

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

M-253

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Sommer 1965



Bestellnummer: M 7 — vj 2/65

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

Seite

Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, 2. Vierteljahr 1965	4
Schaubilder	
Indices der Trampschiffahrtsfrachten (Reisecharter)	10
Indices der Tankerfrachten (Reisecharter)	10
Allgemeine Vorbemerkungen	11
Abkürzungen, Maße und Gewichte	11
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	12
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	13
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	15
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	15
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen	15
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	16
II. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze	17
2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar	20
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt	20
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)	21
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)	23
C. Schiffsverkehrsindices	
1. Indices der Seefrachtraten	25
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien)	28
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	29
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	31
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	33
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main)	34
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr	35
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr	35
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland	35
4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)	36
B. Fernsprecheverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechan Anschlüsse	36
2. Ortsgesprächsgebühren	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)	37
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr	37
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr	37
3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse	38
4. Telexgebühren im Inlandsverkehr	38
5. Telexgebühren im Auslandsverkehr (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf)	38
D. Postomnibusverkehr	
Postomnibusgebühren im Inlandsverkehr	39
Quellenverzeichnis	39
Erläuterungen bzw. Anmerkungen	41

Abgeschlossen am 21. Juli 1965

Erschienen im September 1965

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,00

Preise für Verkehrsleistungen im 2. Vierteljahr 1965

Eisenbahntarife

Mit Wirkung vom 1. Mai 1965 wurden durch eine Änderung des Beförderungssteuergesetzes

„Eisenerz, Manganerz sowie deren Abfälle und Zwischen-
erzeugnisse“

von der Besteuerung ausgenommen. Daraufhin wurden die entsprechenden Positionen im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif mit Wirkung vom 3. Mai d. J. von der Regel-Güterklasse G auf die Güterklasse GK für beförderungssteuerfreie Güter umgestellt. Damit verbilligen sich die Frachtsätze für diese Güter allgemein um 6,5%. Bisher galt eine solche Ausnahmeregelung nur für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art. Die Frachtsätze für Eisenerze, Manganerze usw. auf den Frachtsatz-Tabellen des EKGS-Eisenbahngütertarifs für deutsche Teilstrecken wurden am 1. Juni d. J. aus den gleichen Gründen revidiert.

Am 1. Juni traten außerdem folgende Ausnahmetarife in Kraft:

7 B 2 für Eisenerze auf Transportentfernungen von 50 bis 940 km,

7 B 24 für Eisenerze auf Transportentfernungen von 1 bis 49 km.

Der Anwendungsbereich der bisher gültigen Ausnahmetarife für Eisenerz 7 B 1 und 7 B 25 wurde entsprechend eingengt: Der Tarif 7 B 1 gilt nur noch für Nahtransporte (1 bis 49 km), der Tarif 7 B 25 beschränkt sich neuerdings auf größere Distanzen (50 bis 940 km).

11 B 17 für Sodatransporte von Millingen (Landkreis Rees) nach Brunsbüttelkoog, sofern der Befrachter in zwölf aufeinanderfolgenden Monaten eine Mindestmenge von 15 000 t aufliefert. Dieser Ausnahmetarif wurde an Stelle des am 1. August 1964 aufgehobenen 11 B 15 eingeführt. Die Frachtsätze des neuen Tarifs sind um 28% billiger als die in der Zwischenzeit angewendeten Regelsätze der Güterklasse E.

14 B 19 für Heizöl-S.-Transporte von Hemmingstedt (Süderdithmarschen) nach Uetersen bei Auflieferung einer Mindestmenge von 25 000 t in zwölf aufeinanderfolgenden Monaten. Bis Ende Mai d. J. waren auch auf diese Verkehrsrelationen die für Heizöl (S) geltenden Regelsätze der höchsten Güterklasse A/B anzuwenden.

18 B 4 für Wein- und Spirituosentransporte von Bremen-Inlandshafen und von Bremen-Zollauschluß nach allen 44 bis 120 km entfernten Bahnhöfen, nach bestimmten Bahnhöfen in West- und Süddeutschland sowie für die entsprechenden Transporte von zwölf west- und süddeutschen Bahnhöfen nach den obengenannten Bremer Bahnhöfen. Voraussetzung für die Anwendung dieses Ausnahmetarifs ist wiederum eine Auflieferung von mindestens 15 000 t in zwölf aufeinanderfolgenden Monaten durch denselben Befrachter. Bei Auflieferung in geschlossenen Zügen werden außerdem Sonderfrachtsätze in vier Verkehrsverbindungen gewährt (bisher wurden die Regelklassensätze A/B bis C/D angewendet).

Zur gleichen Zeit wurden folgende Ausnahmetarife neu herausgegeben:

4 B 10 für Kalkstein. In diesen AT wurden Sonderfrachtsätze für die Transportstrecke Fachingen (Lahn) nach Neuffstein aufgenommen.

6 B 16 für Steinkohlen (am 15. 6. 1965). U. a. wurden neue Empfangsbahnhöfe in den Tarif aufgenommen.

7 B 1, 7 B 3, 7 B 25, 7 B 26 und 7 B 35 für Eisenerz (vgl. Neueinführung der Eisenerztarife 7 B 2 und 7 B 24 an anderer Stelle).

Der Ausnahmetarif 15 G 1 für Fische wurde am 11. Juni d. J. aufgehoben. Zum 1. Juli wurde auch der Ausnahmetarif 20 S 1 für Streutorf/Torfmuß außer Kraft gesetzt.

Am 30. Mai d. J. ist der neue Sommerfahrplan für den Personenverkehr in Kraft getreten. Seitdem gelten für die Benutzung

von Trans-Europ-Express-Zügen (TEE) neue Zuschläge. Gegenüber den bisherigen Zuschlagsätzen ergeben sich bei kurzen und mittleren Fahrtstrecken überwiegend Verteuerungen (bis zu 25%), bei Langstrecken Verbilligungen (bis zu 20%). Die stark frequentierten FD-Züge „Rheingold“, „Rheinpfad“, „Blauer Enzian“ und „Diamant“ wurden gleichzeitig als TEE-Züge eingestuft. Damit erhöhen sich die Zuschläge für die Benutzung dieser Züge auf Fahrstrecken von 1 bis 300 km um 20% und auf Fahrstrecken über 300 km um 100%.

Frankreich

Die französischen Staatsbahnen (SNCF) setzten ihre Eisenbahngütertarife am 30. Mai 1965 um rund 5% herauf. Diese Tarifierhöhung war schon seit längerer Zeit angekündigt worden (vgl. Vortext zu M 7, Vj 4/1964 S. 3), jedoch hatte die französische Regierung ihre Zustimmung bisher versagt, um ihre seit dem September 1963 betriebene Stabilisierungspolitik nicht zu gefährden. Bis 1963 war das Defizit der SNCF wegen der laufend gestiegenen Betriebsausgaben von 91 Mill. FF im Jahre 1961 auf 614 Mill. FF angewachsen. Für 1964 wird es auf etwa 1 Mrd. FF veranschlagt. Nach Auffassung der Eisenbahnexperten liegen die französischen Gütertarife damit etwa 15% unter den Gestehungskosten. Außerdem wurde seit Beginn dieses Jahres unter dem Einfluß der allgemeinen Wirtschaftsstagnation ein Nachlassen des Eisenbahnverkehrs beobachtet. Zum Beispiel ging der Güterverkehr in den letzten fünf Monaten um rund 7% zurück.

Die französischen Eisenbahngütertarife sind seit 1958 viermal erhöht worden, und zwar

im Januar	1959 um	10,5%
im Dezember	1960 um	5,1%
im Juli	1961 um	2,5%
und im Juni	1963 um	3,8%.

Im gleichen Zeitraum wurden die Personenfahrpreise dreimal heraufgesetzt, und zwar

im Januar	1961 um	14 bis 17%
im Oktober	1961 um	6,2%
und im Mai	1963 um	11,7%.

Eine bereits geplante weitere Fahrpreisanhebung wurde jedoch vorerst verschoben. Ab 23. Juni wirkt sich die französische Tarifierhöhung auch auf die internationalen Gütertarife aus, z. B. auf die deutschen Kohlen-, Erz- und Eisentransporttarife im grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich, Belgien, Luxemburg und nach der Schweiz (von der Saar), auf den Exportgütertarif über belgische Häfen und auf den allgemeinen deutsch-französischen Eisenbahngütertarif.

Danemark

Am 1. Mai 1965 traten im dänischen Eisenbahnverkehr neue Beförderungstarife in Kraft. Die Sätze wurden

im Personenverkehr für die einfache Fahrt um 11 bis 12%,
für die Hin- und Rückfahrt um 18,5 bis 20%,
im Wagenladungsverkehr um rund 5% und
im Stückgutverkehr um rund 10%

erhöht. Die Zahl der Regelklassen im Güterverkehr wurde von vier auf zwei vermindert.

Jugoslawien

Nachträglich wurde eine 20 bis 23%ige Erhöhung der jugoslawischen Personenfahrpreise bekannt. Sie ist bereits am 1. April d. J. in Kraft getreten.

Straßenverkehrstarife

Zur Begünstigung bestimmter Beförderungsstrecken des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen führte die Tarifkommission des Güterfernverkehrs (TKF) mit Zustimmung des Bundesverkehrsministers folgende neue Ausnahmetarife ein:

F 10 B 1 gültig vom 3. 5. bis 31. 12. 1965 für Papiertransporte von Neustadt (Schwarzwald) auf Transportstrecken von 301 und mehr km.

F 10 B 2 gültig vom 3. 5. 1965 bis 28. 2. 1966 für Papiertransporte von Passau und Regensburg auf Transportstrecken von 201 und mehr km. Gegenüber den bisher zu meist angewendeten Regelsätzen der Güterklasse C/D ermäßigten sich die Frachtkosten auf diesen Strecken um rund 10%.

F 12 B 29 gültig ab 24. 5. 1965 (b. a. w.) für Transporte von Paraffingatsch von Misburg (bei Hannover) nach Hamburg. Dieser Tarif bietet um 20% billigere Frachtsätze als die bisher anwendbaren Regelsätze der Klasse C/D.

Außerdem wurden mehrere Ausnahmetarife revidiert:

F 14 B 70 für Transporte von „Schwerem“ Heizöl: Mit Wirkung vom 3. 5. 1965 wurden die besonderen Anwendungsbedingungen dieses Ausnahmetarifs ergänzt.

F 18 S 1 für Transporte von Apfelsinen usw. wurde mit Wirkung vom 24. 5. 1965 um den Empfangsort Limburg/Lahn erweitert.

Erm 1 — Transporte von ausländischen Liebesgaben für die Zivilbevölkerung in Deutschland wurde mit Wirkung vom 24. 5. 1965 aufgehoben.

Gleichzeitig wurde die Gütereinteilung des Reichskraftwagentarifs um zwei Positionen erweitert. Die Position „Leitungsisoliermasse“ wurde in die Güterklasse C/D und die Position „Kabelfüllmasse“ in die Güterklasse E eingestuft.

Ein besonderes Transportsystem für den Versand von Silozement innerhalb des Bundesgebiets (einschl. Berlin [West]) wurde von zwei Großverladern und mehreren bedeutenden Speditionsfirmen vereinbart.

Das Verkaufsbüro westfälischer Zementwerke in Neubeckum und die Montanzement Vertriebs-GmbH in Düsseldorf haben unter Billigung des Bundeskartellamtes insgesamt acht Spediteure als „Leitspediteure“ für ihren gesamten Silo-Zementversand mit Lastkraftwagen anerkannt. Nach dieser Transportregelung schließen die beiden Zementsyndikate Straßentransportverträge nur noch mit den Leitspediteuren ab, die allerdings auch andere Speditionsfirmen mit dem Transport des Silo-Zements beauftragen können. Für die Transportüberlassung müssen die beauftragten Spediteure eine Abgabe von 3% des Frachtbetrages im Nahverkehr und von 5% des Frachtbetrages im Fernverkehr an die Leitspediteure leisten. Mit dieser „Frachten-Konvention“ soll der Straßentransport von Silo-Zement rationalisiert werden. Außerdem ist den Leitspediteuren vom Zementhandel auch eine Kontrolle hinsichtlich Eignung und Sauberkeit des Spezialtransportraumes für Silo-Zement auferlegt worden. Der Werkfernverkehr wird, soweit er Zement beim Erzeuger abholt, von diesen Abmachungen nicht betroffen.

Frankreich

Ebenso wie die französische Eisenbahnverwaltung stellte auch das Comité National Routier, die Zentralorganisation der privaten Straßentransportunternehmer Frankreichs, bereits vor längerer Zeit beim französischen Verkehrsministerium einen Antrag auf Erhöhung ihrer Güterfrachttarife. Diesem Ersuchen wurde nach mehrfachem Aufschub stattgegeben. Die ab 30. Mai 1965 geltenden neuen Frachtsätze liegen entsprechend den Aufschlägen im Eisenbahngütertarif um 5,13% höher als bisher. Dieser allgemeinen Tarifierhebung im französischen Straßenverkehr dürfte sich in Kürze auch eine Revision der Frachtsätze in der Binnenschifffahrt anschließen.

Vereinigtes Königreich

Auf Empfehlung ihres Fachverbandes setzten die britischen Güterkraftspediteure die Frachttarife für Straßentransporte zunächst zum 1. Juni d. J. erneut um 5% herauf. Auf Ersuchen des britischen Verkehrsministers wurde dieser Termin jedoch bis zum 29. Juni verschoben. Die Erhöhung wird mit der 50%-Anhebung des Kraftfahrzeug-Steueraufkommens für Lastwagen im britischen Staatshaushalt, mit höheren Instandhaltungskosten für die Fahrzeuge, mit Lohnaufbesserungen (um 6%) sowie mit dem Anstieg der Sozialversicherungsbeiträge, der Gemeindesteuern und der allgemeinen Kosten begründet. Die jährliche Mehrbelastung der britischen Wirtschaft durch diese Tarifierhebung — die dritte innerhalb der letzten neun Monate — wird auf rund 15 Mill. Pfund Sterling geschätzt. Bereits im Herbst 1964 waren die Straßengütertarife zweimal erhöht worden, und zwar im September um 5% und im November — als Folge der

Treibstoffsteuererhöhung im britischen Nachtragshaushalt — um 2,5%. Die britische Regierung beabsichtigt nach Ansicht britischer Wirtschaftskreise, mit diesen steuerlichen Maßnahmen einen Teil des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Italien

Im Laufe des Mai wurden in Rom die Fahrpreise für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel wegen der ungünstigen Finanzlage der städtischen Verkehrsbetriebe verdoppelt. Die Grundtaxe beträgt jetzt 50 (gegenüber vorher 25) Lire. Das jährliche Betriebsdefizit war auf 40 Mrd. Lire angewachsen und hatte zu Liquiditätsschwierigkeiten geführt. Die Tarifierhöhung mußte deshalb auf Grund eines Dringlichkeitsbeschlusses des städtischen Magistrats durchgeführt werden.

Gleichzeitig stiegen auch die Straßenbahn- und Autobusfahrpreise in Mailand, und zwar von 50 auf 70 Lire für die einfache Fahrt. Gegenüber Ende 1963 liegen sie ebenfalls um 100% höher und übersteigen nunmehr das Fahrpreis-Niveau aller übrigen italienischen Großstädte (Grundtaxe allgemein 50 Lire) um rund 40%.

Frachtraten der Binnenschifffahrt

Trotz eines Rückgangs der Aufliebertonnage in den Niederrheinhäfen waren keine Anzeichen für eine Besserung des Rheinfrachtenmarktes zu bemerken. Die Großbefrachtungen für Kohle (vgl. Vortext zu M 7, Vj. I, 1965, S. 5) wirkten sich immer stärker als Angebotsbeschränkung aus. Die Tagessraten im grenzüberschreitenden Rheinverkehr tendieren leicht nach unten. Aber auch die im innerdeutschen Verkehr erzielten Frachtsummen, die auf Festfrachttarifen der Frachtausschüsse beruhen, reichen angesichts des verminderten Güteraufkommens der verladenden Wirtschaft nicht aus, um der Binnenschifffahrt auf längere Sicht auskömmliche Verdienste zu gewährleisten. Vor allem haben es die Partikulierschiffer und die reinen Schifffahrtsunternehmen mittlerer Betriebsgröße bei dem schleppenden Geschäftsgang schwer, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Sie versuchen daher, kurzfristige Kredite zur Überbrückung ihrer geschäftlichen Schwierigkeiten aufzunehmen.

Die Bundesregierung trat im Mai d. J. der Internationalen Donau-Kommission als Vollmitglied bei. Bisher war die Bundesrepublik nur durch Beobachter in diesem Gremium vertreten, dem neben Österreich, Ungarn, der Tschechoslowakei, Bulgarien und Rumänien auch die Sowjetunion angehören. Die Donau-Kommission hat ihren Sitz in Budapest und ist mit der Durchführung der Belgrader Donau-Konvention vom August 1948 betraut, die den Mitgliedern auferlegt, die freie Schifffahrt auf der Donau zu gewährleisten und durch entsprechende Anlagen zu sichern.

Sowjetunion

Nachdem im Vorjahr mit dem Volgo-Balt-Kanal ein neues Kanalsystem dem Verkehr übergeben worden ist, das Leningrad über den Ladoga- und Onegasee mit dem Rybinsker Stausee innerhalb des Stromlaufs der Wolga verbindet, ist jetzt zwischen dem Kaspischen Meer und der Ostsee die durchgehende Strom-See-Schifffahrt praktisch möglich geworden. Durch die Anlage von vier großen Stauseen, zu denen auch das vorgenannte Rybinsker Stausee gehört, wurde die Wolga zu einem durchgehenden Großschifffahrtsweg umgestaltet. Darüber hinaus wird nach Ausbau des Weißmeer-Kanals und des Wolga-Don-Kanals eine zusätzliche Großschifffahrtsstraße zwischen dem nördlichen Eismeer und dem Mittelmeer zur Verfügung stehen.

Als erstes Schiff im Persien-Nordeuropa-Dienst der russischen Caspian-Volgo-Balt-Line machte Mitte Mai d. J. die 3500 BRT große „Saaty“ in Hamburg fest und lud 2000 t Stückgut und Eisen für den nordiranischen Hafen Pahlevi am Kaspischen Meer. Der russische Liniendienst läuft alle größeren Häfen des Nordkontinents einschließlich der Rheinendhäfen an. Die Reisedauer für die Fahrt nach Persien wird auf 18 Tage veranschlagt. Werden die Fahrzeiten bzw. die geplanten 14tägigen Abfahrten regelmäßig eingehalten, so erwächst dem Mittelost-Schnelldienst der europäischen Linienreedereien (auf dem Seewege) eine ernsthafte Konkurrenz. Durch Benutzung des neuen Schifffahrtsweges hoffen die Sowjetunion und der Iran die Transportkosten für den Güterverkehr zwischen Europa und dem Orient um rund 40% senken zu können. Dabei ist von Bedeutung, daß dieser Liniendienst auch während der langen Eisperiode des russischen

Winters durchgeführt werden soll, und zwar in der Form, daß die Sendungen in Leningrad auf Waggonen umgeladen und mit der Eisenbahn weiterbefördert werden. So ähnlich, wie der Eisenbahngüterverkehr zwischen dem Saargebiet und dem übrigen Bundesgebiet zu Kanaltarifen abgewickelt wird, sollen während des Winters im gebrochenen Transitverkehr über die Sowjetunion nach und von Persien die gleichen Tarife gelten wie für den durchgehenden Schiffsverkehr.

Harmonisierung der Binnenverkehrstarife in den EWG-Ländern

Längere und wiederholte Beratungen der Verkehrsausschüsse und Verkehrsexperten der EWG über die Harmonisierung des Binnenverkehrs innerhalb der Gemeinschaft haben hinsichtlich der Verkehrstarife zu einer grundsätzlichen Einigung geführt. Der EWG-Verkehrsministerrat akzeptierte unter Vorsitz des französischen Verkehrsministers am 22. Juni d. J. einen Koordinierungsplan, der eine Angleichung der Tarifpolitik in folgenden drei Stufen vorsieht:

- a) Während der ersten drei Jahre werden für den grenzüberschreitenden Eisenbahn- und Straßenverkehr verbindliche Höchst- und Mindesttarife (Margentarife) vereinbart. Falls Frachtsätze außerhalb der vorgeschriebenen Margen festgesetzt werden, müssen die Vereinbarungen begründet und veröffentlicht werden
Für die grenzüberschreitende Binnenschifffahrt sind lediglich Preisempfehlungen (Referenztarife) vorgesehen. Entgegen der jetzigen Regelung besteht für die Binnenschifffahrtstarife jedoch ebenfalls eine Veröffentlichungspflicht
- b) In einer zweiten Phase (von 1968 bis Ende 1972) soll das freie Preisbildungssystem auf den nationalen Binnenschiffsverkehr ausgedehnt werden. Im grenzüberschreitenden und im nationalen Straßen- und Schienenverkehr werden ebenfalls Referenztarife für eine Anzahl von Massengütern eingeführt. Die Liste der unter die Referenztarife fallenden Güter kann durch die Mitgliedsländer für den Binnenverkehr nach Belieben erweitert werden
- c) Von 1973 an sollen sich die Verkehrstarife weitgehend ohne preislenkende Vorschriften lediglich nach dem Gesetz von Angebot und Nachfrage empendeln. Verbindliche Richtlinien für diese Endphase wurden indessen noch nicht festgelegt.

Mit dieser Regelung wurde der — von niederländischer Seite strikt abgelehnte — Vorschlag eines Margensystems für alle drei Verkehrsträger fallengelassen. Der Ministerrat geht bei diesem Harmonisierungsplan allerdings von der Voraussetzung aus, daß sich die EWG-Länder — nach Möglichkeit schon in der ersten Phase des Tarifplans — über die Grundsätze einer Wettbewerbsregelung schlüssig werden. Zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen gehört auch der Ausgleich betriebsfremder Lasten bei der Eisenbahn. In diesem Zusammenhang wurde bei den Vorbesprechungen von deutscher Seite nachdrücklich auf die Notwendigkeit einer Kapazitätenregelung für die Rheinschifffahrt hingewiesen. Nach den deutschen Vorstellungen arbeitet die internationale (d. h. die grenzüberschreitende) Rheinschifffahrt mit Frachtsätzen, die unterhalb der Selbstkosten und weit unter vergleichbaren innerdeutschen Frachtsätzen liegen. Da der Binnenschifffahrtsweg für die Vor- und Ablaufsfrachten des Seetransits über die Rheinendhäfen und damit für die Ein- und Ausfuhr der Rheinanliegerstaaten eine große Bedeutung hat, üben die freien Rheinfrachtraten im grenzüberschreitenden Verkehr nach deutscher Ansicht auch eine Art Preisführung für wesentliche Bereiche im Binnenverkehr der Gemeinschaft aus. Sie beeinflussen sowohl die Tarifpolitik der Deutschen Bundesbahn als auch — indirekt — die des Straßengüterverkehrs. Die Schaffung einer „Internationalen Rheinschifffahrtsunion“ (UIR-Plan) stößt jedoch innerhalb der Gemeinschaft immer noch auf Widerstand.

Seefrachtraten

Bei lebhafter Geschäftstätigkeit verlief der Trampfrachtenmarkt im zweiten Quartal 1965 überwiegend störungsfrei. Die Reisechartererraten konnten sich im allgemeinen gegenüber Schwächetendenzen behaupten und gingen erst gegen Ende der Berichtszeit etwas zurück. Eine jahreszeitlich bedingte Sommerflaute machte sich — im Gegensatz zu den vergangenen Jahren — bisher noch nicht bemerkbar. Im Vordergrund des Marktgeschehens stand wiederum der Getreidesektor. Hier zeigte sich die Tonnagenachfrage dem zunehmenden Andrang der Großraumfrachter und Supertanker voll gewachsen, so daß stärkere Raten-

einbußen vermieden werden konnten. Der Anteil der Tankertonnage an den Getreideverladungen hat sich mit 42,5% gegenüber dem ersten Quartal nahezu verdoppelt. Kräftige Markimpulse gingen vor allem von russischen und fernöstlichen Großaufträgen aus. So buchte z. B. die Sowjetunion 1 Million t La-Plata-Getreide, das innerhalb von zwölf Monaten von Tankern abgefahren werden soll.

Reisecharterindices	Veränderung in % Juni 1965 gegenüber	
	März 1965	Juni 1964
Bundesrepublik Deutschland	— 1	+ 11
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 1	+ 17
davon Getreide	+ 2	+ 24
Zucker	+ 7 ¹⁾	+ 13
Erz	+ 13	+ 38
Kohlen	— 1	+ 17
Holz	— 22	— 5
Düngemittel	+ 4	+ 19
Norwegen	± 0	+ 5
Italien	+ 10	+ 19
Vereinigte Staaten	± 0	+ 6

¹⁾ Gegenüber April 1965.

Trotz eines Rückgangs der Schiffskontrakte setzte sich die Auftriebstendenz der Zeitcharterraten weiter fort. Marktstützend wirkte das rege Interesse fernöstlicher Getreidebeachter für Libertytonnage und die Nachfrage der europäischen Linienreeder nach guten und schnellen Trockenfrachtern von 7 000 bis 9 000 t d w und über 12 000 t d w. Auch die amerikanische Nachschuborganisation MST (Military Sea Transport Service) nahm verstärkt Tonnage zu Zeitcharterbedingungen aus dem Markt.

Zeitcharterindices	Veränderung in % Juni 1965 gegenüber	
	März 1965	Juni 1964
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 2	+ 24
Norwegen	+ 9	+ 22
Vereinigte Staaten ¹⁾	+ 6	+ 8

¹⁾ Für Abschlüsse mit einer Mindestlaufzeit von 6 Monaten.

Am 1. Juni 1965 lagen 21% weniger Trockenfrachter auf als am 1. März d. J. Gegenüber dem Vorjahr ging die aufliegende Tramp-tonnage um 45% zurück. Die zuletzt aufgelegten Trockenfrachter sind zu rund 88% (etwa 275 000 BRT) überaltert. 38% stammen aus der Vorkriegszeit und sind abwrackreif. Weitere 40% wurden in den letzten Jahren des zweiten Weltkrieges fertiggestellt, und zwar zur Hauptsache Schiffe der Liberty-Klasse. Die aufgelegten Liberty-Schiffe werden jedoch die nunmehr zum fünften Male fällige Schiffsinspektion (im vierjährigen Turnus) für die begehrte Wertung als Schiffe der Klasse 1A (zur Vereinbarung günstiger Schiffsversicherungssätze) nur unter großem Kostenaufwand (zur Zeit etwa 25 000 £) überstehen.

Am nordeuropäischen Küstenfrachtenmarkt entwickelte sich das Holzbeachtungsgeschäft Anfang Mai lebhafter als im Vormonat zu Beginn der Holzladesaison. Von den Küstenschiffen wurden zunächst Zeitcharterkontrakte bevorzugt. Später setzte sich das Marktinteresse an Einzelabschlüssen wieder starker durch, wobei sich der Ratenstand vom April im allgemeinen behauptete, teilweise sogar leicht erhöhte. Abschlüsse für spätere Termine wurden wie üblich etwas höher quotiert. Auch in der Rundholzfahrt tendierten die Frachtraten nach längerer Stagnation wieder nach oben. Die mangelnde Rentabilität dieses Marktsektors hatte unlängst zu umfangreichen Abwrackungen und damit zu einer spürbaren Verknappung der speziell in der Rundholzfahrt verwendeten Tonnage (mit einer Ladekapazität von 600 bis 1 000 Faden = 1 700 bis 2 800 t) geführt. Der Fehlbestand wurde nur zum Teil durch Neubauten ersetzt, die oft eine lohnendere Beschäftigung in anderen Fahrtgebieten fanden. Im Laufe des Juni ging die Abschlußtätigkeit für Holzverladungen allgemein wieder etwas zurück, ohne daß dies den Ratenverlauf nennenswert beeinflusst hätte. Die Befrachter waren noch nicht bereit, die von den Reedern verlangten höheren Raten zu akzeptieren. Beide Marktpartner hielten sich daraufhin stark zurück. Die Raten für Brennstofftransporte von UK/Kontinent nach Skandinavien lagen weiterhin ausgesprochen schwach.

Die Tagesraten in der Tankerfahrt verharrten zunächst auf ihrem bereits im April erreichten Tiefstand. Erst in der dritten Maidekade zeigten sich geringe Auftriebstendenzen, die sich indessen nicht durchsetzen konnten. Die Abwanderung zur Getreidefahrt verminderte vor allem das Tonnageangebot in Tankern normaler Größe, die vorübergehend für den Einsatz in der atlantischen Fahrt gefragt waren. Die Tankerreeder verhielten sich daraufhin bei Abschlüssen eher reserviert, um den schwachen Ratenauftrieb nicht zu unterbinden. Im Laufe des Juni gingen die Tagesraten trotzdem erneut zurück.

Tankerfrachtenindices auf Basis Scale/Intascale	Veränderung in % Juni 1965 gegenüber	
	März 1965	Juni 1964
Reisecharterindices		
Bundesrepublik	— 6	+ 13
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	— 10	+ 18
Norwegen	— 9	+ 7

Langfristige Dispositionen für den Transport von Rohöl und Raffinerieerzeugnissen in Tankern kleiner und mittlerer Größe wurden am Ende des ersten Halbjahres 1965 höher bewertet als am Jahresanfang und in der Mitte des Jahres 1964. Vor allem wurden zahlreiche Tankerchartern mit mittlerer Laufzeit zu Konsekutivbedingungen gebucht. Nach Berechnungen des Londoner „Tanker Brokers’ Panel“ veränderten sich die für drei Größenklassen der Tankerfahrt einzeln festgesetzten AFRA-Durchschnittsraten bis zum 1. Juli des Jahres wie folgt:

AFRA-Durchschnittsraten ¹⁾ auf Basis Intascale	Veränderung in % 1. Juli 1965 gegenüber	
	1. Januar 1965	1. Juli 1964
für Tanker		
von 15 000 bis 24 999 tdw (General Purpose)	+ 3,8	+ 5,3
von 25 000 bis 44 999 tdw (Medium Range)	+ 4,2	+ 3,2
von 45 000 bis 69 999 tdw (Large Range)	— 1,3	— 6,5

¹⁾ Nach London Tanker Broker’s Panel. Die Berechnung umfaßt zu rd. 90% mittel- und langfristige Konsekutiv- und Mengencharterraten sowie Selbstkosten der Werklotten und zu rd. 10% Reisecharterraten.

Am 1. Juni d. J. lagen 44 Tanker mit rund 42 000 BRT auf. Das bedeutet eine Erhöhung der Aufliegetonnage um 16% innerhalb des letzten Quartals. Gegenüber dem Vorjahr hat sich die aufgelegte Tankertonnage um 47% verringert.

Linienfahrt

Tarifrevisionen einerseits sowie Streichungen bzw. Ermäßigungen von zeitlich begrenzten Sonderzuschlägen andererseits haben das Ratenniveau der Linien-schiffahrt weiterhin unterschiedlich beeinflußt. Im ganzen gesehen setzte sich im Stückgutverkehr erneut eine leichte Ratenerhöhung durch. Auch die offenen Raten für Massenguttransporte in Teilpartien konnten sich etwas verbessern.

Frachtenindices für die Linienfahrt (berechnet vom Bundesverkehrsministerium)	Veränderung in % Juni 1965 gegenüber	
	März 1965	Juni 1964
Insgesamt	+ 1,4	+ 3,2
davon Stückgut	+ 0,9	+ 2,2
Massengut	+ 2,7	+ 5,8

Nach den einzelnen Fahrtgebieten ergaben sich im Mai und Juni d. J. folgende Veränderungen:

1. Europa- und Nahostfahrt

Im Mai erhöhten sich die Linienfrachten im Verkehr zwischen dänischen und deutschen Häfen, nachdem der Linientarif im Antwerpen-Dänemark-Dienst bereits am 12. April d. J. angehoben worden war. Die in der Fahrt von Dänkirchen/Hamburg Range nach Piräus verkehrenden Mitgliedslinien der Continental Near East Conference hoben den seit 27. April d. J. geltenden 15%igen Verstopfungszuschlag bereits am 1. Juni wieder auf, da sich die Umschlagsbedingungen dieses Hafens in der Zwischenzeit spürbar gebessert hatten. Auch in der Fahrt vom Vereinigten Königreich nach Piräus wur-

den seit 24. Juni zu den Konferenzraten (der Levant Conference) kein Zuschlag mehr erhoben (er hatte seit dem 10. Mai 1965 20% betragen). Wegen der steigenden Hafenabgaben in türkischen Häfen, wo die Kostensätze für Hafenleistungen am 1. April heraufgesetzt worden waren, führten die Kontinent-Nahostlinien in der Fahrt von und nach türkischen Hafen am 1. bzw. 2. Mai einen festen Tarifzuschlag von 0,50 \$ je t ein.

2. Afrikafahrt

Der Gemeinschaftsdienst des Norddeutschen Lloyd und der Oldenburg/Portugiesischen Dampfschiffahrt-Reederei erhöhte seine Tarifraten für Transporte von Kontinenthäfen nach den Kanarischen Inseln am 1. Mai d. J. allgemein um 6 bis 10%. Diese Tarifrevision wurde u. a. mit der Verteuerung der Dienstleistungen, der Akquisitionskosten und der Verladungskosten in den Verschiffungshäfen begründet. Die Linientarife im Verkehr zwischen Genua und Algerien bzw. Marokko sowie zwischen Häfen des Kontinents bzw. Skandinaviens und Westafrikas stiegen am 1. Juni d. J. in beiden Verkehrsrichtungen um 10% an. Zum gleichen Termin wurden die Linientarife im ausgehenden Frachtverkehr nach Lobito (direkt) und nach den übrigen Häfen Angolas ebenfalls um 10% heraufgesetzt. Im Frachttarif für den durchgehenden Kongoverkehr (über den Kongofluß) beschränkte sich die Tarifrevision auf Korrekturen bei einzelnen Warenpositionen.

3. Mittelostfahrt

Nachträglich ist eine Tarifrevision für Eisen- und Stahltransporte nach den Häfen des Persischen Golfs zum 1. April bekannt geworden. Mit der Neuordnung der Eisen- und Stahlraten änderte sich gleichzeitig das Ratenniveau des ausgehenden Frachttarifs für die meisten andern Warenpositionen. Die unsichere Situation für die Schiffsabfertigung im Hafen Colombo hat sich nach wiederholten Veränderungen in der letzten Zeit (vgl. Vortexte zu M7 vj. 3/1963 bis vj. 4/1964 unter „Mittelostfahrt“) wieder einmal zum Besseren gewendet. Mit Rücksicht auf die Bemühungen der Hafenverwaltung um die Verkürzung der Schiffsabfertigungszeiten reduzierten die Konferenzlinien den zur Zeit geltenden 30%igen Verstopfungszuschlag auf die entsprechenden Linienraten am 1. Juni d. J. um 10%. Die in der heimkehrenden Fahrt von Rangun (Birma) nach den Kontinenthäfen verkehrenden Frachtlinien erhöhten im Mai d. J. ihre Tarifraten um 10 bis 20%.

4. Südamerikafahrt

Nach monatelangen Verhandlungen der europäischen Konferenzlinien mit den südamerikanischen Staatsreedereien „Lloyd Brasileiro“ und „ELMA“ (Empresa Lineas Maritimas Argentinas) kam im April d. J. eine Einigung über die Verteilung des Frachtaufkommens im Verkehr zwischen der Ostküste Südamerikas und Europa zustande. Es wurde ein Frachtenpool mit fünfjähriger Laufzeit gebildet. Der Lloyd Brasileiro hatte seine ursprüngliche Maximalforderung (50% in beiden Richtungen) revidiert und nahm eine Formel an, nach der 40% dem importierenden und exportierenden Land und 20% den übrigen Flaggen zugeteilt werden sollten.

In der Praxis wird die brasilianische Staatsreederei ab 1. Juli d. J.

im Verkehr von Europa nach Brasilien 45%
im Verkehr von Brasilien nach Europa 25%

des Frachtgüteraufkommens transportieren, wobei der Anteil der nach Europa gehenden Fahrt in den kommenden fünf Jahren auf 29% ansteigen soll. Mit diesen Vereinbarungen soll das hart umkämpfte Ratenniveau in der Südamerikafahrt stabilisiert werden. Übertriebene Rabatte und weitere Flaggendiskriminierungen sollen ausgeschaltet werden, damit Handel und Industrie wieder über einen längeren Zeitraum mit einem etwa gleichbleibenden Ratenangebot rechnen können.

Die Frachtlinien im Verkehr von Europa nach den Amazonas-Häfen Manaos (Brasilien) Letícia (Kolumbien) und Iquitos (Peru) erhöhten Ende April ihre Raten einheitlich um 3,50 \$ je t. Gleichzeitig wurden die bisher gültigen unterschiedlichen Frachtzuschläge gestrichen. Die in der European South Pacific and Magellan Conference vereinigten Linien führten

in der Fahrt von Kontinent- bzw. UK-Häfen nach Arica (Chile) wegen erhöhter Löschkosten am 1. Juni 1965 einen Tarifizuschlag von 1 \$ bzw. 7 s je t ein. Gleichzeitig erhöhten sie in der Fahrt nach ecuadorischen Häfen den Tarifizuschlag für die Abfertigung der Ladungspapiere wegen der Gebührenneufestsetzung für Beglaubigungen (durch das Konsulat von Ecuador) von 0,56 \$ bzw. 4 s auf 0,84 \$ bzw. 6 s je t.

5. Mittelamerikafahrt

Die ständig steigenden Schiffsbetriebskosten in der Fahrt vom Kontinent nach Puerto Rico und nach den Jungfern-Inseln (St. Thomas und St. Croix) erhielten durch die Heraussetzung der Gebühren und Umschlagskostensätze in portorikanischen Häfen (am 7. Juni d. J.) neuen Auftrieb. Die betroffenen Konferenzlinien hoben daraufhin ihre Tarifraten am 1. Juni um rund 10% an. Die an dieser Fahrt ebenfalls beteiligte Horn-Linie revidierte ihren Reederetarif erst am 28. Juni 1965. Lediglich die von Liverpool und Dublin aus verkehrende Pioneer-Line (brit.) folgte dieser allgemeinen Tarifrevision nicht und beschloß, unter Beibehaltung des bisher gültigen Frachttarifs die Kostenerrhöhung vorerst selbst zu tragen. Die Neufestsetzung der LSD-Gebühren mehrerer mittelamerikanischer Hafenverwaltungen veranlaßte die Mitgliedslinien der Association of West Indian Transatlantic Steamship Lines, ihrerseits die entsprechenden festen „Frachtzuschläge“ für die Fahrt nach folgenden Häfen heraufzusetzen:

Löschhäfen	Änderungsdatum	Veränderung in %
Antigua (kl. Antillen).....	6. Mai 1965	+ 40
Puerto Arnuelles ¹⁾ (Panama) . . .	31. Mai 1965	+ 390
Port au Prince (Haiti)	15. Juni 1965	+ 33 ²⁾
Panama City ³⁾ (Panama)	21. Juni 1965	+ 5 ³⁾
Balboa ³⁾ , Colon ³⁾ , Cristobal ³⁾ (Panama Kanalzone)	21. Juni 1965	+ 5 ³⁾

¹⁾ Am Pazifik. — ²⁾ Einführung eines zusätzlichen „Port Improvement Charge“. — ³⁾ Steigerungssatz der durch die zuständigen Hafenbehörden m. W. v. l. 7. 1965 neu festgesetzten Umschlagstarife. — ⁴⁾ Am Karibischen Meer.

6. Außereuropäische Fahrtgebiete

Seit längerer Zeit bemühen sich die südamerikanischen Länder, die Frachtkonten ihrer Handelsflotten nicht nur im Überseeverkehr, sondern auch im internen Seegüterverkehr Südamerikas zu erhöhen. Diese Bestrebungen erhielten in den letzten Monaten durch die zunehmende verkehrspolitische Aktivität der südamerikanischen Freihandelszonenorganisation „ALALC“ (Asociacion Latinoamericana de Libre Comercio) neuen Auftrieb. Dieser Vereinigung gehören die Länder Argentinien, Brasilien, Chile, Ecuador, Kolumbien, Mexiko, Paraguay, Peru und Uruguay an (Venezuelas Beitritt wird noch in diesem Jahre erwartet). Anfang 1964 war unter der Bezeichnung „ALAMAR“ (Asociacion Latinoamericana de Armadores) innerhalb der ALALC-Länder ein südamerikanischer Reedereiverband mit über 50 Mitgliedern gegründet worden, der im Verlauf der letzten 14 Monate ein neues ibero-amerikanisches Schifffahrtsstatut ausgearbeitet und dem Exekutiv Ausschuß der ALALC zur Beschlußfassung vorgelegt hat. Dieses Schifffahrtsabkommen sieht die Reservierung von 80% des „interzonalen“ Frachtgüteraufkommens für die Tonnage der Partnerländer vor; 10% sollen den Schifffahrtslinien anderer Zonenländer vorbehalten bleiben, und nur 10% sollen für die Flotten von Drittländern freigegeben werden. Da die Handelsflotten der südamerikanischen Länder — abgesehen von Brasilien und Argentinien — nur aus kleinen und zumeist überalterten Einheiten bestehen, fehlt es jedoch an geeigneter Tonnage, um diese Pläne in naher Zukunft zu realisieren. In diesem Zusammenhang wurde eine weitere Entscheidung für den Exekutiv Ausschuß vorbereitet, nach dem die Mitgliedsländer Neubaufträge nur an südamerikanische Werften vergeben sollen. Außerdem schlug der ALAMAR-Bericht die Bildung einer ALALC-Linienkonferenz vor, die einheitliche Frachttarife und Transportbedingungen für den interzonalen Handel festlegen soll. Auch Reedereien der nicht der ALALC angehörenden europäischen Länder sollen als Mitglieder dieser Konferenz zugelassen werden. Über die Inkraftsetzung der geplanten Schifffahrtsabkommen seitens der „ALALC“ wurde

indessen noch kein Beschluß gefaßt. Die ALALC-Behörde beschränkte sich lediglich auf Empfehlungen an die Mitgliedsländer, dem Ziel des Abkommens auf dem Wege zweistufiger Verträge näher zu kommen.

Hafenabgaben und Umschlagskostensätze

Nach den Hamburger Kaibetrieben ermäßigte am 1. Juni 1965 auch die Bremer Lagerhausgesellschaft ihre Umschlagstarife für geschlossene Waggon- oder LKW-Ladungen mit ausschließlich durchpalettierter Ladung. Beim indirekten Güterumschlag verbilligten sich die Sätze der Güterklassen 1 bis 5 um 35 bis 15%. Für den direkten Umschlag beträgt die Ermäßigung entsprechend 20% bis 10%.

Die Kostensätze für Holztransporte zu und von den Lagerplätzen im Hafen Garston (Mersey) wurden heraufgesetzt. Außerdem wurden die Holzlagergebühren für Überliegezeiten beträchtlich erhöht.

Vom 1. Mai d. J. an werden die Landegeühren für Importgüter im Hafen Madras von der staatlichen Finanzverwaltung mit 1,5% des Waren-cif-Wertes berechnet, während die Hafenverwaltung von Madras vorher feste Kostensätze angewendet hatte. Daraufhin protestierte die Handelskammer für Südindien gegen diese Maßnahme und verlangte die Wiederherstellung der ursprünglichen Tarifgrundlagen. Die Handelskammer wies dabei auf die — ihrer Meinung nach unangemessene — Erhöhung des Steueraufkommens aus dem indischen Warenimport hin.

In 26 australischen Häfen traten am 10. Juni d. J. mehr als 22 000 Hafenarbeiter in einen wilden Streik. Davon wurden etwa 135 Schiffe betroffen. Der bisherige finanzielle Verlust für die Reeder wurde auf 135 000 A£ geschätzt. Als Gründe werden der Abbruch der Tarifverhandlungen über einen Altersversorgungsvertrag ohne Beitragsbeteiligung der Arbeitnehmer und die Entsendung australischer Truppen nach Süd-Vietnam genannt.

Auch die mexikanischen Häfen am Golf und am Pazifik sind von einem Streik bedroht. Die Vereinigung mexikanischer Hafenarbeiter, die 50 000 Mitglieder vertritt, kündigte für den 15. Juni den allgemeinen Ausstand an, falls die 150 Arbeitgeberverbände der Seehafenbetriebe und Reedereien sich weigern sollten, gemeinsame Tarifverträge abzuschließen. Um den Streik abzuwenden, versuchte ein Schlichtungsausschuß der Regierung, die beiden Tarifpartner wieder an den Verhandlungstisch zu bringen. Über den Ausgang der Verhandlungen ist noch nichts bekannt geworden.

Erhebliche Verteuerungen der Hafenleistungen wurden aus Argentinien gemeldet: Mit Wirkung vom 1. Mai stiegen die Gebühren für den Einfahrts-, Leuchtfeuer- und Bojenbetrieb um das Zehnfache an; am 4. Juni wurden die Festmachergebühren um 85% erhöht.

Personenflugpreise

Mit Genehmigung des Civilian Aeronautics Board, der amerikanischen Luftfahrtbehörde, haben die Trans World Airlines am 3. Juni d. J. einen besonderen „Familientarif“ für den amerikanischen Binnenflugverkehr eingeführt. Dieser Tarif gilt an allen Wochentagen außer freitags von 12 bis 24 Uhr und sonntags von 12 Uhr bis montags 24 Uhr. Er sieht folgende Vergünstigungen vor:

Flugklasse	Ermäßigung in %	
	für das Familienoberhaupt	f. mitreis. Familienangehörige
1. Klasse	—	25
Touristenklasse	33 ¹⁾ / ₃	66 ²⁾ / ₃

Mitreisende Kinder unter zwei Jahren werden kostenfrei befördert. Ein Flug von New York nach Los Angeles in der Touristenklasse kostet demnach für eine sechsköpfige Familie nur noch 72,58 \$ je Person. Das entspricht einer durchschnittlichen Verbilligung um rund 53%. Die amerikanischen Binnenfluggesellschaften werden dem Beispiel der TWA in Kürze folgen.

Eine zusätzliche Tarifvergünstigung wird ausländischen Touristen für Rundflüge innerhalb der Vereinigten Staaten gewährt. Insgesamt 13 Binnenfluggesellschaften setzten den Tarif, der für Drei-Wochen-Dauerkarten auf beliebige Entfernungen gilt, am 22. Mai d. J. um rund 29% (von 210 \$ auf 150 \$) herab.

Luftfrachtraten

Die sowjetische Fluggesellschaft Aeroflot bemühte sich in letzter Zeit, ihr Luftfrachtaufkommen im sowjetischen Inlandsflugverkehr durch gezielte Tarifmaßnahmen zu steigern. Wie beim amerikanischen „blocked-space“-System werden Großbefrachter, die sich zur Auflieferung einer Mindestfrachtmenge in einer bestimmten Zeitspanne verpflichten, begünstigt. Die Aeroflot gewährt Verladern, die jährlich mindestens 1 000 t Luftfracht auf-liefern, Frachtermäßigungen von 30 bis 50%.

Flugzeugcharterraten

Die Pan American Airways senkte die Charterraten für Flug-reisen von Europa nach den Vereinigten Staaten im Sommer bzw. Herbst 1965 durchschnittlich um 36% (von 20 DM im Juli bzw. 24 DM im August 1964 auf 14 DM je Flugmeile). Bei voller Ausnutzung aller Sitze ergibt sich dabei ein Hin- und Rückflug-preis von 733 DM auf der Strecke Frankfurt—New York. Dem-gegenüber beträgt der gegenwärtig gültige „Economy“-Preis im Linienflugdienst der IATA-Gesellschaften 1 916 DM. Daraufhin hat sich die Nachfrage der Interessenten (europäische Vereine, Verbände und andere Gruppen) erheblich verstärkt.

Post- und Fernmeldegebühren

Der vollautomatische Fernsprechkreis der Deutschen Bundes-post mit dem Ausland wurde am 16. Juni 1965 um zwei wichtige Verbindungen erweitert, und zwar vom Fernsprekbereich der Doppelhauptvermittlungsstelle München nach der Wahlzone von

Paris (Sprechzeit 5,333 Sek. je 0,18 DM)

und nach den

Niederlanden (Sprechzeit 7,112 Sek. je 0,18 DM).

Im Auslandstexverkehr wurde am 1. Mai d. J. die Selbstwahl für Verbindungen nach Polen eingeführt (Verbindungsdauer 6 Sekunden je 0,10 DM). Ferner wurde der handvermittelte Telexdienst nach Mauretanien (Anfang April) sowie nach Ober-volta und Togo (am 12. Juni) aufgenommen. Die Gebühr für die Drei-Minuten-Verbindung beträgt einheitlich 36 DM.

Vereinigtes Königreich

Am 17. Mai 1965 trat eine vom britischen „Postmaster-Gene-ral“ bereits vor längerer Zeit angekündigte allgemeine Postge-bühren-Erhöhung in Kraft, die dem Postbudget eine jährliche Mehreinnahme von 37 Mill. £ eintragen soll. Dieser Summe ent-spricht ein angestrebter Rechnungsüberschuß von 8%, mit dem die Kapitalaufwendungen für die fortschreitende Mechanisierung der Betriebe gedeckt und die bereits zugestandenen Lohnaufbes-serungen finanziert werden sollen. Die britische Postverwaltung hatte in diesem Zusammenhang die amerikanische Wirtschafts-beraterfirma McKinsey & Co herangezogen, um die Rentabilität und die Produktivität des britischen Postbetriebs überprüfen und Modernisierungsvorschläge erarbeiten zu lassen.

Im einzelnen wurden die Gebühren für folgende Postleistungen erhöht (die Zahlen in Klammern geben die jeweiligen Gebühren-Mehreinnahmen in Mill. £ an):

Briefe	um 20 bis	33% (21,0)
Postkarten	um	20% (0,5)
Drucksachen und Warenproben ..	um 5 bis	25% (7,0)
Pakete	um 15 bis	38% (6,0)
Zeitungsn	um 57 bis	144% (2,0)

Eilzustellung	um	200% (0,5)
Briefe (n. Länd. d. Commonw.) ...	um 2 bis	25% (0,25)
Postkarten (n. Länd. d. Commonw.)	um	20% (—)

Die Wirkung der Briefgebührenerhöhung wurde durch die Ausdehnung der ersten Gewichtsstufe von 1 auf 2 Unzen (jetzt 4 d gegenüber bisher 3 d je 1 oz und 4 1/2 d je 2 oz) etwas abge-schwächt. Das Inlandsbriefporto war seit 1957 unverändert ge-blieben, obwohl seitdem die Kosten der britischen Postverwal-tung in diesem Dienstzweig um 25% angestiegen waren. Die Auslandspostgebühren sind von der Gebührenrevision nicht be-troffen. Ebenso gelten die Fernmeldegebühren unverändert wei-ter, da die Fernmeldedienste — von Verlusten im Telegraphen-betrieb abgesehen — äußerst rentabel arbeiten.

Argentinien

Nach zahlreichen Tarifierhöhungen anderer öffentlicher Dienste trat in Argentinien am 10. Mai 1965 auch eine allgemeine Post-gebührenerhöhung in Kraft. Die Zuschläge liegen vorwiegend bei 100% und bewegen sich im übrigen zwischen 22 und 150%. Z. B. stieg die Grundgebühr für die Briefbeförderung von 4 auf 8 Pesos. Der jährliche Mehrertrag aus dieser Gebührenreform wird von der argentinischen Postverwaltung auf insgesamt rund 4 Mrd. Pesos geschätzt. Jedoch dürfte nach Meinung von Fach-kreisen selbst diese Summe nicht zur Deckung des hohen Defizits der Postdienste ausreichen. Bereits am 15. April waren die Telefongebühren in Argentinien um 60% erhöht worden. Hier hoffte man auf Mehreinnahmen von rund 7,5 Mrd. Pesos, um die kürzlich gewährten Lohnerhöhungen sowie den weiteren Aus-bau der Telefonanlagen im Landesinnern und in der Hauptstadt finanzieren zu können.

Vereinigte Staaten von Amerika

Die Tarife der Communications Satellite Corporation (Comsat) für die Benutzung des ersten kommerziellen Nachrichtensatel-liten „Early Bird“ wurden im Juni d. J. von der Bundesfern-meldekommission der Vereinigten Staaten genehmigt. Für die Übermittlung von amerikanischen Sendestationen bis zum Sate-liten wurden folgende Gebühren festgesetzt:

Benutzung eines Funktelephoniekanales mit täglicher Zweiweg-übertragung (durch die Telegraphengesellschaften) in der Zeit von 11 Uhr bis 3 Uhr MEZ (16 Stunden)

monatlich 4 200 \$.

Benutzung von Fernsehkanälen zur Einwegübertragung von Schwarzweißsendungen in der Zeit von 14 bis 20 Uhr MEZ

für die ersten 30 Minuten 3 825 \$
für jede weiteren 15 Minuten 710 \$,

zu anderen Tageszeiten

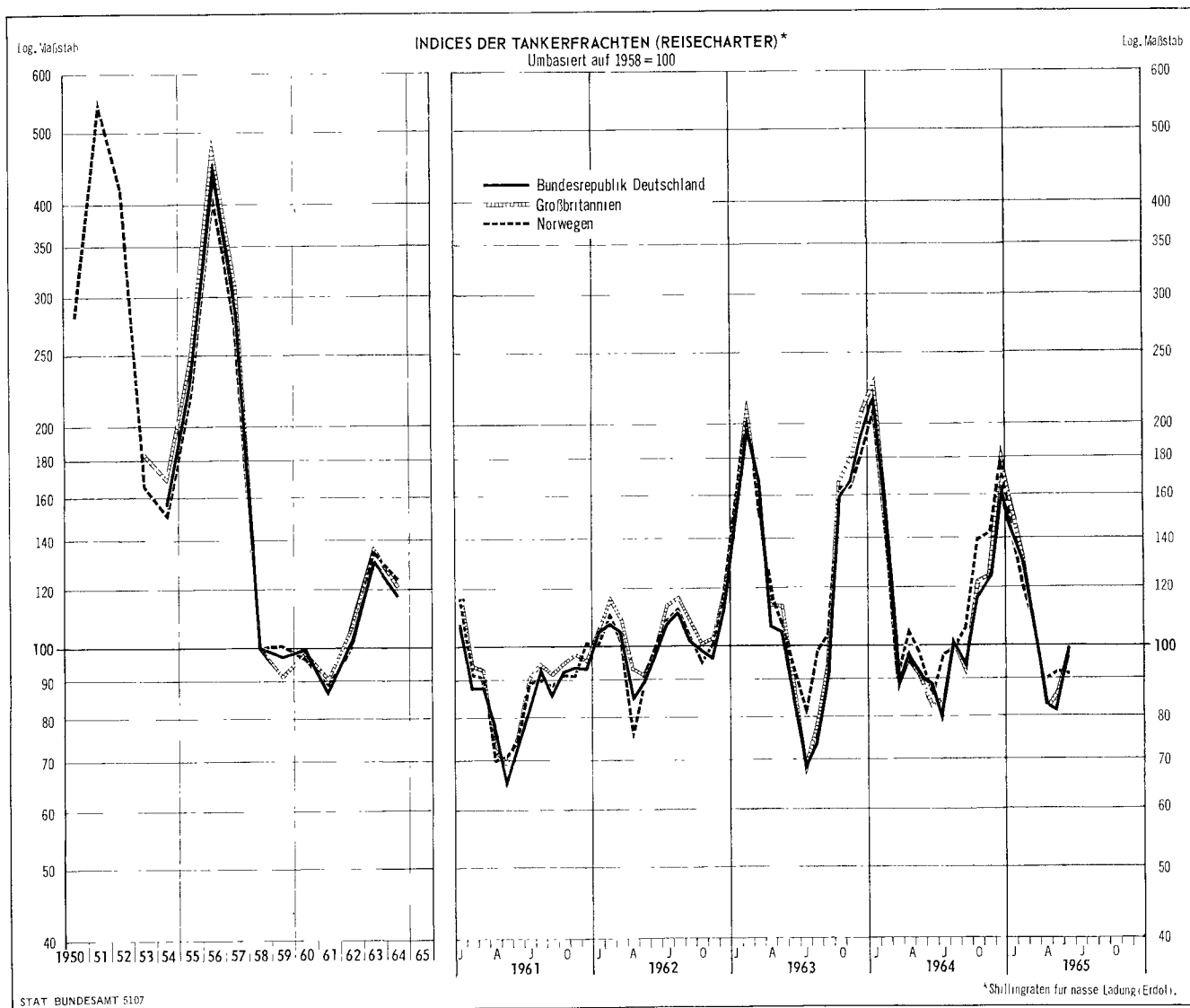
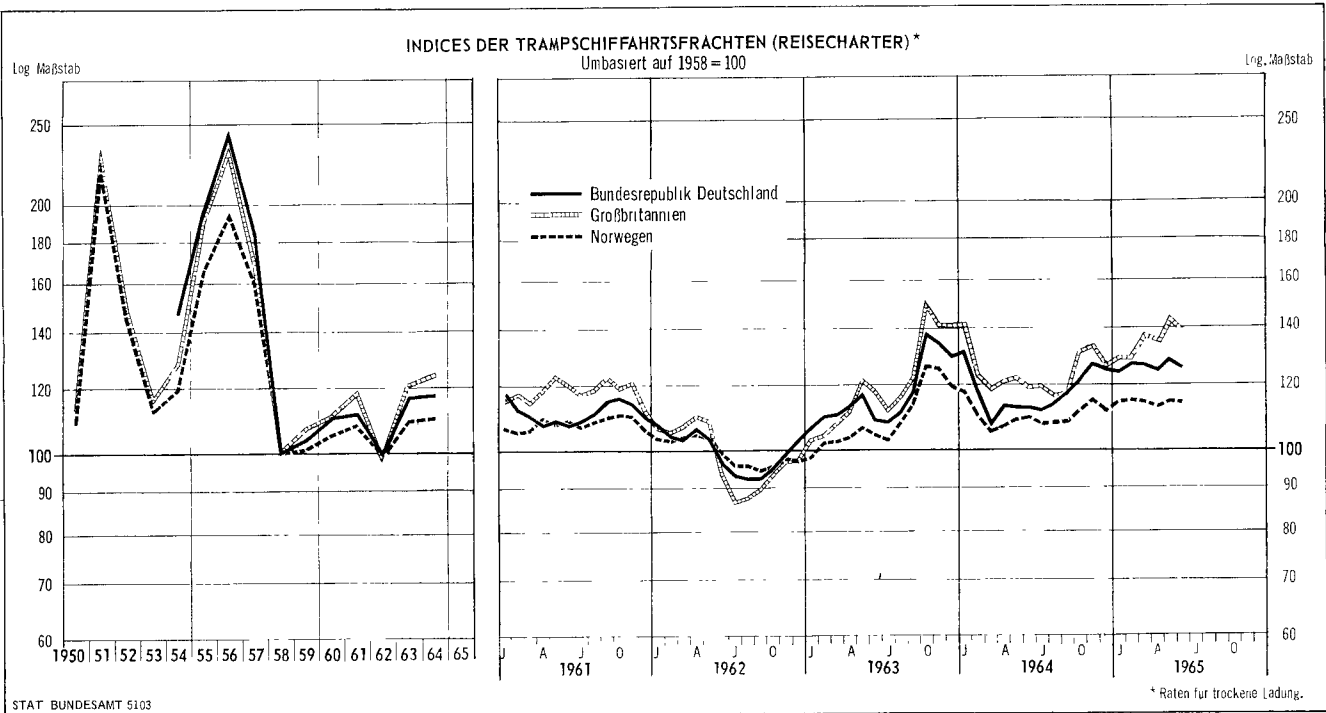
für die ersten 30 Minuten 2 400 \$
für jede weiteren 15 Minuten 475 \$.

Zweiwegübertragungen von Schwarzweiß- und Einwegüber-tragungen von Farbfernsehsendungen kosten 50% mehr.

Über die zusätzlichen Kosten für die Weiterleitung von Funk-gesprächen bzw. Fernsehsendungen zu den Empfangsstationen in Europa müssen sich die Auftraggeber mit den europäischen Post- und Fernmeldebehörden selbst einigen.

Zur Beachtung:

Zur Erklärung der Preisänderungen werden zum Teil nicht nachprüfbare Marktberichte 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. 39/40).

Die Monatspreise für Verkehrsleistungen ergeben sich aus den Tariffestsetzungen oder werden aus den im jeweiligen Monat bekanntgewordenen Abschlußpreisen als einfaches arithmetisches Mittel errechnet. Abweichungen hiervon werden unter 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
ALALC = Asociacion Latinoamericana de Libre Comercio	Ok. = Ostküste
ALAMAR = Asociacion Latinoamericana de Armadores	n = Nominell
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
RKT = Reichskraftwagentarif	RM = Reichsmark
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	DM = Deutsche Mark
E = Eilzug	bfrs = Belgische Francs
D = Schnellzug	dkr = Dänische Kronen
Bf = Bahnhof	ffrs = Französische Francs (bis 31. 12. 1959)
Hbf = Hauptbahnhof	NF = Nouveaux Francs (vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962)
Vbf = Verschiebebahnhof	FF = Französische Francs (ab 1. 1. 1963)
Pr. = Privat	lfrs = Luxemburgische Francs
Hj. = Halbjahr	hfl = Holländische Gulden
MOT = Ministry of Transport	nkr = Norwegische Kronen
USMC = United States Maritime Commission	S = Österreichische Schilling
IATA = International Air Transport Association	skr = Schwedische Kronen
USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)	sfr = Schweizer Franken
UK = United Kingdom	£ = Pfund Sterling
Hbg. = Hamburg	s = Shilling
Emd. = Emden	\$ = US-Dollar
Rttd. = Rotterdam	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
Antw. = Antwerpen	FMB = Federal Maritime Board (USA)
	FAB = Federal Aeronautics Board (USA)

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		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾
a) Sätze in allen Zügen ²⁾ ³⁾												
Einfache Fahrt												
1. 6. 1932	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00
1. 2. 1958	5,70	3 80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00
1. 1. 1963	6,00	4,00	12,60	8,40	23,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00
Hin- und Rückfahrt												
1. 6. 1932	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
1. 4. 1946	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00
25. 7. 1948	8,80	6,00	17 40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00
15. 10. 1951	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	63,00	42,00	84,00	56,00	147,00	98,00
1. 2. 1958	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	159,00	106,00
1. 1. 1963	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00
b) Schnellzug-(D-)Zuschläge ³⁾												
1. 6. 1932	1,00	0,50	2,00	1,00	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 1. 1945	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 4. 1946	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00	10,00	5,00	10,00	5,00	10,00	5,00
25. 7. 1948	1,50	1,00	1,50	1,00	3,00	2,00	6,00	4,00	6,00	4,00	6,00	4,00
15. 10. 1951	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag) ³⁾												
19. 10. 1936	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50
1. 4. 1946	4,00	2,00	4,00	2,00	4,00	2,00	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00
25. 7. 1948	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00
15. 10. 1951	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
3. 6. 1956	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag) ⁴⁾												
2. 6. 1957	6,00	—	6,00	—	6,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
1. 12. 1957	4,00	—	4,00	—	4,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
30. 5. 1965	5,00	—	5,00	—	5,00	—	8,00	—	8,00	—	8,00	—
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 ⁶⁾				
		Deutschen Reichsbahn		Österreich. Bundesbahn		Dänischen Staatsbahn						
1. 5. 1955	5,00	7,00		8,00		8,00		8,00				
1. 4. 1958	6,50	6,50		6,50		6,50		8,00				
1. 5. 1961	6,50	6,50		6,50		6,50		9,00				
26. 5. 1963	7,00	7,00		9,00		9,00		9,00				
1. 1. 1965	9,00	7,00		9,00		9,00		9,00				
30. 5. 1965	9,00	9,00		11,50		11,50		11,50				
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 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 bis 700 km	über 700 km
1. 3. 1955	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00
	1. Klasse									2. Klasse		
	Einbettklasse ^{*)}			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 41, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

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	—	—
1. 5. 1965	12,00	8,00	48,00	32,00	84,00	56,00	—	—
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	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	—	—
1. 5. 1965	19,20 ³⁾	12,80 ³⁾	76,80 ³⁾	51,20 ³⁾	135,00 ³⁾	90,00 ³⁾	—	—
Frankreich, Sätze in ffrs (Ab 1. 1. 1963 in FF)³⁾ Einfache Fahrt⁴⁾								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
1. 1. 1960	6,20	4,20	24,50	16,40	60,50	40,40	120,50	80,40
23. 10. 1961	6,60	4,40	26,10	17,40	64,30	42,90	128,10	85,40
20. 5. 1963	7,40	4,90	29,10	19,40	71,90	47,90	143,10	95,40
Italien, Sätze in Lire Einfache Fahrt								
1950	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 060
1. 8. 1952	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
10. 12. 1953	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
1. 8. 1956	580	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
1. 7. 1961	670	370	2 700	1 480	6 700	3 700	12 000	6 700
1. 1. 1963	770	430	3 100	1 700	7 700	4 250	13 800	7 700
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	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
1. 3. 1957 ⁵⁾	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
1. 1. 1959	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
1. 4. 1961	390	260	1 380	920	3 000	2 000	6 000	4 000
1. 4. 1965	480	320	1 670	1 110	3 600	2 400	7 200	4 800
Luxemburg, Sätze in lfrs Einfache Fahrt								
1950	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	72,00	50,00	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	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	4,00r	2,80	14,50r	9,70r	—	—	—	—
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⁾	—	—	—	—
3. 1. 1965	6,40 ⁶⁾	4,30 ⁶⁾	23,80 ⁶⁾	15,90 ⁶⁾	—	—	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

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	88,30	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. 7. 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	278,00	184,00			
1. 1. 1961	28,00	16,40	110,00	64,40	261,00	158,00	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	73,80	52,40			
1. 10. 1959	8,00	5,80	28,40	20,20	47,20	33,60	—	—			
1. 11. 1964	9,40	6,60	30,40	21,00	53,40	36,80	—	—			
Hin- und Rückfahrt											
1950	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—			
1. 4. 1952	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50			
1. 10. 1959	12,00	8,60	42,40	30,40	70,60	50,40	—	—			
1. 11. 1964	14,20	9,80	45,40	31,40	79,80	55,20	—	—			
1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 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	—	—
21. 5. 1954	24,60	17,90	11,20	98,35	71,50	44,70	245,75	178,75	111,70	491,50	324,95
1. 10. 1956	24,70	18,00	11,25	98,80	71,90	44,90	246,90	179,55	112,25	493,80	324,45
1. 4. 1957	33,35	24,40	15,20	133,35	97,00	60,65	333,35	242,45	151,50	666,60	484,80
1. 11. 1958	34,00	25,00	16,00	134,00	98,00	61,00	334,00	243,00	152,00	667,00	485,00
10. 10. 1959	48,00	35,00	22,00	188,00	138,00	86,00	470,00	344,00	213,00	939,00	688,00
Hin- und Rückfahrt											
1950—1953	—	32,60	20,40	—	130,00	81,30	—	325,00	203,10	—	—
21. 5. 1954	49,20	35,80	22,40	196,70	143,00	89,40	491,50	357,50	223,40	983,00	649,90
1. 10. 1956	49,40	36,00	22,50	197,60	143,80	89,80	493,80	359,10	224,50	987,60	714,90
1. 4. 1957	66,70	48,70	30,40	266,70	194,00	121,30	666,70	484,90	303,00	1 333,10	969,60
1. 11. 1958	68,00	50,00	32,00	268,00	196,00	122,00	668,00	486,00	304,00	1 334,00	970,00
10. 10. 1959	96,00	70,00	44,00	376,00	276,00	172,00	940,00	688,00	426,00	1 878,00	1 376,00
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km Einfache Fahrt ²⁾											
1. Klasse						2. Klasse ⁴⁾					
1. 1. 1950	4,07					2,44					
1. 5. 1952	2,63					1,75					
15. 9. 1957	3,00					2,00					
1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300 1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300											
Meilen Meilen											
1. 11. 1959	3,373	—	3,15	—	—	3,00	2,25	2,10	—	—	2,00
12. 6. 1960	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,50	1,10	1,00	2,10	2,00
1. 9. 1961	4,15	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,75	1,10	1,00	2,10	2,00
3. 6. 1962	4,50	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	3,00	1,10	1,00	2,10	2,00
15. 9. 1962	4,50	—	3,00	—	—	2,63	3,00	2,00	2,00	—	1,75

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM¹⁾
Stand: Mai 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	73,10	59,15	146,20	118,30
	Hoek van Holland—Venlo (Grenze)	191	17,89	12,67	35,78	25,34
	Venlo (Grenze)—Passau	767	93,50	63,00	145,00	98,00
	Passau—Wien West	298	26,66	16,28	53,32	32,56
	Insgesamt	1 560	211,15	151,10	380,30	274,20
	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	63,00	44,00	109,00	74,00
	Cheb (Grenze)—Prag	230	40,92	27,28	81,84	54,56
	Insgesamt	1 249	163,73	111,18	310,46	208,36
Amsterdam—Bern	Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	17,00	12,11	34,00	24,22
	Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,50	51,00	124,00	84,00
	Basel Bad. Bf.—Bern	126	21,55	14,92	32,24	22,10
	Insgesamt	907	114,05	78,03	190,24	130,32
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	39,60	27,45	59,50	40,89
	Chiasso—Rom	707	70,40	39,04	140,80	78,08
	Insgesamt	1 796	204,04	129,82	357,67	225,22
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	34,72	26,30	69,44	52,60
	Insgesamt	2 370	233,76	158,83	358,44	244,37
Oslo—Malland	Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	21,69	14,48	43,38	28,96
	Kornsjö (Grenze)—Lübeck/Travemünde	747	107,50	84,13	168,65	131,65
	Lübeck/Travemünde—Basel Bad. Bf.	945	116,00	78,00	169,00	114,00
	Basel Bad. Bf.—Chiasso	339	39,60	27,45	59,50	40,89
	Chiasso—Malland	51	5,12	2,88	10,24	5,76
	Insgesamt	2 252	289,91	206,94	450,77	321,26
Stockholm—Paris	Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	81,80	55,62	131,26	89,59
	Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	195/89	33,89	24,10	53,93	36,24
	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	260,55	175,59	424,71	286,84

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	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	6,22	6,87
501—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⁾	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	1,80
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19				
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	} 2,24	2,13	} 1,79	1,70
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				
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,75	1,67	1,69	1,61
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46	1,39	1,56	1,49
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⁾	1,29 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	2,37

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41. Quellenverzeichnis s. Seite 39.

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

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

Ware	Weizen	Kartoffeln	Fische ¹⁾	Kaffee	Tabak	Öle und Fette		Grubenholz	Faser-, Papierholz	Stammholz über 1,5 m lang	Schnittholz	Holzzellstoff		Wolle	
						tier. Öle import.	pflz. u. tier. Öle u. Fette (ausgenom. Speisefette)								
von	Hamburg	Nienburg (Weser)	Bremerh. Fischereihafen	Hamburg				Regensburg Hbf.	Kaufbeuren	Neustadt (Schwarzwald)	Berleburg	Passau Hbf.	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr.	Mainz-Kastel	Bremen
nach	Augsburg (739 km)	Essen Hbf. (229 km)	Frankf. (Main) Hbf. (493 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Mannheim (588 km)	Dissen-Bad Rothenf. (254 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Karlsruhe-Rheinbr. (311 km)	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr. (254 km)	Herford (217 km)	Essen Hbf. (710 km)	Albbruck (318 km)	Kelheim (395 km)	Backnang (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
1965 Jan.	28,20	16,70	55,00	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00r	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	42,00r	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
Mai	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
Juni	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	Schweifkies	Stein- u. Siedesalz	Schwefelkies-abbände	Eisen- u. Manganerz	Stahlschrott	Steinkohlen, -briketts- und -koks	Rohbraunkohle	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin		
von	Bremen	Hamburg	Goldhausen	Meggen (Westf.)	Hameln	Duisburg-Hochfeld Süd	Peine	Hamm (Westf.)	Gelsenkirchen Hbf.	Nieder- außem	Frechen	Meppen	Hamburg Süd		
nach	Rheine (163 km)	Weinheim (Brgrstr.) (569 km)	Oberhausen West (180 km)	Leverkusen Bayerwerk (122 km)	Hamburg (209 km)	Hagen-Harkorten (69 km)	Salzgitter Hutte Süd (33 km)	Oberhausen Hbf. (77 km)	Siegen (139 km)	Hamburg (346 km)	Düsseld.-Reisholz (52 km)	Hamm (Westf.) (145 km)	Hamburg (439 km)	Gelsenk.-Horst Nord (157 km)	Göttingen (272 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	21 S 1 b)	23 S 3 b)	G c)	7 B 21 c)	F b)	7 B 2 c) 21)	7 B 24 c) 25)	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	23,70
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	11,24r	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
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
Mai	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
Juni	15,70	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60

Ware	Dieselmotoren (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schwefelsäure	Thomasmehl	Stickstoffdüngemittel	Düngerkalk	Zement	Roh-eisen in Masseln	Halbzug 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.	Ludwigshafen (Rh.) BASF	Regensburg Hbf.	Wiesbaden-Biebrich Industriebf.	Gelsenkirchen	Dortmund	Duisburg Hbf.	Oberhausen Hbf.	Braunschweig Hgbf.	Düsseld.-Grafenberg
nach	Göttingen (272 km)	Würzburg (331 km)		Duisburg Hbf. (42 km)	Hagen Hbf. (64 km)	Kiel Hgbf. (284 km)	Bamberg (267 km)	München Hbf. (136 km)	Bad König (75 km)	Duisburg (26 km)	Iserlohn (38 km)	Hamm (Westf.) (85 km)	Osnabrück (134 km)	Hamburg Hgbf. (182 km)	Herford (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)	22)	I c) 10)	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	12,38	17,92	22,93	22,42
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
Mai	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
Juni	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 41, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Getreide ¹⁾										
	Roggen und Weizen ²⁾			Uebr. Getreide d. Güterkl. IV ²⁾		Roggen und Weizen ²⁾		Brot-	Futter-	Brot-	Futter-
								getreide	getreide	Brot-	Futter-
Strecke	Hamburg			Bremen			Emden				
	Düsseldorf			Köln			Mannheim			Heilbronn ³⁾	
von											
nach											
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	15,43	14,79	9,30	8,67
1963 D	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 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
März	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
April	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Mai	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
Juni	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26

Ware	Getreide ¹⁾				Getreide und Mehl ¹⁾		Steinkohle in kompl. Ladungen ⁷⁾	Ortskohle ⁷⁾ a)		
	Roggen und Weizen	Futtergetreide	Roggen und Weizen	Futtergetreide	ab 50 t	ab 100 t		Zechengruppen des Ruhrgebiets		
								I	II	III
Strecke	Emden				Hamburg					
von										
nach										
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	6,53	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
März	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
Mai	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Juni	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32

Ware	Küstenkohle ⁷⁾ b)			Exportkohle ⁷⁾ c)			Bunkerkohle ⁷⁾ d)		
Strecke	Zechengruppen des Ruhrgebiets			Zechengruppen des Ruhrgebiets			Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
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
März	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
Mai	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Juni	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

A. Binnenschifffahrt
1. Frachtsätze
in DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle ¹⁾	Ortskohle ¹⁾	Steinkohle ¹⁾							Braunkohlenbriketts	
Strecke	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen				Wesseling/Rh.		
	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ²⁾ Osthafen	Würzburg ²⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main ²⁾)	Würzburg ²⁾	
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
Mai	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Juni	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
Strecke	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Kehl	Bremen ⁷⁾		
	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort ³⁾			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		
1955 D	6,21	8,39	7,63	3,60	3,90	2,75	3,66	2,91 ⁶⁾			
1956 D	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85	14,20		13,65
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 16,92	II 15,22	III 14,37
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40r	2,85	16,90	15,20	14,35
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
Mai	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Juni	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)						Kies			Bims Kies ⁴⁾		
Strecke	Bremen ⁷⁾						Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
	Heilbronn ⁸⁾ über Küsten-Kan. u. Wes.Datt.-Kan.			Mannheim über Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Datt.-Kan.			Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
1955 D		25,29		20,12 ¹⁰⁾	20,90 ¹⁰⁾		2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17
1956 D		26,20		19,85	20,50		2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1957 D		27,30		19,85	20,50		2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1958 D		27,71		21,31	21,83		3,05	5,82	6,54	4,47	7,68	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	25,92	III	I	II	III	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D	28,77	25,90	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
Mai	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
Juni	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47

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

A. Binnenschifffahrt
1. Frachtsätze
in DM je 1 000 kg

Ware	Bimskies ¹⁾		Salz ¹⁾			Schnittholz			
Strecke	von	Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.	Heilbronn ²⁾		Borth/Rh.	Heilbronn ³⁾	Bremen		
	nach	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⁾	3,83 ⁴⁾	4,03 ⁴⁾	3,65	5,62 ⁴⁾	13,06	17,55
1958 D.		4,91	7,21	4,26	4,46	4,17	6,23	15,03	19,82
1959 D.		4,95	7,28	4,20	4,40	4,11	6,19	15,19	20,01
1960 D.		4,95	7,11	4,11	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1961 D.		4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1962 D.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	6,19	15,19	20,01
1963 D.		4,34	6,34	4,33 ⁵⁾	4,78 ⁵⁾	3,80	6,31	15,19	20,01
1964 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
Mai		4,34	6,34	3,75	4 20	3,80	6,31	15,19	20,01
Juni		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01

Ware	Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien								
Strecke	von	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
	nach	Rhein-Ruhr-Häfen							
Strecke	von	Mannheim		Würzburg		Heilbronn		Karlsruhe	
	nach								
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
Mai		9,60	8,40	13,20	12,10	12 65	11,50	11,60	10,45
Juni		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45

Ware	Normalgüter in Partien von 100 t ⁶⁾						
Güterklasse	I	II	III	IV	V	VI	
Strecke	von	Hamburg (Bugsiergebiet A)					
	nach	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
Mai		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
Juni		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63

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

A. Binnenschifffahrt
2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar

Sätze in DPf je 1000 kg

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

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

Ware	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
Strecke	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	5,65	4,11	—	—
1956 D	—	—	—	—	—
1957 D	1,63	1,73	0,97	—	—
1958 D	0,38	0,05	—	—	—
1959 D	15,61	23,66	20,96	7,53	7,53
1960 D	0,05	0,27	0,11	—	—
1961 D	2,72	1,83	0,97	—	—
1962 D	15,93	15,55	14,12	12,85	12,85
1963 D	12,63	10,72	8,80	9,01	9,01
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	18,00	12,67	—	—
Dezember	1,94	—	—	—	—
1965 Januar	0,65	—	—	—	—
Februar	—	—	—	—	—
März	1,29	—	—	—	—

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

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

Ware	Getreide ¹⁾							Ölkuchen ²⁾				
	Brest/Dunkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	Elbe			Rotter- dam ⁴⁾	Elbe				Helsing- borg/Ystad (Schweden)
	Elbe	Stettin/ Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nordlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	Helsingborg/ Ystad (Schweden)		Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ⁶⁾	
Währung Mengeinheit	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	6,33	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	11,88
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
1962 II. Vj.	17,3	.	5,18	7,35	7,73	7,92	8,49	11,22	8,08	8,84	11,12	11,88
1962 III. Vj.	17,7	.	7,08	7,42	7,96	8,42	8,42	11,56	8,24	8,65	10,34	10,37
1962 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
1963 II. Vj.	19,3	.	5,81	6,55	6,92	7,70	8,45	12,60	7,54	8,42	9,94	9,88
1963 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
1963 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
1964 II. Vj.	21,2	.	4,78	7,08	7,69	7,88	9,32	13,04	8,79	9,45	12,17	11,21
1964 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							
	Elbe		Hamina/ Björneborg (Finnland)	südl. Vester- vik/Ystad ⁷⁾ (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)					Brahestad/ Tornia (Finnland)	Göteborg/ Venersee (Schweden)	niederl. Rheinend- häfen ⁹⁾
	nördl. Ystad/ Oskarshamn (Schweden)	Groß- britannien, Ostküste	Elbe/ Weser/ Ems		belg. ⁸⁾ Rheinendhäfen	niederl. ⁹⁾ Rheinendhäfen	Rhein- häfen ¹⁰⁾ Ruhrhäf.	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	
Währung Mengeinheit	DM/1000 kg	s/Fathom	DM/Fathom	s/Stand.	hft/Stand.	DM je Standard					s je Standard	hft/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	88,91
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
1962 II. Vj.	11,34	156,4	78,21	207,4	88,54	126,87	93,75	88,90	90,22	215,0	230,6	74,92
1962 III. Vj.	11,54	74,02	74,02	196,8	85,45	125,01	93,28	90,15	83,83	207,9	214,11	75,25
1962 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
1963 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
1963 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
1963 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
1964 II. Vj.	11,35	169,11	77,10r	228,10	105,19	129,65	108,78r	102,10r	99,12	250,9	255,8	92,63r
1964 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)	südl. Vestervik/ Ystad (Schweden)	nördl. Öxelsund/ Härnösand ¹²⁾ (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)	Limfjor- dhäfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)			
Route	Elbe/ Weser	Rhein- häfen ¹⁰⁾ Ruhrhäfen	niederländische Rheinendhäfen ⁹⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weser	Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg		
Währung Mengeinheit	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	.	10,19	9,35
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209,4	131,4	15,19	9,00	.	9,92	9,00
1958 D	65,10	.	60,00	70,64	181,6	127,1	13,45	7,67	.	9,04	8,41
1959 D	67,70	92,18	.	70,83	182,8	138,8	14,69	7,68	6,75	6,21	8,65
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229,2	156,6	16,26	8,47	.	6,50	9,10
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223,2	146,7	15,31	9,02	6,90	5,25	9,42
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202,11	145,9	14,23	8,60	7,41	6,08	8,93
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41	6,25	9,26
1962 I. Vj.	73,78	96,13	80,33	79,56	196,7	125,4	14,35	7,96	7,55	.	8,42
1962 II. Vj.	75,00	92,04	83,46	77,81	205,3	146,0	14,19	8,33	6,44	6,07	8,83
1962 III. Vj.	74,54	93,41	83,03	83,03	201,0	149,6	14,01	8,93	7,33	6,00	9,43
1962 IV. Vj.	.	95,05	76,33	81,43	208,9	162,4	14,44	9,17	8,02	6,15	8,89
1963 I. Vj.	77,05	93,81	78,83	95,17	213,8	157,8	16,21	9,00	.	.	8,06
1963 II. Vj.	73,00	93,91	83,89	98,42	242,3	174,5	15,64	8,62	5,90	6,29	8,93
1963 III. Vj.	79,88	94,86	90,88	100,16	243,1	182,2	15,68	10,44	6,64	6,25	10,22
1963 IV. Vj.	.	94,38	94,36	109,01	272,11	207,10	16,86	10,21	7,00	6,25	9,83
1964 I. Vj.	.	94,52r	82,86	90,02	235,8	135,4	14,86	8,73	.	6,25	8,24
1964 II. Vj.	76,92	100,38	86,11	94,29	247,2	170,10	14,85	9,25	9,38	6,25	8,95
1964 III. Vj. ¹³⁾	76,00	101,80	90,39	97,81	254,6	194,5	14,76	9,52	9,73	6,25	9,13

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

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⁾	Limfjor- dhäfen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)		Antwerpen	Lübeck	Rotter- dam ⁵⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Stettin/ Danzig
Route	Lübeck/ Flensburg	Elbe				Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Bjorneborg (Finnland)	nordlich 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	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) ⁹⁾	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- 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	20,6	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 ⁹⁾			Briketts ¹²⁾	Kahldüngemittel		Eisen und Stahl					
von	Elbe	Lübeck	Groß- britannien, Ostküste	Wisnar/ 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⁾	Stromst./ 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	15,48		20,33	9,36	
II. Vj.	14,32	18,10	29,3	18,68	21,02	20,42	21,11	15,75	16,53	19,24	8,44	9,67
III. Vj.	14,95	18,5	30,9	18,22	21,50	20,84	20,6	15,18	15,18	19,73	8,31	9,96
IV. Vj.	17,48	23,3	38,6	21,27	24,83	23,00	27,8	21,43	22,06	17,16	9,55	11,61
1964 I. Vj.	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 42, Quellenverzeichnis s. Seite 39.

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	.	42.10	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	48.10	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	.
Mai	71.0	8,43	47.11	4,38	4,71	47.6	.	57.6	4,64	10,64	8,00	.
Juni	.	9,02	44.11	4,35	4,35	.	.	54.2	5,46	11,70	.	.

Ware	Getreide							Kopra	Esparto	Zucker		
von	La Plata ⁵⁾		West-	Ost-	Full Range	Südafrika		Schwarz-	Philip-	Kuba ⁶⁾		
Route	UK	Antw./Hbg.	Italien	Australien		UK	Antw./Hbg. ⁷⁾	Antw./Hbg. ⁷⁾	Antw./Hbg. ⁷⁾	UK		
nach	UK	Antw./Hbg.	West-	UK/Kont.		UK	Antw./Hbg. ⁷⁾	Antw./Hbg. ⁷⁾	Antw./Hbg. ⁷⁾	UK		
Währ./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	.	.	.	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	89.10	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	.
Mai	91.3	79.7	78.7	92.0	91.3	91.5	.	.	.	0,24	.	.
Juni	99.5	78.4	85.9	90.0	98.6	96.1	59.8	.	.	0,26	97.6	78.0

Ware	Zucker				Fischmehl.	Schwefelkies				Schwefel	Apatit	Eisen- und Manganerze
von	Kuba ⁶⁾	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⁾
Währ./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	36.3	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	.	.	.	.	.	.	22.3	31.11
Sept.	.	.	.	70.0	.	.	.	.	.	57.7	22.0	34.3
Okt.	.	.	.	72.10	0,20	.	.	.	.	.	.	35.3
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	.	0,23	.	.	26.0	.	63.2	.	41.6
März	73.0	.	.	.	0,24	.	.	.	.	60.5	.	37.5
April	.	100.0	97.6	.	.	.	.	.	.	67.6	.	34.0
Mai	.	101.8	99.2	.	0,26	36.6	.	.	.	.	.	45.8
Juni	.	112.6	.	76.7	.	.	.	.	.	67.10	.	41.8

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt* (in Reisecharter)

Ware	noch. Eisen- und Manganerze						Zinkkonz.	Kohle				
von	Marinagoa	Sudafrika/ Mosambik	Luanda ²⁾	Conakry	Melilla	Poti	Port Pirie	Hampton Roads				
Route	Antw./Hbg. ³⁾			Polen	Antw./Hbg. ³⁾		Brist. Kan./ Le Havre/ Hbg.	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	Rio de Janeiro
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	40.8	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	55.0	.	.	28.11	.	.	.	29.6	27.7	4.48	8.26	7.50
April	.	.	36.9	.	.	.	96.11	30.9	30.11	4.83	8.18	8.44
Mai	57.5	43.5	.	34.9	.	.	.	32.6	29.6	4.99	8.23	7.90
Juni	50.1	.	.	34.9	.	.	100.0	.	26.6	5.05	8.40	.

Ware	noch: Kohle		Erdöl, roh						Rohphosphat			
von	Danzig/Stettin	Wales	Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax	
Route												
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	44.9	18.9	20.0
1963 D	31.0	33.5	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
Mai	.	.	.	13.7	13.5	.	.	23.5	24.2	.	.	.
Juni	.	.	.	17.6	.	.	.	23.9	24.9	60.0	.	30.3

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			UK	ECUK								
nach	Alexandria	Sud- China	UK	ECUK	UK	Sud- afrika ³⁾	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	97.6	19.24	.	.	.	12.28	.	.
1958 D	29.6	59.7	187.2	189.6	76.2	12.08	221.6	.	.	6.07	6.47	.
1959 D	35.0	58.0	171.3	175.0	81.8	12.06	220.7	.	.	6.04	6.42	10.33
1960 D	35.9	59.10	185.0	194.10	84.11	13.61	237.1	10.55	10.37	6.61	7.08	11.08
1961 D	35.5	65.1	.	223.9	90.6	13.29	260.6	10.71	10.64	7.32	7.56	13.72
1962 D	30.10	59.11	217.8	198.4	77.11	12.00	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
Mai	.	84.6	.	.	.	.	.	.	.	8.42	9.32	13.02
Juni	.	.	.	.	.	17.00	.	.	.	.	9.74	14.08

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

C. Schifffahrtsindizes
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	Tramp- fahrt Reise- charter	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	109,8												
Juli.....	137,8	116,4	109,3	75,4	39,8	106,4												
Aug.....	137,6	116,4	108,7	77,1	51,3	107,0	92	95	126	79	91	91	110	110	109			
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												
Dez.....	138,7	116,8	110,7	84,7	82,5	115,6	93	95	121	82	87	99	115	114	131			
1965 Jan.....	139,1	117,3	110,7	84,0	73,8	121,5												
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	102	112	112	77	112	98	108	109	85			
Mai.....	141,6	118,6	114,6	87,1	41,0	123,6												
Juni.....	142,0	118,7	115,5	85,2	50,3	126,0												

Land	Niederlande							Großbritannien							
Berechnende Stelle	Joh. Den Braber, Rotterdam							Chamber of Shipping, London							
Einsatzart	Trampfahrt						Zeit- charter	Trampfahrt ⁵⁾							
	Reisecharter							Reisecharter							
Indexgruppe	Gesamt- index	Getreide	Erz	Kohle aus briti- schen Häfen eingeführt		Sonstige Güter	ins- gesamt	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	91,6	91,6	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.....	213,7	214,8	196,5	—	244,6	294,7	398,3	104,8	108,9	116,9	107,1	109,5	93,6	97,0	95,0
Sept.....	274,8	277,8	253,0	—	234,2	318,4	439,4	110,4	124,3	120,2	109,0	107,8	90,3	98,7	96,0
Okt.....	329,6	331,7	252,2	—	327,6	555,6	485,3	134,8	141,6	131,8	130,7	—	120,7	138,4	—
Nov.....	323,3	343,8	286,7	—	319,3	—	521,6	128,0	133,6	128,2	126,4	116,1	117,8	127,5	—
Dez.....	294,5	310,0	262,3	—	275,0	—	500,9	127,8	134,7	131,5	126,9	—	110,7	122,2	—
1964 Jan.....	306,4	316,2	275,3	—	290,5	324,4	514,4	128,6	139,0	140,9	127,4	108,6	107,9	116,3	124,9
Febr.....	226,6	225,4	253,8	—	211,9	—	491,0	110,7	110,7	130,6	116,8	110,8	99,3	89,6	111,8
März.....	216,5	215,8	228,5	—	195,3	—	481,7	107,0	105,0	126,8	111,5	112,3	104,8	84,1	—
April.....	231,7	236,3	217,7	—	233,7	350,8	468,5	109,5	109,2	128,0	113,1	—	101,6	94,0	107,0
Mai.....	244,4	238,3	247,4	—	242,1	328,3	406,0	110,3	114,7	121,6	112,3	117,8	91,5	95,0	113,9
Juni.....	236,8	235,7	246,7	—	219,4	—	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	129,1	113,9	122,3	96,0	91,1	111,0
Aug.....	254,8	245,2	247,9	—	225,7	357,5	450,7	105,3	109,6	109,1	110,2	—	95,4	94,0	104,8
Sept.....	234,8	240,1	219,2	—	206,6	279,3	455,6	105,6	111,1	109,1	111,6	114,1	88,9	93,2	106,4
Okt.....	275,3	276,0	226,3	—	—	282,0	470,3	118,8	127,2	124,5	123,2	—	96,0	106,1	—
Nov.....	301,7	320,3	272,8	—	241,4	373,5	484,1	120,0	132,0	116,9	123,6	129,8	104,8	105,4	115,6
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
Mai.....	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	130,5	132,1	134,9	129,1	146,1	131,5	108,4	139,6
Juni.....	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	125,7	134,1	141,0	102,9	—	120,0	105,8	135,1

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe

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	Chemi- kalien Dungem.	Gesamt- index	Ölbren- ner ⁵⁾	Motor- schiffe ⁶⁾	Unter- 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	103,6	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.....	109,0	38,6	103,4	103,8	104,3	113,3	92,4	107,1	105,3	109,8	112,0	115,4	110,7	108,0	113,7
Juli.....	106,9	39,8	103,6	101,9	117,1	114,9	89,2	109,0	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	88,6	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.....	132,0	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
Mai.....	129,7	40,5	129,0	130,2	114,2	136,2	124,0	125,2	125,8	149,1	137,4	155,6	127,5	114,7	123,6
Juni.....	134,7	45,4	131,2	134,1	119,2	123,8	121,9	131,1	135,2	134,6	138,5	148,5	131,8	110,7	131,8

Land	Norwegen				Däne- mark	Vereinigte Staaten									
Berechnende Stelle	Norwegian Shipping News, Oslo				Stat. Dep. Kopenhag.	Maritime Research Inc., New York									
Einsatzart	Trampfahrt		Tankerfahrt		Tramp- fahrt Reise- charter	Trampfahrt					Zeitcharter				
	Reise- charter	Zeit- ¹¹⁾ charter	Reisecharter			Reisecharter					Zeitcharter				
Indexgruppe	insgesamt		Mineralöl £— \$— Raten		insge- samt	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 ¹²⁾ = 100 ¹³⁾		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	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	73,0	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	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	56,7	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	44,5	— ¹⁴⁾	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	— ¹⁴⁾	45,0	49,1	46,4	60,0	46,1	35,3	53,4	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	61,3	48,8	56,9	55,0
Mai.....	89,4	99,8	49,7	35,4	— ¹⁴⁾	45,0	48,0	47,0	60,1	46,4	36,1	60,0	52,7	59,0	54,4
Juni.....	89,3	104,1	49,4	34,4	— ¹⁴⁾	45,2	48,4	47,7	59,7	46,6	35,9	70,1	49,9	60,5	54,5

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 43; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

C. Schiffsverkehrsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Italien ¹⁾														
Berechnende Stelle	Dr. Vito Dante Flore, Rom														
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter														
Indexgruppe	Gesamt- index	Europa- fahrt zu- sammen	Getreide				Getreide Zucker	Getreide Erz	Mais Erz	Zucker	Pyrit	Erz	Erz Phosphat	Kohle	
von Fahrtroute nach			Nord- Ame- rika ²⁾	Nord- Pazifik	Austra- lien	Schwarz- meer	Mittel- Ame- rika ³⁾	Süd- Ame- rika ⁴⁾	Südost- afrika ⁵⁾	Austra- lien/ Mauritius	Mittel- meer ⁶⁾	Indien 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	63	64
Juli.....	80	78	66	—	79	—	69	75	81	82	98	66	77	74	61
Aug.....	75	74	58	—	—	—	68	74	73	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
Mai.....	94	89	100	77	99	—	74	89	—	83	94	110	—	88	82
Juni.....	96	95	77	—	104	—	88	94	84	99	146	83	111	89	70

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 ²⁾	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	78	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
Mai.....	—	—	—	79	—	123	—	—	116	130	93	90	92	—	96
Juni.....	—	—	—	—	—	107	99	—	—	115	94	94	89	100	95

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 43; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

C. Schiffsverkehrsindizes

2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindizes (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		
	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	
Basis	Tanker-Größenklassen														
	Grundtarif Scale Nr. 2, bis 14. 12. 1958 ²⁾														
	Grundtarif Scale Nr. 3, ab 15. 12. 1958														
1954 D.....	110,0		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9		
1955 D.....	114,5		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1		
1956 D.....	142,6		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5 ⁵⁾		87,9 ⁵⁾		
1957 D.....	139,2		45,3		48,5		53,6		56,0		92,4 ⁶⁾		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	39,5 ¹³⁾	
2. Hj.	79,1	60,9 ¹³⁾	25,8r	19,10r ¹³⁾	27,3	21,0 ¹³⁾	30,5r	23,5r ¹³⁾	32,3	24,10 ¹³⁾	45,4	36,4 ¹³⁾	47,0	37,8 ¹³⁾	
1965 1. Hj.	82,1	60,1 ¹³⁾	26,8	19,6 ¹³⁾	28,4	20,9 ¹³⁾	31,6	23,1 ¹³⁾	33,6	24,6 ¹³⁾	46,10	35,11 ¹³⁾	48,7	37,3 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⁾		Dieselkraftstoff/Gasöl ¹¹⁾		Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 24000 t dw					
		I ⁸⁾	II ⁹⁾					Baupreis	Übergabepreis	Baupreis	Übergabepreis				
Basis	1960 = 100	1959 = 100						1962 = 100							
		(1022500 £)	(875000 £)	(1325000 £)	(1200000 £)										
1956 D.....	66,9	—	—	—	—	—	—	100,7	147,1	—	—	—	—	—	—
1957 D.....	63,5	—	—	—	—	—	—	106,8	135,6	—	—	—	—	—	—
1958 D.....	58,1	—	—	—	—	—	—	108,6	102,9	—	—	—	—	—	—
1959 D.....	84,5 ¹²⁾	100	100	100	100	100	100	103,2	100,0	—	—	—	—	—	—
1960 D.....	100,0	91	89	90	92	100,7	102,9	—	—	—	—	—	—	—	—
1961 D.....	122,9	91	88	90	92	99,3	105,9	—	—	—	—	—	—	—	—
1962 D.....	95,2	90	88	89	90	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D.....	125,4	84p	81p	82p	86p	100,7	107,4	100,8	114,6	100,8	114,6	100,8	114,6	100,8	114,6
1964 D.....	135,5	84p	81p	81p	86p	101,5	107,40	101,5	106,3	101,5	106,3	101,5	106,3	101,5	106,3
1961 I. Vj.	152,1	91	.	90	93	99,3	105,9	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Vj.	127,7	91	.	90	94	99,3	105,9	—	—	—	—	—	—	—	—
III. Vj.	91,5	91	.	90	91	99,3	105,9	—	—	—	—	—	—	—	—
IV. Vj.	120,1	91	.	90	91	99,3	105,9	—	—	—	—	—	—	—	—
1962 I. Vj.	95,3	91	.	89	91	99,8	102,9	99,6	100,0	99,6	100,0	99,6	100,0	99,6	100,0
II. Vj.	86,3	92	.	89	91	100,2	97,1	100,4	100,0	100,4	100,0	100,4	100,0	100,4	100,0
III. Vj.	96,1	90	.	89	90	100,2	97,1	100,4	100,0	100,4	100,0	100,4	100,0	100,4	100,0
IV. Vj.	103,1	90	.	89	90	100,2	97,1	100,4	100,0	100,4	100,0	100,4	100,0	100,4	100,0
1963 I. Vj.	120,3	83p	81p	81p	85p	100,2	100,0	100,4	104,2	100,4	104,2	100,4	104,2	100,4	104,2
II. Vj.	135,5	84p	81p	81p	86p	101,2	114,7	101,1	125,0	101,1	125,0	101,1	125,0	101,1	125,0
III. Vj.	121,6	84p	81p	81p	86p	101,2	114,7	101,1	125,0	101,1	125,0	101,1	125,0	101,1	125,0
IV. Vj.	124,1	84p	81p	81p	86p	101,2	114,7	101,1	125,0	101,1	125,0	101,1	125,0	101,1	125,0
1964 I. Vj.	148,4	84p	81p	81p	86p	101,2	114,7	101,1	116,7	101,1	116,7	101,1	116,7	101,1	116,7
II. Vj.	131,2	84p	81p	81p	86p	101,7	100,0	101,9	95,8	101,9	95,8	101,9	95,8	101,9	95,8
III. Vj.	110,2	84p	81p	81p	86p	101,7	100,0	101,9	95,8	101,9	95,8	101,9	95,8	101,9	95,8
IV. Vj.	153,5	84p	81p	81p	86p	101,7	100,0	101,9	95,8	101,9	95,8	101,9	95,8	101,9	95,8
1965 I. Vj.	234,5	84p	81p	81p	86p	102,7	105,9	100,8	108,3	100,8	108,3	100,8	108,3	100,8	108,3
II. Vj.	216,2	84p	81p	81p	86p	102,7	105,9	100,8	108,3	100,8	108,3	100,8	108,3	100,8	108,3

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 43; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr

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

Von Frankfurt (Main) nach			1960		1961		1962		1963		1964		1965	
			Durchschnitt										Juni	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar ²⁾	I.	Spar ²⁾
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	148	240	158	240	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)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HR c)	—	70	—	70	—	—	—	—	—	—	—	—
	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
		HF e)	—	—	—	—	—	—	—	e) 75	—	e) 73	—	e) 72
		HR c)e)	—	c) 144	—	c) 144	—	—	—	e) 135	—	e) 135	—	c) 135
	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
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	—	f) 766
Groß- britannien	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
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
	Zürich	HF	126	92	122	89	126	92	126	92	126	92	126	92
Türkei	Istanbul	HR	227	166	220	160	227	166	240	173	240	175	240	175
		HF	830	608	798	585	791	580	791	579	791	579	791	579
		HR f)	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 43, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

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

Von Frankfurt (Main) nach			1960		1961		1962		1963		1964		1965	
			Durchschnitt										Juni	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1188	812	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773
		HR	2139	1462	2056	1405	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2711	1744 ²⁾	2825	1549 ²⁾	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535
		HR	4880	3140 ²⁾	5035	2788 ²⁾	5040	2763	5250	2879	5320	2917	5320	2917
Asien														
Aden	Aden	HF	1973	1388	2023	1334	2005	1322 ¹⁾	2005	1322 ¹⁾	2005	1322	2005	1322
		HR	3553	2499	3642	2401	3609	2380 ¹⁾	3760	2479 ¹⁾	3810	2512	3810	2512
Birma	Rangun	HF	3284	2232 ²⁾	3300	2001 ²⁾	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983
		HR	5912	4018 ²⁾	5941	3602 ²⁾	5888	3570	6133	3719	6215	3768	6215	3768
Ceylon	Colombo	HF	2637	1806 ²⁾	2645	1718 ²⁾	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703
		HR	4748	3251 ²⁾	4761	3094 ²⁾	4718	3066	4915	3194	4980	3236	4980	3236
Indien	Bombay	HF	2379	1606 ²⁾	2396	1526 ²⁾	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512
		HR	4283	2891 ²⁾	4314	2747 ²⁾	4275	2722	4454	2835	4513	2873	4513	2873
	Kalkutta	HF	2623	1806 ²⁾	2622	1718 ²⁾	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703
		HR	4723	3251 ²⁾	4721	3094 ²⁾	4679	3066	4874	3194	4939	3236	4939	3236
Irak	Bagdad	HF	1470	1000	1430	978	1423	975 ¹⁾	1423	975 ¹⁾	1423	975	1423	975
		HR	2646	1800	2574	1760	2562	1755 ¹⁾	2669	1829 ¹⁾	2704	1853	2704	1853
Iran	Abadan	HF	1565	1118	1571	1091	1580	1087 ¹⁾	1580	1087 ¹⁾	1580	1087	1580	1087
		HR	2817	2013	2828	1964	2844	1957 ¹⁾	2963	2039 ¹⁾	3002	2066	3002	2066
	Teheran	HF	1659	1141	1594	1097	1580	1087 ¹⁾	1580	1087 ¹⁾	1580	1087	1580	1087
		HR	2987	2054	2870	1975	2844	1957 ¹⁾	2963	2039 ¹⁾	3002	2066	3002	2066
Japan	Tokio	HF	4526	2979 ²⁾	4544	2735 ²⁾	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711
		HR	8147	5362 ²⁾	8179	4924 ²⁾	8106	4880	8444	5083	8556	5151	8556	5151
Libanon	Beirut	HF	1188	812	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773
		HR	2139	1462	2056	1405	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469
Philippinen	Manila	HF	4149	2744 ²⁾	4148	2509 ²⁾	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487
		HR	7468	4939 ²⁾	7467	4517 ²⁾	7400	4477	7708	4664	7811	4726	7811	4726
Malaysia	Singapur	HF	3508	2293 ²⁾	3515	2034 ²⁾	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016
		HR	6315	4128 ²⁾	6328	3662 ²⁾	6272	3629	6533	3781	6620	3831	6620	3831
Syrien	Damaskus	HF	1188	812	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773
		HR	2139	1462	2056	1405	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469
Thailand	Bangkok	HF	3452	2258 ²⁾	3470	2001 ²⁾	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983
		HR	6214	4065 ²⁾	6247	3602 ²⁾	6191	3570	6449	3719	6535	3768	6535	3768
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF	4396	3046 ²⁾	4385	2792	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767
		HR	7913	5483 ²⁾	7893	5026	7823	4981	8149	5189	8258	5258	8258	5258
Amerika³⁾														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3369	2428	3211	1886	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884
		HR	6065	4371	5760	3395	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3222	2302	3070	1673	3068	1672	2993	1672	2968	1672	2968	1672
		HR	5800	4144	5527	3012	5523	3010	5611	3135	5640	3177	5640	3177
Chile	Santiago	HF	3612	2625	3443	2066	3440	2064	3365	2064	3340	2064	3340	2064
		HR	6502	4725	6197	3719	6192	3716	6308	3871	6346	3922	6346	3922
Kolumbien	Barranquilla	HF	2415	1834 ²⁾	2563	1772	2540	1756	2540	1756	2390	1679	2340	1616
		HR	4347	3301 ²⁾	4613	3190	4572	3161	4763	3293	4541	3191	4446	3071
Uruguay	Montevideo	HF	3369	2428	3211	1886	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884
		HR	6065	4371	5760	3395	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580
Venezuela	Caracas	HF	2373	1812 ²⁾	2523	1764	2500	1748	2500	1748	2350	1613	2300	1568
		HR	4272	3262 ²⁾	4541	3176	4500	3147	4688	3278	4465	3066	4370	2980
Vereinigte Staaten	New York	HF	2221	1448 ²⁾	2188	1259	2168	1248	2093	1235	1768	1097	1668	1008
		HR	3998	2606 ²⁾	3938	2267	3902	2246	3923	2315	3360	2085	3170	1916
		—	a) 1788	—	a) 1734	—	a) 1703	—	a) 1712	—	a) 1559	—	a) 1520	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 43, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

B. Güterverkehr

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

in DM je kg¹⁾

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 43, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

B. Güterverkehr

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

in DM je kg¹⁾

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965
			Durchschnitt					April-Dez.	Durchschn.	Juni
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 15,77	22,76 17,09 15,77	21,66 16,05 15,25 14,96 13,05 12,94 12,64	21,04 15,16 12,76 11,88 9,56 9,24 8,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	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 15,38	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 16,56	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 8,77	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 11,80	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 10,46	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 11,72	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 14,57	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 16,71	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 11,43	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 9,03	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 43, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
			November						Juni
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel	Bagdad	100	4,70	4,70	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
	Beirut	45	3,91 ¹⁾	3,57	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	Brussel	100	0,46	0,46	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48
	Damaskus	100	3,53	3,53	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
	New York	45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
		100	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,44	3,44
		500	3,82	3,82	3,64	3,64	3,00	3,00	3,00
	Teheran	45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbeklei- dung	Damaskus	45	3,28	3,28	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
	New York	45	5,08	3,36	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
		200	5,08	3,36	3,20	3,20	3,20	2,64	2,64
		500	5,08	3,36	3,20	3,20	3,20	2,20	2,20
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	45	9,07	9,07	11,64 ²⁾	11,64 ²⁾	13,16 ²⁾	13,16 ²⁾	13,16 ²⁾
		100	9,07	9,07	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas	45	8,11	8,11	10,36 ²⁾	10,36 ²⁾	11,88 ²⁾	11,88 ²⁾	11,88 ²⁾
		100	8,11	8,11	5,68	5,68	5,68	5,68	5,68
	Goteborg	100	2,10 ³⁾	2,10 ³⁾	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36
	Mexiko City	45	7,22	7,22	5,48	9,64 ²⁾	11,32 ²⁾	11,16 ²⁾	11,16 ²⁾
		100	7,22	7,22	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York	45	4,62	3,02	2,88	2,88	3,00	3,00	3,00
		500	4,62	3,02	2,72	2,72	2,48	2,40	2,40
	Stockholm	100	1,76	1,76	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel	45	0,46	0,46	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,46	0,46	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40
	Göteborg	45	2,10 ³⁾	2,10 ³⁾	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
	Stockholm	45	2,52 ²⁾	2,52 ²⁾	2,40 ²⁾	2,40 ²⁾	1,80	1,80	1,80
		100	1,76	1,76	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
	Teheran	45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Bijouteriewaren	London	45	0,88	0,88	0,84	0,88	0,88	0,88	0,88
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Er- satzteile	Algier	45	1,55	1,55	1,48	1,48	1,56	1,56	1,56
	Brüssel	100	0,46	0,46	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		500	0,46	0,46	0,46	0,46	0,40	0,40	0,40
	Casablanca	45	1,93	1,93	1,84	1,84	1,96	1,96	1,96
	Teheran	45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Teile von Automobilen und von Land- wirtschaftlichen Maschinen	New York	45	10,04 ²⁾	2,94	2,80	2,80	3,00	3,00	3,00
		100	3,40	2,94	2,80	2,80	3,00	3,00	3,00
		200	3,40	2,94	2,80	2,80	3,00	1,80	1,80
		300	3,40	2,94	2,80	2,80	2,80	1,80	1,80
		500	3,40	2,94	2,80	2,80	2,40	1,80	1,80
		1000	3,40	2,77	2,64	2,64	2,40	1,80	1,80
Geschäfts-, Büromaschinen ³⁾	Kairo	100	3,86 ¹⁾	3,86 ¹⁾	3,72 ¹⁾	3,72 ¹⁾	3,72 ¹⁾	3,72 ¹⁾	3,72 ¹⁾
	New York	45	5,33	5,33	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
		200	5,33	5,33	4,40	4,40	3,20	3,20	3,20
		250	5,33	5,33	2,80	2,80	3,20	3,20	3,20
		500	5,33	5,33	2,80	2,80	2,40	2,40	2,40
		1000	5,33	5,33	2,80	2,80	2,40	2,00	2,00
		3000	5,33	5,33	2,64	2,64	2,40	2,00	2,00
Kugellager	London	100	0,88	0,88	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen . .	Amsterdam	100	0,46	0,46	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		250	0,46	0,46	0,44	0,44	0,40	0,40	0,40
	Bagdad	45	4,87	4,87	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64
	New York ³⁾	45	10,04 ²⁾	10,04 ²⁾	3,52	3,52	3,60	3,60	3,60
		100	5,08	5,08	3,52	3,52	3,60	3,60	3,60
		200	5,08	5,08	3,52	3,52	3,44	3,44	3,44
		250	5,08	5,08	3,36	3,52	3,44	3,44	3,44
		500	5,08	5,08	3,36	3,52	3,44	3,12	3,12
Optische Waren, fotogr. u. Projektions- ausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatz- teile a. n. g.		1000	5,08	5,08	2,88	2,88	2,06	2,06	2,06
	Algier	45	1,51	1,51	1,44	1,44	1,56	2,04 ¹⁾	2,04 ¹⁾
	New York	45	5,25	3,40	3,24	3,24	3,30	3,32	3,32
		300	5,25	3,40	3,24	3,24	2,88	2,88	2,88
		1000	5,25	3,40	3,24	3,24	2,64	2,64	2,64
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissen- schaftliche und Labor-	London	45	0,88	0,88	0,84	0,88	0,88	0,88	0,88
		100	0,88	0,88	0,84	0,80	0,80	0,80	0,80
		250	0,88	0,88	0,84	0,64	0,64	0,64	0,64
Chirurgische, medizinische und zahnärzt- liche Instrumente mit Zubehör	Beirut	45	3,44	3,44	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Kairo	45	3,44	3,44	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	New York	45	5,25	3,40	3,24	3,24	3,32	3,32	3,32
		300	5,25	3,40	3,24	3,24	2,88	2,88	2,88
		1000	5,25	3,40	3,24	3,24	2,64	2,64	2,64
Uhren aller Art a. n. g.	New York	45	6,01	6,01	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		100	6,01	6,01	4,56	4,56	5,36	5,36	5,36
		200	6,01	6,01	4,56	4,56	4,48	4,48	4,48
		250	6,01	6,01	3,68	3,68	4,48	4,48	4,48
		300	6,01	6,01	3,68	3,68	4,08	4,08	4,08
		400	6,01	6,01	3,68	3,68	3,76	3,76	3,76
		500	6,01	6,01	3,28	3,28	3,48	3,48	3,48
		1000	6,01	6,01	2,96	2,96	3,48	3,48	3,48
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musik- truhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen	Beirut	100	3,40	3,40	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 43, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

B. Güterverkehr

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

in DM Je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
			November						Juni
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,47	1,47	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
	Lissabon	100	2,98 ¹⁾	2,98 ¹⁾	2,84 ¹⁾	2,52 ¹⁾	1,84	1,84	1,84
		250	2,06 ²⁾	2,06 ²⁾	1,92 ²⁾	1,92 ²⁾	1,68	1,68	1,68
		500	2,06 ²⁾	2,06 ²⁾	1,92 ²⁾	1,92 ²⁾	1,52	1,52	1,52
	Tanger	45	1,72	1,72	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64
Tierische Eingeweide und/oder Gedärme .	Damaskus	45	2,27	2,06	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
	Delhi	100	3,49	3,49	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	Istanbul	250	2,35	2,35	2,24	2,24	2,24	2,24	2,24
	Kairo	45	2,27	2,27	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16
	Kalkutta	100	4,24	4,24	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
	Karachi	100	3,44	3,44	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Oran	100	1,60	1,60	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Teheran	250	2,39	2,39	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	New York	45	5,09 ³⁾	5,09 ³⁾	3,62 ³⁾	3,64	3,64	3,64	3,64
		100	5,09 ³⁾	5,09 ³⁾	3,62 ³⁾	3,64	3,64	3,44	3,44
		250	3,80 ³⁾	3,80 ³⁾	3,62 ³⁾	3,64	3,64	3,44	3,44
		500	3,80 ³⁾	3,80 ³⁾	3,62 ³⁾	3,64	3,00	3,00	3,00
Pelze, Haute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	45	2,69	2,69	2,68	2,68	2,56	2,56	2,56
		100	2,44	2,44	2,32	2,32	2,32	2,56	2,56
		250	2,18	1,81	1,72	1,72	1,72	2,56	2,56
		500	1,81	1,81	1,72	1,72	1,72	2,56	2,56
	Bangkok ⁴⁾	45	5,12	5,12	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88
	Johannesburg	100				6,72 ¹⁾	2,96	2,96	2,96
		250	4,96	4,96	4,72	4,72	2,96	2,96	2,96
	Karachi ⁵⁾	100	3,15	3,15	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	London	100	0,88	0,88	0,84	0,80	0,80	0,80	0,80
		250	0,88	0,88	0,84	0,80	0,72	0,72	0,72
	Mailand ⁶⁾	100	0,88	0,88	0,84	0,80	0,80	0,80	0,80
	Montreal	45	4,54 ³⁾	4,54 ³⁾	3,44 ³⁾	3,40	3,60	3,60	3,60
		100	4,54 ³⁾	4,54 ³⁾	3,44 ³⁾	3,40	3,40	3,40	3,40
		500	4,54 ³⁾	4,54 ³⁾	3,44 ³⁾	3,40	3,40	2,60	2,60
		1000	4,54 ³⁾	4,54 ³⁾	3,44 ³⁾	3,40	3,40	2,40	2,40
	Paris ⁷⁾	45	0,59	0,58 ⁸⁾	0,56	0,52	0,52	0,52	0,52
		100	0,59	0,59	0,56	0,52	0,48	0,48	0,48
	Teheran	250	2,39	2,39	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	Manchester	45	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,00	1,00	1,00
		100	0,97	0,97	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92
		250	0,97	0,97	0,92	0,92	0,84	0,84	0,84
	New York	45	4,63 ³⁾	3,06 ³⁾	2,91 ³⁾	2,88	3,00	3,00	3,00
		500	4,63 ³⁾	3,06 ³⁾	2,91 ³⁾	2,88	2,40	2,40	2,40
	Tokio	100	9,41 ²⁾	8,74 ²⁾	8,00	8,00	8,56	8,56	8,56
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	45	9,07	9,07	11,64 ¹⁾	11,64 ¹⁾	11,76 ¹⁾	11,76 ¹⁾	11,76 ¹⁾
		100	9,07	9,07	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas	45	6,72	6,72	9,04 ¹⁾	9,04 ¹⁾	11,88 ¹⁾	11,88 ¹⁾	11,88 ¹⁾
		100	6,72	6,72	5,68	5,68	5,68	5,68	5,68
	Dublin	45	1,18	1,18	1,12	1,12	1,12	1,12	1,12
	London	45	1,26 ¹⁾	1,26 ¹⁾	1,20 ¹⁾	0,84	0,84	0,84	0,84
		100	0,76	0,76	0,72	0,80	0,80	0,80	0,80
		250	0,76	0,76	0,72	0,72	0,72	0,72	0,72
		500	0,76	0,76	0,72	0,64	0,64	0,64	0,64
	Manchester	45	1,43 ¹⁾	1,43 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,00	1,00	1,00	1,00
		100	0,97	0,97	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92
		250	0,97	0,97	0,92	0,84	0,84	0,84	0,84
		500	0,97	0,97	0,92	0,76	0,76	0,76	0,76
	Mexiko City	45	7,22	7,22	9,64 ¹⁾	9,64 ¹⁾	11,32 ¹⁾	11,16 ¹⁾	11,16 ¹⁾
		100	7,22	7,22	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York	45	4,63 ³⁾	3,06 ³⁾	2,91 ³⁾	2,88	3,00	3,00	3,00
		500	4,63 ³⁾	3,06 ³⁾	2,91 ³⁾	2,88	2,40	2,40	2,40
	Paris	45	0,50	0,50	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Tokio	100	9,41 ²⁾	8,74 ²⁾	8,00	8,00	8,56	8,56	8,56
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	2,02 ¹⁾	2,02 ¹⁾	1,92 ¹⁾	1,28	1,28	1,28	1,28
		100	1,34	1,34	1,28	1,16	1,16	1,16	1,16
		250	1,34	1,34	1,28	1,04	1,04	1,04	1,04
	Brüssel	45	0,63 ¹⁾	0,63 ¹⁾	0,60 ¹⁾	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,46	0,46	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48
		250	0,46	0,46	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40
	Malmö	100	1,26	1,26	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
	Manchester	45	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,00	1,00	1,00	1,00
		100	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	0,92	0,92	0,92	0,92
		250	0,88	0,88	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84
		500	0,88	0,88	0,84	0,76	0,76	0,76	0,76
	New York	45	4,63 ³⁾	4,63 ³⁾	4,41 ³⁾	4,40	4,40	4,40	4,40
		250	4,63 ³⁾	4,63 ³⁾	3,00 ³⁾	3,04	4,40	4,40	4,40
		300	4,63 ³⁾	4,63 ³⁾	3,00 ³⁾	3,04	3,04	3,04	3,04
	Paris	45	0,55	0,50	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Tel Aviv/Jaffa	100	3,23	3,23	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08	3,08
		250	3,23	3,23	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08	2,60
		500	3,23	3,23	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08	2,36
	Zurich	45	0,59	0,59	0,56	0,52	0,52	0,52	0,52
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g. .	Glasgow	100	1,72 ¹⁾	1,72 ¹⁾	1,64 ¹⁾	1,20	1,20	1,20	1,20
		250	1,18	1,18	1,12	1,00	1,00	1,00	1,20
	New York	45	3,70 ³⁾	2,96 ³⁾	4,41 ³⁾	4,40	4,40	4,40	4,40
		200	3,70 ³⁾	2,96 ³⁾	4,41 ³⁾	4,40	3,20	3,20	3,20
		250	3,70 ³⁾	2,96 ³⁾	2,82 ³⁾	2,80	3,20	3,20	3,20
		500	3,70 ³⁾	2,96 ³⁾	2,82 ³⁾	2,80	2,52	2,40	2,40
		1000	3,70 ³⁾	2,96 ³⁾	2,82 ³⁾	2,80	2,52	2,00	2,00
		3000	3,70 ³⁾	2,78 ³⁾	2,65 ³⁾	2,64	2,52	2,00	2,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 43, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

Sätze in DM

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				
1. 12. 1933	8	16	20	30	12	24	40	60	25	15	5	6	15	
1. 3. 1946	16	32	40	60	24	48	80	120	50	30	10	12	30	
1. 9. 1948	10	20	30	40	20	40	60	80	30	20	8	10	20	
1. 7. 1954	10	20	30	40	20	40	60	80	40 ³⁾	20	8	10	20 ³⁾	
1. 3. 1963	20 ¹⁾²⁾	40 ¹⁾²⁾	70 ²⁾	90 ²⁾	20 ¹⁾	40 ¹⁾	70	90	40 ³⁾	20	15 ²⁾	15	20 ³⁾	
Stichtag der Neufestsetzung	Drucksachen							Geschäftspapiere						
	Inlands-					Auslands-		Inlands-				Auslands-		
	verkehr													
	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	min- destens
1. 12. 1933	3	4	8	15	30	5	5	8	15	30	5	5	25	
1. 3. 1946	6	8	16	30	60	10	10	16	30	60	10	10	50	
1. 9. 1948	4	6	10	20	40	10	5	20	30	50	10	5	30	
1. 7. 1954	7	10	15	25	50	10	10	25	25	50	10	10	40	
1. 3. 1963	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	15	10 ¹⁰⁾	20 ¹⁾⁴⁾	40 ¹⁾⁴⁾	40 ⁴⁾	70 ⁴⁾	10	10	40
Stichtag der Neufestsetzung	Waresendungen (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	30	20	100				
1. 9. 1948	10		20	40	10	5	10	60	10	60				
1. 7. 1954	15		25	50	10	10	20	70	20	80				
1. 3. 1963	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	10	10	20	80	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 ⁷⁾	45 ⁷⁾	50 ⁷⁾	
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	Zeitungsgebühr*) 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
1. 1. 1964	Vertriebsgebühr								
	bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummernstückgewicht								
	bis 30 g				über 30 g bis 1000 g für je 10 g				
	18,00				0,9				

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 44, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen
Sätze in DPF

Stichtag der Neufestsetzung	Postzeitungsgut ¹⁾			Zeitungsdrucksachen 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 1.000 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	8	4	8	15	30
1. 3. 1946	5,0	10,0	40,0	6	8	16	30	60	—
1. 9. 1948	3,5	7,5	30,0	4	6	10	20	40	40
1. 7. 1954	3,5	7,5	30,0	7	10	15	25	50	50
1. 1. 1964	Postzeitungsgut je kg		Postzeitungsschnell- gut je kg	Streifbandzeitungen					
	10,0		12,0	10	15	20	25	50	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	80	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	60	60	80	80	80	80	100	

B. Fernsprechverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

Stichtag der Neufestsetzung	In Ortsnetzen mit						
	1 bis 50	51 bis 100	101 bis 200	201 bis 500	501 bis 1000	1001 bis 10000	über 10000
	Hauptanschlüssen						
für Einzelanschlüsse:							
1. 5. 1934	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1. 4. 1946	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1. 7. 1954	6,00	8,00	10,00	12,00	15,00	18,00	21,00
1. 8. 1964	9,00	12,00	15,00	18,00	21,00	24,00	27,00
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	5,00	6,00	7,00	8,00	9,00	10,00
1. 8. 1964	6,00	8,25	10,50	12,75	15,00	17,25	19,50

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	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	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	4,50
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80	4,80
1. 8. 1964	0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61	3,06	3,51	3,96	4,41	4,41
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	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	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	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	4,50
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80	4,80
1. 8. 1964	0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61	3,06	3,51	3,96	4,41	4,41

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 44, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst (Inlandsverkehr)
in DM

Monat bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer ¹⁾											
	innerhalb des Bereichs einer Knoten- vermittlungs- stelle ²⁾	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen ³⁾					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen ⁴⁾					
		bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 7 bis 18 Uhr												
Juli 1952	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes											
11. 8. 1953	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
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 ⁵⁾												
Juli 1952	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁶⁾											
11. 8. 1953	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,00
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	2,24
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,64 ⁷⁾	0,64 ⁷⁾	0,64 ⁷⁾	0,64 ⁷⁾	0,64 ⁷⁾	0,64 ⁷⁾	0,64 ⁷⁾	0,64 ⁷⁾	0,64 ⁷⁾
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64
1. 8. 1964	0,40	0,54	0,80	1,20	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
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	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	0,27	0,30	0,30
			b) 0,085	0,08	0,135	0,13	0,135	0,135	0,15	0,15
Frankreich	Paris	a) 0,18	0,17	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,30	0,30
		b) 0,09	0,085	0,145	0,14	0,145	0,145	0,145	0,15	0,15
Griechenland	Athen	a) 0,29	0,21	0,49	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50
		b) 0,145	0,105	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25
Großbritannien ¹³⁾	London	a) 0,25	0,23	0,39	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	0,195	0,20	0,20
Italien	Rom	a) 0,23	0,17	0,38	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	0,19	0,18	0,18
Jugoslawien	Belgrad	a) 0,23	0,16	0,36	0,39	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40
		b) 0,115	0,08	0,18	0,20	0,195	0,195	0,195	0,20	0,20
Niederlande	Amsterdam	a) 0,16	0,15	0,24	0,24	0,27	0,27	0,27	0,30	0,30
		b) 0,08	0,075	0,12	0,12	0,135	0,135	0,135	0,15	0,15
Polen	Warschau	a) 0,18	0,18	0,32	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	0,16	0,18	0,18
Schweden	Stockholm	a) 0,17	0,16	0,27	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	0,135	0,17	0,15
Schweiz	Bern	a) 0,16	0,15	0,24	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	0,12	0,15	0,15
Afrika	Südafrika	Kapstadt	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	1,19	1,20	1,20
		b) 0,32	0,32	0,595	0,60	0,595	0,595	0,595	0,60	0,60
Asien	Indien	Bombay	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	3,09	3,00	3,00
		b) 0,94	0,94	1,54	1,54	1,545	1,545	1,545	1,50	1,50
Malaysia	Singapur	a) 2,87	2,87	3,60	2,98	2,98	2,98	2,98	3,00	3,00
		b) 0,96	0,96	1,80	1,49	1,49	1,49	1,49	1,50	1,50
Australien und Ozeanien	Australien	Sydney	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	Buenos Aires	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	0,97	1,00	1,00
		b) 0,34	0,34	0,485	0,48	0,485	0,485	0,485	0,50	0,50
	San Franzisko	a) 1,60	1,60	1,13	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	0,565	0,60	0,60

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 44, Quellenverzeichnis s. S. 40.

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

Stichtag der Neufestsetzung	Grundgebühr	Zusätzliche Gebühren für die		
		Ortsanschlußleitung je 100 m	Fernanschlußleitung je 100 m mit Phantomschaltung	andere Fernleitungen
1. 1. 1939	15,00	0,50	0,32	0,57
1. 7. 1942	20,00	—	0,32	—
1. 2. 1956	20,00	—	—	—
1. 8. 1964	30,00	—	—	—

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

Stichtag der Neufestsetzung	In der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 28. 1. 1956 von 7 bis 18.30 Uhr					
	zwischen den an dieselbe Telex- vermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	zwischen Teilnehmern, die an verschiedene Telexvermittlungsstellen angeschlossen sind (Ferngebühr)				
		bei Entfernungen				
		bis zu 75 km	über 75 bis 200 km	über 200 bis 400 km	über 400 bis 600 km	über 600 km
1. 1. 1939	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
	innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)		innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)	
1. 2. 1956 ²⁾)	0,60		1,20		1,80	
1. 8. 1964						
	In der Zeit von 19 bis 8 Uhr, bzw. ab 28. 1. 1956 von 18.30 bis 7 Uhr					
	zwischen den an dieselbe Telex- vermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	zwischen Teilnehmern, die an verschiedene Telexvermittlungsstellen angeschlossen sind (Ferngebühr)				
		bei Entfernungen				
		bis zu 75 km	über 75 bis 200 km	über 200 bis 400 km	über 400 bis 600 km	über 600 km
1. 1. 1939	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
9. 3. 1948 ⁴⁾	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
1. 1. 1951	0,10	0,40	0,60	0,80	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	6,30	(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
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. 44, Quellenverzeichnis s. S. 40.

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 ³⁾ (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrschein (ab 1. 1. 63)			
1928 ²⁾	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 ²⁾	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 4. 1939	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 1. 1943	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1. 7. 1944	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948					keine einheitlichen Gebühren							
1. 8. 1948	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
15. 4. 1957	0,40	0,80	1,50	2,30	0,70	1,40	2,60	3,90	3,00	6,50	12,00	18,00
1. 4. 1958	0,40	0,80	1,50	2,30	(0,70) ⁴⁾	(1,40) ⁴⁾	2,60	3,90	3,50	7,00	13,00	20,00
1. 1. 1963	0,40	0,80	1,60	2,40	(0,70) 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 44, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

Amt für internationalen Personenverkehr, Frankfurt (Main), Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expres-, Güter- und Tierverskehr 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 Taritanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg

2. Schiffsabgaben auf dem kanal. Main und Neckar

Bundesministerium für Verkehr, Bonn

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Wasser- und Schifffahrtsdirektion, Mainz (Wasserstände); Frachten- und Taritanzeiger 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 Kustenschiffer, 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, Verladener- 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 Marittime, Roma; Journal of Commerce, New York; Financial Times, London; Notes Rapides, Paris; Economische Voorlichting, Rotterdam; The Review of the River Plate, Buenos Aires; Harley Mullion and Co. Ltd., London; Metal Bulletin, London; Steel Times, London; Nitrogen, London; Sulphur, London; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin; Wirtschafts-Correspondent, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Transportdienst, Verladener- und Verkehrsfachblatt, Hamburg; Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

Schluß siehe S. 40

Qellenverzeichnis

II. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachtraten

Deutscher Seefrachtenindex

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

„Welt“-Trampfrachtenindex

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

Trampfrachtenindices Niederlande

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

Index der Seefrachtraten, Niederlande

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

Index der Trampschiffsfrachten, Großbritannien

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

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, København. 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, H. Stahmer, Hamburg, 13. Jahrgang, Nr. 3, vom 15. Juli 1959¹⁾

Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien)

Zeitcharter-Volume-Index

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

Index der Bunkerölpreise

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

Preisindex für Neubautonnage

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

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr (IATA-Preise)

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

B. Güterverkehr (IATA-Raten)

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

IV. Post- und Fernmeldegebühren

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amts für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. Im Personenverkehr zwischen dem Bundesgebiet und **Berlin** (West) sowie im Berliner Stadtverkehr wird der Eisenbahnfahrpreis für die auf dem Gebiet der SBZ oder der Stadt Berlin liegenden Strecken oder Teilstrecken nach dem Personentarif der Deutschen Reichsbahn berechnet. — Vor dem 6. Juli galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

Seite 12

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Der Grundpreis je Kilometer für die frühere 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — ³⁾ Vor dem 23. 5. 1954 wurden für die Benutzung von Eilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — ⁴⁾ Für die Benutzung von Trans-Europ-Expresszügen (TEE-Zügen) sind ab 1. 12. 1957 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 bundes-deutschen 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 Neuerteilung 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 (VL, 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 ⁹⁾/₁₀ des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde).

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Seite 13

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Ab 1. 5. 1965 gelten die Hin- und Rückfahrkarten der dänischen Staatsbahn bis zu einem Monat. — ³⁾ Vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962 Sätze in NF; 1 NF = 100 ffrs. — ⁴⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — ⁵⁾ Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expresszügen 600 Dinar zu zahlen. — ⁶⁾ Bei Hin- und Rückfahrt an einem Tage, sonst doppelte Sätze der Preise für einfache Fahrt.

Seite 14

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

Seite 15

¹⁾ In den Fahrpreisen sind die normalen Schnellzugzuschläge, jedoch nicht Sonderzuschläge für Fernschnell- und TEE-Züge enthalten. Die Fahrpreise für die ausländischen Teilstrecken in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Express-, Güter- und Tierverskehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1965, Heft Nr. 7 vom 26. 4. 1965) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfr = 0,921 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-DL-Tarif, der von dem hier ausgewiesenen DEGT abweicht. — Vor dem 6. 7. 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

Seite 15 (Fortsetzung)

³⁾ Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — 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 1,78, III DM 1,56, IV DM 1,55, V DM 1,51; 20 t-Klasse I DM 1,70, II DM 1,68, III DM 1,49, IV DM 1,48, V DM 1,44. — ⁵⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — ⁶⁾ Die Frachtsätze sind für 500 km angegeben, da der 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 16

¹⁾ Frachtsätze der 5 t-Klasse. Für Fische wurde ab 15. 7. 1958 für die Monate April bis September ein Sommertarif, für die Monate Oktober bis März ein Wintertarif eingeführt. Das frachtpflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz der Fische beigegebene Eis. — ²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse A. — ³⁾ Bis zum 31. 7. 1964 = AT 14 B 43. — ⁴⁾ Bis zum 31. 7. 1964 = AT 1 B 1. — ⁵⁾ Holzzellstoff mit mehr als 40% Wassergehalt. — ⁶⁾ Sonstiger Holzzellstoff; bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D. — ⁷⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. Ihre Frachtsätze liegen um 4,76% unter denen der bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — ⁸⁾ Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte eine Frachthilfe in Höhe von 25% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ⁹⁾ D 1958. — ¹⁰⁾ 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, vom 1. 2. 1958 bis 16. 10. 1960 = Klasse C/D, vom 17. 10. 1960 bis 31. 3. 1965 = AT 12 B 1. — ¹⁹⁾ Bis zum 31. 7. 1964 = AT 4 B 6. — ²⁰⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse IV (Montangut). — ²¹⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse F, vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse III (Montangut). — ²²⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D; vom 1. 2. 1958 bis 8. 2. 1959 = Klasse I (Montangut), vom 9. 2. 1959 bis 31. 7. 1964 = AT 8 B 8. — ²³⁾ Bis zum 31. 1. 1958 = Klasse D. — ²⁴⁾ Bis zum 31. 5. 1965 = AT 7 B 1. — ²⁵⁾ Bis zum 31. 5. 1965 AT 7 B 25.

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Monatszahlen der Binnenschifffahrtsfrachten werden aus den von den einzelnen Frachtausschüssen festgesetzten Tarifen unter Berücksichtigung der mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung errechnet. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Monatszahlen. Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserschlag (siehe Seite 21).

Seite 17

¹⁾ Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ²⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ³⁾ Einschl. Schiffsfahrtsabgaben 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. Erhöhrnisszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁷⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebiets (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Fahrtkosten gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ⁸⁾ Vom 8. 1950 bis 16. 1. 1951 Ausnahmefracht.

Erläuterung: a) Verbleibt im Raum Emden; zum dortigen Verbrauch bestimmt. — b) Auf Seeschiffe umgeschlagen und zum Verbrauch im Raume Schleswig-Holstein und Hamburg bestimmt. — c) Auf Seeschiffe umgeschlagen und für den Verbrauch im Ausland bestimmt. — d) Schiffskohle. — Zechengruppen: I = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (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 18

¹⁾ Siehe Seite 17, 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 Loschzeiten. — ⁵⁾ Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — ⁶⁾ Ab 1. 4. 1955 Lade- und Loschzeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$ und umgekehrt. — ⁷⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhafen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = **leichte Produkte** mit spez. Gewicht bis 0,774, II = **mittelschwere Produkte** mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = **schwere Produkte** mit spez. Gewicht von 0,900 an. — ⁸⁾ Ohne Schiffsabgaben, Italien- und Ufergelder. — ⁹⁾ März bis Dezember. — ¹⁰⁾ Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — ¹¹⁾ D Januar/Juli.

Seite 19

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Loschzeiten. — ²⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 20). — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 20). — 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 $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$. D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Loschzeiten) berechnet. — ⁶⁾ Für Partien von 50 t stellen sich die Frachtsätze jeweils um 0,30 DM je Tonne höher.

2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar

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

Seite 20

¹⁾ Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

Seite 20 (Fortsetzung)

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

B. Seeschifffahrt

Monatszahlen der Trampfrachtraten werden als arithmetisches Mittel aus den im angegebenen Monat bekanntgewordenen Abschlüssen berechnet. Die Jahreszahlen sowie die Vierteljahreszahlen (der Frachtraten der nordeuropäischen Küstenfahrt) sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen.

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 21

¹⁾ Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste (ohne Hafer und Reis). — ²⁾ Ölkuchen und andere Rückstände von der Gewinnung pflanzlicher Öle. — ³⁾ 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 22

¹⁾ Eisenschlacke. — ²⁾ Eisen- und Stahlschrott. — ³⁾ Fredericia und südl. davon. — ⁴⁾ Dänemark einschl. Inseln, ohne Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ⁵⁾ Einschl. Terneuzen und Ymuiden. — ⁶⁾ Einschl. Mälarsee. — ⁷⁾ 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 23

¹⁾ Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — ²⁾ Einschl. Brit. Kolumbien. — ³⁾ Einschl. Sojabohnen. — ⁴⁾ Ab 1961 \$ je 2240 lbs. — ⁵⁾ Einschl. Abschlüsse zu Berth Terms. Verladung flüßaufwärts (bis San Lorenzo) — flüßabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — ⁶⁾ Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe, einschl. umgerechnete Abschlüsse in US-\$. Lose und/oder gesackte Ladungen. — ⁷⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ⁸⁾ Ab 1957 mechanische Bulkverladungen in Mac Kay oder Townsville. — ⁹⁾ Umgerechnet v. US-\$. Pauschalfrachten. — ¹⁰⁾ Bis 1956 auf Basis Handverladung — gesackt oder lose ex Säcke.

Seite 24

¹⁾ Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — ²⁾ Portug. Angola. — ³⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ⁴⁾ 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, skr, 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 Wochenmeßziffern. Die Jahreszahlen sind alsdann das arithmetische Mittel der Monatszahlen des jeweiligen Jahres. Die Monats- und Jahreszahlen des niederländischen Trampfrachtenindex (Den Braber) werden unter Berücksichtigung der aktuellen Transportmengen gemittelt.

Die Tanker-Indices werden aus Frachtabschlüssen nach den Zu- bzw. Abschlägen der nachstehenden Tankerfrachten-Grundtarife berechnet:

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

Seite 25

¹⁾ Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengütern in 17 weltweiten Relationen im einfachen Durchschnitt der 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 Bereich 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. Schiffsverkehrsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

Seite 26

¹⁾ Berechnet werden Zeitcharterabschlüsse mit einer Beschäftigungsdauer bis zu 9 Monaten für Motorschiffe von 9000 tdw. und mehr. — ²⁾ Frachtraten für Ladungen bis zu 18000 t. Außerdem werden ab 15. 8. 1964 gesonderte Indices für größere Ladungen berechnet. — ³⁾ In der Indexberechnung sind Zeitcharterabschlüsse mit einer Laufzeit bis zu 2 Jahren enthalten. Die Meßziffern werden aus dem gleitenden 4-Wochen-Mittel der Zeitcharterraten gebildet. — ⁴⁾ Ohne Tankerabschlüsse. — ⁵⁾ Ölbrenner (Dampfer) von 8000 bis 12000 tdw. (Geschwindigkeit: 10 bis 12 ½ Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 20 bis 30 lt. täglich). — ⁶⁾ Motorschiffe von 8000 bis 13000 tdw. (Geschwindigkeit: 10 bis 15 Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 10 bis 25 lt. täglich). — ⁷⁾ Austauschverhältnis: Gesamtindex der Zeitcharterraten in % des Gesamtindex der Reisecharterraten. — ⁸⁾ Sonderindex zum Vergleich von Reisecharterraten, die für Getreidetransporte in Tankern abgeschlossen werden. — ⁹⁾ 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 tdw. 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 27

¹⁾ Wegen des früher berechneten Index, vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Jg. 1959, Heft 2. — ²⁾ Ab Northern Range. St. Lawrence und Albany. — ³⁾ Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und San Domingo. — ⁴⁾ Getreide ab La Plata/Bahia Blanca nach UK/Kontinent/Polen und Westitalien. Erz ab Vitoria nach UK/Nord-europa. — ⁵⁾ Mais ab Kapstadt/Durban, Erz ab Beira/Lourenco Marques. — ⁶⁾ Ab Huelva/Morphou/Vassiliko-Bay. — ⁷⁾ Ab Abu Zenina (Suez) und Marmagoa/Goa. — ⁸⁾ Ab La Goulette, Bona, Melilla und Almeria. — ⁹⁾ Ab Sfax und Casablanca. — ¹⁰⁾ Zugleich: Gesamtindex für die Afrikafahrt. — ¹¹⁾ Ab Monrovia, Casablanca und ab türkischen Häfen. — ¹²⁾ Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — ¹³⁾ Phosphat ab Kossér (Rotes Meer), Salz ab Torrevieja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — ¹⁴⁾ Ab Marmagoa und Dungun.

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

Seite 28

¹⁾ Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wird jeweils am Quartalsbeginn als mittlere Rate aller Scale- (ab 1. 7. 1962 aller Intascale-) Werte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse im abgelaufenen Quartal sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften veröffentlicht, einbezogen sind Tanker aller Größen über 9999 tdw. Gesamttragfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden stattdessen gesonderte Meßzifferreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 tdw. (GP=General Purpose) und für Großtanker ab 25000 tdw. (LV = Large Vessels) geführt; ab 1. 7. 1964 werden Meßzifferreihen nur noch halbjährlich jedoch für 3 Größenklassen berechnet: 15 000 bis 24999 tdw (GP=General Purpose), 25 000 bis 44 999 tdw. (MR=Medium Range) und 45 000 bis 69 999 tdw (LR=Large Range). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem Golf. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Quartalszahlen und werden ebenso wie die unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Scale-Tarifs in Shilling je t umgerechneten Monats- und Jahreszahlen vom Statistischen Bundesamt errechnet (vgl. Erläuterungen zu D. Index der Seefrachten). — ²⁾ Grundtarif Scale Nr. 1 (vom 1. 11. 1952) kam für die AFRA-Raten nicht zur Anwendung. — ³⁾ SuezRoute: 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 (45 000 bis 69 999 tdw.).

III. Luftverkehr

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

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Seite 29

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachtflüge. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrate). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen.) — 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⁾ Laut Mitteilung der Lufthansa wird die Touristenklasse ab November 1964 für Flugrouten innerhalb Europas mit „Sparklasse“ bezeichnet.

Seite 30

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

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

B. Güterverkehr

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

Seite 31/32

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 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)

Umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20 ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00).

Seite 33

¹⁾ Kombinierte Raten bei Umladung in anderen deutschen Flughäfen. — ²⁾ Allgemeine Luftfrachtraten. — ³⁾ Ab 1. 4. 1964 einschl. Datenverarbeitungsmaschinen (Elektronenrechner u. ä.) und sonstige Maschinen für die maschinelle Aufbereitung.

Seite 34

¹⁾ Allgemeine Luftfrachtraten. — ²⁾ Kombinierte Raten bei Umladung in anderen deutschen Flughäfen. — ³⁾ Frachtraten umgerechnet von US-\$ je lbs. — ⁴⁾ Reptilhäute. — ⁵⁾ Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — ⁶⁾ Fuchspelze. — ⁷⁾ Lamm-, Schaf-, Zickelhäute und -Pelze ohne Bekleidung.

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren je Zeitungstück im Postzeitungsvertrieb

Seite 35

¹⁾ Ab 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warensendungen die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Höchstengrenzen 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 Paketgebührensätzen die Gebühr für eine Wertangabe von 500 DM enthalten, sofern der Wert nur auf der Paketkarte angegeben ist. Bis 28. 2. 1963 wurden für unversiegelte Wertpakete und Wertpostgüter mit Wertangabe von 500 DM zusätzliche Gebühren in Höhe von 20 Pf berechnet. — ⁷⁾ In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 3. 1950 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen. — ⁸⁾ Zeitungstück = die Folge der Zeitungsnummernstücke in der Bezugszeit; Zeitungsnummernstück = das einzelne Exemplar einer Zeitungsnummer. — ⁹⁾ Ab 1. 1. 1964 ist an Stelle der Zeitungsgebühr und Zeitungszustellungsgebühr eine einheitl. Vertriebsgebühr getreten. Zusätzlich werden ab 1. 1. 1964 vom Verleger eine vierteljährliche Zeitungsgrundgebühr von 10 DM für jede zum Postzeitungsdienst zugelassene Zeitung sowie eine Einweisungsgebühr von 10 Pf für die Einweisung eines Verlagsstückes, eine Vermittlungsgebühr von 20 Pf für die Bestellung und für jede erneute Bestellung eines Zeitungstückes erhoben. Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — ¹⁰⁾ Bei Drucksachen im Auslandsverkehr, die schwerer als 50 g sind, wird für jede Gewichtsstufe von 50 g (auch für die erste Stufe) ein Gebührensatz von 10 Pf erhoben. — ¹¹⁾ Die Sendungsart „Warenproben“ wird im Inlandsverkehr vom 1. 8. 1964 an mit „Warensendung“ im Auslandsverkehr weiterhin mit „Warenproben“ bezeichnet.

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

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

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)

B. Fernspreverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 36 (Fortsetzung)

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerndienst (Inlandsverkehr)

Seite 37

¹⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählerndienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — ³⁾ Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) berechnet. — ⁴⁾ Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wiedereingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählerndienst 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.

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

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.

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 37 (Fortsetzung)

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 38

¹⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Telexdienstes vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 von Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, Folgen 1 bis 3. — ³⁾ In Verkehrsbeziehungen, in denen die 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 werden 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, 1965 nach Polen.

D. Postomnibusverkehr

Postomnibusgebühren im Inlandsverkehr

Seite 39

¹⁾ Ohne Berücksichtigung von örtlichen Sonderverhältnissen. — ²⁾ Richtpreise. — ³⁾ Für Rückfahrtscheine mit beschränkter Geltungsdauer (z. B. Sonn- und Feiertags-Rückfahrtscheine) gelten besondere Bestimmungen. Die Ermäßigung gegenüber den normalen Beförderungsgebühren beträgt im allgemeinen etwa 15 %. — ⁴⁾ Rückfahrtscheine werden nur in bestimmten Verkehrsbeziehungen und in der Regel nur für Fahrten ausgegeben, deren einfache Streckengebühr DM 1,10 und mehr beträgt. — ⁵⁾ Schülerzecknerkarten 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.