs (ab 1. 1. 1963)
MOT = Ministry of Transport	lfrs = Luxemburgische Francs
USMC = United States Maritime Commission	hfl = Holländische Gulden
IATA = International Air Transport Association	nkr = Norwegische Kronen
USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)	S = Österreichische Schilling
UK = United Kingdom	skr = Schwedische Kronen
Hbg. = Hamburg	sfr = Schweizer Franken
Emd. = Emden	£ = Pfund Sterling
Rttd. = Rotterdam	s = Shilling
Antw. = Antwerpen	\$ = US-Dollar
	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.

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		1 000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾
a) Sätze in allen Zügen ²⁾³⁾												
Einfache Fahrt												
1. 6. 1932	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00
1. 2. 1958	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00
1. 1. 1963	6,00	4,00	12,60	8,40	23,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00
Hin- und Rückfahrt												
1. 6. 1932	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
1. 4. 1946	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00
25. 7. 1948	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00
15. 10. 1951	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	63,00	42,00	84,00	56,00	147,00	98,00
1. 2. 1958	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	159,00	106,00
1. 1. 1963	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00
b) Schnellzug-(D-)Zuschläge ³⁾												
1. 6. 1932	1,00	0,50	2,00	1,00	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 1. 1945	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 4. 1946	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00	10,00	5,00	10,00	5,00	10,00	5,00
25. 7. 1948	1,50	1,00	1,50	1,00	3,00	2,00	6,00	4,00	6,00	4,00	6,00	4,00
15. 10. 1951	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag ³⁾)												
19. 10. 1936	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50
1. 4. 1946	4,00	2,00	4,00	2,00	4,00	2,00	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00
25. 7. 1948	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00
15. 10. 1951	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
3. 6. 1956	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag ⁴⁾)												
2. 6. 1957	6,00	—	6,00	—	6,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
1. 12. 1957	4,00	—	4,00	—	4,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
e) Zuschläge für die Benutzung eines Liegeplatzes in der 2. Klasse												
	im Binnenverkehr	im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der						im grenzüberschreitenden Verkehr anderer europäischer Eisenbahnen ⁵⁾				
		Deutschen Reichsbahn		Österreich. Bundesbahn		Dänischen Staatsbahn						
1. 5. 1955	5,00	7,00		8,00		8,00		8,00				
1. 4. 1958	6,50	6,50		6,50		6,50		8,00				
1. 5. 1961	6,50	6,50		6,50		9,00		9,00				
26. 5. 1963	7,00	7,00		9,00		9,00		9,00				
1. 1. 1965	9,00	7,00		9,00		9,00		9'00				
f) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft												
	bis 600 km	über 600 km		bis 600 km	über 600 km		bis 600 km	über 600 km		alle Entfernungen		
	1. Kl.			2. Kl.			3. Kl.					
				Einbettabteil			Zweibettabteil					
bis 14. 2. 1951	25,00		29,00	15,00		17,50	12,50		14,50	10,00		
15. 2. 1951	30,00			17,50		20,00	15,00		17,00	10,00		
12. 2. 1953	35,00			21,00		24,00	18,00		20,00	12,00		
	bis 500 km	bis 501 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 700 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 *)			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 40, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

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	198,00	—	—	—	—
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 frs (Ab 1. 1. 1963 in FF)³⁾ Einfache Fahrt⁴⁾								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
1. 1. 1960	6,20	4,20	24,50	16,40	60,50	40,40	120,50	80,40
23. 10. 1961	6,60	4,40	26,10	17,40	64,30	42,90	128,10	85,40
20. 5. 1963	7,40	4,90	29,10	19,40	71,90	47,90	143,10	95,40
Italien, Sätze in Lire Einfache Fahrt								
1950	380	225	1 620	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 Fahrt⁴⁾								
1950	102	68	402	268	1 003	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	—	—	—	—
3. 1. 1965	4,05	2,80	14,55	9,75	—	—	—	—
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 40, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km																				
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾																			
Norwegen, Sätze in nkr Einfache Fahrt ²⁾																											
1950	8,50	4,80	34,00	19,00	85,00	47,50	127,50	71,50																			
1. 5. 1952	9,00	5,00	36,00	20,00	90,00	50,00	135,00	75,00																			
1. 10. 1954	12,00	8,00	34,50	23,00	79,50	53,00	117,00	78,00																			
1. 11. 1955	8,70	5,80	34,50	23,00	86,30	57,50	129,50	86,30																			
1. 9. 1960	9,90	6,60	39,60	26,40	99,00	66,00	148,50	99,00																			
1. 9. 1962	11,40	7,60	45,60	30,40	114,00	76,00	171,00	114,00																			
Österreich ³⁾ , Sätze in S Einfache Fahrt ²⁾																											
1950	12,00	8,00	48,00	32,00	99,00	66,00	135,00	90,00																			
1. 9. 1951	15,00	10,00	60,00	40,00	139,50	93,00	220,50	147,00																			
1. 1. 1954	18,90	12,60	75,00	50,00	174,60	116,40	276,00	184,00																			
1. 1. 1961	28,00	16,40	110,00	64,40	261,00	153,00	449,00	264,00																			
Schweden, Sätze in skr Einfache Fahrt																											
1950	5,85	3,90	22,50	15,00	42,30	28,20	65,70	43,80																			
1. 5. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	76,50	51,00																			
1. 4. 1952	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00																			
1. 6. 1955	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00																			
1. 1. 1957	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00																			
1. 2. 1958	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00																			
1. 9. 1959	9,00	6,00	32,90	22,60	76,50	50,00	111,00	74,00																			
1. 9. 1962	9,90	6,60	37,50	25,00	82,50	55,00	120,00	80,00																			
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. 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													
Portugal, ¹⁾ Sätze in Escudos Einfache Fahrt																											
1. 4. 1949	20,00	17,50	12,50	80,00	70,00	50,00	200,00	175,00	125,00	—	—	—	—														
1. 9. 1955	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—	—	—	—														
1. 7. 1961	23,00	20,00	15,00	92,00	80,00	60,00	230,00	200,00	150,00	—	—	—	—														
1. 8. 1963	24,00	16,00	—	96,00	64,00	—	240,00	160,00	—	—	—	—	—														
Hin- und Rückfahrt																											
1. 4. 1949	40,00	35,00	25,00	160,00	140,00	100,00	400,00	350,00	250,00	—	—	—	—														
1. 9. 1955	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00	280,00	—	—	—	—														
1. 7. 1961	46,00	40,00	30,00	184,00	160,00	120,00	460,00	400,00	300,00	—	—	—	—														
1. 8. 1963	48,00	32,00	—	192,00	128,00	—	480,00	320,00	—	—	—	—	—														
Spanien, ¹⁾ Sätze in Pesetas Einfache Fahrt																											
1950—1953	—	16,30	10,20	—	65,00	40,65	—	162,50	101,55	—	—	324,95	203,10														
21. 5. 1954	24,60	17,90	11,20	98,35	71,50	44,70	245,75	178,75	111,70	491,50	357,45	223,40	446,80														
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	224,45	448,90														
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	303,00	608,00														
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	304,00	609,00														
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	426,00	852,00														
Hin- und Rückfahrt																											
1950—1953	—	32,60	20,40	—	130,00	81,30	—	325,00	203,10	—	—	649,90	406,20														
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	446,80	852,00														
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	448,90	853,00														
1. 4. 1957	66,70	48,70	30,40	266,70	194,00	121,30	666,70	484,90	303,00	1 333,10	969,60	608,00	1 216,00														
1. 11. 1958	68,00	50,00	32,00	268,00	196,00	122,00	668,00	486,00	304,00	1 334,00	970,00	609,00	1 217,00														
10. 10. 1959	96,00	70,00	44,00	376,00	276,00	172,00	940,00	688,00	426,00	1 878,00	1 376,00	852,00	1 704,00														
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													
Meilen														Meilen													
1. 11. 1959	3,373					3,15					3,00					2,25											
12. 6. 1960	3,75					3,00					3,15					2,50											
1. 9. 1961	4,15					3,00					1,65					2,75											
3. 6. 1962	4,50					3,00					1,65					3,00											
15. 9. 1962	4,50					3,00					3,00					2,63											

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 40, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM¹⁾
Stand: Februar 1965

Fahrtstrecke von — nach	km ²⁾	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	304	71,87	58,48	143,74	116,96
Hoek van Holland—Venlo (Grenze) ..	191	16,58	11,80	33,16	23,60
Venlo (Grenze)—Passau	767	93,50	63,00	145,00	98,00
Passau—Wien West	298	26,66	16,23	53,32	32,56
Insgesamt	1 560	208,61	149,56	375,22	271,12
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	16,74	11,16	33,48	22,32
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze) ..	388	62,87	45,38	119,13	86,40
Aachen Süd (Grenze)—Passau	758	93,50	63,00	145,00	98,00
Passau—Wien West	298	26,66	16,28	53,32	32,56
Insgesamt	1 571	199,77	135,82	350,93	239,28
Paris—Salzburg					
Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	59,81	39,90	119,62	79,80
Kehl (Grenze)—Salzburg	561	68,00	46,00	112,00	76,00
Insgesamt	1 073	127,81	85,90	231,62	155,80
Paris—Kopenhagen					
Paris—Nord—Jeumont (Grenze)	241	28,40	18,93	56,80	37,86
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze) ..	175	20,96	13,94	37,72	25,15
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze) ..	719	89,00	60,00	139,00	94,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	38,73	26,01	58,38	38,73
Insgesamt	1 503	177,09	118,88	291,90	195,74
Paris—Prag					
Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	59,81	39,90	119,62	79,80
Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	65,00	44,00	109,00	74,00
Cheb (Grenze)—Prag	230	40,92	27,28	81,84	54,56
Insgesamt	1 249	165,73	111,18	310,46	208,36
Amsterdam—Bern					
Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	15,69	11,24	31,38	22,48
Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,50	51,00	124,00	84,00
Basel Bad. Bf—Bern	126	21,67	15,00	32,41	22,22
Insgesamt	907	112,86	77,24	187,79	128,70
Brüssel—Rom					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	18,54	12,33	33,37	22,25
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf.	597	75,50	51,00	124,00	84,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	39,82	27,59	59,82	41,11
Chiasso—Rom	707	70,40	39,04	140,80	78,08
Insgesamt	1 796	204,26	129,96	357,99	225,44
Kopenhagen—Innsbruck					
Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	195/59	32,02	21,44	48,09	32,25
Puttgarden Mitte See—Kufstein	1 119	137,00	92,00	187,00	126,00
Kufstein—Innsbruck	73	7,84	5,24	15,68	10,48
Insgesamt	1 446	176,86	118,68	250,77	168,73
Kopenhagen—Belgrad					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	38,73	26,01	58,38	38,73
Flensburg (Grenze)—Salzburg	1 154	140,00	94,00	190,00	128,00
Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	20,31	12,52	40,62	25,04
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	24,30	17,28	48,60	34,56
Insgesamt	2 370	223,34	149,81	337,60	226,33
Oslo—Mailand					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	21,69	14,48	43,38	28,96
Kornsjö (Grenze)—Lübeck/Travemünde ..	747	105,94	82,57	166,32	129,31
Lübeck/Travemünde—Basel Bad. Bf.	945	116,00	78,00	169,00	114,00
Basel Bad. Bf—Chiasso	339	39,82	27,59	59,82	41,11
Chiasso—Mailand	51	5,12	2,88	10,24	5,76
Insgesamt	2 252	288,57	205,52	448,76	319,14
Stockholm—Paris					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze) ..	614	81,64	55,46	131,03	89,43
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	195/89	35,66	23,93	53,58	36,01
Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze) ..	740	93,50	63,00	145,00	98,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze) ..	175	20,96	13,94	37,72	25,15
Jeumont (Grenze)—Paris	241	28,40	18,93	56,80	37,86
Insgesamt	2 054	260,16	175,26	424,13	286,45

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

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

Regelklassen bzw. Ausnahmetarife	Stichtag der 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	
	15 t						15 t	20 t ⁵⁾	
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	2,35	2,24	1,89
B	1,43	1,69	1,93	2,44	2,61	2,19			
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,24	2,13	1,79
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99			
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	2,07	1,97	1,69
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,75	1,67	1,56
G	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	1,46 ⁶⁾	1,46 ⁶⁾	1,29 ⁶⁾
1 B 34 Grubenholz ⁷⁾	1,30 ⁷⁾	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,40	2,37	2,49

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 40, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

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.	pflzl. u. tier. Öle u. Fette (ausgenom. Speisefette)								
von	Hamburg	Nienburg (Weser)	Bremseh. 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
	(739 km)	(229 km)	(493 km)	(507 km)	(162 km)	(588 km)	(254 km)	(580 km)	(311 km)	(254 km)	(217 km)	(710 km)	(318 km)	(395 km)	(619 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	17 S 1 b)	16 B 1 b)	15 B 1 a)	24 S 5 b)	A/B ²⁾ b)	24 S 5 b)	A/B ³⁾ d)	1 B 34 c)	1 B 21 c)	1 B 22 c)	F c)	E ⁴⁾ c)	F ⁵⁾ b)	C/D ⁶⁾ b)	21 S 2 b)
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 ⁸⁾	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 D	28,20	16,70	52,20	33,60	22,10	32,90	24,09	24,00	19,40	16,20	20,88	46,14	27,03	39,18	39,80
1964 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 ^r	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
Dez.	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
1965 Jan.	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
Febr.	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
März	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
April	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

Ware	Baumwolle	Häute u. Felle	Ton, roh	Schweifekies	Stein- u. Siedesalz	Schweifekies-abbände	Eisen- u. Manganz	Stahlschrott	Steinkohlen, -briketts und -koks	Rohbraunkohle	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin		
von	Bremen	Hamburg	Goldhausen	Meggen (Westf.)	Hameln	Duisburg-Hochfeld Süd	Peine	Hameln (Westf.)	Gelsenkirchen Hbf.	Niederaußem	Frechen	Meppen	Hamburg Süd		
nach	Rheine	Weinheim (Brgrstr.)	Oberhausen West	Leverkusen Bayerwerk	Hamburg	Hagen-Harkorten	Salzgitter Hütte Süd	Oberhausen Hbf.	Siegen	Hamburg	Düsseldorf-Reisholz	Hamm (Westf.)	Hamburg	Gelsenk.-Horst Nord	Göttingen
	(163 km)	(569 km)	(180 km)	(122 km)	(209 km)	(69 km)	(33 km)	(77 km)	(139 km)	(346 km)	(52 km)	(145 km)	(439 km)	(157 km)	(272 km)
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)	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⁾
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	11,24 ^r	16,10	6,10	12,60	21,10	16,20	30,40
1964 D	15,70	31,60	15,78	8,00	20,22	8,10	3,30	10,18	11,36	16,25	6,10	12,60	21,10	16,08	27,57
1964 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
Dez.	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
1965 Jan.	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
Febr.	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
März	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
April	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	Dieselmotorkraftstoff (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schweifelsäure	Thomasmehl	Stückstoffdungetmittel	Düngekalk	Zement	Roh-eisen in Masseln	Halbzeug ¹⁴⁾	Walzdraht aus Stahl	Stab-, Formstahl ¹⁵⁾	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren aus Stahl
von	Hamburg Süd	Wesseling	Bochum-Langendreer	Duisburg-Hochfeld Süd	Braunschweig Hgbf.	Ludwigs-hafen (Rh.) BASF	Regensburg Hbf.	Wiesbaden-Biebrich Industriebf.	Gelsenkirchen	Dortmund	Duisburg Hbf.	Oberhausen Hbf.	Braunschweig Hgbf.	Düsseldorf-Grafenberg	
nach	Göttingen	Würzburg	Duisburg Hbf.	Hagen Hbf.	Kiel Hgbf.	Bamberg	München Hbf.	Bad König	Duisburg	Iserlohn	Hamm (Westf.)	Osnabrück	Hamburg Hgbf.	Herford	
	(272 km)	(331 km)	(42 km)	(64 km)	(284 km)	(267 km)	(136 km)	(75 km)	(26 km)	(38 km)	(85 km)	(134 km)	(182 km)	(180 km)	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	F d) ¹⁶⁾	F d)	14 B 4 d)	C/D d) ¹⁷⁾	E e) ¹⁸⁾	11 B 1 b)			F b) ¹⁹⁾	8 B 8 c) ²⁰⁾		21)	I c) ¹⁰⁾	23)	C/D c) ²³⁾
1956 D	20,60	23,50	23,50	6,00	8,30	13,90	15,90	5,40	9,00	4,80	6,00	12,60	17,90	23,10	23,10
1957 D	20,60	23,50	23,50	6,00	8,30	13,90	15,90	5,40	9,00	4,80	6,00	12,60	17,90	23,10	23,10
1958 Feb.-Dez. D ⁷⁾	22,30	25,30	25,30	7,30	9,60	16,10	17,40	6,10	9,80	5,80	6,90	13,70	19,50	25,10	24,50
1959 D	22,30	25,30	25,30	7,30	9,60	16,10	17,40	6,10	9,80	5,24	6,45	13,33	19,50	25,10	24,50
1960 D	22,30	25,30	25,30	7,30	9,25	16,26	17,43	6,26	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1961 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1962 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1963 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1964 D	21,01	23,84	25,30	6,88	7,90	18,00	17,70	8,00	9,68	5,20	6,40	12,88	17,92	22,93	22,42
1964 Okt.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Nov.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Dez.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1965 Jan.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Febr.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
März	19,20	21,80	25,30	6,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
April	19,20	21,80	25,30	6,30	7,40	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 40, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Getreide ¹⁾										
	Roggen und Weizen ²⁾	übr. Getreide d. Güterkl. IV ²⁾	Roggen und Weizen ²⁾	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-
	Hamburg			Bremen			Heilbronn ³⁾			Emden	
Strecke von	Hamburg			Bremen			Heilbronn ³⁾			Emden	
nach	Düsseldorf	Braunschweig		Köln	Mannheim		Heilbronn ³⁾			Köln	
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	10,28	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	15,13	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 D	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 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
Dez.	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1965 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
Marz	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

Ware	Getreide ¹⁾				Getreide und Mehl ¹⁾		Steinkohle in kompl. Ladungen ⁷⁾	Ortskohle ⁷⁾ a)		
	Roggen und Weizen	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-	ab 50 t	ab 100 t		Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	Emden				Hamburg			I	II	III
Strecke von	Emden				Hamburg			Zechengruppen des Ruhrgebiets		
nach	Mannheim	Ifeilbronn ³⁾			Berlin			Emden		
1955 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1956 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1957 D	13,22	12,62	15,13 ⁶⁾	14,53 ⁶⁾	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31
1958 D	14,72	14,02	16,78	16,08	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62
1959 D	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12
1960 D	14,85	14,14	16,75	16,04	13,86	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58
1961 D	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24
1962 D	13,30	12,67	14,98	14,34	12,42	12,15	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 D	11,14	10,61	12,66	12,13	11,04	10,82	9,54	5,98	6,60	7,30
1964 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
Dez.	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
1965 Jan.	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Febr.	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Marz	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
April	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)		
Strecke von									
nach									
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 D	4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,58	6,13	6,77
1964 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
Dez.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1965 Jan.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Febr.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Marz	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
April	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 40, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

A. Binnenschifffahrt
1. Frachtsätze
in DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle ¹⁾	Ortskohle ¹⁾	Steinkohle ¹⁾							Braunkohlenbriketts	
Strecke	Ruhrggebiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
von	Bremen		Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ²⁾ Osthafen	Würzburg ²⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main ²⁾	Würzburg ²⁾
nach											
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 D	7,26	8,32	7,67	16,22	7,15	9,67	7,10	9,43	8,43	6,57	9,77
1964 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
Dez.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1965 Jan.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Febr.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
März	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	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

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
Strecke	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Kehl	Bremen ⁷⁾		
von									Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal leer über Münden (Weser)		
nach	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort ³⁾					
1955 D	6,21	8,39	7,63	3,60	3,90	2,75	3,66	2,91 ⁸⁾			
1956 D	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85	14,20		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
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85	15,12		14,67
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85		15,20	
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		15,20 ¹¹⁾	
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40r	2,85	I	II	III
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40r	2,85	16,92	15,22	14,37
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 Juli	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Aug.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Sept.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Okt.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Nov.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Dez.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1965 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

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)						Kies			Bims Kies ⁴⁾		
Strecke	Bremen ⁷⁾						Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
von	Heilbronn ⁸⁾ über Kü-sten-Kan. u. Wes.Dat.-Kan.			Mannheim über Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Datt.-Kan.			Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
nach												
1955 D	25,20			20,12 ¹⁰⁾			2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17
1956 D	26,20			19,85			2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1957 D	27,30			19,85			2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1958 D	27,71			21,31			3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1959 D	27,75			21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D	27,75 ¹¹⁾			21,95 ¹¹⁾			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	I	II	III	I	II	III	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D	28,77	25,92	24,47	24,32	21,87	20,67	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 D	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 D	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 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
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
1965 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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware	Strecke	Bims Kies 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
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⁾	3,63 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	3,88	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 D.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1964 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
Dez.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1965 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

Ware	Strecke	Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien							
		unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr
		Rhein-Ruhr-Häfen							
		Mannheim		Würzburg		Heilbronn		Karlsruhe	
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 D.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 Juli		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Aug.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Sept.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Okt.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Nov.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Dez.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1965 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

Ware	Güterklasse	Strecke	Normalgüter in Partien von 100 t ⁶⁾					
			I	II	III	IV	V	VI
			Hamburg (Bussiergebiet A)					
			Berlin (unterhalb)					
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 D.			15,19	15,04	14,88	14,73	14,63	14,55
1964 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
Dez.			15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
1965 Jan.			15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar

Ware bzw. Güterklasse	Strecke		Stichtag der Neufestsetzung					
	von	nach	1. 7. 1948	15. 2. 1951	15. 12. 1951	1. 11. 1952	15. 5. 1957	1. 1. 1963
Getreide	Bremen	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00
	Emden	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00
Steinkohle u. Braunkohlen- 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
Güterklasse VI			33,60	33,60	33,60	33,60	39,20	33,60
Ausnahmesatz			22,40	22,40	22,40	22,40	33,60	33,60
Schnittholz	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	44,80	44,80	44,80	44,80	56,00	67,20
Bimskies	Ladestationen 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 eisen-schaffenden Industrie	Rhein-Ruhrhafen	—Würzburg						
			94,20	50,00	50,00	83,33	83,30	108,36
			84,78	45,00	45,00	75,00	75,00	108,36
			66,94	35,00	35,00	58,33	58,30	90,30
			47,10	25,00	25,00	41,66	50,00	90,30
Güterklasse I	Rhein-Ruhrhafen	—Heilbronn						
			89,60	89,60	89,60	89,60	120,00	100,80
			78,40	78,40	78,40	78,40	100,80	100,80
			67,20	67,20	67,20	67,20	78,40	84,00
			56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Ware	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
Strecke von nach	Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
	Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾	Braubach ³⁾	Lülsdorf ³⁾	Rhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾⁴⁾	
		(und umgekehrt)			
1954 D	4,23	4,29	4,82	3,01	4,32
1955 D	3,41	5,05	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
1964 D	14,45	21,12	15,36	1,95	1,95
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	13,00	12,67	—	—
Dezember	1,94	—	—	—	—
1965 Januar	0,65	—	—	—	—
Februar	—	—	—	—	—
März	1,29	—	—	—	—

- 19 -

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

Ware	Getreide ¹⁾							Ölkuchen ²⁾				
von	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	Elbe				Rotter- dam ⁴⁾	Elbe			
Route	Elbe	Stettin/ Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/ Oskarshamn	Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Hafen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ⁶⁾	Helsing- borg/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
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	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.	21.7	23.6	5,17	8,06	7,66	8,00	9,83	11,38	8,26	9,15	11,62	9,98
II. Vj.	21.2	.	4,78	7,08	7,69	7,88	9,32	13,04	8,79	9,45	12,17	11,21
III. Vj. ¹³⁾	.	19.10	6,25	7,26	7,33	7,58	8,81	12,47	8,31	9,66	11,79	10,00

Ware	Ölkuchen ²⁾	Grubenholz		Schnittholz								
von	Elbe	Hamina/ Björneborg (Finnland)	sudl. 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⁾ Rheinendhafen	niederl. ⁹⁾ Rheinendhafen	Rhein- häfen ¹⁰⁾ Ruhrhäf.	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend- häfen ⁹⁾	
Währung Mengeneinheit	DM/1000 kg	s/Fathom	DM/Fathom	s/Stand.	hfl/Stand.	DM je Standard				s je Standard	hfl/Stand.	
1956 D	16,15	217.1	.	240 0	120,19	144,10	114,06	104,38	99,18	250.4	277.11	92,42
1957 D	9,00	183.6	.	205.6	102,86	140,60	98,69	94,67	94,78	216.0	245.9	86,98
1958 D	9,16	127.1	.	169 2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180.5	200.6r	71,13
1959 D	10,79	146.6	.	171 7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187.4	192.7r	75,08
1960 D	11,01	170.2	.	209.2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230.2	248.10	86,91
1961 D	10,27	158.9	84,00	212.2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222.6	240.8	78,81
1962 D	11,85	156.4	74,80	200.6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210.6	225.5	75,38
1963 D	11,39	182.1	74,56	227.6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246.9	253.9	94,54
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	72,38
II. Vj.	11,34	156.4	73,21	207.4	88,54	126,87	93,75	88,90	90,22	215.0	230.6	74,92
III. Vj.	11,54	.	74,02	196.8	85,45	125,01	93,28	90,15	83,83	207.9	214.11	75,25
IV. Vj.	12,44	158.3	.	196.1	84,38	126,23	97,80	87,06	103,75	214.3	229.5	77,92
1963 I. Vj.	.	.	.	202.11	105,11	126,08	94,30	96,37	99,01	221.2	234.1	86,29
II. Vj.	10,17	180.0	75,01	230.7	100,24	126,47	107,60	97,97	97,31	247.2	261.6	96,15
III. Vj.	10,36	185.0	75,26	229.11	100,74	126,22	107,08	103,68	96,50	247.2	255.6	97,26
IV. Vj.	13,28	189.4	74,67	248.11	104,11	124,99	113,95	101,23	103,88	271.6	263.9	99,37
1964 I. Vj.	11,06	174.0	81,25	218.1r	97,03	129,94r	98,50r	98,18	109,34	238.10	251.1	84,65
II. Vj.	11,35	169.11	77,10r	228.10	105,19	129,65	108,78r	99,12	99,12	250.9	255.8	92,63r
III. Vj. ¹³⁾	10,44	.	77,20	226.7	105,93	127,25	109,14	106,15	105,39	255.6	263.2	95,17

Ware	Schnittholz				Kaolin ¹¹⁾	Naturwerksteine			
von	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	sudl. Vestervik/ Ystad (Schweden)	nördl. Öxelsund/ Härnosund 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	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lubeck/ Flensburg
Währung Mengeneinheit	DM je Standard		hfl 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	.
1958 D	65,10	.	60,00	70,64	181.6	127.1	13,45	7,67	10,19
1959 D	67,70	92,18	.	70,83	182.8	138.8	14,69	7,68	9,92
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229.2	156.6	16,26	8,47	9,04
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223.2	146.7	15,31	9,02	8,65
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202.11	145.9	14,23	8,60	8,65
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243.0	180.6	16,10	9,68	9,10
1962 I. Vj.	73,78	96,13	80,33	79,56	196.7	125.4	14,35	7,96	9,42
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	9,43
IV. Vj.	.	95,05	76,33	81,43	208.9	162.4	14,44	9,17	9,89
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	7,07
IV. Vj.	.	94,38	94,36	109,01	272.11	207.10	16,86	10,21	9,83
1964 I. Vj.	.	94,52r	82,86	90,02	235.8	135.4	14,86	8,73	8,24
II. Vj.	76,92	100,38	86,11	94,29	247.2	170.10	14,85	9,25	8,95
III. Vj. ¹³⁾	76,00	101,80	90,39	97,81	254.6	194.5	14,76	9,52	9,13

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

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⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁴⁾	Limfjords- häfen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)		Antwerpen	Lubeck	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⁾ / Ruhrhäfen	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
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.		5,48	5,53	5,92	7,89	6,94			7,33	5,53	14,37	11,08
II. Vj.	4,69r	4,99	5,31	6,11	7,56	6,86	14,6	12,59	7,18	4,83	13,27r	11,41
III. Vj. ¹³⁾		5,47	6,25	7,57	8,24	7,15	15,2	12,78	7,21	5,60	15,91	11,97

Ware	Steinkohle						Koks ⁸⁾					
von	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe	
Route	Lubeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) ⁹⁾	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Dane- mark ¹⁰⁾	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm ⁶⁾	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ¹¹⁾
Währung Mengeneinh.	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
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.	11,10	17,27	18,5	17,5	19,5	15,5	21,10	17,98		20,6	20,1	22,2
II. Vj.	10,34	16,15	15,11	16,10	17,9	17,1	20,5	15,36	15,90r	20,4	18,3	19,9
III. Vj. ¹³⁾	10,73	20,79	17,8	17,3	18,0	17,7	22,11	16,02	16,51	21,1	20,9	21,0

Ware	Koks ⁸⁾			Briketts ¹²⁾	Kalidungemittel		Eisen und Stahl					
von	Elbe	Lübeck	Groß- britanien, Ostküste	Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- häfen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Däne- mark ¹⁰⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Karlshamn (Schweden)		Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Strömst./ Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Strömstadt/ Malmö (Schweden)	
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
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	15,43		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.	15,40	20,11	31,2	17,69	20,29	18,06	21,8	15,98	17,56	18,41	8,71	9,36
II. Vj.		15,10	26,10		19,35	18,65	20,9	14,31	15,19	18,21r	8,62	9,62
III. Vj. ¹³⁾	14,92		26,7	19,67	20,99	20,03	21,0	15,89	15,32	19,03	9,23	9,76

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

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

Ware	Getreide											
von	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf			Nord-Pazifik ²⁾	
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											
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 D	68.10	8,86	41.1	4,39	4,49	42.4	5,73	51.0	5,26	10,27	7,86	7,82
1964 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	.	42.10r	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	.
Dez.	.	.	.	6,50	.	42.11	5,25	50.0	5,61	10,85	7,32	7,69
1965 Jan.	85.6	9,50	.	5,65	5,65	50.5	5,69	54.8	6,40	11,61	.	7,13
Febr.	87.6	.	49.8r	4,38	.	53.6	5,70	66.3	5,25	11,95	.	8,75
März	71.3	8,95	48.11	4,70	4,71	48.5	5,69	55.8	5,25	11,85	.	.
April	66.5	8,75	46.11	4,46	4,61	44.2	.	.	5,13	10,53	8,25	.

Ware	Getreide							Kopra	Esparto	Zucker		
von	La Plata ⁵⁾		West-	Ost-	Full Range	Südafrika	Schwarz-	Philip-	Algerien	Kuba ⁶⁾		
Route	UK	Antw./Hbg.	italien	Australien		UK	Antw./Hbg. ⁷⁾	Antw./Hbg. ⁷⁾	Antw./Hbg. ⁷⁾	UK		
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs							\$ je cu ft	s je 2240 lbs			
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	48.8	30.2	0,15	80.11	40.7
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	60.4	49.3	38.3	0,17	79.4	39.8
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	62.5	61.3	38.4	0,18	81.2	52.4
1961 D	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	62.8	56.8	40.4	0,16	81.8	57.6
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	52.5	45.11	33.5	0,15	81.0	49.8
1963 D	78.8	74.6	78.0	76.5	84.10	83.7	61.11	56.10	36.11	0,19	85.2	68.5
1964 D	83.8	77.0	83.10	75.3	83.8	81.8	59.7	53.2	37.6	0,20	93.5	68.4
1964 Juli	79.8	70.2	78.8	70.0	77.11	77.4	57.3	.	.	0,18	92.6	.
Aug.	78.1	74.2	78.11	77.6	83.4	82.6	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.	90.0	81.8	85.2	75.0	85.6	82.6	60.10	.	40.2	0,21	102.6	.
Dez.	86.1r	82.4	84.10	75.0	85.0	80.0	57.8	.	.	0,21	92.6	.
1965 Jan.	87.1	75.0	86.2	76.3	86.3	81.3	65.0	.	.	.	92.6	.
Febr.	88.7	76.7	94.10	76.3	86.3	81.3	61.6	.	.	0,25	90.0	.
März	89.11	79.0	83.3	81.8	93.8	89.5	57.6	.	.	0,23	90.8	.
April	91.0	81.0	89.3	80.0	90.0	86.8	58.9	.	.	.	90.0	.

Ware	Zucker			Fischmehl.	Schwefelkies				Schwefel	Apatit	Eisen- und Manganerze	
von	Kuba ⁸⁾	Queensland ⁹⁾	Mauritius	Peru	Morphou-Bay	Huelva			US-Golf	Murmansk	Vitoria	
Route	Antw./Hbg. ⁷⁾	UK	Antw./Rttd./Amst.	UK	Antw./Hbg. ⁷⁾	Niederlande	UK	Antw.	Rttd.	UK	Lübeck-Stettin	Antw./Hbg. ⁷⁾
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs				\$ je cu. ft. ⁹⁾	s je 2240 lbs						
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
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	.	44.9	46.7	35.5	31.8	96.5	44.2	77.10
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	.	26.9	30.3	22.9	23.2	49.6	20.7	39.4
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	.	26.3	34.1	25.9	24.6	47.10	20.6	41.1
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	.	26.6	35.7	24.11	23.9	49.2	21.11	44.11
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	.	26.7	.	22.5	21.10	54.2	21.2	43.11
1962 D	46.5	83.10	81.4	57.3	0,14	23.2	27.3	20.10	21.3	41.6	20.2	34.2
1963 D	64.3	97.2	94.8	79.4	0,15	27.1	23.0	25.5	25.0	52.7	22.9	36.8
1964 D	71.1	92.5	89.11	73.1	0,20	32.1	.	28.11	26.0	60.2	22.6	32.8
1964 Juli	.	92.6	.	70.0	.	33.6	.	31.0	.	60.10	23.0	31.0
Aug.	.	.	.	70.0	.	.	.	.	.	.	.	31.11
Sept.	.	.	.	70.0	.	.	.	.	.	57.7	22.3	.
Okt.	.	.	.	72.10	0,20	.	.	.	.	.	22.0	34.3
Nov.	.	.	.	75.0	0,19	.	.	.	.	65.0	.	35.3
Dez.	.	100.0	97.6	.	0,19	35.0	.	.	26.0	67.6	.	33.5
1965 Jan.	.	100.0	97.6	.	0,21	.	.	.	.	57.6	.	36.11
Febr.	.	102.6	100.0	.	0,23r	.	.	26.0	.	63.2	.	41.6
März	73.0	.	.	.	0,24	.	.	.	.	60.5	.	37.5
April	.	100.0	97.6	.	.	.	.	.	.	67.6	.	34.0

ergläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Zinkkonz.	Kohle					
	von	Marmagoa	Südafrika/ Mosambik	Luanda ³⁾	Conakry	Melilla	Poti	Port Pirie	Hampton Roads				
									Route	Antw./Hbg. ³⁾		Polen	Antw./Hbg. ³⁾
nach													
Währg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs								\$ je 2240 lbs				
1956 D	122.8	115.6	.	72.6	40.1	66.9	186.0	78.0	77.2	11.52	19.90	11.35	
1957 D	77.3	69.2	.	62.9	36.9	.	147.11	53.1	51.11	7.90	15.71	8.02	
1958 D	41.1	45.2	.	.	18.9	29.9	74.0	25.8	24.2	3.97	7.60	4.95	
1959 D	46.8	44.9	.	30.2	18.5	30.1	91.10	24.10	23.0	3.80	7.76	5.25	
1960 D	45.11	45.4	.	29.2	17.11	31.2	100.0	27.5	26.2	4.14	8.35	5.30	
1961 D	42.10	41.10	36.1	26.7	17.5	32.3	86.9	30.1	27.4	4.25	9.02	6.32	
1962 D	32.9	34.0	30.4	22.11	15.11	24.6	75.8	22.11	20.3	3.61	6.55	5.06	
1963 D	37.7	37.2	31.2	25.9	19.0	27.8	95.1	28.11	27.3	4.83	7.18	7.44	
1964 D	41.1	40.6	35.3	29.4	20.1	25.10	86.7	27.0	24.6	4.45	7.32	8.11	
1964 Juli	38.7	.	32.3	.	.	25.3	.	24.0	22.6	4.17	7.25	7.43	
Aug.	40.3	40.0	32.6	27.2	.	25.0	.	25.4	24.1	4.15	7.17	7.46	
Sept.	39.7	35.0	.	.	.	26.0	88.2	23.11	21.11	4.14	7.03	7.30	
Okt.	40.1	37.6	.	.	19.6	26.0	90.0	26.0	.	.	7.51	8.68	
Nov.	45.3	.	.	.	22.3	.	88.9	28.11	26.5	5.41	8.16	7.75	
Dez.	45.7	.	.	29.3	.	.	87.6	.	27.7	4.50	7.98	7.63	
1965 Jan.	41.6	.	.	.	.	.	.	29.6	27.8	4.62	8.31	8.25
Febr.	42.0	42.3	33.0	.	.	.	92.6r	38.0	30.2	4.94	8.80	7.85	
März	44.6	.	.	28.11	.	.	.	29.6	27.8	4.48	8.26	7.50	
April	.	.	36.9	.	.	.	96.11	30.9	30.11	4.83	8.18	8.44	

Ware	noch: Kohle		Erdöl, roh						Rohphosphat			
	von	Danzig/Stettin	Wales	Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax
				Route	Antw./Hbg. ³⁾		UK	Nordd. Häfen	UK			
nach	Portugal	Westitalien		UK	Nordd. Häfen	UK				Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen						UK	Antw./Rttd.
Währg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs											
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	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 D	34.2	33.8	37.0	19.2	19.11	.	.	33.8	34.9	55.6	22.8	27.6
1964 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	.
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	.	.	.
Dez.	.	.	.	27.9	29.6	42.3	.	49.10	51.8	.	20.9	.
1965 Jan.	34.3	31.0	.	23.0	24.0	.	.	39.2	41.0	.	.	.
Febr.	.	.	.	19.10	20.8	.	.	38.9	40.1	.	.	.
März	34.3	.	.	19.5	19.11	.	.	28.9	29.10	.	.	29.0
April	.	.	.	14.2	15.1	.	.	24.1	25.0	.	.	29.0

Ware	Düngemittel		Grubenholz		Schnitt- und Bauholz			Schrott					
	von	Antw./ Hbg. ³⁾	Antw./ Hbg. ³⁾	Ost- Kanada ⁶⁾	Archang- gelsk ⁴⁾	Nord-Pazifik		Archang- gelsk ⁴⁾	Große Seen		USNH		
						Route	Antw./Hbg. ³⁾		UK	Süd- afrika ⁵⁾	ECUK	Antw./ Rttd./ Amst.	West- italien ⁵⁾
nach	Alexandria	Süd- China	UK	ECUK	UK	Süd- afrika ⁵⁾	ECUK	Antw./ Rttd./ Amst.									West- italien^{5)}	Antw./ Rttd./ Amst.^{5)}	West- italien^{5)}	Japan^{5)}
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				
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	.	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	238.0	.	.	7.78	5.26	6.08	10.44
1963 D	40.0	62.4	.	216.8	94.0	12.88	264.10	7.50	9.67	.	7.52	12.28	.
1964 D	37.8	62.10	.	225.0	102.11	15.36	252.6	9.45	10.69	7.82	8.28	12.76	.
1964 Juli	39.0	63.0	.	225.0	98.5	.	.	9.14	.	8.05	7.74	12.10	.
Aug.	.	.	.	.	.	.	255.0	.	.	.	7.63	12.74	.
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	.
Dez.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9.07	13.26	.
1965 Jan.	.	.	.	.	111.3	.	.	.	.	.	9.12	13.23	.
Febr.	.	.	.	.	113.0	.	.	.	.	.	9.02	13.24	.
März	.	76.11	.	.	.	.	.	.	.	.	8.96	13.48	.
April	.	82.0	.	.	.	.	.	.	.	10.00	.	13.36	.

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 38.

C. Schiffsverkehrsindizes
I. Indices der Seetrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland						Niederlande											
Berechnende Stelle	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg					„Die Welt“ ⁽¹⁾ Hamburg	Statistisches Zentralamt, Den Haag											
Einsatzart	Linienfahrt			Tramp-fahrt Reisecharter	Tanker-fahrt Reisecharter	Tramp-fahrt Reisecharter	Trampfahrt Reisecharter											
Indexgruppe	Gesamt-index	Stück-gut	Massen-gut	ins-gesamt	Mineral-öl £-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			
							1960 = 100											
1956 D	119,1	—	—	166,2	227,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
1957 D	132,0	—	—	123,6	144,1 ³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
1958 D	122,3	—	—	67,7	50,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
1959 D	119,5	—	—	70,3	48,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
1960 D	121,7 ³⁾	101,5	99,7	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 ⁴⁾	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			
1964 D	137,7	116,1	109,6	79,5	59,0	112,6	100	108	119	81	93	97	109	109	108			
1963 Juli	132,3	111,5	105,5	73,1	34,3	98,8	86	87	91	84	89	86	105	104	125			
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												
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	101	109	107	78	102	103	113	111	151			
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	101,8												
Juli	137,8	116,4	109,3	75,4	39,8	106,4	92	95	126	79	91	91	110	110	109			
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												
Okt.	138,4	116,8	110,1	82,2	58,3	119,5												
Nov.	139,0	117,2	110,8	85,9	62,1	121,7	93	95	121	82	87	99	115	114	131			
Dez.	138,7	116,8	110,7	84,7	82,5	115,6												
1965 Jan.	139,1 ^r	117,3	110,7	84,0	73,8	121,5	102	112	112	77	112	98	108	109	85			
Febr.	139,1	117,4	110,6	86,0	65,5	126,3												
März	140,0	117,6	112,5	85,8	53,5	125,1												
April	141,5	118,7	114,3	84,9	42,0	120,2												

Land	Niederlande							Großbritannien							
Berechnende Stelle	Joh. Den Braber, Rotterdam							Chamber of Shipping, London							
Einsatzart	Trampfahrt Reisecharter					Zeit-charter	Trampfahrt ⁵⁾ Reisecharter								
Indexgruppe	Gesamt-index	Getreide	Erz	Kohle aus briti-schen ameri-kanischen Häfen eingeführt		Sonstige Güter	insge-samt	Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Schwe-fel	Erz	Kohle	Dünge-mittel
Basis	1924/38 = 100							1960 = 100 ⁶⁾							
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
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	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
1963 D	253,9	258,7	238,4	—	239,4	354,0 ^r	420,5	109,0	113,6	116,8	109,8	104,9	96,4	101,4	99,5
1964 D	254,0	254,9	242,8	—	237,9	337,5	465,2	112,1	115,9	123,0	115,0	118,4	98,9	97,2	111,2
1963 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.	218,7	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	111,3
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	—	459,7	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	123,1	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
Dez.	274,6	275,9	269,9	—	274,7	319,1	470,4	113,7	119,4	114,6	119,9	—	108,3	106,6	103,8
1965 Jan.	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	116,1	122,8	111,0	131,2	124,8	100,4	101,0	—
Febr.	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	117,1	122,6	113,8	128,8	—	101,5	111,9	114,2
März	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	124,1	131,4	—	132,2	125,5	106,2	107,2	129,5
April	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	122,3	127,1	132,1	102,6	—	114,2	110,6	137,6

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 41; Quellenverzeichnis siehe Seite 39.

C. Schiffsfrachtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Großbritannien														
Berechnende Stelle	Chamber of Shipping, London	Harley, Mullion, 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	Miner-alöl £-Raten	Gesamt-index	Ge-treide ⁴⁾	Zucker	Holz	Erz	Schrott	Kohle	Chem-i-kalien Dungen.	Gesamt-index	Ölbren-ner ⁵⁾	Motor-schiffe ⁶⁾	Under-ton ⁷⁾	Ge-treide ⁸⁾ insges.
Basis	1960 = 100 ⁹⁾	Intascale = 100	1960 = 100												
1956 D	264,4	229,5	238,2 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	250,4 ¹⁰⁾	—	—	106,3 ¹⁰⁾	—
1957 D	183,8	143,4	164,4 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	183,0 ¹⁰⁾	—	—	107,0 ¹⁰⁾	—
1958 D	84,9	46,9	84,9 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	86,5 ¹⁰⁾	—	—	101,7 ¹⁰⁾	—
1959 D	85,0	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	110,0	111,1	104,4	111,4	102,2	98,6	125,4
1964 D	119,0	56,4	111,0	112,3	113,0	125,4	96,6	116,0	109,9	114,9	118,0	119,4	117,0	107,6	127,9
1963 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.	130,5	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	103,0	38,6	103,4	103,8	104,3	113,3	92,4	107,1	105,3	103,8	112,0	115,4	110,7	108,0	113,7
Juli	106,9	33,8	103,6	101,9	117,1	114,9	89,2	107,0	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	128,3	84,6	115,3	99,1	105,4	110,4	103,5	112,4	105,1	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
Dez.	121,7	87,2	116,7	117,8	114,6	125,4	97,6	117,8	119,8	123,8	122,0	131,1	115,5	108,6	134,4
1965 Jan.	118,7	70,7	123,3	125,3	117,2	141,3	100,1	119,3	131,4	134,9	121,2	129,1	118,3	105,2	148,2
Febr.	118,3	62,6	129,5	135,2	116,7	139,9	101,6	121,1	116,5	124,3	124,8	132,4	120,1	102,1	135,4
März	131,8	50,3	132,1	133,8	128,3	139,8	110,7	129,2	130,8	127,3	126,6	129,7	125,1	104,8	132,1
April	126,7	38,9	127,1	128,2	118,9	135,8	125,7	128,3	121,4	127,3	133,8	140,3	130,9	113,1	121,5

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		Tanker-fahrt Reise-charter		Tramp-fahrt Reise-charter	Tramp-fahrt Reisecharter					Zeitcharter				
Indexgruppe	insgesamt		Mineralöl £-Raten		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									
1956 D	152,7	196,8	223,5	162,5	113	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1957 D	124,8	139,1	149,7	102,8	99	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1958 D	78,0	63,6	54,2	47,0	74	39,6	40,8	44,3	50,7	48,2	32,8	.	.	.	.
1959 D	79,2	64,9	54,6	44,3 ¹³⁾	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
1964 D	85,6	88,3	67,1	47,5	87	43,4	45,4	45,9	50,7	45,6	35,9	54,1	41,8	48,4	48,4
1963 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	49,9	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	75,1	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	87	44,5	47,9	46,1	58,0	45,8	35,9	55,2	43,0	49,3	49,3
Dez.	86,7	86,5	97,0	55,4	88	43,8	46,8	46,1	57,5	45,4	35,3	58,0	42,2	48,2	44,5
1965 Jan.	89,0	91,7	78,0	46,4	— ¹⁴⁾	44,1	47,4	46,1	57,7	45,7	35,4	55,8	43,4	49,2	49,0
Febr.	90,0	89,1	66,3	41,5	— ¹¹⁾	45,7	50,4	46,2	58,5	46,1	36,2	49,5	42,6	54,7	52,4
März	89,4	95,3	58,1	36,7	— ¹³⁾	45,0	49,1	46,4	60,0	46,1	35,3	55,4	46,2	54,2	51,6
April	88,3	96,3	48,8	36,3	— ¹⁴⁾	44,5	47,4	46,5	61,3	46,2	35,5	60,3	48,8	56,9	55,0

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 42; Quellenverzeichnis siehe Seite 39.

C. Schiffsfrachtrates
1. Indices der Seefrachtrates

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- Ameri- ka ²⁾	Nord- Pazifik	Austra- lien	Schwarz- meer	Mittel- Ameri- ka ³⁾	Süd- Ameri- ka ⁴⁾	Südost- afrika ⁵⁾	Austra- lien/ Mauritius	Mittel- meer ⁶⁾	Indien Ägypten 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	70	64
1959 D.	77	77	64	73	85	90	77	71	79	87	80	74	69	68	60
1960 D.	79	79	70	67	87	91	80	76	88	81	85	81	69	75	69
1961 D.	83	81	72	66	86	100	83	80	81	88	91	74	65	76	73
1962 D.	73	69	57	60	75	87	66	68	68	73	72	61	57	64	57
1963 D.	83	83	74	68	86	84	78	85	76	91	74	69	67	87	73
1964 D.	82	79	71	66	87	—	78	80	81	86	90	66	73	80	65
1963 Juli.	72	72	54	—	77	—	54	74	83	89	67	63	57	75	60
Aug.	76	74	68	53	79	—	60	76	75	90	66	55	56	82	72
Sept.	85	86	78	65	88	92	89	91	99	101	77	58	57	89	70
Okt.	101	99	93	88	107	—	100	107	107	109	67	73	—	114	83
Nov.	106	105	97	79	105	—	110	105	100	112	84	69	79	128	96
Dez.	98	99	89	75	88	—	89	110	107	93	91	63	83	96	77
1964 Jan.	93	93	88	83	96	—	99	98	94	109	81	89	72	97	78
Febr.	85	85	72	75	88	—	72	76	98	96	96	61	81	82	61
März	78	77	67	60	82	—	87	75	62	82	83	68	66	76	57
April	82	76	67	60	79	—	85	73	81	72	—	66	76	79	63
Mai	81	75	74	—	88	—	68	82	83	73	—	62	75	79	65
Juni	81	78	70	58	86	—	82	82	75	73	101	55	72	68	64
Juli.	80	78	66	—	79	—	69	75	81	82	98	66	77	74	61
Aug.	75	74	58	—	—	—	68	74	78	83	—	63	72	75	64
Sept.	76	71	63	—	88	—	65	76	76	85	—	63	71	73	55
Okt.	80	80	73	67	89	—	77	87	76	96	100	63	71	81	69
Nov.	88	85	80	61	91	—	90	84	90	98	74	65	75	91	70
Dez.	81	79	77	65	93	—	75	84	81	79	—	73	—	80	70
1965 Jan.	89	88	110	66	92	—	86	85	92	83	102	63	71	82	72
Febr.	89	85	82	81	91	—	90	93	86	97	—	66	73	88	77
März.	87	82	77	—	95	—	80	87	—	—	—	66	73	81	76
April	93	88	91	79	93	—	77	94	75	83	86	92	—	78	83

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- britan- nien/ Kontinent	Nord- Afrika ⁹⁾	Casa- blanca		Brasi- lien	Afrika/ Mittel- meer ¹¹⁾	Indien	Nor- thern Range		Nord- Pazifik	Nord- Atlan- tik ¹²⁾	Mittelmeer/ Rotes Meer ¹³⁾	Indien/ Ma- laysia 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
1964 D.	—	120	98	75	85	103	75	63	99	128	78	78	82	87	75
1963 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	—	75
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	73	69	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
Dez.	—	—	—	87	—	101	77	—	—	126	78	78	82	—	74
1965 Jan.	121	114	97	71	—	96	89	57	99	138	83	83	81	—	85
Febr.	—	110	—	72	—	109	89	—	—	129	94	105	95	—	82
März.	—	110	—	73	—	101	89	90	—	124	88	97	85	89	83
April	—	118	100	81	—	124	—	—	111	137	96	101	96	—	91

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 42; Quellenverzeichnis siehe Seite 39.

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		
	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 ⁶⁾			
1957 D.	139,2		45.3		48.5		53.6		56.0		92.4 ⁵⁾		95.6 ⁶⁾			
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		
1964 1. Hj.	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	33,5 ¹³⁾		
2. Hj.	79,1	60,9 ¹³⁾	27,3	19,9 ¹³⁾	27,3	21,0 ¹³⁾	30,4	23,4 ¹³⁾	32,3	24,10 ¹³⁾	45,4	36,4 ¹³⁾	47,0	37,8 ¹³⁾		
Berechnende Stelle	W. G. Weston London		Fairplay, London													
Indexart	Zeitcharter- Volume- Index ⁶⁾		Index der Bunkerölpreise ⁷⁾						Preisindex für Neubautonnage							
Darstellungsform	Meßzahlen															
Indexgruppe	insgesamt		Gesamtindex		Heizöl ¹⁰⁾		Diesel- kraftstoff/ Gasöl ¹¹⁾		Standard-Motorschiff 11 000/13 000 t dw		Bulk-Carrier 24 000 t dw					
			I ⁸⁾ II ⁹⁾						Baupreis Übergabepreis		Baupreis Übergabepreis					
Basis	1960 = 100		1959 = 100						(1 022 500 £)		1962 = 100 (875 000 £)		(1 325 000 £) (1 200 000 £)			
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	114,6	114,6	114,6		
1964 D.	135,5		84p	81p	81p	86p	86p	86p	101,5	107,40	101,5	106,3	106,3	106,3		
1961 I. Vj.	152,1		91	.	90	93	93	93	} 99,3	105,9	—	—	—	—		
II. Vj.	127,7		91	.	90	94	94	94								
III. Vj.	91,5		91	.	90	91	91	91								
IV. Vj.	120,1		91	.	90	91	91	91								
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								
III. Vj.	96,1		90	.	89	90	90	90								
IV. Vj.	103,1		90	.	89	90	90	90								
1963 I. Vj.	120,3		83p	81p	81p	85p	85p	85p	} 100,2	100,0	100,4	104,2	104,2	104,2		
II. Vj.	135,5		84p	81p	81p	86p	86p	86p								
III. Vj.	121,6		84p	81p	81p	86p	86p	86p								
IV. Vj.	124,1		84p	81p	81p	86p	86p	86p								
1964 I. Vj.	148,4		84p	81p	81p	86p	86p	86p	} 101,2	114,7	101,1	116,7	116,7	116,7		
II. Vj.	131,2		84p	81p	81p	86p	86p	86p								
III. Vj.	110,2		84p	81p	81p	86p	86p	86p								
IV. Vj.	153,5		84p	81p	81p	86p	86p	86p								
1965 I. Vj.	234,5		84p	81p	81p	86p	86p	86p								

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 42; Quellenverzeichnis siehe Seite 39.

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr

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

Von Frankfurt (Main) nach			1960		1961		1962		1963		1964		1965		
			Durchschnitt										April		
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar ³⁾	I.	Spar ³⁾	
Europa	Belgien	Brüssel	HF	109	80	107	77	112	80	116	82	117	83	117	83
			HR	197	144	194	139	202	144	218	155	223	158	223	158
			HR a)	—	115	—	111	—	115	—	123	—	126	—	126
Deutschland	Berlin	HF	111	93	111	93	111	93	111	86	111	84	111	84	
		HR	200	168	200	168	200	131	217	133	222	136	222	136	
		HR b)	—	136	—	136	—	125	—	123	—	—	—	—	
	Bremen	HF	128	102	127	97	120	74	120	79	120	79	120	79	
		HR	231	184	233	177	240	143	240	158	210	158	240	158	
		HR c)	—	132	—	132	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Düsseldorf	HF	62	50	62	48	62	39	62	42	62	42	62	42	
		HR	112	90	114	88	124	78	124	84	124	84	124	84	
		HR b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Hamburg	HF	128	102	131	102	132	86	128	87	128	87	128	87	
		HR	231	184	241	187	264	173	256	174	256	174	256	174	
		HR e)	—	—	—	—	—	—	e) 75	e) 73	e) 73	e) 72	e) 72	e) 72	
	Hannover	HF	86	69	86	66	85	53	85	57	85	57	85	57	
		HR	155	125	158	122	170	107	170	114	170	114	170	114	
		HR c)	—	96	—	96	—	96	—	—	—	—	—	—	
	München	HF	88	70	88	68	85	62	85	66	85	66	85	66	
		HR	159	126	161	125	170	123	170	132	170	132	170	132	
		HR c)	—	98	—	98	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Nürnberg	HF	50	40	50	39	50	36	50	38	50	38	50	38	
		HR	90	72	92	72	100	72	100	76	100	76	100	76	
		HR c)	—	60	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Stuttgart	HF	50	40	50	39	50	33	50	35	50	35	50	35	
		HR	90	72	92	71	100	66	100	70	100	70	100	70	
		HR c)	—	56	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	
Frankreich	Paris	HF	143	110	144	108	162	121	173	129	175	130	175	136	
		HR	258	198	261	195	292	219	325	241	333	247	333	259	
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Griechenland	Athen	HF	708	536	680	516	674	511	674	511	674	511	674	511	
		HR	1275	965	1225	928	1214	920	1264	958	1281	971	1281	971	
		HR a)	—	—	—	—	—	817	—	846	—	830	—	766	
Großbritannien	London	HF	245	189	237	183	245	189	249	189	250	189	252	191	
		HR	441	341	427	330	441	341	467	355	475	360	479	363	
		HR ab)	—	260 ¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Italien	Mailand	HF	225	164	218	159	226	164	226	164	226	164	226	164	
		HR	405	296	393	286	407	296	424	308	430	312	430	312	
		HR a)	—	247 ¹⁾	—	236 ¹⁾	—	247 ¹⁾	—	252	—	254	—	254	
	Rom	HF	330	240	320	232	330	240	330	240	330	240	330	240	
		HR	594	432	576	418	594	432	619	450	627	456	627	456	
		HR a)	—	360 ¹⁾	—	343 ¹⁾	—	360 ¹⁾	—	369	—	372	—	372	
Jugoslawien	Belgrad	HF	414	301	393	283	403	289	399	281	397	278	397	278	
		HR	746	542	707	509	726	521	748	527	755	529	755	529	
		HR a)	—	422	—	405	—	418	—	418	—	418	—	418	
Niederlande	Amsterdam	HF	116	85	114	82	119	85	123	87	124	87	124	87	
		HR	209	153	206	148	215	153	231	163	236	166	236	166	
		HR a)	—	120	—	117	—	121	ab) 128	—	ab) 130	—	ab) 130	—	
Norwegen	Oslo	HF	394	328	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	
		HR	710	591	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	
		HR d)	—	—	—	—	—	—	—	—	475	—	484	—	
Österreich	Wien	HF	210	153	204	148	210	153	210	153	210	153	210	153	
		HR	378	276	366	268	378	276	394	287	399	291	399	291	
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Portugal	Lissabon	HF	543	402	522	386	517	382	531	385	535	386	535	386	
		HR	978	724	940	695	931	688	996	723	1017	734	1017	734	
		HR a)	—	636	—	611	—	605	—	605	—	605	—	605	
Spanien	Barcelona	HF	346	252	336	245	334	244	334	244	334	244	334	244	
		HR	623	454	605	442	602	440	627	458	635	464	635	464	
		HR a)	—	377	—	—	—	359	—	373	—	378	—	378	
	Madrid	HF	417	309	401	297	398	294	409	302	412	305	412	305	
		HR	751	557	723	535	717	530	767	568	783	580	783	580	
		HR a)	—	464	—	446	—	442	—	465	—	473	—	472	
Schweden	Stockholm	HF	394	328	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	
		HR	710	591	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	
		HR d)	—	—	—	—	—	—	—	475	—	475	—	484	
Schweiz	Genf	HF	174	131	169	127	174	132	174	132	174	132	174	131	
		HR	314	236	304	229	314	238	331	247	331	251	331	249	
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Zürich	HF	126	92	122	89	126	92	126	92	126	92	126	92	
		HR	227	166	220	160	227	166	240	173	240	175	240	175	
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Türkei	Istanbul	HF	830	608	798	585	791	580	791	579	791	579	791	579	
		HR	1494	1095	1437	1053	1424	1044	1483	1087	1503	1101	1503	1101	
		HR f)	—	—	—	—	—	—	—	949	—	927	—	927	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 42, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

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

Von Frankfurt (Main) nach			1960		1961		1962		1963		1964		1965	
			Durchschnitt										April	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF HR	1188 2139	812 1462	1142 2056	780 1405	1132 2038	773 ¹⁾ 1392 ¹⁾	1132 2123	773 ¹⁾ 1450 ¹⁾	1132 2151	773 1469	1132 2151	773 1469
Südafrik. Union	Johannesburg	HF HR	2711 4880	1744 ²⁾ 3140 ²⁾	2825 5085	1549 ²⁾ 2788 ²⁾	2800 5040	1535 2763	2800 5250	1585 2879	2800 5320	1535 2917	2800 5320	1535 2917
Asien														
Aden	Aden	HF HR	1973 3553	1388 2499	2023 3642	1334 2401	2005 3609	1322 ¹⁾ 2380 ¹⁾	2005 3760	1322 ¹⁾ 2479 ¹⁾	2005 3810	1322 2512	2005 3810	1322 2512
Birma	Rangun	HF HR	3284 5912	2232 ²⁾ 4018 ²⁾	3300 5941	2001 ²⁾ 3602 ²⁾	3271 5888	1983 3570	3271 6133	1983 3719	3271 6215	1983 3768	3271 6215	1983 3768
Ceylon	Colombo	HF HR	2637 4748	1806 ²⁾ 3251 ²⁾	2645 4761	1718 ²⁾ 3094 ²⁾	2621 4718	1703 3066	2621 4915	1703 3194	2621 4980	1703 3236	2621 4980	1703 3236
Indien	Bombay	HF HR	2379 4283	1606 ²⁾ 2891 ²⁾	2396 4314	1526 ²⁾ 2747 ²⁾	2375 4275	1512 2722	2375 4454	1512 2835	2375 4513	1512 2873	2375 4513	1512 2873
	Kalkutta	HF HR	2623 4723	1806 ²⁾ 3251 ²⁾	2622 4721	1718 ²⁾ 3094 ²⁾	2599 4679	1703 3066	2599 4874	1703 3194	2599 4939	1703 3236	2599 4939	1703 3236
Irak	Bagdad	HF HR	1470 2646	1000 1800	1430 2574	978 1760	1423 2562	975 ¹⁾ 1755 ¹⁾	1423 2669	975 ¹⁾ 1829 ¹⁾	1423 2704	975 1853	1423 2704	975 1853
Iran	Abadan	HF HR	1565 2817	1118 2013	1571 2828	1091 1964	1580 2844	1087 ¹⁾ 1957 ¹⁾	1580 2963	1087 ¹⁾ 2039 ¹⁾	1580 3002	1087 2066	1580 3002	1087 2066
	Teheran	HF HR	1659 2987	1141 2054	1594 2870	1097 1975	1580 2844	1087 ¹⁾ 1957 ¹⁾	1580 2963	1087 ¹⁾ 2039 ¹⁾	1580 3002	1087 2066	1580 3002	1087 2066
Japan	Tokio	HF HR	4526 8147	2979 ²⁾ 5362 ²⁾	4544 8179	2735 ²⁾ 4924 ²⁾	4503 8106	2711 4880	4503 8444	2711 5083	4503 8556	2711 5151	4503 8556	2711 5151
Libanon	Beirut	HF HR	1188 2139	812 1462	1142 2056	780 1405	1132 2038	773 ¹⁾ 1392 ¹⁾	1132 2123	773 ¹⁾ 1450 ¹⁾	1132 2151	773 1469	1132 2151	773 1469
Philippinen	Manila	HF HR	4149 7468	2744 ²⁾ 4939 ²⁾	4148 7467	2509 ²⁾ 4517 ²⁾	4111 7400	2487 4477	4111 7708	2487 4604	4111 7811	2487 4726	4111 7811	2487 4726
Malaysia	Singapur	HF HR	3508 6315	2293 ²⁾ 4128 ²⁾	3515 6328	2034 ²⁾ 3662 ²⁾	3484 6272	2016 3629	3484 6533	2016 3781	3484 6620	2016 3831	3484 6620	2016 3831
Syrien	Damaskus	HF HR	1188 2139	812 1462	1142 2056	780 1405	1132 2038	773 ¹⁾ 1392 ¹⁾	1132 2123	773 ¹⁾ 1450 ¹⁾	1132 2151	773 1469	1132 2151	773 1469
Thailand	Bangkok	HF HR	3452 6214	2258 ²⁾ 4065 ²⁾	3470 6247	2001 ²⁾ 3602 ²⁾	3439 6191	1983 3570	3439 6449	1983 3719	3439 6535	1983 3768	3439 6535	1983 3768
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF HR	4396 7913	3046 ²⁾ 5483 ²⁾	4385 7893	2792 5026	4346 7823	2767 4981	4346 8149	2767 5189	4346 8258	2767 5258	4346 8258	2767 5258
Amerika³⁾														
Argentinien	Buenos Aires	HF HR	3369 6065	2428 4371	3211 5760	1886 3395	3208 5775	1884 3392	3133 5873	1884 3533	3108 5906	1884 3580	3108 5906	1884 3580
Brasilien	Rio de Janeiro	HF HR	3222 5800	2302 4144	3070 5527	1673 3012	3068 5523	1672 3010	2993 5611	1672 3135	2968 5640	1672 3177	2968 5640	1672 3177
Chile	Santiago	HF HR	3612 6502	2625 4725	3443 6197	2066 3719	3440 6192	2064 3716	3365 6308	2064 3871	3340 6346	2064 3922	3340 6346	2064 3922
Kolumbien	Barranquilla	HF HR	2415 4347	1834 ²⁾ ¹⁾ 3301 ²⁾ ¹⁾	2563 4613	1772 3190	2540 4572	1756 3161	2540 4763	1756 3293	2390 4541	1679 3191	2340 4446	1616 3071
Uruguay	Montevideo	HF HR	3369 6065	2428 4371	3211 5760	1886 3395	3208 5775	1884 3392	3133 5873	1884 3533	3108 5906	1884 3580	3108 5906	1884 3580
Venezuela	Caracas	HF HR	2373 4272	1812 ²⁾ ¹⁾ 3262 ²⁾ ¹⁾	2523 4541	1764 3176	2500 4500	1748 3147	2500 4688	1748 3278	2350 4465	1613 3066	2300 4370	1568 2980
Vereinigte Staaten	New York	HF HR HR	2221 3998 —	1448 ²⁾ 2606 ²⁾ a) 1788	2188 3938 —	1259 2267 a) 1734	2168 3902 —	1248 2246 a) 1703	2093 3923 —	1235 2315 a) 1712	1768 3360 —	1097 2085 b) 1559	1668 3170 —	1008 1916 b) 1660

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 42, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

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	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965		
			Durchschnitt					Apr.-Dez.	Durchschn.	April		
Europa												
Belgien	Brüssel	1 bis 45	0,84	0,84	0,81	0,81	unter 45	0,84	0,84	0,84		
		über 45	0,63	0,63	0,61	0,61	ab 45	0,64	0,64	0,64		
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	2,20	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,12		
		über 45	1,65	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,60		
Deutschland	Berlin	1 bis 45	1,09	1,10	1,10	1,10	unter 45	1,08	1,08	1,08		
		46 bis 500	0,80	0,80	0,80	0,77	ab 45	0,72	0,72	0,72		
	501 bis 1000	0,73			0,60	ab 500	0,60	0,60	0,60			
	über 1000	0,67	0,40	ab 1000	0,40	0,40	0,40					
	Bremen	1 bis 45	1,34	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36		
		über 45	1,00	1,00	1,00	1,05	ab 45	1,04	1,04	1,04		
	Düsseldorf	1 bis 45	0,59	0,60	0,60	0,60	unter 45	0,60	0,60	0,60		
		über 45	0,44	0,45	0,45	0,45	ab 45	0,48	0,48	0,48		
	Hamburg	1 bis 45	1,34	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36		
		über 45	1,00	1,00	1,00	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04		
München	1 bis 45	0,84	0,85	0,85	0,85	unter 45	0,88	0,88	0,88			
	über 45	0,64	0,65	0,65	0,65	ab 45	0,64	0,64	0,64			
Stuttgart	1 bis 45	0,45	0,45	0,45	0,45	unter 45	0,48	0,48	0,48			
	über 45	0,34	0,35	0,35	0,35	ab 45	0,36	0,36	0,36			
Finnland	Helsinki	1 bis 45	4,05	4,12	3,96	3,92	unter 45	3,92	3,92	3,92		
		über 45	3,05	3,11	2,99	2,96	ab 45	2,96	2,96	2,96		
Frankreich	Paris	1 bis 45	1,09	1,09	1,05	1,04	unter 45	1,04	1,04	1,04		
		über 45	0,84	0,84	0,81	0,80	ab 45	0,80	0,80	0,80		
Großbritannien	London	1 bis 45	1,68	1,68	1,61	1,60	unter 45	1,60	1,60	1,60		
		über 45	1,26	1,26	1,21	1,20	ab 45	1,20	1,20	1,20		
Italien	Rom	1 bis 45	2,23	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,12		
		über 45	1,68	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,60		
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45	0,88	0,88	0,85	0,84	unter 45	0,84	0,84	0,84		
		über 45	0,67	0,67	0,65	0,64	ab 45	0,64	0,64	0,64		
Norwegen	Oslo	1 bis 45	3,26	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,16		
		über 45	2,45	2,48	2,38	2,36	ab 45	2,36	2,36	2,36		
Österreich	Wien	1 bis 45	1,47	1,47	1,41	1,40	unter 45	1,40	1,40	1,40		
		über 45	1,09	1,09	1,05	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04		
Portugal	Lissabon	1 bis 45	3,95	3,95	3,79	3,63	unter 45	3,36	3,36	3,36		
		über 45	2,98	2,98	2,87	2,73	ab 45	2,52	2,52	2,52		
Spanien	Madrid	1 bis 45	3,15	3,15	3,03	2,88	unter 45	2,64	2,64	2,64		
		über 45	2,35	2,35	2,26	2,16	ab 45	2,00	2,00	2,00		
Schweden	Stockholm	1 bis 45	3,26	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,16		
		über 45	2,48	2,52	2,42	2,40	ab 45	2,40	2,40	2,40		
Schweiz	Zürich	1 bis 45	1,01	1,01	0,97	0,92	unter 45	0,84	0,84	0,84		
		über 45	0,76	0,76	0,73	0,69	ab 45	0,64	0,64	0,64		
Türkei	Istanbul	1 bis 45	5,63	5,63	5,41	5,36	unter 45	5,36	5,36	5,36		
		über 45	4,24	4,24	4,08	4,04	ab 45	4,04	4,04	4,04		
Afrika												
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00		
		über 45	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48		
Kongo (Leopoldv.)	Leopoldville	1 bis 45	12,15	12,35	11,87	11,76	unter 45	11,76	11,76	11,76		
		über 45	9,13	9,28	8,92	8,84	ab 45	8,84	8,84	8,84		
Ghana	Accra	1 bis 45	11,54	11,59	11,14	11,04	unter 45	11,04	11,04	11,04		
		über 45	8,66	8,69	8,36	8,28	ab 45	8,28	8,28	8,28		
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,32	3,32	3,19	3,29	unter 45	3,45	3,52	3,52		
		46 bis 500	2,48	2,48	2,38	2,48	ab 45	2,59	2,64	2,64		
über 500	2,24	ab 500				2,35	2,40	2,40				
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	16,32	16,59	15,94	15,80	unter 45	15,80	15,80	15,80		
		über 45	12,24	12,43	11,95	11,84	ab 45	11,84	11,84	11,84		
Asien												
Birma	Rangun	1 bis 45	17,68	17,85	17,15	17,00	unter 45	17,36	17,36	17,36		
		über 45	13,27	13,40	12,88	12,76	ab 45	13,00	13,00	13,00		
Ceylon	Colombo	1 bis 45	14,99	14,99	14,41	14,28	unter 45	14,60	14,60	14,60		
		über 45	11,26	11,26	10,82	10,72	ab 45	10,96	10,96	10,96		
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	23,63	23,73	22,80	22,60	unter 45	23,04	23,04	23,04		
		46 bis 250	17,74	17,81	15,90	17,11	16,96	ab 45	17,28	17,28	17,28	
		251 bis 500				17,02	16,68	ab 300	15,72	15,72	15,72	
		501 bis 1000				16,01	13,64	ab 400	14,64	14,64	14,64	
		1001 bis 2500				13,32	13,32	ab 500	13,84	13,84	13,84	
		2501 bis 7500				11,84	—	—	—	—	—	
		über 7500				10,96	—	—	—	—	—	
Indien	Bombay	1 bis 45				13,52	13,52	13,00	12,88	unter 45	13,16	13,16	13,16
		über 45	10,16	10,16	9,77	9,63	ab 45	9,88	9,88	9,88		
	Kalkutta	1 bis 45	14,78	14,78	14,21	14,08	unter 45	14,36	14,36	14,36		
		über 45	11,09	11,09	10,66	10,56	ab 45	10,76	10,76	10,76		
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	20,69	20,96	20,14	19,96	unter 45	20,36	20,36	20,36		
		46 bis 2500	15,51	15,71	15,10	14,96	ab 45	15,28	15,28	15,28		
2501 bis 7500	14,20	—				—	—	—				
		über 7500	13,32	—	—	—	—	—				
Irak	Basra	1 bis 45	8,44	8,44	8,11	8,04	unter 45	8,04	8,04	8,04		
		über 45	6,34	6,34	6,09	6,04	ab 45	6,04	6,04	6,04		
Iran	Teheran	1 bis 45	9,70	9,70	9,32	9,24	unter 45	9,24	9,24	9,24		
		über 45	7,31	7,31	7,02	6,96	ab 45	6,96	6,96	6,96		
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00		
		über 45	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48		
Japan	Tokio	1 bis 45	27,65	27,85	26,76	26,52	unter 45	27,04	27,04	27,04		
		46 bis 100	20,73	20,87	19,39	16,48	20,06	19,88	ab 45	20,28	20,28	20,28
		101 bis 250					19,53	18,28	ab 100	19,08	19,08	19,08
		251 bis 500					18,87	16,32	ab 200	17,08	17,08	17,08
		501 bis 1000					16,59	13,28	ab 300	15,28	15,28	15,28
		1001 bis 2500					12,96	ab 400	14,20	14,20	14,20	
		2501 bis 7500					11,48	ab 500	13,48	13,48	13,48	
über 7500	10,60	—					—	—	—			
Libanon	Beirut	1 bis 45	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00		
		über 45	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48		
Pakistan	Karachi	1 bis 45	12,35	12,35	11,87	11,76	unter 45	12,00	12,00	12,00		
		über 45	9,28	9,28	8,92	8,84	ab 45	9,00	9,00	9,00		
Syrien	Damaskus	1 bis 45	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00		
		über 45	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48		
Thailand	Bangkok	1 bis 45	18,77	18,77	18,04	17,88	unter 45	18,24	18,24	18,24		
		über 45	14,07	14,07	13,52	13,40	ab 45	13,68	13,68	13,68		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 42, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

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	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965
			Durchschnitt					April-Dez.	Durchschn.	April
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sydney ²⁾	1 bis 45 über 45	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	26,24 19,68
Neuseeland	Auckland ²⁾	1 bis 45 über 45	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	28,48 21,36
Amerika										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	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	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	22,76 17,09	22,76 17,09	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	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	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	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	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	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	12,75 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	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	16,55 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	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	14,92 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	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	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	14,56 11,21 8,09 7,21 6,81 6,49 6,19	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	20,92 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	20,28 15,24 11,80 10,60 9,88 9,20 8,40
Uruguay	Montevideo	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	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	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	15,79 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	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	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	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 42, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

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	1960	1961	1962	Mindestge- wicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965
			November				November		April
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel.....	a) Bagdad	100	4,70	4,48	4,48	100	4,48	4,48	4,48
	c) Brüssel.....	100	0,46	0,44	0,48	100	0,48	0,48	0,48
	a) Damaskus	100	3,53	3,36	3,36	100	3,36	3,36	3,36
	Mexiko City	45	7,69	6,24	—	45	—	—	—
		500	—	6,20	—	500	—	—	—
	a) New York	45	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64	3,64
	a) Teheran	45	3,82	3,64	3,64	500	3,00	3,00	3,00
Leder und Lederwaren ohne Leder- bekleidung	a) Algier	45	1,59	1,52	1,52	45	1,60	1,60	—
	a) New York	45	3,36	3,20	3,20	45	3,20	3,20	3,20
Holz, Kunstwaren.....	Casablanca	100	1,68	1,60	1,60	100	1,72	—	—
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	c) Göteborg	100	—	1,36	1,36	100	1,36	1,36	1,36
	a) New York	45	3,02	2,88	2,88	45	3,00	3,00	3,00
		500	—	2,72	2,72	500	2,48	2,40	2,40
	c) Stockholm	100	1,76	1,68	1,68	100	1,68	1,68	1,68
	c) Teheran	45	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel.....	45	0,46	0,44	0,48	45	0,48	0,48	0,48
		100	—	—	0,40	100	0,40	0,40	0,40
	c) Göteborg	100	—	1,40	1,40	45	1,40	1,40	1,40
	c) Stockholm	100	1,76	1,68	1,68	100	1,68	1,68	1,68
	c) Teheran	45	3,82	3,64	3,64	45	3,64	3,64	3,64
Bijouteriewaren.....	b) London	45	0,88	0,84	0,88	45	0,88	0,88	0,88
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen- Ersatzteile	c) Brüssel.....	100	0,46	0,44	0,44	100	0,44	0,44	0,44
		500	—	—	0,40	500	0,40	0,40	0,40
Teile von Automobilen und von land- wirtsch. Masch.....	New York	45	5,08	2,80	2,80	45	3,00	3,00	3,00
		1000	—	2,64	2,64	200	—	1,80	1,80
						500	2,40	—	—
Geschäfts-, Büromaschinen	Kairo	100	3,86 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾	100	3,72 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾	3,72 ⁴⁾
	New York	45	5,33	4,40	4,40	45	4,40	4,40	4,40
		250	—	2,80	2,80	200	3,20	3,20	3,20
		3000	—	2,64	2,64	500	2,40	2,40	2,40
Kugellager	London	100	0,88	0,84	0,84	100	0,84	0,84	0,84
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen	Algier	100	1,51	1,44	1,44	100	1,56	1,56	—
	c) Amsterdam	100	0,46	0,44	0,44	100	0,44	0,44	0,44
		250	—	—	0,40	250	0,40	0,40	0,40
	c) Bagdad	45	4,87	4,64	4,64	45	4,64	4,64	4,64
	Bogotá	45	9,53	8,12	—	45	—	—	—
		250	—	7,96	—	250	—	—	—
		500	—	6,92	—	500	—	—	—
		1000	—	6,52	—	1000	—	—	—
	Caracas	45	8,57	6,84	—	45	—	—	—
		250	—	6,68	—	250	—	—	—
		500	—	5,84	—	500	—	—	—
		1000	—	5,36	—	1000	—	—	—
	Mexiko City	45	7,69	6,12	—	45	—	—	—
		250	—	5,96	—	250	—	—	—
		500	—	5,92	—	500	—	—	—
		1000	—	5,44	—	1000	—	—	—
	New York	45	5,08	3,52	3,52	45	3,60	3,60	3,60
	250	—	3,36	3,36	200	3,44	3,44	3,44	
	1000	—	2,88	2,88	1000	2,96	2,96	2,96	
Optische Waren, fotogr. u. Projek- tionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g.	Algier	45	1,52	1,44	1,44	45	1,56	2,04 ⁴⁾	2,04 ⁴⁾
	b) Mexiko City	45	7,85	5,84	—	45	—	—	—
		500	—	5,80	—	500	—	—	—
	a) New York	45	3,40	3,24	3,24	45	3,32	3,32	3,32
						300	2,88	2,88	2,88
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor-						1000	2,64	2,64	2,64
	c) London	45	0,88	0,84	0,88	45	0,88	0,88	0,88
Chirurgische, medizinische und zahn- ärztliche Instrumente mit Zubehör		100	0,76	0,72	0,80	100	0,80	0,80	0,80
						250	0,64	0,64	0,64
	Athen.....	45	2,44	2,32	2,32	45	2,32	—	—
	Beirut	45	3,44	3,28	3,28	45	3,28	3,28	3,28
	Houston	45	6,89	4,80	—	45	—	—	—
	Kairo	45	3,44	3,28	3,28	45	3,28	3,28	3,28
	d) New York	45	3,40	3,24	3,24	45	3,32	3,32	3,32
						300	2,88	2,88	2,88
Uhren aller Art a. n. g.						1000	2,64	2,64	2,64
	Montreal	45	6,38	6,00	6,00	45	6,00	6,00	6,00
		100	—	4,56	4,56	100	5,36	5,36	5,36
		250	—	3,68	3,68	200	4,48	4,48	4,48
		500	—	3,28	3,28	300	4,08	4,08	4,08
		1000	—	2,96	2,96	400	3,76	3,76	3,76
						500	3,48	3,48	3,48
	New York	45	6,01	6,00	6,00	45	6,00	6,00	6,00
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen		100	—	4,56	4,56	100	5,36	5,36	5,36
		250	—	3,68	3,68	200	4,48	4,48	4,48
		500	—	3,28	3,28	300	4,08	4,08	4,08
		1000	—	2,96	2,96	400	3,76	3,76	3,76
						500	3,48	3,48	3,48
	c) Beirut	100	3,40	3,24	3,24	100	3,24	3,24	3,24
	c) Brüssel.....	100	0,46	0,44	—	100	—	—	—
		250	0,42	0,40	—	250	—	—	—
	c) Casablanca	100	1,93	1,84	1,84	100	1,84	—	—
	c) Tunis	100	1,60	1,52	1,52	100	1,52	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 42, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

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	1960	1961	1962	Mindest- gewicht ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965
			November				November		April
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,47	1,40	1,40	100	1,40	1,40	1,40
	Lissabon	100	—	—	—	100	1,84	1,84	1,84
		250	2,06 ⁴⁾	1,92 ⁴⁾	1,92 ⁴⁾	250	1,68	1,68	1,68
						500	1,52	1,52	1,52
Tierische Eingeweide und/oder Ge- därme	Tanger	45	1,72	1,64	1,64	45	1,64	1,64	1,64
	Damaskus	45	2,06	1,96	1,96	45	1,96	1,96	1,96
	Delhi	100	3,49	3,32	3,32	100	3,32	3,32	3,32
	Istanbul	250	2,35	2,24	2,24	250	2,24	2,24	2,24
	Kairo	45	2,27	2,16	2,16	45	2,16	2,16	2,16
	Kalkutta	100	4,24	4,04	4,04	100	4,04	4,04	4,04
	Karachi	100	3,44	3,28	3,28	100	3,28	3,28	3,28
	Oran	100	1,60	1,52	1,52	100	1,52	1,52	1,52
	Teheran	250	2,39	2,28	2,28	250	2,28	2,28	2,28
Opium roh	Istanbul	250	2,52	2,40	2,40	250	2,40	2,40	2,40
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	Montreal	45	5,46 ⁵⁾	3,62 ⁵⁾	3,64	45	3,64	3,64	3,64
		250 ⁶⁾	4,17 ⁹⁾	—	—	500	3,00	3,00	3,00
	b) New York	45	5,09 ⁵⁾	3,62 ⁵⁾	3,64	45	3,64	3,64	3,64
		250 ⁹⁾	3,80 ⁹⁾	—	—	500	3,00	3,00	3,00
Kosmetika, Toilettenartikel und Par- füme a. n. g.	b) New York	45	5,09 ⁵⁾	3,62 ⁵⁾	3,64	45	3,64	3,64	3,64
					500	3,00	3,00	3,00	3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbeklei- dung a. n. g.	Athen	45	2,69	2,68	2,56	45	2,56	2,56	2,56
		100	2,44	2,32	2,32	100	2,32	—	—
		250	1,81	1,72	1,72	250	1,72	—	—
	Bangkok ⁷⁾	45 ⁷⁾	5,12	4,88	4,88	45	4,88	4,88	4,88
	Johannesburg	250	4,96	4,72	4,72	100	2,96	2,96	2,96
	Karachi ⁸⁾	100	3,15	3,00	3,00	100	3,00	3,00	3,00
	b) London	100	0,88	0,84	0,80	100	0,80	0,80	0,80
						250	0,72	0,72	0,72
	d) Mailand ⁹⁾	100	0,88	0,84	0,80	100	0,80	0,80	0,80
	b) Montreal	45	4,54 ⁵⁾	3,44 ⁵⁾	3,40	45	3,60	3,60	3,60
						100	3,40	3,40	3,40
	New York ¹⁰⁾	45	4,17 ⁵⁾	—	—	45	—	—	—
	a) Paris ¹¹⁾	45	0,59	0,56	0,52	45	0,52	0,52	0,52
						100	0,48	0,48	0,48
	Teheran	250	2,39	2,28	2,28	250	2,28	2,28	2,28
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	c) Manchester	100	0,97	0,92	0,92	45	1,00	1,00	1,00
		500	0,84	0,80	0,76	100	0,92	0,92	0,92
						500	0,76	0,76	0,76
	New York	45	3,06 ⁵⁾	2,91 ⁵⁾	2,88	45	3,00	3,00	3,00
						500	2,40	2,40	2,40
	Tokio	100	8,74 ⁴⁾	8,00	8,00	100	8,56	8,56	8,56
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	100	9,07 ¹²⁾	6,68	6,68	100	6,68	6,68	6,68
	Caracas	100	6,72 ¹²⁾	5,68	5,68	100	5,68	5,68	5,68
	Dublin	45	1,18	1,12	1,12	45	1,12	1,12	1,12
	c) London	45	—	—	0,84 ¹³⁾	45	0,84 ¹³⁾	0,84 ¹³⁾	0,84 ¹³⁾
		100	0,76	0,72	0,80 ¹³⁾	100	0,80 ¹³⁾	0,80 ¹³⁾	0,80 ¹³⁾
		250	—	—	0,72 ¹³⁾	250	0,72 ¹³⁾	0,72 ¹³⁾	0,72 ¹³⁾
		500	—	—	0,64 ¹³⁾	500	0,64 ¹³⁾	0,64 ¹³⁾	0,64 ¹³⁾
	c) Manchester	45	—	—	—	45	1,00	1,00	1,00
		100	0,97	0,92	0,92 ¹³⁾	100	0,92 ¹³⁾	0,92 ¹³⁾	0,92 ¹³⁾
						250	0,84	0,84	0,84
		500	—	—	0,76 ¹³⁾	500	0,76 ¹³⁾	0,76 ¹³⁾	0,76 ¹³⁾
	Mexiko City	45	7,22	5,28 ²⁾	5,28 ²⁾	45	5,28 ²⁾	5,28 ²⁾	5,28 ²⁾
	New York	45	3,06 ⁵⁾	2,91 ⁵⁾	2,88	45	3,00	3,00	3,00
						500	2,40	2,40	2,40
Paris	45	0,50	0,48	0,48	45	0,48	0,48	0,48	
Tokio	100	8,74 ⁴⁾	8,00	8,00 ¹³⁾	100	8,56 ¹³⁾	8,56 ¹³⁾	8,56 ¹³⁾	
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	—	—	1,28	45	1,28	1,28	1,28
		100	1,34	1,28	1,16	100	1,16	1,16	1,16
		250	—	—	1,04	250	1,04	1,04	1,04
	d) Brüssel	100	0,46	0,44	0,48 ¹²⁾	45	0,48	0,48	0,48
		250	—	—	0,40	250	0,40	0,40	0,40
	e) Malmö	100	1,26	1,20	1,20	100	1,20	1,20	1,20
	c) Manchester	45	—	—	1,00	45	1,00	1,00	1,00
		100	—	—	0,92	100	0,92	0,92	0,92
		250	0,88	0,84	0,84	250	0,84	0,84	0,84
		500	—	—	0,76	500	0,76	0,76	0,76
	Paris ⁹⁾	45	0,50	0,48	0,48	45	0,48	0,48	0,48
	c) New York	45	4,63 ⁵⁾	4,41 ⁵⁾	4,40	45	4,40	4,40	4,40
						300	3,04	3,04	3,04
	Tel Aviv/Jaffa	100	3,23	3,08 ⁴⁾	3,08 ⁴⁾	100	3,08 ⁴⁾	3,08	3,08
c) Zürich	45	0,59	0,56	0,52	45	0,52	0,52	0,52	
Gold, verfeinert oder unverfeinert ...	e) Johannesburg ...	1000	9,41	8,96	8,96	1000	8,96	8,96	—
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Bergen	250	1,89 ²⁾	2,16 ⁴⁾	2,16 ⁴⁾	250	—	—	—
	Glasgow	100	—	—	1,20	100	1,20	1,20	1,20
		250	1,18	1,12	1,00	250	1,00	1,00	1,00
	b) Houston	45	6,30 ⁵⁾	5,38 ⁵⁾	—	45	—	—	—
	b) New York	45	5,37 ⁵⁾	4,41 ⁵⁾	4,40	45	4,40	4,40	4,40
		250	—	2,82 ⁴⁾	2,80	200	3,20	3,20	3,20
		3000	—	2,65	2,64	500	2,52	2,40	2,40
	Stockholm	100	1,89 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾	100	1,84 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾	1,84 ⁴⁾
Optische Instrumente, Apparate und Zubehör	d) Mailand	100	0,80	0,76	0,72	100	0,72	0,72	0,72
		250	0,71	0,68	0,64	250	0,64	0,64	0,64

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 42, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

Sätze in DPF

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

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

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

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

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungstück⁸⁾

Stichtag der Neufestsetzung	Zeitungsggebühr ⁹⁾ 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	Höchstsatz
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem			
		bis 50 g	bis 100 g	bis 1000 g	Erscheinen				
1. 12. 1933	3,00	0,10	0,06	0,03	2	4	6	6	72
1. 3. 1946	6,00	0,20	0,12	0,06	4	8	12	12	144
1. 9. 1948	5,00	0,15	0,10	0,05	3	6	9	9	108
	Vertriebsgebühr								
	bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummerstückgewicht								
	bis 30 g				über 30 g bis 1000 g für je 10 g				
	18,00				0,9				
1. 1. 1964	18,00				0,9				

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 43, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen
Sätze in DPf

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	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	8	6	10	20	40
1. 7. 1954	3,5	7,5	30,0	7	8	10	15	25	50
	Postzeitungsgut je kg		Postzeitungsschnell- gut je kg	Streifbandzeitungen					
1. 1. 1964	10,0		12,0	10		15	20	25	50

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)
Sätze in DPf

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

B. Fernspreverkehr

Sätze in RM/DM
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

Stichtag der Neufestsetzung	In Ortsnetzen mit						
	1 bis 50	51 bis 100	101 bis 200	201 bis 500	501 bis 1000	1001 bis 10000	über 10000
Hauptanschlüssen							
für Einzelanschlüsse:							
1. 5. 1934	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1. 4. 1946	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1. 7. 1954		6,00	8,00		10,00		12,00
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
1. 12. 1964	0,18	0,18	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 2/3	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1. 9. 1944		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 4. 1946		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 6. 1950		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	1,80	2,16	2,52	2,88	3,24	3,60
1. 7. 1954		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	1,92	2,30		2,69		
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 43, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (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
1. 12. 1964	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	3,78	3,78	3,78
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 18 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 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	
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	
1. 12. 1964	0,36	0,54	0,72	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	

C. Telegrafen- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

in RM/DM je Telegrammwort⁶⁾

Stichtag der Neufestsetzung	Gewöhnliche		Dringende		Blitz- telegramme	Brieftelegramme ⁷⁾	
	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	— ⁸⁾	
1. 8. 1948	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	0,05	
1. 1. 1963	0,20 ⁹⁾	0,20	0,40 ⁹⁾	0,40	2,00	1,00 ¹⁰⁾	0,10

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

[a) gewöhnliche Telegramme¹¹⁾, b) Brieftelegramme¹²⁾]

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	0,30	0,30
			b)	0,085	0,08	0,135	0,13	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
		b)	0,09	0,085	0,145	0,14	0,145	0,145	0,15	0,15
Griechenland	Athen	a)	0,29	0,21	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	0,25
Großbritannien ¹³⁾	London	a)	0,25	0,23	0,39	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40
		b)	0,125	0,115	0,195	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20
Italien	Rom	a)	0,23	0,17	0,38	0,38	0,38	0,38	0,36	0,36
		b)	0,115	0,085	0,19	0,19	0,19	0,19	0,18	0,18
Jugoslawien	Belgrad	a)	0,23	0,16	0,36	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40
		b)	0,115	0,08	0,18	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20
Niederlande	Amsterdam	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,27	0,27	0,30	0,30
		b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,135	0,135	0,15	0,15
Polen	Warschau	a)	0,18	0,18	0,32	0,32	0,32	0,32	0,36	0,36
		b)	0,09	0,09	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18	0,18
Schweden	Stockholm	a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,34	0,30
		b)	0,085	0,08	0,135	0,14	0,135	0,135	0,17	0,15
Schweiz	Bern	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,24	0,24	0,30	0,30
		b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15	0,15
Afrika	Südafrika	a)	1,44	1,44	1,80	1,81	1,81	1,81	1,20	1,20
		b)	0,48	0,48	0,90	0,91	0,905	0,905	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
		b)	0,32	0,32	0,595	0,60	0,595	0,595	0,60	0,60
Asien	Indien	a)	1,40	1,40	1,89	1,89	1,89	1,89	1,80	1,80
		b)	0,47	0,47	0,945	0,94	0,945	0,945	0,90	0,90
Japan	Tokio	a)	2,83	2,83	3,08	3,09	3,09	3,09	3,00	3,00
		b)	0,94	0,94	1,54	1,54	1,545	1,545	1,50	1,50
Malaysia	Singapur	a)	2,87	2,87	3,60	2,98	2,98	2,98	3,00	3,00
		b)	0,96	0,96	1,80	1,49	1,49	1,49	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
		b)	0,86	0,86	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
Amerika	Argentinien	a)	2,13	2,13	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
		b)	0,71	0,71	1,34	1,34	1,34	1,34	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
		b)	0,34	0,34	0,485	0,48	0,485	0,485	0,50	0,50
	San Franzisko	a)	1,60	1,60	1,13	1,13	1,13	1,13	1,20	1,20
		b)	0,53	0,53	0,565	0,57	0,565	0,565	0,60	0,60

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 43, Quellenverzeichnis s. S. 39.

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

Stichtag der Neufestsetzung	Grundgebühr	Zusätzliche Gebühren für die		
		Ortsanschlußleitung je 100 m	Fernanschlußleitung je 100 m	
			mit Phantomschaltung	andere Fernleitungen
1. 1. 1939	15,00	0,50	0,32	0,57
1. 7. 1942	20,00	—	0,32	—
1. 2. 1956	20,00	—	—	—
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 23. 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 23. 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	0,80	1,00	1,20
	innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)		innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralamtsstellen (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⁾	(4,20) ⁸⁾	(3,40) 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. 43, Quellenverzeichnis s. S. 39.

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 43, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

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

B. Güterverkehr

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

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

2. Schiffsahrtsabgaben auf dem kanal. Main und Neckar

Bundesministerium für Verkehr, Bonn

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Wasser- und Schifffahrtsdirektion, 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; Steel Times, London; Nitrogen, London; Sulphur, London; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweig-
niederlassung Hamburg; Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin; Wirtschafts-Correspondent, Hamburg; Hansa, Zeit-
schrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Transportdienst, Ver-
lader- und Verkehrsfachblatt, Hamburg; Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

Schluß siehe S. 39

Qellenverzeichnis

II. Schiffsverkehr

C. Schiffahrtsindices

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 dal Fasc. VI — Juni 1959, Verfasser: Dr. Vito Dante Flore¹⁾; Inform. Maritt. Anno XV Num. 7, Juli 1959¹⁾

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

Tariffisten 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.

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 sfrs.

Seite 11

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-Expreszügen (TEE-Zügen) sind ab 1. 12. 1957 zuzüglich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzuschlag wird angerechnet. — ⁵⁾ Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — ⁶⁾ Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklasse sind ab 3. 6. 1956 folgende Eisenbahnschläge einbegriffen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00. — ⁷⁾ Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. Außerdem gelten ab 27. 5. 1962 für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (WL„K“) um 2 DM höhere Preise in der 2. Klasse und um 3 DM höhere Preise in den Doppelbett- und Einbettabteilen der 1. Klasse — ⁸⁾ Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12 % des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der 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 Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — ³⁾ Vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962 Sätze in NF; 1 NF = 100 sfrs. — ⁴⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — ⁵⁾ Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expreszügen 600 Dinar zu zahlen. — ⁶⁾ Bei Hin- und Rückfahrt an einem Tage, sonst doppelte Sätze der Preise für einfache Fahrt.

Seite 13

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

Seite 14

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-, Expres-, Güter- und Tierverskehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs“ im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1965, Heft Nr. 5 vom 1. 2. 1965) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfr = 0,926 sind die Fahrpreise mit den in den Berichten PLW, Reihe 7 einschl. Jg. 1958 Nr. 2 aufgeführten Beträgen in sfrs vergleichbar. — ²⁾ Entfernung in Bahn-Kilometern.

B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. Für den Eisenbahn-Gütertransport zwischen dem Bundesgebiet und **Berlin** (West) sowie innerhalb von Berlin (West) gilt ein besonderer DB-DR-Tarif, der von dem hier ausgewiesenen DEGT abweicht. — Vor dem 6. 7. 1959 galten im Saarland besondere Tarife in sfrs.

Seite 14 (Fortsetzung)

³⁾ Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — ⁴⁾ 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 1,63, 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 Tarif erst von 250 km an gilt und die durchschnittliche Beförderungsweite ungefähr bei 500 km liegt. — ⁷⁾ Gültig ab 1. 4. 1937. — ⁸⁾ Bei Volladung von 15 t- bzw. 20 t-Waggons. Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen 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 15

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. 1961 = 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⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — 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 Mineralölsteueraufkommen 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. — ¹⁹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C. — ²⁰⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse C. — ²¹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ²²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D. — ²³⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ²⁴⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ²⁵⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ²⁶⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ²⁷⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ²⁸⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ²⁹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ³⁰⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ³¹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ³²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ³³⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ³⁴⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ³⁵⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ³⁶⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ³⁷⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ³⁸⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ³⁹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁴⁰⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁴¹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁴²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁴³⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁴⁴⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁴⁵⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁴⁶⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁴⁷⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁴⁸⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁴⁹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁵⁰⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁵¹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁵²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁵³⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁵⁴⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁵⁵⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁵⁶⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁵⁷⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁵⁸⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁵⁹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁶⁰⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁶¹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁶²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁶³⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁶⁴⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁶⁵⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁶⁶⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁶⁷⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁶⁸⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁶⁹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁷⁰⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁷¹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁷²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁷³⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁷⁴⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁷⁵⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁷⁶⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁷⁷⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁷⁸⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁷⁹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁸⁰⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁸¹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁸²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁸³⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁸⁴⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁸⁵⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁸⁶⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁸⁷⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁸⁸⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁸⁹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁹⁰⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁹¹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁹²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁹³⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁹⁴⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁹⁵⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁹⁶⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁹⁷⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁹⁸⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ⁹⁹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F. — ¹⁰⁰⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F.

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 16

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. 20). — ⁴⁾ Ab 1. 6. 1956. — ⁵⁾ Ab 1. 4. 1956. — ⁶⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁷⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebiets (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Fahrtkosten gewährt (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. 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 (Einnundung 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 17

¹⁾ Siehe Seite 16, Anmerkung ⁷⁾. — ²⁾ Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — 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 $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$ und umgekehrt. — ⁷⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = **leichte Produkte** mit spez. Gewicht bis 0,774, II = **mittelschwere Produkte** mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = **schwere Produkte** mit spez. Gewicht von 0,900 an. — ⁸⁾ Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — ⁹⁾ März bis Dezember. — ¹⁰⁾ Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — ¹¹⁾ D Januar/Julii.

Seite 18

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löscheziten. — ²⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — 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 19

¹⁾ Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Der durchschnittlichen Prozentberechnung liegen die für einzelne Tage festgestellten Prozentsätze — soweit in Frage kommend — zugrunde, geteilt durch die Anzahl der Kalendertage des Monats. Bei der Berechnung der Transportsätze (Frachtsätze einschl. der Kleinwasser- und sonstigen Zuschläge) ist der entsprechende Frachtsatz (ohne Schiffsabgaben auf dem Main und Neckar und ohne Kanalkosten auf den westdeutschen Kanälen) anzuwenden (vgl. Anmerkungen auf Seiten 16—18). Bei den Jahreszahlen handelt es sich um das auf 12 Monate bezogene arithmetische Mittel der ausgewiesenen Durchschnittsprozentsätze in den einzelnen Monaten.

Seite 19 (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 20

¹⁾ Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste (ohne Hafer und Reis). — ²⁾ Ölkuchen und andere Rückstände von der Gewinnung pflanzlicher Öle. — ³⁾ Dänemark 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⁾ Rheinhäfen von Köln-Porz bis Emmerich. — ¹¹⁾ Chinaclay. — ¹²⁾ Einschl. Mälarsee. — ¹³⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdienst.

Seite 21

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⁾ Rheinhäfen von Köln-Porz bis Emmerich. — ⁸⁾ Koks aus Steinkohle. — ⁹⁾ Einschl. Bornholm, ohne Isefjord (Seeland). — ¹⁰⁾ Ohne Limfjordhäfen 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 22

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 fußaufwärts (bis San Lorenzo) — fußabwärts, 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⁾ Umgerechnet v. US-\$-Pauschalfrachten. — ¹⁰⁾ Bis 1956 auf Basis Handverladung — gesackt oder lose ex Säcke.

Seite 23

¹⁾ Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — ²⁾ Portug. Angola. — ³⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ⁴⁾ Ab 1955 große Ladungen (über 900 Fathoms bzw. Standards). — ⁵⁾ Umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten.

C. Schiffsverkehrsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

Den Trampfrachtindices 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, sgr, hfl, sfrs, Can.-\$).

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die Meßziffern 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 Wochenfrachten. 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 24

¹⁾ Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengütern in 17 weltweiten Relationen im einfachen Durchschnitt der Meßziffer, berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrage der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — ²⁾ Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — ³⁾ 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 verkettet). — Ab Dezember 1959 werden zusätzlich zum Index für die Linienfahrt gesonderte Gruppenindexzahlen für Stück- und Massengut veröffentlicht, die nach dem Verhältnis der in ihrem B reich beförderten Gütermenge (2,33:1) zum Gesamtindex zusammengezogen werden. — ⁴⁾ 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 verkettet. — ⁵⁾ Wegen des früher berechneten Index, vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Heft 4 1960. — ⁶⁾ Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von entsprechenden Jahreszahlen der früher auf Basis 1952 = 100 berechneten Trampfrachtenindices. — ⁷⁾ Die Berechnung des Den-Braber-Index wurde mit Ablauf des Jahres 1964 eingestellt.

II. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachtraten

Seite 25

¹⁾ Berechnet werden Zeitcharterabschlüsse mit einer Beschäftigungsdauer bis zu 9 Monaten für Motorschiffe von 9000 t.d.w. 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 Meßziffern werden aus dem gleitenden 4-Wochen-Mittel der Zeitcharterterraten gebildet. — ⁴⁾ Ohne Tankerabschlüsse. — ⁵⁾ Ölbrenner (Dampfer) von 8000 bis 12000 t.d.w. (Geschwindigkeit: 10 bis 12½ Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 20 bis 30 lt. täglich). — ⁶⁾ Motorschiffe von 8000 bis 13000 t.d.w. (Geschwindigkeit: 10 bis 15 Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 10 bis 25 lt. täglich). — ⁷⁾ Austauschverhältnis: Gesamtindex der Zeitcharterterraten in % des Gesamtindex der Reischarterterraten. — ⁸⁾ Sonderindex zum Vergleich von Reischarterterraten, die für Getreidetransporte in Tankern abgeschlossen werden. — ⁹⁾ Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von entsprechenden Jahreszahlen des früher auf Basis 1952 = 100 berechneten Zeitcharterindex. — ¹⁰⁾ Umbasiert von entsprechenden Jahreszahlen der früher auf Basis Juli-September 1954 = 100 berechneten Indices. — ¹¹⁾ Ölbrenner (Dampfer) und Motorschiffe von 9000 bis 11000 t.d.w. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung bis zu 12 Monaten. — ¹²⁾ Vor 1957 auf Basis MOT, vom 1. 1. 1957 bis 15. 5. 1962 auf Basis Scale. — ¹³⁾ Vor 1960 auf Basis USMC. — ¹⁴⁾ Die Berechnung des dänischen Seefrachtenindex (Statistiske Departement) wurde mit Ablauf des Jahres 1964 eingestellt.

Seite 26

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/Morphy/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 Torre Vieja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — ¹⁴⁾ Ab Marmagoa und Dungun.

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

Seite 27

) 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 t.d.w. Gesamttragfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden stattdessen gesonderte Meßzifferreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 t.d.w. (GP=General Purpose) und für Großtanker ab 25000 t.d.w. (LV=Large Vessels) geführt; ab 1. 7. 1964 werden Meßzifferreihen nur noch halbjährlich jedoch für 3 Größenklassen berechnet: 15000 bis 24999 t.d.w. (GP=General Purpose), 25000 bis 44999 t.d.w. (MR=Medium Range) und 45000 bis 69999 t.d.w. (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: Zusätzlich 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 (45000 bis 69999 t.d.w.).

III. Luftverkehr

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

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Seite 28

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachtflüge. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrute). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen.) — e) Airbusdienst ab 1. 4. 1963 (3 × täglich Pendelverkehr ohne Vorausbuchung). — f) Hin- und Rückflug innerhalb eines Monats. — 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 29

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

¹⁾ Touristenklasse. — ²⁾ Die Touristenklasse wurde auf den Sudafrika-, Mittel- und Fernostrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. 10. 1960, auf den Nordatlantikrouten am 1. 7. 1960, auf den Sudatlantikrouten 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 30/31

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 ½ kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm³ und im außereuropäischen Verkehr 9 dm³ als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — ¹⁾ Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20 ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00). — ²⁾ Ostroute (über Indien).

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

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

Seiten 32/33

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren je Zeitungsstück im Postzeitungsvertrieb

Seite 34

¹⁾ Ab 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warensendungen die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Großengrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, sollen ab 1. 1. 1966 nach der jeweils nächst höheren Gebührenstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 65) gelten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20 g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — ²⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — ³⁾ Für die Beförderung von Briefen bis 20 g und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963, 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 Paket mit einer Wertangabe von 500 DM enthalten. Bis zum 28. 2. 1963 wurden für unversiegelte Wertpakete und Wertpostgüter mit einer Wertangabe von 500 DM zusätzliche Gebühren in Höhe von 20 Pf berechnet. — ⁷⁾ In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 3. 1950 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen. — ⁸⁾ Zeitungsstück = die Folge der Zeitungsnummernstücke in der Bezugszeit; Zeitungsnummernstück = das einzelne Exemplar einer Zeitungsnummer. — ⁹⁾ Ab 1. 1. 1964 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 Verlagstückes, eine Vermittlungsgebühr von 20 Pf für die Bestellung und für jede erneute Bestellung eines Zeitungsstücks 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 35

¹⁾ Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. Die Beförderungsgebühr besteht aus einer Gewichtsgebühr je kg und einer Entfernungsgebühr, die für die Gesamtentfernung der Beförderungsstrecken für alle gleichzeitig aufgegebenen Postzeitungsgutsendungen berechnet wird. — ²⁾ Ab 1. 1. 1964 wird für Postzeitungsgut eine einheitliche Beförderungsgebühr berechnet, die mit den vorausgegangenen Gebühren nur bedingt vergleichbar ist. — ³⁾ Vor 1939 sowie vom 1. 8. 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. Fernspreverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 35 (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. — ⁵⁾ Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — ⁶⁾ Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag.

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 36

¹⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählerdienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — ³⁾ Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; 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 wiederingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählerdienst keine Anwendung. — ⁵⁾ Vom 1. 7. 1963 bis 31. 7. 1964 wurden für Gespräche von 3 Minuten Dauer in der Zeit von 18 bis 21 Uhr bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen von mehr als 50 bis 75 km 0,96 DM von mehr als 75 bis 100 km 1,28 DM, bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen bis 200 km 1,60 DM, von mehr als 200 bis 300 km 1,92 DM und von mehr als 300 km 2,24 DM berechnet. — ⁶⁾ Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10fache Wortgebühr. — ⁷⁾ 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. — ⁸⁾ Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — ⁹⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden gewöhnliche und dringende Ortstelegramme innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 8. 1948 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — ¹⁰⁾ Gesamtgebühren. — ¹¹⁾ Ab 1. 7. 1950 wurde die Gebühr für 5 Wörter, ab 1. 1. 1960 die Gebühr für 7 Wörter als Mindestsatz berechnet. — ¹²⁾ Als Mindestsatz für Brieftelegramme wurde bis zum 30. 6. 1950 die Gebühr für 25, ab 1. 7. 1950 die Gebühr für 22 Wörter berechnet. — ¹³⁾ Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich).

3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

5. Telexgebühren im Auslandsdienst (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf)

Seite 37

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 Gebührenerfassungsgeräte 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, 1964 nach Irland und nach den Vereinigten Staaten.

D. Postomnibusverkehr

Postomnibusgebühren im Inlandsverkehr

Seite 38

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⁾ Schülerzehnernkarten 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 Arbeiterzeitkarten nicht mehr ausgegeben. — ⁷⁾ Schülerzeitkarten werden 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.