

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

M-254

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

Herbst 1965



Bestellnummer: M 7 — vj 3/65

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

	Seite
Preise für Verkehrsleistungen im In- und Ausland, 3. Vierteljahr 1965	3
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 Fernsprechanchlüsse	36
2. Ortsgesprächsgebühren	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst (Inlandsverkehr)	37
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr	37
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr	37
3. Monatliche Gebühren für 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 20. Oktober 1965

Erschienen im Januar 1966

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,00

Preise für Verkehrsleistungen im 3. Vierteljahr 1965

Eisenbahnverkehrstarife

Ab 1. Juli 1965 werden die Frachten im Eisenbahnverkehr zwischen den Bahnhöfen des Bundesgebietes und Berlins (West) bzw. den Bahnhöfen der Sowjetischen Besatzungszone auf neuer Grundlage berechnet. Im Berlin-Verkehr galt bisher ein einheitlicher — auf alliierten Abmachungen beruhender — Interzonentarif, dessen Frachtsätze unter den vergleichbaren Tarifen der Deutschen Bundesbahn (DB) und der sowjetzonalen Deutschen Reichsbahn (DR) lagen. Für den Güterverkehr zwischen dem Bundesgebiet und der Sowjetischen Besatzungszone wurde vor dem der DB/DR-Tarif mit durchgehender Frachtberechnung vom Versand- bis zum Zielbahnhof angewendet. Nach der Kündigung dieser verbilligten Sondertarife durch die DR werden alle Teilfrachten im Interzonenverkehr auf sowjetzonalen und Berliner Gebiet nach dem Binnentarif der sowjetischen Besatzungszone berechnet. Die DB will dagegen im Berlin-Verkehr für den Streckenanteil innerhalb des Bundesgebiets weiterhin die Frachtsätze des Interzonentarifs anwenden, soweit sie nicht durch die Regelsätze des DEGT unterboten werden. Im Güterverkehr zwischen Bahnhöfen des Bundesgebietes und der SBZ soll sich die Berechnung des bundesdeutschen Frachtanteils der Teilstrecken von bzw. bis zu den Zonenübergangsstellen grundsätzlich nach den Regelsätzen des DEGT richten.

Infolge der doppelten Tarifierung für den gleichen Transportvorgang verteuern sich die Frachten im Berlin- und Interzonenverkehr besonders auf großen Transportstrecken, da die „Entfernungsdegression“ des Gütertarifs an der Zonengrenze unterbrochen wird. Eine Degression verbilligt die Streckensätze stufenweise bei steigender Entfernung. Nach der neuen Regelung kann die Entfernungsdegression nur noch für die Teilstrecken diesseits bzw. jenseits der Eisenbahn-Zonenübergänge getrennt wirksam werden. Außerdem wird im Berlin-Verkehr jetzt der tatsächliche Transportweg berechnet, während der Interzonentarif bisher den denkbar kürzesten Weg zugrunde legte. Die Bahntransporte nach Berlin gingen bisher fast ausschließlich über Helmstedt-Marienborn und mußten daher oft über weite Umwegstrecken gefahren werden. Da die SBZ für den Warenverkehr von und nach Berlin (West) drei weitere Zonenübergänge geöffnet hat, und zwar:

Büchen — Schwanheide,
Bebra — Gerstungen und
Hof — Gutenfürst,

werden die Mehrkosten durch Umwegfrachten nicht so stark ins Gewicht fallen.

Ferner kann sich auch der Transport von Import- und Exportwaren zusätzlich verteuern, da die entsprechenden Frachten nach dem DEGT grundsätzlich anders als nach dem Gütertarif der DR behandelt werden.

Nach Ansicht von Fachkreisen werden diese Maßnahmen keine allgemein preiserhöhende Rückwirkungen auf die Wirtschaft Berlins (West) haben; einzelne Preis- bzw. Kostensteigerungen können jedoch eintreten.

In der Berichtszeit haben sich für die Frachtbeförderung innerhalb des Bundesgebietes zu Ausnahmetarifen (DEGT, Teil II/C) folgende Änderungen ergeben:

Neu eingeführt wurden die Ausnahmetarife:

6 B 17 für Steinkohlen- und Steinkohlenkokstransporte (Magerkohlentransporte) von bestimmten Bahnhöfen des Aachener Gebiets und des Ruhrgebiets nach bestimmten Bahnhöfen des Saarlands (am 1. 9. 1965). Dieser Ausnahmetarif gehört zu den sog. kanalgleichen Tarifen zugunsten der saarländischen Wirtschaft. Trotz der relativ großen Verbilligung gegenüber anderen Ausnahmetarifen hat die Deutsche Bundesbahn die Frachtsätze dieser kanalgleichen Tarife nach dem Prinzip der Kostendeckung festgesetzt.

8 S 4 für den Transport bestimmter Eisen- und Stahlzeugnisse von saarländischen Hüttenwerken nach Brake, Bremen, Bremerhaven, Hamburg und Lübeck (am 15. 9. 1965).

Dieser als Vorfrachttarif für den Übersee-Export geltende „Als-ob-Tarif“ war bereits im April die-

ses Jahres von der Ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen beschlossen worden und lag dem BMV seither zur Genehmigung vor.

8 B 44 für Eisen- und Stahltransporte von bestimmten Bahnhöfen des Bundesgebiets nach bestimmten saarländischen Bahnhöfen (am 15. 9. 1965).

14 B 15 für Heizöltransporte von Nordenham nach bestimmten Bahnhöfen (am 15. 9. 1965).

Neu herausgegeben wurden die Ausnahmetarife:

8 B 36: für Halbzeugtransporte mit erweitertem örtlichem Geltungsbereich (am 1. 7. 1965).

8 S 3 für den Transport von Ferrophosphor mit ermäßigten Frachtsätzen (am 1. 9. 1965; unter gleichzeitiger Aufhebung der Ausgabe vom 1. 8. 1964).

10 B 1 für Papiertransporte von Albbuck (Süd.-Württ.) nach Essen Hbf. und nach Köln-Nippes (am 19. 7. 1965).

Diese Frachtbegünstigung mit um 40% ermäßigten Ausnahmesätzen gegenüber den Regelsätzen der Güterklasse C/D wird auf die Zielbahnhöfe Essen-Rütten-scheid und Köln-Ehrenfeld ausgedehnt.

14 B 12 für Benzintransporte (am 1. 7. 1965).

Dieser Ausnahmetarif wird nur im Erstattungswege angewendet.

14 B 14 für Heizöltransporte (am 15. 7. 1965). Der örtliche Geltungsbereich dieses Ausnahmetarifs wurde neu gefaßt. In den Tarif neu aufgenommen wurde die Transportverbindung von Bremen-Inlandhafen nach Bad Nenndorf-Nord, Hannover, Seelze, Wunstorf.

14 B 16 für Heizöltransporte (1. 7. 1965).

14 B 17 für Mineralschmieröltransporte (am 1. 7. 1965).

14 B 50 für den Transport bestimmter Mineralölerzeugnisse (am 1. 8. 1965).

Die Frachtsätze dieses Tarifs bleiben unverändert. Neu aufgenommen wurden Sonderfrachtsätze (Abt. II) von Hamburg-Süd und von Spillen (Niederrhein) nach Hildesheim. Diese Sätze gelten auch für Importsendungen. Die für den Tarif verbindliche Mindestmengenklausel wurde von 80 000 t auf 100 000 t p. a. erhöht.

14 B 52 für den Transport bestimmter Mineralölerzeugnisse (am 5. 7. 1965). Nachgetragen wurde die Transportverbindung von Karlsruhe-Knielingen / Hafen / Zeil nach Herbertingen und Neuoffingen.

16 B 7 für Zuckerrübentransporte (in unveränderter Form neu herausgegeben (am 1. 7. 1965).

23 B 12 für Transporte von Personenkraftwagen (am 1. 7. 1965).

Erm 4 für Transporte von Ausstellungsgütern für ausländische Messen.

Diese Sonderermäßigung gilt auch für den Transport von Ausstellungsgütern zur Internationalen Verkaufsmesse für Bekleidung in Turin vom 9. bis 12. September 1965.

Folgende Ausnahmetarife wurden aufgehoben bzw. außer Kraft gesetzt:

13 B 4 für Kieserit-Transporte (am 1. 9. 1965)

14 B 58 für Transporte von bestimmten Mineralölerzeugnissen (am 16. 8. 1965).

20 S 1 Seehafenausnahmetarif für Streutorf- und Torfmülltransporte (am 1. 7. 1965).

Frankreich

Die französische Staatsbahn (SNCF) führte im Juli d. J. mit einer Ausnahmegenehmigung der Hohen Behörde der Montanunion (EGKS) einen Unterstützungstarif für Eisenerztransporte

von der Erzgrube Batère (Pyrenäen) zum Hüttenwerk der Compagnie des Hauts Fourneaux de Chasse ein. Die Vertragsbestimmungen der EGKS schließen sog. Unterstützungstarife der Verkehrsträger für Montangütertransporte innerhalb der Gemeinschaft grundsätzlich aus. In diesem Fall mußten jedoch die außergewöhnlichen Schwierigkeiten, denen sich das Bergwerk im Augenblick gegenübersteht, besonders berücksichtigt werden. Da die Wettbewerbslage und die Erhaltung der Arbeitsplätze gefährdet erschienen, hielt die Hohe Behörde ihre Maßnahme mit den Bestimmungen des Montanvertrages für vereinbar. Sie behielt sich jedoch das Recht vor, ihre Entscheidung zu einem späteren Zeitpunkt zu überprüfen. In diesem Zusammenhang beanstandete sie auch, daß die SNCF beim Transport von Importierten Tarifvergünstigungen gewährt, die sich durch den Wettbewerb anderer Transportmittel nicht rechtfertigen lassen und die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenerzbergwerks von Batère beeinträchtigen.

Straßenverkehrstarife

Mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr wurde der für die Frachtberechnung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen maßgebende Reichskraftwagentarif (RKT) mehrfach geändert. Am 1. Juli d. J. trat eine Neufassung der Tarifstelle Eisen und Stahl in Kraft. Diese Tarifmaßnahme hat für die Frachtsätze nur geringe Bedeutung, um so mehr jedoch für die Gütereinteilung des RKT. Die hier unter „Eisen und Stahl“ aufgeführten Güterpositionen wurden übersichtlicher angeordnet und wesentlich vereinfacht. Ihre Anzahl wurde von 49 auf 26 herabgesetzt. Bei den Gütern der Regelklasse C/D, die den Hauptanteil der Eisen- und Stahlpositionen umfaßt, wurde auf die Angabe von Verwendungsklauseln, Gewichtsgrenzen und Bearbeitungsgraden weitgehend verzichtet. In der Neufassung wurde ferner der Begriff „Überzüge“ für Stahlerzeugnisse der Regelklasse C/D auf „Überzüge und Verbindungen mit gewichtsmäßig nicht vorherrschenden Stoffen“ ausgedehnt. In bestimmten Bereichen sind mit den Vereinfachungen auch gewisse Frachteinsparungen verbunden.

Für den Güterfernverkehr wurden außerdem folgende Ausnahmetarife neu eingeführt:

F 8 B 14 für Transporte bestimmter Eisen- und Stahlerzeugnisse (Halb- und Fertigwaren) von saarländischen Hüttenwerken nach Empfangsplätzen im süddeutschen Raum (am 27. 7. 1965).

Dieser Tarif ist an eine Mindestauslieferung von 100 000 t durch einen Befrachter gebunden und ersetzt den bisher für Bundesbahn und Güterfernverkehr gemeinsam geltenden Ausnahmetarif 8 B 14.

Mit der Einführung dieses besonderen Tarifs für den Güterfernverkehr wurde die am 15. 6. 1964 zur Vermeidung des Kanalbaus zwischen Rhein (Pfalz) und Saar eingeführte Tarifsenkung für den Straßentransport (zum Teil über 50%) teilweise wieder zurückgenommen.

F 12 B 27 für den Transport von Waschrohstoffen (Natriumtripolyphosphat, Natriumperborat und Aluminiumoxyd. am 15. 7. 1965). Bisher wurden die Frachten für diese Erzeugnisse nach den Regelsätzen der Güterklasse C/D berechnet.

F 14 B 80 für den Transport von petroleumartigen Dieselkraftstoffen (am 15. 9. 1965; Frachtberechnung bisher nach C/D).

Neu herausgegeben wurden die Ausnahmetarife:

F 9 B 1 für Aluminiumtransporte mit erweitertem örtlichen Geltungsbereich (am 15. 9. 1965).

F 18 S 1 für Transporte von Apfelsinen usw. Am 27. 7. 1965 wurden die Empfangsorte Landau (Pfalz) und Worms in den Tarif aufgenommen. Am 15. 9. d. J. wurde der örtliche Geltungsbereich abermals geändert.

Am 15. 9. d. J. wurde der bisher für die Bundesbahn und den Güterfernverkehr gemeinsam geltende Ausnahmetarif

18 S 2 für Rohzuckertransporte im Geltungsbereich des Reichskraftwagentarifs aufgehoben. Für Eisenbahntransporte ist dieser Ausnahmetarif weiterhin gültig.

Belgien

Die Hohe Behörde der EGKS hat der belgischen Regierung ihr Einverständnis mit der beabsichtigten Einführung von Margentarifen im belgischen Straßengüterverkehr erklärt. Sie setzt dabei voraus, daß die Tarife unverzüglich in Kraft gesetzt und auch veröffentlicht werden. Allgemein soll eine Marge von 30% mit gewissen Abweichungen im Einzelfall gelten.

Schweiz

Die Verkehrsbetriebe der Städte Basel und Zürich sahen sich gezwungen, im Zuge einer Betriebsrationalisierung und Modernisierung der Verkehrsmittel ihre Fahrpreistarife zu revidieren. Am 1. Juli bzw. am 1. September d. J. traten erhöhte Einheitsfahrftarife in Kraft, die nur zwei bzw. drei unterschiedliche Fahrtausweise für die Normalfahrt vorsehen. Damit sollen die Betriebseinnahmen gesteigert werden, um zusätzliche Mittel für die geplanten Neuanschaffungen moderner Gelenkfahrzeuge zu gewinnen (z. B. in Basel 6,5 Mill. sfrs). Die Betriebsleitungen weisen darauf hin, daß der Schweizer Lebenshaltungskostenindex seit 1939 um über 100% gestiegen ist. In der gleichen Zeit haben sich dagegen die Straßenbahn- und Omnibusfahrpreise im Stadtverkehr durchschnittlich nur um 30% erhöht.

Frankreich/Italien

Die Durchfahrtsgebühren für die Benutzung des am 16. Juli d. J. offiziell eingeweihten Montblanc-Straßentunnels sind von der mit der Tunnelverwaltung betrauten französisch-italienischen Kommission in FF bzw. Lire wie folgt festgesetzt worden:

Fahrzeugart	FF	Lire
Motorräder und -roller	5,60	700
Automobile von 600 bis 800 ccm Hubraum .	16,00	2 000
Automobile von 1 100 bis 1 500 ccm Hubraum .	24,00	3 000
Automobile von 1 500 bis 2 300 ccm Hubraum .	32,00	4 000
Automobile von mehr als 2 300 ccm Hubraum .	40,00	5 000
LKW mit weniger als 5 t Last		
Tagestarif	50,40	6 300
Nachtstarif	45,60	5 700
LKW mit über 5 t Last		
Tagestarif	v. 76,00	v. 9 500
	b. 152,00	b. 19 000
Nachtstarif	v. 50,40	v. 6 300
	b. 101,60	b. 12 000

Großbritannien

Am 30. Juni d. J. sollte nach einer 30-tägigen Aufschubfrist eine 5%ige Erhöhung der Transporttarife des Verbandes britischer Straßengüterverkehrsunternehmer (RHA = Road Haulage Association) wirksam werden (vgl. Vortext zu M 7 vj 2/1965, S. 5). Dazu wird aus Großbritannien ergänzend mitgeteilt, daß das neue Preisüberwachungsamt des britischen Wirtschaftsministeriums (National Board for Prices and Incomes) in seinem ersten Bericht ein Veto gegen die Maßnahme der RHA eingelegt hat. Es ersuchte den Verband, seinen Beschluß zurückzunehmen, und forderte alle Verlager auf, die Bezahlung der höheren Tarife zu verweigern. Überhaupt soll der Straßentransportverband nach Auffassung der Kommission in Zukunft grundsätzlich davon absehen, seinen Mitgliedern allgemeine Tarifempfehlungen bekanntzugeben. Bisher haben diese Empfehlungen eine Erhöhung der Transporttarife stets mit Kostensteigerungen begründet, ohne die Zunahme der Leistungsfähigkeit der einzelnen Verbandsmitglieder zu berücksichtigen. Die britischen Straßentransporttarife sind innerhalb der letzten zwei Jahre auf Verbandsempfehlungen hin um 13% angehoben worden, während die als Begründung angeführten Kostensteigerungen in demselben Zeitraum insgesamt nur 9% ausmachten sollen. Die Frachttarife sollen künftig im freien Wettbewerb individuell ausgehandelt werden. Daraufhin versuchte die RHA in einer am 28. Juni d. J. veröffentlichten Stellungnahme, ihren Standpunkt zu rechtfertigen. Im übrigen warten die Straßenverkehrsunternehmer ebenso wie die Verlager eine Veröffentlichung des amtlichen Schlußberichts ab, der die Tarifsituation endgültig klären soll. Der britischen Preisüberwachungskommission lag ferner ein Antrag der staatlichen British Road Services auf Erhöhung der Paketbeförderungstarife zur Prüfung vor. Die ursprünglich zum 1. Juli

vorgesehene Inkraftsetzung wurde vorläufig verschoben. Die Preisbehörde erkannte die Tarifwünsche der BRS zwar grundsätzlich als berechtigt an, schlug jedoch vor, die Zuschlagssätze um etwa ein Drittel zu ermäßigen.

Die britische Regierung veranlaßte auch das für den Verkehr in Groß-London zuständige Amt (London Transport Board), seinen Plan für eine unmittelbar bevorstehende Anhebung der Omnibus- und Untergrundbahntarife bis Jahresende zurückzustellen, um den weiteren Preisauftrieb zu verhindern. Die von diesem Amt benötigten zusätzlichen Investitionsmittel in Höhe von 3,85 Mill. £ will die Regierung aus anderen Quellen zur Verfügung stellen. Angesichts einer Serie von Tarifsteigerungen im Londoner Stadt- und Vorortverkehr während der letzten 18 Monate möchten die zuständigen Gremien Zeit für eine gründliche Überprüfung der finanziellen und verkehrstechnischen Probleme des London Transport Board gewinnen. An dieser Revision ist die Londoner Stadtverwaltung, das Londoner Transport Board und das britische Verkehrsministerium in Zusammenarbeit mit anderen zuständigen Regierungsämtern beteiligt. Nach dem Verstaatlichungsgesetz ist das Londoner Transport Board verpflichtet, einen ausreichenden Verkehrsdienst für Groß-London zu unterhalten und seinen Haushalt über mehrere Jahre hinweg auszugleichen. Die seit Jahren anwachsenden Verkehrsstauungen sowie der Arbeitskräftemangel, verbunden mit ständigen Lohnsteigerungen, hatten die Wahrnehmung dieser Aufgaben zunehmend erschwert.

Jugoslawien

Als Folge der Dinarabwertung traten am 1. August 1965 Preis- bzw. Gebührenerhöhungen für verschiedene öffentliche Dienste in unterschiedlichem Ausmaß ein. U. a. wurden die Fahrpreise der öffentlichen Verkehrsmittel um 60 bis 150% sowie die Taxitarife um rund 60% heraufgesetzt.

Frachtraten der Binnenschifffahrt

Aus einer im August d. J. veröffentlichten Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt zu einer Anfrage der Zentralkommission der Rheinschifffahrt (Straßburg) geht hervor, daß sich die wirtschaftliche Lage der Rheinschiffer im Jahre 1964 trotz ausreichender Beschäftigung gegenüber dem Vorjahr verschlechtert hat. Das Mißverhältnis zwischen den Tonnagezahlen und den Beförderungsmengen hat sich vergrößert und deutet eine spürbare Überkapazität des Binnenschifffahrtsraumes an, die sich vor allem bei den Frachtnotierungen für Massenguttransporte von Rotterdam nach Duisburg oder Mannheim bemerkbar macht (z. B. werden hier die Tankfrachten 60% unter den Festfrachten gehandelt). Dieser Frachtdruck wirkt sich seit längerer Zeit sogar im innerdeutschen Wasserstraßenverkehr aus, wo trotz gesetzlich festgelegter Frachten und trotz des Verbots der Unterschreitung Frachtnachlässe angeboten, verlangt oder in Form von Kopplungstransporten im grenzüberschreitenden Verkehr gewährt werden. Die Schifffahrtsunternehmen weisen in ihrem Bericht darauf hin, daß sie den unaufhaltsamen Kostenanstieg für Personal, Schiffsreparaturen, Schiffeinrichtungen, sonstiges Material, sowie auch behördliche Gebührenerhöhungen und weitere Nebenlieferungen und -leistungen nicht mehr auffangen können, wenn das Frachtniveau nicht angehoben wird. Viele deutsche Partikuliere sehen sich gezwungen, ihre Schiffe zu veräußern und den Beruf zu wechseln. Aber auch bei mittleren und größeren Schifffahrtsbetrieben verstärkt sich die Neigung, Tonnage abzustoßen. So reduzierte z. B. die Firma Stinnes ihren Schiffsbestand in den letzten Jahren um fast 30% durch Verkauf, teils durch Verschrottung. Als Käufer traten vorwiegend niederländische Interessenten auf. Die niederländischen Binnenschiffer genießen steuerliche Vergünstigungen, die ihnen nach Meinung des Vorsitzenden des Verbands Deutscher Rheinereder einen Wettbewerbsvorteil (20 bis 30% Kostenverminderung) sichern. Sie seien damit in der Lage, die Quotierungen am Rheinfrachtenmarkt laufend zu unterbieten.

Anfang September entwickelte sich die Abschußtätigkeit in der Rhein- und Kanalschifffahrt etwas lebhafter. Als Gründe wurden kürzere Umlaufzeiten, aber auch ein zunehmendes Güterangebot genannt, das jedoch für eine Vollbeschäftigung der Rheintonnage bei weitem nicht ausreicht. In den laufenden Bessprechungen der für Binnenschifffahrtsfragen zuständigen Stellen wird daher eine Kapazitätsregelung sowie die Gewährung von Abwrackplänen immer nachdrücklicher gefordert.

Die Frachtenlage auf der kanalisierten Mosel läßt sich nach Ablauf der ersten zwölf Monate seit der Inbetriebnahme im Mai 1964 noch nicht vollständig übersehen. Gemessen an der bisherigen Verkehrsentwicklung wird das Gesamtgüteraufkommen 1965 im Moselverkehr (Berg- und Talverkehr) rund 4 Mill. t betragen. Im Bergverkehr dominieren zur Zeit die Kohletransporte aus dem Niederrheingebiet und dem westdeutschen Kanalgebiet nach Lothringen. Auch der Erzbezug der lothringischen Industrie über Rotterdam gewinnt für den Rheinfrachtenmarkt an Bedeutung. In dieser Verkehrsrichtung hat bereits ein lebhafter Wettbewerb zwischen Wasser- und Schienenweg eingesetzt. So gewährt z. B. die Deutsche Bundesbahn seit dem 1. Juli 1964 für Kohlen- und Kokstransporte (in geschlossenen Zügen) vom Ruhrgebiet nach Lothringen Frachtermäßigungen von 30 bis 39% gegenüber dem Normaltarif. Die französischen Staatsbahnen (SNCF) berechnen außerdem für Erztransporte von Dunkerque nach Thionville einen Frachtsatz von 7 DM je t, während die Binnenschifffahrt Erzfrachten von Rotterdam (über Rhein und Mosel) nach dem gleichen Empfangsort mit 8 DM je t quotiert (vgl. oben S. 3/4 unter Eisenbahntarife, Frankreich). Im Talverkehr konzentriert sich der Warentransport auf den Absatz lothringischer Industrieerzeugnisse in wasserstraßennahen Orten des Bundesgebiets.

Aus Straßburg wird eine 5%ige Erhöhung der Hafenumschlags- und Lagertarife gemeldet, die am 1. September wirksam wurde. Diese Tarifmaßnahme wird sich auch auf die Umschlagssätze der Straßburger Konvention für Binnenschifffahrtsfrachten von und nach französischen Rheinhäfen im grenzüberschreitenden Verkehr auswirken.

Mitte Juni d. J. kündigten die für Binnenschifffahrtsfragen zuständigen Behörden der Sowjetischen Besatzungszone das seit Juli 1956 bestehende Abkommen über den Binnenschifffahrtsverkehr zwischen beiden Teilen Deutschlands. Das Vorgehen der Zonenregierung richtete sich nicht gegen die geltenden Frachttarife, sondern gegen die Durchfahrtgenehmigungen, die für Binnenschiffe bundesdeutscher Schiffeigentümer bisher von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg auf Grund von Vereinbarungen mit den zuständigen Zonenbehörden kostenfrei ausgestellt wurden. Für die Ausgabe der neuen Erlaubnisscheine ist künftig das sowjetzonale Verkehrsministerium zuständig. Die neue Anordnung der Zonenbehörden gilt für Fahrten

„von Westdeutschland über das Territorium der SBZ nach Westdeutschland“ (z. B. für die Fahrt bundesdeutscher Schiffe von Hamburg über die Elbe und den Mittellandkanal durch die SBZ nach Braunschweig)

„zwischen Westdeutschland und der SBZ“ sowie „im Binnenschifffahrtsverkehr von Westdeutschland nach Westberlin und umgekehrt“.

Die Gebühren betragen:

20 DM (West) für die einmalige Ein- und Ausreise eines bundesdeutschen Binnenschiffs (Übergangsregelung)

200 DM (West) für die jährliche Dauergenehmigung

100 DM (West) für die Umschreibung bei Besitzveränderung der Schiffe.

Seefrachtraten und Schiffscharterraten

Die Reisecharterraten entwickelten sich von Juli bis September noch differenzierter als zur Jahresmitte. Im ganzen gesehen wies der Trend jedoch deutlich aufwärts. Während des Monats Juli konnten sich die Raten gegenüber dem Vormonat leicht verbessern. Die lebhaften Getreideverschiffungen von Nordamerika nach Europa, besonders nach Ostblockländern, dehnten sich auch auf andere Empfangsgebiete aus, z. B. auf die VR China und auf Japan. Zur gleichen Zeit lockerte sich auch der Angebotsdruck beschäftigungsloser Öltanker auf den Getreidefrachtenmarkt, so daß die hier seit Ende Juni andauernde Ratenhaussse für Getreideabschlüsse stärker zur Geltung kam. Gegen Ende Juli setzte sich bei uneinheitlichem Ratenverlauf und stark verminderter Abschußtätigkeit wieder eine leichte Ratenabschwächung durch. Diese Entwicklung wurde von der abwartenden Haltung der Getreidebefrachter bestimmt, die den größten Teil ihrer Kontrakte aus der im Juli zu Ende gehenden Versicherungssaison bereits untergebracht hatten und nunmehr versuchten, für ihren restlichen Tonnagebedarf niedrigere Fracht-

quotierungen auszuhandeln. Andererseits waren auch die Tramp-reeder im allgemeinen nicht bereit, größere Ratennachlässe zu-zugestehen, da sie auf längere Sicht mit Großlieferungen an wichtige Getreidebedarfsländer, insbesondere Sowjetrußland, Rotchina, Indien und Pakistan, während des neuen Getreide-wirtschaftsjahrs (August 1965 bis Juli 1966) rechneten. Außer-dem deutete die Verschärfung des Vietnam- und des Kaschmir-konflikts auf eine zunehmende Versteifung der fernöstlichen Frachtenmärkte hin und verstärkte damit die Marktposition der Tonnageeigner. In solchen „Marktpausen“ üben die niedrigen Quotierungen für große Getreidetanker gewöhnlich einen hem-menden Einfluß auf die Ratenkonjunktur aus. Marktexperten bezifferten die Ratenzuschläge bei Getreidefrachtabschlüssen von Anfang Juli bis Ende August — ohne Berücksichtigung der Tankerabschlüsse — auf 15 bis 20%.

Im Anschluß an die vorübergehende Marktstagnation leiteten größere Frachtkontrakte der indischen Regierung für zusätzliche Getreideimporte (300 000 t zur Abwendung einer drohenden Ern- nährungskrise) zu einer Wiederbelebung des Frachtenmarkts über. Im Laufe des August wurde außerdem das sowjetrussische Versorgungsprogramm bekannt. Es sieht — infolge der erneuten sowjetischen Mißernte im Getreidewirtschaftsjahr 1965/66 — eine Gesamteinfuhr von rund 9 Mill. t Getreide vor (etwa die gleiche Menge wie im soeben abgeschlossenen Wirtschaftsjahr). Davon sollen

- 5,3 Mill. t Weizen und 400 000 t Weizenmehl aus Kanada
- 2.0 Mill. t Weizen aus Argentinien
- 700 000 t Weizen aus Australien und
- 300 000 t Weizen aus Frankreich

bezogen werden. An der Frachtenbörse der „Baltic“ (Baltic and International Maritime Conference) schätzt man die Gesamt- Frachtsumme der geplanten sowjetischen Getreideeinfuhren (im Werte von etwa 600 Mill. \$ ab Verladehafen), soweit Schiffe westlicher Flaggen am Abtransport beteiligt sein werden, auf 100 Mill. \$.

Die Vereinigten Staaten konnten in neuerer Zeit keine bedeu- tenden Lieferkontrakte mit den Ostblockländern abschließen, da der Export subventionierten US-Getreides an die amerikanische „Cargo-Preference Act“ gebunden ist. Diese Kontraktklausel zwingt den Käufer, für den Abtransport der Getreidepartien zur Hälfte amerikanischen Schiffsraum mit seinen stark überhöhten Frachtraten (die gegenwärtig etwa um 200 bis 250% über den Frachtraten der übrigen Flaggen liegen) in Anspruch zu nehmen. Die amerikanische Regierung bereitet deshalb zur Zeit eine Aus- nahmeregelung vor, um dieses Hindernis für Großexporte in Ostblockländer zu beseitigen.

Neben den erwähnten Marktimpulsen machte sich auch die Versorgung fernöstlicher Länder sowie der amerikanische Nach- schubbedarf für Vietnam durch steigende Tonnagenachfrage auf dem Frachtenmarkt bemerkbar. Nachdem der amerikanische Präsident eine Verstärkung der dort stationierten amerikanischen Einheiten verfügt hatte, wurden vom Military Sea Transport Service (MSTS) etwa 50 Victory-Schiffe der amerikanischen Re- serveflotte (stillgelegte Kriegsbauten mit rund 10 000 t Trag- fähigkeit) wieder in Dienst gestellt.

Der Seefrachtenmarkt für die übrigen Massentransportgüter wie Erz, Kohle, Düngemittel usw. war in der Berichtszeit — ver- glichen mit dem Getreidefrachtensektor — verhältnismäßig klein und entwickelte sich im allgemeinen ähnlich wie dieser Markt. Die Winterversorgung Europas mit amerikanischer Kohle sowie der wachsende Rohstoffbedarf der japanischen Schwer- und Schiffsbauindustrie (Erz aus Indien, Kohle aus den Vereinigten Staaten und aus Australien haben die freiwerdende Tramp- tonnage wiederum zu einträglichen Raten beschäftigt.

In der zweiten Hälfte des September wirkte die Zuspitzung des Kaschmirkonflikts erneut störend auf die Markttätigkeit, ohne jedoch die sich entwickelnde Ratenhaussse spürbar zu brem- sen. In der Fahrt nach Indien und Pakistan boten selbst die in den letzten Tagen gezahlten Spitzenraten den Reedern nicht mehr genügend Anreiz, neue Frachtkontrakte abzuschließen. Andererseits hielten sich auch die Befrachter bei höheren Raten- forderungen der Reeder zurück. Bei der Ratenbildung berück- sichtigten letztere die höheren Prämien für die Kriegsrisiko-

Versicherung. Außerdem brachte ein Teil der Reedereien bereits die um 100% erhöhten Heuersätze für Besatzungen, deren Schiffe Indien, Pakistan und Vietnam anlaufen, in Ansatz. Daraufhin ging der Geschäftsumsatz am Frachtenmarkt erneut zurück. Bei prompten Abschlüssen bzw. bei Abschlüssen mit wenigen Liege- tagen konnten die Befrachter hier und da geringfügige Ratenver- billigungen aushandeln, während sich die Raten für spätere Ter- mine gut behaupten konnten.

Reisecharterindices	Veränderung in % September 1965 gegenüber	
	Juni 1965	Sept. 1964
Bundesrepublik Deutschland	+ 4	+ 15
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 7	+ 27
davon Getreide	+ 7	+ 30
Zucker	— 5	+ 23
Erz	— 6	+ 27
Kohlen	— 1	+ 13
Holz	+ 41	+ 30
Düngemittel	+ 6	+ 35
Norwegen	+ 1	+ 7
Italien	— 1	+ 25
Vereinigte Staaten	+ 1	+ 9

Die Aufwärtsbewegung der Zeitcharter-Raten (Schiffs- charterraten) in der Trockenfahrt setzte sich bei steigender Ab- schlußtätigkeit auch im dritten Vierteljahr weiter fort. Die Ge- schäftsentwicklung war hier weniger als beim Tagesmarkt ge- stört. Neben den Großbefrachtern, u. a. Sinofracht (Peking), MSTS (New York), Japan und Indien, die vor allem preisgün- stige Kriegstonnage (Liberty-, Victory- und Empire-Einheiten) mieteten, deckten sich die Linienreedereien mit schneller und moderner Tonnage (von 12 000 bis 15 000 t dw) für den Trans- port von Basisgütern ein, für die in verschiedenen wichtigen Ladehäfen des Linienverkehrs zunehmend Laderaum gesucht wurde. Im Mittelpunkt des Tonnageeinsatzes der Großbefrachter standen wiederum Getreide für Ostblock- und Fernostländer, Erz und Kohle für Japan sowie der amerikanische Nachschub- bedarf für Vietnam.

Zeitcharterindices	Veränderung in % September 1965 gegenüber	
	Juni 1965	Sept. 1964
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 11	+ 26
Norwegen	— 3	+ 20
Vereinigte Staaten ¹⁾	+ 1	+ 9

¹⁾ Für Abschlüsse mit einer Mindestlaufzeit von 6 Monaten.

Der Küstenfrachtenmarkt für die Nord- und Ost- seefahrt zeigte sich in der Berichtszeit (Juli/September) wenig aktiv. Das geringe Ladungsangebot für prompte Partien sowie die spürbare Zurückhaltung beider Marktpartner bei Voraus- befrachtungen ließen ein flüssiges Geschäft nicht recht aufkom- men. Außerdem verschlechterte sich wegen der Urlaubsperiode die Abfertigungssituation für skandinavische Holzladungen vor allem in britischen Löschhäfen und verzögerte die Dispositionen der Küstenschiffer für nachfolgende Lademöglichkeiten. Daraus- hin gingen die Raten trotz überwiegend fester Tendenz in ein- zelnen Verkehrsverbindungen zurück. Auch die russische Ton- nagenachfrage konnte das Küstenfrachtengeschäft nicht nennens- wert beleben. Da die europäischen Ladehäfen der Sowjetunion hauptsächlich am Weißen Meer und an der Kara-See liegen, hat das Gros der Küstenmotorschiffe, dem nach den Zulassungs- bestimmungen und den Kapitänspatenten bestimmte geogra- phische Grenzen für den Seetransport gezogen sind, keine reelle Chance, Ladung von Häfen östlich des Nordkaps zu holen.

Ein besonders starker Druck auf die Raten ergab sich wie- derum aus den Marktverhältnissen im Brennstoffsektor. Die Kohlenfrachtraten waren großenteils so niedrig, daß die Küsten- reeder es vorzogen, ihre modernen und großräumigen Küsten- motorschiffe im Anschluß an Holzlieferungen für Großbritannien in Ballast nach den skandinavischen Holzladeplätzen zurück- kehren zu lassen, anstatt das Rückfrachtgeschäft für britische

Exportkohle mitzunehmen. Außerdem ging wegen der saison-
üblichen Grubenferien auch das Ladungsangebot für britische
und kontinentale Kohlenpartien nach Skandinavien zurück.

Allgemein macht sich auch am Küstenfrachtenmarkt das in-
folge verstärkter Neubautätigkeit ansteigende Tonnageangebot
bemerkbar, wobei die Frage offensteht, inwieweit diese Neubau-
welle den tatsächlichen Bedürfnissen der Küstenschifffahrt ent-
spricht.

Die zu Beginn des dritten Quartals noch immer sehr geringe
Tonnagenachfrage ließ die Tagesraten der Ö l t a n k e r f a h r t
erneut absinken. Ende Juli wurde ein mittlerer Ratenstand von
Intascale — 72,5 erreicht. Damit lagen die Tankerraten noch um
15% unter dem Tiefpunkt im Sommer vorigen Jahres. Im Laufe
des August setzte sich — ausgehend von besseren Abschlußmög-
lichkeiten in den Häfen der Karibischen See — wiederum ein
Ratenanstieg durch, der allerdings um die Monatswende August/
September wegen eines Überangebots an sofort verfügbarer Ton-
nage kurzfristig unterbrochen wurde. Der zunächst zögernd ein-
setzende Umschwung der Raten Tendenz wurde vom wachsenden
Interesse bedeutender amerikanischer Ölkonzerne für lang-
fristige Beschäftigung von Tankertonnage sichtlich begünstigt.
Jedoch waren die Tankerreeder nicht immer bereit, bei Quotie-

Tankerfrachtenindizes auf Basis Scale/Intascale	Veränderung in % September 1965 gegenüber	
	Juni 1965	September 1964
Reisecharterindizes		
Bundesrepublik	— 12	— 6
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 11	+ 12
Norwegen	+ 35	+ 17

rungen für Abschlüsse auf lange Sicht vom augenblicklichen
Ratenniveau auszugehen. Sie bevorzugten zunächst weiterhin
Einzelkontrakte. Man rechnet damit, daß sich die amerikanische
Ölwirtschaft wegen der Vietnam-Krise über kurz oder lang Ver-
sorgungsproblemen gegenüber sieht und bei künftigen Kontrakt-
verhandlungen noch bessere Raten zugestehen wird. Die Kon-
sekutivraten für sechs- bis zwölfmonatige Beschäftigung von
Tankern mittlerer Größe (30 000 bis 60 000 t dw) in der Rohöl-
fahrt haben bereits von Juni bis September um rund 10% an-
gezogen.

Der Verlauf der Linienfrachtraten stand während
der Berichtszeit wiederum vorwiegend unter dem Eindruck ge-
gensätzlicher Rateneinflüsse. Baissetendenzen infolge Rücknahme
von (vorübergehend eingeführten) Erschwerniszuschlägen wur-
den durch Ratensteigerungen für Linientarife und einzelne
Frachtpositionen in verschiedenen Verkehrsrichtungen mehr als
ausgeglichen. Nach dem Linienfrachtenindex des Bundesmini-
steriums für Verkehr, Abt. See, setzte sich damit in der Gesamt-
entwicklung der Linienraten der Trend zur langsamen, gleich-
mäßigen Niveauerhöhung auch weiterhin durch.

Frachtenindizes für die Linienfahrt (berechnet vom Bundesverkehrsministerium)	Veränderung in % September 1965 gegenüber	
	Juni 1965	September 1964
Insgesamt	+ 0,8	+ 3,6
davon Stückgut	+ 1,1	+ 2,9
Massengut	+ 0,2	+ 5,6

Nach den einzelnen Fahrtgebieten ergaben sich in der Zeit
von Juli bis September d. J. folgende Veränderungen:

1. Europa- und Nahostfahrt

Die günstigen Tarife der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-
gesellschaft für den Hafenumschlag im Behälterverkehr
hatten Ratenermäßigungen im europäischen Linienverkehr
zur Folge. In der Fahrt von Hamburg nach Ostnorwegen
führte die Reederei A. S. Jelölinjen, Oslo, Mechanisierungs-
rabatte für verladereigene und reedereieigene Einwegpaletten
in Höhe von 3 bis 6 bzw. 1,50 bis 3 nKr je Behältersendung
ein. Auch nach Spanien und Portugal können neuerdings Be-
hälter der Firma „Contrans“-Gesellschaft für Überseebehäl-
terverkehr kostensparend versandt werden. Im Londoner

Hafen gewinnt der Haus-zu-Haus-Dienst im Linienverkehr
ebenfalls größere Bedeutung. Die britisch-niederländischen
„Trafpak“ (Tank-Container Services) eröffneten im August
d. J. einen regelmäßigen Versanddienst für lose Flüssigkei-
ten in nicht rostenden, überzogenen Stahlbehältern nach
Rotterdam, Dublin und Belfast sowie nach Kopenhagen und
Göteborg. Die Behälter können je 1 400 Gallonen (= rund
63,64 hl) Flüssigkeit aufnehmen. Dieser Dienst soll nach
und nach auf alle europäischen Häfen und auch auf den
Überseeverkehr ausgedehnt werden.

Im Verkehr vom Kontinent nach Häfen der britischen Süd-
ostküste (Shoreham-Washbay Range) wurden die Kosten-
sätze für den Ladungsumschlag am 1. Juli einheitlich um
1 s je t angehoben. Ende August folgte eine Ratenrevision
für den Liniendienst Kontinent—britische Westküste ohne
nähere Angaben über die Höhe der Ratenveränderungen.

Die Verteuerung der Betriebs- und der Hafenkosten in den
letzten Jahren hatte auch für die Fahrt nach Island und nach
südeuropäischen Häfen Tarifrevisionen zur Folge. Die
zwischen Kontinent und Island verkehrende Reederei H. f.
Eimskipafjelag Islands erhöhte ihre Frachtraten am 15. Sep-
tember d. J. um 15%. Um einen nicht näher genannten Pro-
zentsatz verteuerten sich am 29. September d. J. die Fracht-
sätze von Großbritannien nach mehreren Häfen Griechen-
lands, der Türkei und nach Schwarzmeerbahnen, die von den
Mitgliedsreedereien der Levant Conference bedient werden.

2. Afrikafahrt

Steigende Schiffsbetriebskosten vor allem in den Häfen ver-
anlaßten mehrere vom Nordkontinent aus verkehrenden
Afrikadienste, ihre Frachttarife zu revidieren, z. B. in der
Fahrt nach Tunesien—Algerien (am 1. 9. 1965), nach den
Azoren und nach Madeira (am 1. 8. 1965 in beiden Richtun-
gen). Die Frachtraten für Holztransporte von Westafrika
nach Nordeuropa (einschl. Nordfrankreich) waren bereits am
1. Juli um 10% angestiegen. Für den Linienverkehr von
Großbritannien und vom Kontinent nach Mauritius wurde
nachträglich eine 10%oige Ratenanhebung (zum 1. 5. 1965)
bekannt.

Die wegen des Pilgertransits stark schwankende Umschlags-
situation in Dschiddah (Saudisch-Arabien am Roten Meer)
besserte sich vorübergehend, so daß die Mitgliedslinien des
UK/Jeddah Freight Rates Agreements und der Continent/
Red Sea Conference am 1. August den bestehenden Kon-
ferenzzuschlag für den Güterversand nach diesem Hafen von
45% auf 25% herabsetzen konnten. Da jedoch die unge-
nügenden Hafeneinrichtungen und die dadurch bedingten
langen Schiffswartezeiten in Dschiddah die Löschkosten
grundsätzlich verteuerten und fortgesetzt erhebliche Reederei-
verluste verursachten, sahen sich die an der Dschiddahfahrt
beteiligten Linien genötigt, ihre Grundtarifraten am 1. Sep-
tember allgemein um einen (nicht angegebenen) Prozentsatz
zu erhöhen. Die im Laufe der nächsten 14 Tage erkennbare
neuerliche Abnahme der Hafenüberfüllung löste schließlich
am 16. September eine erneute Senkung des Konferenzzu-
schlags von 25 auf 15% aus.

3. Mittelostfahrt

Aus den gleichen Gründen verbilligten sich auch die Kosten
für Seegütertransporte von Nordeuropa nach Umm Said
(Irak) und nach Colombo. Für die Fahrt nach Umm Said
konnte am 1. September d. J. der (konstante) Nebenhafen-
zuschlag zu den Basisraten der Mittelostfahrt in Höhe von
20 s je t aufgehoben werden. Die Zuschlagssätze für Co-
lombofrachten ermäßigten sich abermals um 7 1/2% (auf
12 1/2% (vgl. Vortext zu M 7, vj 2/1965, S. 7 unter „3. Mit-
telostfahrt“). Dagegen führten die Mittelostlinien am 6. Sep-
tember d. J. für die Kuweitfahrt einen 15%oigen Konferenz-
zuschlag wegen sinkender Hafenleistungen ein. Die Grund-
tarifraten für Transporte von Kontinent- und Mittelmeer-
häfen nach dem Persischen Golf wurden am 1. September
d. J. allgemein um 7 1/2% heraufgesetzt.

4. Fernostfahrt

Die Mehrzahl der in Nordeuropa und in Mittelmeerländern
beheimateten Fernostlinien führten am 1. Juli d. J. für

Gütertransporte nach Saigon wegen erhöhter Versicherungsprämien einen Kriegsrisikozuschlag in Höhe von 2 \$ je t ein. Am 1. August d. J. erhöhten auch die übrigen europäischen Vietnamdienste ihre Kriegszuschläge von 4 auf 22 s je t. Der Überseehandel mit Vietnam ging wegen der Kriegshandlungen weiterhin stark zurück.

Die Einführung eines für den 19. Juli d. J. geplanten 25⁰/oigen Verstopfungszuschlags in der Fahrt nach Manila (Philipp.) wurde auf Vorstellungen des philippinischen Finanzministers mehrfach — letztlich bis zum 22. November d. J. — verschoben.

Im Zuge einer allgemeinen Tarifrevision für Seegütertransporte von Australien nach Europa trat am 1. September d. J. zunächst eine Erhöhung der Wollfrachtraten um 6,6⁰/o ein.

5. Mittelamerikafahrt

Nach eingehender Prüfung der Reedereiausgaben für Heuern, Hafengebühren und Hafenarbeiterlöhne in europäischen und mittelamerikanischen Häfen auf weitere Kostensteigerungen revidierten die Konferenzlinien der Westindienfahrt Anfang Juli d. J. ihre Tarifraten im Verkehr von Nordeuropa nach den Atlantikhäfen Mexikos, nach Britisch-Guayana, Trinidad und Barbados sowie nach den Windward- und Leeward-Inseln ohne Bekanntgabe des Steigerungssatzes, Auf Grund erheblich gestiegener Ladungs- und Hafenkosten in Westindien führten sie ferner am 1. August d. J. einen festen Teuerungszuschlag (Cost-Increase-Charge) für Befrachtungen nach Venezuela, den niederländischen Antillen, den Atlantikhäfen Kolumbiens, nach Zentralamerika, der Panama-Kanalzone, den beiden Küsten Mexikos, nach der Dominikanischen Republik, Haiti und nach Jamaica ein. Der Zuschlag wird mit 1,40 \$ je t für kontinentale und mit 10 s je t für britische Frachtpartien berechnet. Die festen Konferenzzuschläge für die Abgeltung der Landegebühren in Häfen des Karibischen Raumes haben sich wie folgt verändert:

Löschhafen	Änderungsdatum	Veränderung in %
Häfen auf Jamaica	1. August 1965	— 17
Dominikanische Häfen	18. August 1965	+ 17

6. Nordamerikafahrt

Die Konferenzraten für eine Reihe von niedrig tarifierten Frachtpositionen der Liniendienste von Kontinent/Skandinavien nach nordamerikanischen Pazifikhäfen wurden am 1. Juli d. J. mäßig erhöht. Dieser Ratenänderung ging eine umfassende Tarifrevision im Großbritannien-Nordpazifik-Dienst am 1. Mai d. J. voraus. Nähere Einzelheiten wurden nicht bekannt. Auch Baumwolltransporte vom US-Golf nach dem Kontinent verteuerten sich am 1. Juli (um rund 9⁰/o). Seit 1958 haben sich die Raten in dieser wichtigen Verkehrsrelation wie folgt verändert (in \$ je 100 lbs „high density compression“):

ab Februar 1958	1,60
ab Februar 1959	1,45
ab August 1960	1,65
ab Februar 1963	1,30
ab März 1964	1,60
ab Mai 1964	1,65
ab Juli 1965	1,80.

Im Verkehr von amerikanischen Häfen nach Alexandrien (V. A. R.) wird seit Juli d. J. ein 15⁰/oiger Konferenzzuschlag zum Ausgleich der Wartezeiten in diesem Hafen erhoben.

Die norwegische Meyer-Linie (unabhängig) ermäßigte ihre Frachtraten für Palettenladungen (800 bis 2000 kg) von europäischen nach amerikanischen Atlantikhäfen am 1. August d. J. um 1,50 \$ je t.

7. Außereuropäische Fahrtgebiete

Die afro-asiatischen Konferenzlinien erhöhten am 1. August d. J. die Hafensurcharge für erschwerte Umschlagbedingungen in den Häfen Buenos Aires und Montevideo, im Verkehr zwischen Afrika bzw. Ostasien und diesen Häfen von 10 auf 15⁰/o.

In der Fahrt von nordamerikanischen Häfen nach der südamerikanischen Westküste wurde im September d. J. ein allgemeiner Konferenzzuschlag von 7,5⁰/o eingeführt. Hiergegen protestierten kolumbianische Importeure bei ihrer Regierung unter Hinweis auf die Auswirkungen für die Importpreise.

Passagen

Am 1. September d. J. setzte die Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam, ihre Passagetarife für den Personenverkehr von niederländischen Häfen nach Surinam, Aruba, Curaçao und Bonaire um 5 bis 7⁰/o herauf. Für die Hochsaison der Jahre 1966 und später erhöhen sich die Personentarife gegenüber dem heutigen Stand um weitere 7 bis 13⁰/o.

Hafen- und Kanalabgaben, Umschlags- und Schiffsbetriebskosten

Nach einer Änderungsverordnung des BMV wurden die Lotselder für das Seelotsrevier E m s am 15. August um rund 5⁰/o erhöht, nachdem sie bei der Neufestsetzung der Lotstarifordnungen am 1. April d. J. zunächst unverändert geblieben waren.

Am 1. Juli verteuerten sich die Löschkosten im Hafen A m s t e r d a m einheitlich um 0,50 hfl je 1000 kg, während die Lade- und Löschkosten in R o t t e r d a m am 1. August anstiegen, ohne daß Einzelheiten bekannt wurden. Außerdem wurden die Hafengebühren der am „Nieuwe Waterweg“ gelegenen niederländischen Städte Rotterdam, Dordrecht, Maasluis, Schiedam und Vlaardingen am 1. September d. J. vereinheitlicht. Danach sind Hafengebühren von Schiffen, die mehrere dieser Häfen anlaufen, grundsätzlich nur im zuerst angelaufenen Hafen fällig, während im zweiten Hafen lediglich ein Nachgeld zu erheben ist, falls im ersten Hafen noch nicht der Höchstbetrag bezahlt wurde. Die Rabatte für Linien- und Wochenschiffe, d. h. Schiffe, die regelmäßig verkehren, sollen auch gewährt werden, wenn von Fall zu Fall verschiedene Plätze dieser Hafengruppe angelaufen werden. Zur Angleichung der Gebührentarife an die Rotterdamer Sätze tritt gleichzeitig eine Übergangsregelung in Kraft, nach der die Häfen Dordrecht und Maasluis eine Ermäßigung von 15⁰/o gewähren dürfen, die in dreijährigen Abständen um jeweils 5⁰/o abgebaut werden soll. Die Rotterdamer Hafengebühren waren kürzlich um 25⁰/o erhöht worden, und zwar in zwei Stufen von je 12¹/₂⁰/o (am 1. 8. 1964 und am 1. 1. 1965).

Auch aus britischen Häfen wurden verschiedene Gebühren- bzw. Kostensatzänderungen gemeldet. So setzten z. B. die Hafenverwaltungen der Städte Leith/Grangemouth, Liverpool/Manchester, Bristol und Swansea die Ladekostensätze am 1. Juli d. J. um einen nicht genannten Prozentsatz herauf. Die Lotsen-Vereinigungen für das Hafengebiet an der Tyne- und Blyth-Mündung legten dem Board of Trade (brit. Handelsamt) am 1. Juli d. J. einen Antrag auf Erhöhung der Lotsgelder vor. Über den Antrag wurde bisher noch nicht entschieden.

Die Londoner Hafengebühren waren zuletzt am 31. August 1964 (um 9⁰/o bis 20⁰/o) angehoben worden. Am 23. August d. J. folgte bereits ein weiterer Gebührenanstieg um durchschnittlich 10⁰/o. Dabei traten auf Grund einer neuen Gebührenklassifizierung in einigen Fällen auch Ermäßigungen ein. Teilweise blieben die Gebührensätze unverändert. Für das Jahr 1966 wird mit einer weiteren Anhebung gerechnet. Die Hafenverwaltung von Belfast setzte ihre Krangebühren am 1. September d. J. um 10⁰/o herauf (letzte Erhöhung am 1. 1. 1964 um 20⁰/o).

In d ä n i s c h e n Häfen erhöhten sich die Löschkosten am 1. September d. J. Dort sind die entsprechenden Tarifsätze an die Entwicklung des dänischen Preisindex für die Lebenshaltung gebunden, der in der letzten Zeit kräftig angezogen hatte. Auf Grund der Indexbewegung wurden Steigerungssätze zu den Grundtarifen der Stauereigesellschaft festgesetzt, die z. B. für Getreide und Futtermittel 106,5⁰/o, für Kohle 110⁰/o (bei Windentlöschung) betragen. Die dänischen Löscharife waren zuletzt am 1. März d. J. revidiert worden.

Die Verbesserung der Bedingungen für die Durchfahrt durch den S u e z k a n a l machte eine Erhöhung der Kanalgebühren notwendig. Seit dem 1. Juli d. J. werden von beladenen Schiffen 43,30 Piaster je t (bisher 42,835 Piaster) und von Schiffen in Ballast 19,74 Piaster je t (bisher 19,5453 Piaster) erhoben. Damit erhöhen sich die Kanalgebühren um 1⁰/o. Der gleiche Steigerungssatz wurde bereits bei der letzten Gebührenerhöhung am 1. Juli 1964 angewendet.

Ständig steigende Kosten veranlaßten die Panama-Kanal-Gesellschaft, ihre Kostensätze für den Güterumschlag in den Häfen der Panama-Kanal-Zone (Christobal, Balboa) am 1. Juli d. J. um 5% heraufzusetzen. Gleichzeitig änderte die Gesellschaft den Bewertungsmaßstab ihrer Kaigebührensätze. Bisher waren diese Gebühren nach der Länge der Schiffe „zwischen den Loten“ berechnet worden. Auf Grund der neuen Regelung wird nunmehr die Länge „über alles“ zugrunde gelegt.

Auch die Haupthäfen südamerikanischer Länder wurden erneut von Gebührenänderungen betroffen. In argentinischen Häfen stiegen die Lotsgelder für den Schiffsverkehr auf dem La Plata sowie für den internen Hafenverkehr am 7. August d. J. um rund 25 bis 30% an. Am 1. Oktober d. J. soll eine weitere Erhöhung folgen, so daß sich die argentinischen Lotsgelder gegenüber dem Tarifstand vor dem 7. August insgesamt um rund 30 bis 45% erhöhen werden. Die neuen Kostensätze wurden den bereits vor einigen Monaten revidierten Lohn-tarifen für Schiffskapitäne angeglichen und sehen im einzelnen Steigerungen um 29% (vom 7. 8. bis 30. 9. 1965 um 14%) für die Schiffeinfahrten und -bewegungen in nördlichen Parana-Häfen und um 125% (vom 7. 8. bis 30. 9. 1965 um 75%) für den Grundtarif im Hafen von La Plata vor. Auch in Rio de Janeiro wurden die Hafenlotsgelder angehoben, und zwar am 1. Juli d. J. um 25%. Dagegen konnten die Stauereibetriebe in Santos ihre Kostensätze für den Güterumschlag im Hafen senken, und zwar am 27. Juli d. J. um 7,3% und am 13. August d. J. um weitere 6,5%.

In den amerikanischen Golf- und Atlantikhäfen war Mitte Juni d. J. ein Arbeitskonflikt des leitenden Schiffspersonals der amerikanischen Handelsflotte ausgebrochen. Schiffskapitäne, Deckoffiziere, Lotsen, Ingenieur- und Funkoffiziere traten geschlossen in den Streik, wodurch binnen 14 Tagen rund 110 Schiffe, im weiteren Verlauf des Streiks jedoch bis zu 60 weitere Einheiten der amerikanischen Handelsmarine für den Seeverkehr ausfielen, darunter rund 90 Tanker, aber auch große Luxusdampfer im Passagierdienst. Der mögliche Verlust der amerikanischen Schifffahrt an entgangenen Fracht- und Passage-einnahmen wurde auf 1,8 Mill. \$ täglich veranschlagt. Im Vordergrund der Tarifstreitigkeiten stand nicht die Lohnaufbesserung, sondern vielmehr die Schiffsbemannung innerhalb der amerikanischen Handelsflotte, daneben auch Pensionsansprüche sowie Verfahrensfragen bei der Tarifschlichtung selbst. Die amerikanischen Reeder möchten ihre Schiffe so ausrüsten, daß sie durch weitgehende Automation mit weniger als den vorgeschriebenen fünf Ingenieuren fahren können. Dagegen wollen die Gewerkschaften die Zahl der Ingenieure und anderer von der Automation betroffenen Arbeitsplätze für die umzustellenden Schiffe in jedem Fall von neuen Verhandlungen abhängig machen. Da die Heuersätze für amerikanische Seeleute um das Drei- bis Vierfache höher liegen als die für das Schiffspersonal anderer Flotten, geht es dabei vor allem um die Frage, inwieweit die amerikanische Handelsflotte angesichts der überhöhten, weiterhin stark ansteigenden Personalkosten (die bis zu 72% von der amerikanischen Regierung subventioniert werden) wettbewerbsfähig bleibt. Nach längeren Bemühungen um den Arbeitsfrieden in der amerikanischen Schifffahrt konnte der amerikanische Präsident am 28. August die gütliche Einigung der Tarifpartner verkünden. Bis Anfang September nahmen alle amerikanischen Schiffsoffiziere ihre Arbeit wieder auf. Die erlittenen Streikverluste können den Reedereien von der Regierung nicht ersetzt werden. Im Augenblick ist die Auswirkung dieses Streiks auf die Fracht- und Passagietarife amerikanischer Linien noch nicht zu übersehen.

Flugpreise

Neue, um rund 4% niedrigere IATA-Ausflugtarife für Hin- und Rückflüge zwischen Europa und dem Nahen Osten (innerhalb von 23 Tagen) traten am 1. Juli d. J. in Kraft, nachdem die Regierungen der beteiligten Länder den auf der vorletzten IATA-Tarifkonferenz in Rom (im März d. J.) beschlossenen Preisänderungen zugestimmt hatten. Außerdem wurden den Reiseunternehmen gleichzeitig erheblich verbilligte Flugpreise für Pauschalreisen zugestanden. Bei Veranstaltung von Pauschalreisen mit mindestens 20 Teilnehmern können die Reiseagenturen nunmehr in der Regel mit weniger als der Hälfte des regulären Flugpreises kalkulieren.

Die soeben abgeschlossene Tarifkonferenz der IATA-Fluggesellschaften auf den Bermuda-Inseln (vom 20. 9. bis 2. 10. 1965) beschäftigte sich mit dem Antrag des amerikanischen CAB (Civil Aeronautics Board) auf Herabsetzung der Atlantikflugpreise um 10%. Auch die ICAO (International Civil Aviation Organization), eine weltweite Vereinigung der Luftfahrt betreibenden Staaten, sprach sich für eine Verbilligung der Nordatlantikflüge aus: Bei Übereinstimmung der Konferenzteilnehmer und Zustimmung der Regierungen sollen die neuen Tarife Anfang April 1966 in Kraft treten. Bereits vor Beginn der Tarifkonferenz hatten die Leitungen mehrerer am Nordatlantikverkehr beteiligten Fluggesellschaften ihre Vorstellungen vom Ausmaß und Schwerpunkt der geplanten Tarifreform entwickelt, so z. B. Trans World Airlines, Pan American Airways, Air Canada, British Overseas Corporation sowie die Swissair. Dabei wichen die Preisideen teilweise voneinander ab. Im Mittelpunkt der Erörterungen stand jedoch der sogenannte Gruppentarif auf Charterbasis und die Beschränkung der Flugpreisbegünstigung auf die Monate außerhalb der Hochsaison, d. h. in der Ostrichtung auf die Zeit von August bis Mai und in der Westrichtung auf die Zeit von Oktober bis Juli. Die Konferenz einigte sich schließlich auf die Senkung der gegenwärtigen Gruppenflugpreise in der Westrichtung um 20% und in der Ostrichtung um 12%. Bei der Buchung in den Vereinigten Staaten ist die Gewährung des Gruppentarifs nach wie vor an eine Mindestteilnahme von 25 Personen gebunden, während bei Gruppenflügen von Europa und vom Nahen Osten aus bereits 15 Personen in den Genuß des Vorzugstarifs kommen. Ferner sollen auch die sog. „Ausflugstarife“ ab New York (für Hin- und Rückflüge innerhalb von 21 Tagen) revidiert werden, und zwar soll ab 1. 4. 1966 ein für das ganze Jahr (mit Ausnahme der Hochsaison) einheitlich festgesetzter Sondertarif gelten, der für europäische Reiseziele um 8 bis 11% und für Nahostziele um 9 bis 12% niedriger liegt als der Normaltarif. Die Flugpreise für Normalflüge (einfache Flüge sowie Hin- und Rückflüge ohne Aufenthaltsbeschränkung werden nicht geändert.

Die British European Airways hob Anfang August d. J. die Gewichtsbeschränkung für Fluggepäck innerhalb ihrer britischen Binnenflugdienste auf. Nach der neuen Regelung hat jeder Fluggast das Recht auf unentgeltliche Mitnahme eines großen und eines kleinen Gepäckstücks. Für weitere Gepäckstücke ist eine Stückgebühr zu bezahlen. Bisher wurden je Fluggast nur bis zu 20 kg Gepäck frei befördert. Durch Wegfall des umständlichen Wiegeverfahrens wird die Passagierabfertigung nunmehr erheblich beschleunigt. In den Vereinigten Staaten war diese Gewichtsbeschränkung bereits vor einiger Zeit allgemein abgeschafft worden.

In Schweden und Dänemark wurden am 1. Juli d. J. die Flughafengebühren generell heraufgesetzt. Die vom Kopenhagener Flugplatz Kastrup abfliegenden Passagiere werden nunmehr mit einer um 33% erhöhten Gebühr belegt (20 dkr gegenüber bisher 15 dkr), sofern es sich nicht um Flüge nach dänischen Provinzflughäfen oder nach Malmö handelt. Die auf schwedischen Flugplätzen vor Antritt von Auslandsflügen nach Ländern außerhalb Skandinaviens erhobene Zusatzgebühr von 15 skr je Fluggast wurde auf Flüge nach den skandinavischen Nachbarstaaten ausgedehnt, für die bisher nur die Zusatzgebühr für den Inlandflugverkehr in Höhe von 10 skr berechnet worden war. Das bedeutet eine Gebührenerhöhung um 50%, die eine jährliche Mehreinnahme von 1 Mill. skr garantieren soll. Außerdem wurden die Abgaben der Fluggesellschaften für Landungen, Starts, Hangarbenutzung und Aufstellung von Flugzeugen auf schwedischen Flugplätzen erhöht. Diese Landeabgaben führten auch zu einer Heraufsetzung der Flugpreise im Inlandsverkehr, die z. B. beim Hin- und Rückflug zwischen Stockholm und Göteborg 1 skr und zwischen Stockholm und Kiruna 2 skr ausmacht. Die Erhöhung der Flugplatzgebühren soll der schwedischen Luftfahrtbehörde insgesamt 3 Mill. skr mehr einbringen. Norwegen hat sich dieser Gebührenrevision nicht angeschlossen.

Luftfrachtraten

Die erste spezielle Frachtkonferenz der IATA-Fluggesellschaften in Venedig vom 4. bis 27. Mai d. J. beschloß, eine Reihe von Spezialtarifen zu ändern. Ein Teil der revidierten Spezialraten ist am 1. September d. J. wirksam geworden, der Rest wird erst am 1. Januar 1966 folgen. Im Luftfrachtverkehr zwischen Europa und Nordamerika bzw. Fernost konnten die Transportkosten für eine Reihe von Lufttransportgütern bedeutend ge-

senkt werden, teils durch Abstufung bestehender Spezialraten nach höheren Mindestgewichten, teils durch Einführung neuer Spezialraten für besondere Güterpositionen. So ermäßigten sich z. B. die Raten zwischen den europäischen Haupthandelszentren und Hongkong bzw. Tokio für Sendungen (mit einem Mindestgewicht von 100 bis 250 kg) von Textilien, Kalkulationsmaschinen, Radiogeräten, Fernseh- und phonographischen Geräten oder Parfüm um 50 bis 60%. Im Nordatlantikverkehr wird der Versand von Fleisch, Nahrungsmitteln, Leder, Handtaschen, Geldbörsen, Außenbordmotoren, Nähmaschinen, Zeitschriften und dgl. auf dem Luftwege besonders begünstigt.

Dagegen sind die allgemeinen Luftfrachtraten im Europaverkehr (mit einigen Ausnahmen) gestiegen, und zwar um rund 5%. Außerdem erhöhten sich die Mindestfrachtsätze für den Luftfrachtverkehr in fast allen Verkehrsgebieten. Im übrigen regelte die Frachtkonferenz auch verschiedene Nebenbedingungen des Luftfrachtverkehrs, so z. B. Fragen des Behälterverkehrs, Beförderungskosten des Begleitpersonals, Abgrenzung der Lufttransportleistungen und der besonders zu vergebenden Nebenleistungen, Luftfrachtnachnahmen u. a. m.

Post- und Fernmeldegebühren

Die Deutsche Bundespost erhebt seit dem 15. August im Verkehr mit Italien für die Beförderung von Briefen bis zum Gewicht von 20 g, Postkarten sowie Postkarten mit Antwortkarte Inlandsgebühren. Die italienische Postverwaltung wendet im Verkehr mit der Bundesrepublik für diese Briefsendungen seither ebenfalls die (italienischen) Inlandsgebühren an. Die Regelung des Briefverkehrs mit der Republik San Marino, die auf Grund eines Vertrages mit Italien an die italienischen Postgebühren und -bestimmungen gebunden ist, wird ab 1. Oktober d. J. in ähnlicher Weise geändert werden.

Die von der EWG-Kommission gewünschte Gebührenangleichung für Briefe bis 20 g und Postkarten im Postversand innerhalb der Gemeinschaft konnte wegen noch bestehender Unklarheiten über die Höhe der Gebühren sowie über den Prozentsatz der Abrundwerte für das deutsche Postgebiet noch nicht entschieden werden. Nach einer dem Ministerrat von der EWG-Kommission am 28. Juni d. J. vorgelegten Richtlinie war eine Einheitsgebühr von

0,18 Goldfranken (= 25,2 Dpf) für den einfachen Brief und
0,13 Goldfranken (= 18,2 Dpf) für die Postkarte

für die Postverwaltungen der Mitgliedsländer als bindend vorgesehen worden.

Zur Beschleunigung des Auslandsbriefversands innerhalb Europas führte die Deutsche Bundespost am 1. Juli d. J. die zuschlagfreie Beförderung von Briefsendungen, Postanweisungen, Auszahlungs- und Rückscheinen auf dem Luftweg ein, nachdem sich diese Beförderungsart innerhalb des deutschen Nachtluftpostnetzes für den Briefversand im Inland seit längerer Zeit bewährt hatte. Durch den Luftpostversand können die Brieflaufzeiten nach den europäischen Bestimmungsländern allgemein um 75 bis 90% (von zwei bis sechs Tagen auf acht bis fünfzehn Stunden) verkürzt werden. Die Deutsche Bundespost will die Ausfälle an Luftpostzuschlägen im Interesse eines beschleunigten Briefaustauschs innerhalb Europas in Kauf nehmen.

Auf Grund einer Verordnung des Bundesministers für das Post- und Fernmeldewesen wurden am 1. September d. J. die Ortsgebührensätze für Telefongespräche zwischen Bonn und Bad Godesberg eingeführt. Bisher galten für den Fernsprechverkehr zwischen diesen Orten die Gebührensätze des Selbstwählfern-

dienstes, wonach die Gebühren nach der Gesprächsdauer der ersten Gebührenstufe (90 Sekunden) in „Ortsgesprächsgebühreneinheiten“ berechnet wurden. Im Vergleich zu dieser Gesprächsabrechnung liegen z. B. die Kosten eines Drei-Minuten-Gesprächs nach der neuen Regelung um 50% niedriger.

Die Hauptvermittlungsstelle Hamburg und eine Anzahl von Ortsnetzen der Frankfurter Hauptvermittlungsstelle stellten am 1. Juli d. J. ihre Fernspreverbindungen nach Österreich auf den Selbstwähldienst um. Die Sprechzeiten für die Gesprächsabrechnung in Ortsgebühreneinheiten zu 0,18 DM wurden

für Hamburg (Fernzone 3) auf 6,0 Sek.,
für Frankfurt (Fernzone 2) auf 7,4 Sek.

festgelegt.

Italien

Mit Zustimmung des Ministerrats wurden die italienischen Post- und Telegrammgebühren am 1. August d. J. um 20 bis 36%, im Einzelfall in noch stärkerem Ausmaß, heraufgesetzt. Z. B. erhöhten sich die Gebühren für

Inlandsbriefe	(der ersten Gewichtsstufe) von 30 auf 40 Lire (von 0,20 auf 0,25 DM)
Auslandsbriefe	(der ersten Gewichtsstufe) von 70 auf 90 Lire (von 0,45 auf 0,60 DM)
Auslandspostkarten	(mit mehr als fünf Wörtern Text) von 40 auf 55 Lire (von 0,25 auf 0,35 DM).

Die auf rund 64 Mrd. Lire geschätzten jährlichen Mehreinnahmen aus der Gebührenerhöhung sind für die Senkung des Postbetriebsdefizits bestimmt, das für 1965 auf 138 Mrd. Lire veranschlagt wird. Außerdem werden zur Begründung der Briefportoanhebung die Empfehlungen der EWG-Behörden zur Vereinheitlichung des Briefportos innerhalb der EWG angeführt (s. o.).

Argentinien

Nachdem im Zusammenhang mit der letzten argentinischen Abwertung im April d. J. u. a. auch der Goldfrankenkurs neu festgesetzt wurde (auf 56 anstatt bisher 46 Pesos), erhöhten sich die Gebühren für Auslandsferngespräche und -telegramme, die nach dem internationalen Fernmeldeabkommen des Weltpostvereins in Goldfranken festgesetzt und abgerechnet werden, am 1. September d. J. um etwas mehr als 20%. Seitdem beträgt z. B. die Gebühr für ein Telegrammwort

nach dem Bundesgebiet einschl. Berlin (West) 110 (vorher 91) Pesos,
nach der Schweiz 122 (vorher 101) Pesos.

Speditions- und Lagereitarife

Seit dem 1. August d. J. werden für Leistungen der Speditions- und Lagereibetriebe in Österreich um rund 4% höhere Tarifsätze berechnet. Die Lagergelder für die Zwischenlagerung bei Transporten von Lebensmitteln und verschiedenen landwirtschaftlichen Produkten blieben jedoch unverändert. Da die Transportarbeiterlöhne, von denen das Kostengefüge im Speditionsbetrieb in hohem Maße beeinflusst wird, in letzter Zeit um 12% gestiegen waren, hatte der Tarifvorschlag des Spediturverbandes ursprünglich eine stärkere Erhöhung vorgesehen.

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)
	CAB = Civil 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⁾												
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 grenzüberschrei- tenden Verkehr anderer europäischer Eisenbahnen ⁵⁾					
		Deutschen Reichsbahn		Österreich. Bundesbahn		Dänischen Staatsbahn						
1. 5. 1955	5,00	7,00		8,00		8,00		8,00				
1. 4. 1958	6,50	6,50		6,50		6,50		6,50				
1. 5. 1961	6,50	6,50		6,50		6,50		6,50				
26. 5. 1963	7,00	7,00		9,00		9,00		9,00				
1. 1. 1965	9,00	9,00		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	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km
1. 3. 1955	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00
	1. Klasse									2. Klasse		
	Einbettklasse ⁶⁾			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse		
3. 6. 1956 ⁷⁾	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00
1. 3. 1958	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	12,00
15. 3. 1961 ⁸⁾	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	13,50
27. 5. 1962	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	16,00
1. 11. 1964	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	15,50	16,50	17,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 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 ²⁾	12,80 ²⁾	76,80 ²⁾	51,20 ²⁾	135,00 ²⁾	90,00 ²⁾	—	—
Frankreich, Sätze in ffrs (Ab 1. 1. 1963 in FF)³⁾ Einfache Fahrt ⁴⁾								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 230
6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
1. 1. 1960	6,20	4,20	24,50	16,40	60,50	40,40	120,50	80,40
23. 10. 1961	6,60	4,40	26,10	17,40	64,30	42,90	128,10	85,40
20. 5. 1963	7,40	4,90	29,10	19,40	71,90	47,90	143,10	95,40
Italien, Sätze in Lire Einfache Fahrt								
1950	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 060
1. 8. 1952	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
10. 12. 1953	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
1. 8. 1956	580	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
1. 7. 1961	670	370	2 700	1 480	6 700	3 700	12 000	6 700
1. 1. 1963	770	430	3 100	1 700	7 700	4 250	13 800	7 700
1. 2. 1964	800	450	3 100	1 700	7 700	4 250	13 800	7 700
Hin- und Rückfahrt								
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
1. 8. 1952	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
1. 7. 1961	1 140	640	4 540	2 520	13 400	7 400	24 000	13 400
1. 1. 1963	1 540	860	6 200	3 400	15 400	8 500	27 600	15 400
1. 2. 1964	1 600	900	6 200	3 400	15 400	8 500	27 600	15 400
Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge Einfache Fahrt ⁴⁾								
1950	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
1. 3. 1957 ⁵⁾	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
1. 1. 1959	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
1. 4. 1961	390	260	1 380	920	3 000	2 000	6 000	4 000
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	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965	79,00	60,00	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965	141,00	108,00	—	—	—	—	—	—
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	—	—	—	—
8. 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⁾	—	—	—	—
8. 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	86,30	57,50	129,50	86,30			
1. 9. 1960	9,90	6,60	39,60	26,40	99,00	66,00	148,50	99,00			
1. 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	276,00	184,00			
1. 1. 1961	28,00	16,40	110,00	64,40	261,00	153,00	449,00	264,00			
Schweden, Sätze in skr Einfache Fahrt											
1950	5,85	3,90	22,50	15,00	42,30	28,20	65,70	43,80			
1. 5. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	76,50	51,00			
1. 4. 1952	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00			
1. 6. 1955	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00			
1. 1. 1957	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00			
1. 2. 1958	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00			
1. 9. 1959	9,00	6,00	32,90	22,60	76,50	50,00	111,00	74,00			
1. 9. 1962	9,90	6,60	37,50	25,00	82,50	55,00	120,00	80,00			
1. 10. 1964	10,50	7,00	40,50	27,00	87,00	58,00	126,00	84,00			
Hin- und Rückfahrt											
1950	8,85	5,90	33,75	22,50	84,60	56,40	131,40	87,60			
1. 5. 1951	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	135,00	90,00			
1. 4. 1952	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50	99,00			
1. 6. 1955	12,00	8,00	46,50	31,00	103,50	69,00	151,50	101,00			
1. 1. 1957	13,20	8,80	52,50	35,00	114,00	76,00	168,00	112,00			
1. 2. 1958	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00			
1. 9. 1959	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00			
1. 9. 1962	15,60	10,40	60,00	40,00	130,50	87,00	190,50	127,00			
1. 10. 1964	16,80	11,20	63,00	42,00	138,00	92,00	201,00	134,00			
Schnellzugzuschlag											
1. Klasse ¹⁾			2. Klasse ¹⁾								
1950	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00			
1. 5. 1951	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00			
1. 4. 1952	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00			
1. 6. 1953	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00			
1. 1. 1957	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00			
1. 9. 1962	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00			
Schweiz, Sätze in sfrs Einfache Fahrt											
1950	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—			
1. 4. 1952	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40			
1. 10. 1959	8,00	5,80	28,40	20,20	47,20	33,60	—	—			
1. 11. 1964	9,40	6,60	30,40	21,00	53,40	36,80	—	—			
Hin- und Rückfahrt											
1950	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—			
1. 4. 1952	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50			
1. 10. 1959	12,00	8,60	42,40	30,40	70,60	50,40	—	—			
1. 11. 1964	14,20	9,80	45,40	31,40	79,80	55,20	—	—			
1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse											
Portugal, ¹⁾ Sätze in Escudos Einfache Fahrt											
1. 4. 1949	20,00	17,50	12,50	80,00	70,00	50,00	200,00	175,00	125,00	—	—
1. 9. 1955	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—	—
1. 7. 1961	23,00	20,00	15,00	92,00	80,00	60,00	230,00	200,00	150,00	—	—
1. 8. 1963	24,00	16,00	—	96,00	64,00	—	240,00	160,00	—	—	—
Hin- und Rückfahrt											
1. 4. 1949	40,00	35,00	25,00	160,00	140,00	100,00	400,00	350,00	250,00	—	—
1. 9. 1955	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00	280,00	—	—
1. 7. 1961	46,00	40,00	30,00	184,00	160,00	120,00	460,00	400,00	300,00	—	—
1. 8. 1963	48,00	32,00	—	192,00	128,00	—	480,00	320,00	—	—	—
Spanien, ¹⁾ Sätze in Pesetas Einfache Fahrt											
1950—1953	16,30	10,20	...	65,00	40,65	...	162,50	101,55	...	324,95
21. 5. 1954	24,60	17,90	11,20	98,35	71,50	44,70	245,75	178,75	111,70	491,50	357,45
1. 10. 1956	24,70	18,00	11,25	98,80	71,90	44,90	246,90	179,55	112,25	493,80	359,10
1. 4. 1957	33,35	24,40	15,20	133,35	97,00	60,65	333,35	242,45	151,50	666,60	484,80
1. 11. 1958	34,00	25,00	16,00	134,00	98,00	61,00	334,00	243,00	152,00	667,00	485,00
10. 10. 1959	48,00	35,00	22,00	188,00	138,00	86,00	470,00	344,00	213,00	939,00	688,00
Hin- und Rückfahrt											
1950—1953	32,60	20,40	...	130,00	81,30	...	325,00	203,10	...	649,90
21. 5. 1954	49,20	35,80	22,40	196,70	143,00	89,40	491,50	357,50	223,40	983,00	714,90
1. 10. 1956	49,40	36,00	22,50	197,60	143,80	89,80	493,80	359,10	224,50	987,60	718,20
1. 4. 1957	66,70	48,70	30,40	266,70	194,00	121,30	666,70	484,90	303,00	1 333,10	969,60
1. 11. 1958	68,00	50,00	32,00	268,00	196,00	122,00	668,00	486,00	304,00	1 334,00	970,00
10. 10. 1959	96,00	70,00	44,00	376,00	276,00	172,00	940,00	688,00	426,00	1 878,00	1 376,00
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km Einfache Fahrt ²⁾											
1. Klasse						2. Klasse ⁴⁾					
1. 1. 1950	4,07					2,44					
1. 5. 1952	2,63					1,75					
15. 9. 1957	3,00					2,00					
1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300 1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300											
Meilen Meilen											
1. 11. 1959	3,373		3,15		3,00	2,25		2,10		2,00	
12. 6. 1960	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	2,50	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
1. 9. 1961	4,15	3,00	1,65	1,50	3,15	2,75	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
3. 6. 1962	4,50	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00
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: 1. August 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	73,62	59,57	147,24	119,14
Hoek van Holland—Venlo (Grenze)	191	18,00	12,75	36,00	25,50
Venlo (Grenze)—Passau	767	93,50	63,00	145,00	98,00
Passau—Wien West	298	26,83	16,38	53,66	32,76
Insgesamt	1 560	211,95	151,70	381,90	275,40
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	16,86	11,24	33,72	22,48
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	63,26	45,66	119,87	86,94
Aachen Süd (Grenze)—Passau	758	93,50	63,00	145,00	98,00
Passau—Wien West	298	26,83	16,38	53,66	32,76
Insgesamt	1 571	200,45	136,28	352,25	240,18
Paris—Salzburg					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	59,74	39,85	119,48	79,70
Kehl (Grenze)—Salzburg	561	68,00	46,00	112,00	76,00
Insgesamt	1 073	127,74	85,85	231,48	155,70
Paris—Kopenhagen					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	28,36	18,91	56,72	37,82
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	21,09	14,03	37,95	25,30
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	89,00	60,00	139,00	94,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	38,93	26,15	58,68	38,93
Insgesamt	1 503	177,38	119,09	292,35	196,05
Paris—Prag					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	59,74	39,85	119,48	79,70
Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	65,00	44,00	109,00	74,00
Cheb (Grenze)—Prag	230	40,92	27,28	81,84	54,56
Insgesamt	1 249	165,66	111,13	310,32	208,26
Amsterdam—Bern					
Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	17,11	12,19	34,22	24,38
Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,50	51,00	124,00	84,00
Basel Bad. Bf.—Bern	126	21,76	15,07	32,55	22,32
Insgesamt	907	114,37	78,26	190,77	130,70
Brüssel—Rom					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	18,65	12,41	33,58	22,38
Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf.	597	75,50	51,00	124,00	84,00
Basel bad. Bf.—Chiasso	339	39,99	27,71	60,08	41,29
Chiasso—Rom	707	71,50	39,65	143,00	79,30
Insgesamt	1 796	205,64	130,77	360,66	226,97
Kopenhagen—Innsbruck					
Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	195/59	32,19	21,56	48,34	32,42
Puttgarden Mitte See—Kufstein	1 119	137,00	92,00	187,00	126,00
Kufstein—Innsbruck	73	7,89	5,27	15,78	10,54
Insgesamt	1 446	177,08	118,83	251,12	168,96
Kopenhagen—Belgrad					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	38,93	26,15	58,68	38,93
Flensburg (Grenze)—Salzburg	1 154	140,00	94,00	190,00	128,00
Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	20,44	12,60	40,88	25,20
Jesenice (Grenze)—Beigrad	629	23,56	17,62	47,12	35,24
Insgesamt	2 370	222,93	150,37	336,68	227,37
Oslo—Malland					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	21,84	14,58	43,68	29,16
Kornsjö (Grenze)—Lübeck/Travemünde	747	107,64	84,24	168,87	131,82
Lübeck/Travemünde—Basel Bad. Bf.	945	116,00	78,00	169,00	114,00
Basel Bad. Bf.—Chiasso	339	39,99	27,71	60,08	41,29
Chiasso—Malland	51	5,20	2,93	10,40	5,85
Insgesamt	2 252	290,67	207,46	452,03	322,12
Stockholm—Paris					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	81,90	55,69	131,43	89,70
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	195/89	36,08	24,23	54,21	36,43
Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	740	93,50	63,00	145,00	98,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	21,09	14,03	37,95	25,30
Jeumont (Grenze)—Paris	241	28,36	18,91	56,72	37,82
Insgesamt	2 054	260,93	175,86	425,31	287,25

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								7,38	8,26
501—1000 kg								6,22	6,87
über 1000 kg								5,25	5,77
b) Stückgutzuschläge (je Sendung)									
1— 500 kg	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70
501—1000 kg	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70

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

Regelklassen bzw. Ausnahmetarife	Stichtag der 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								
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	2,35	2,24
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19	2,35	2,24
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,24	2,13
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	2,24	2,13
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	2,07	1,97
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,75	1,87
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46	1,39
Ausnahmetarif 6 B 1 Kohlen	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	1,46 ⁶⁾	1,29 ⁶⁾
1 B 34 Grubenholz ⁶⁾	1,30 ⁷⁾	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49	2,37
20 t⁵⁾								
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	2,35	2,24
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19	2,35	2,24
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,24	2,13
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	2,24	2,13
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	2,07	1,97
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,75	1,87
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46	1,39
Ausnahmetarif 6 B 1 Kohlen	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	1,46 ⁶⁾	1,29 ⁶⁾
1 B 34 Grubenholz ⁶⁾	1,30 ⁷⁾	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	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	
						best. tier. Öle u. Fette	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-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⁾ a)	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 ⁹⁾	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
Juli	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
Aug.	28,20	16,70	49,40	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
Sept.	28,20	16,70	49,40	33,60	19,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
Ware	Baumwolle	Häute u. Felle	Ton, roh	Schweifkies	Stein- u. Siedesalz	Schwefelkies-abbände	Eisen- u. Manganz	Stahlschrott	Steinkohlen-, briketts und -koks	Rohbraunkohle	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin (V K)		
von	Bremen	Hamburg	Goldhausen	Meggen (Westf.)	Hameln	Duisburg-Hochfeld Süd	Peine	Hamm (Westf.)	Gelsenkirchen Hbf.	Nieder- aßem	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 Hütte 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) ²⁴⁾	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	28,70
1957 D	16,74	35,00	15,00	7,20	21,30	7,27	2,90	9,30	12,63	17,40	6,03	12,97	20,20	15,10	28,70
1958 Feb.-Dez. D ⁷⁾	17,83	35,00	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,90	19,20	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1959 D	16,18	35,00	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,90	19,20	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1960 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,30 ¹³⁾	18,40 ¹⁴⁾	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1961 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	12,70	17,60	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1962 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,48	16,98	6,20	12,88	21,68	16,20	30,40
1963 D	15,70	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,24	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
Juli	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
Aug.	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
Sept.	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	Diesellochstoff (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schwefelsäure	Thomasmehl	Stückstoffdummittel	Düngekalk	Zement	Roh-eisen in Massen	Halbzeug ¹⁴⁾	Walzdraht aus Stahl	Stab-, Formstahl ¹⁵⁾	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren aus Stahl
von	Hamburg Süd	Wesseling		Bochum-Langendreer	Duisburg-Hochfeld Süd	Braunschweig Hgbf.	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 (76 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) ²¹⁾
1956 D	20,60	23,50	23,50	6,00	8,30	14,60r	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	14,60r	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	7,70r	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	7,70r	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	7,70r	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Juli	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Aug.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Sept.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	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	Strecke	Getreide ¹⁾									
		Roggen und Weizen ²⁾		Uebr. Getreide d. Güterkl. IV ²⁾		Roggen und Weizen ²⁾		Brot- Futtermittel		Brot- Futtermittel	
		Hamburg		Bremen		Heilbronn ³⁾		Köln		Köln	
von	nach	Düsseldorf	Braunschweig	Köln	Mannheim	Heilbronn ³⁾	Köln	Köln	Köln	Köln	Köln
1955 D				9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1956 D		15,61 ⁴⁾	14,90 ⁴⁾	9,65 ⁵⁾	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1957 D		15,61	14,90	9,65	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	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	10,38	9,67
1960 D		15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	10,38	9,67
1961 D		15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	10,38	9,67
1962 D		13,44	12,61	8,79	9,74	11,52	13,75	13,12	15,43	9,30	8,67
1963 D		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	7,79	7,26
1964 D		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	7,79	7,26
1964 Juli		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	7,79	7,26
Aug.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	7,79	7,26
Sept.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	7,79	7,26
Okt.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	7,79	7,26
Nov.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	7,79	7,26
Dez.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	7,79	7,26
1965 Jan.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	7,79	7,26
Febr.		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	7,79	7,26
März		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	7,79	7,26
April		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	7,79	7,26
Mai		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	7,79	7,26
Juni		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	7,79	7,26
Juli		10,50	10,41	7,42	7,60	7,60	10,96	10,96	12,48	7,25	7,25
Aug.		10,50	10,41	7,42	7,60	7,60	10,96	10,96	12,48	7,25	7,25
Sept.		10,50	10,41	7,42	7,60	7,60	10,96	10,96	12,48	7,25	7,25

Ware	Getreide ¹⁾				Getreide und Mehl ¹⁾		Steinkohle in kompl. Ladungen ⁷⁾	Ortskohle ⁷⁾ a)			
	Roggen und Weizen	Futter- getreide	Roggen und Weizen	Futter- getreide	ab 50 t	ab 100 t		Zechengruppen des Ruhrgebiets			
Strecke	von	Emden				Hamburg		I	II	III	
	nach	Mannheim		Heilbronn ³⁾		Berlin		Emden			
1955 D		13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1956 D		13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1957 D		13,22	12,62	15,13 ⁸⁾	14,53 ⁸⁾	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31
1958 D		14,72	14,02	16,78	16,08	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62
1959 D		14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12
1960 D		14,85	14,14	16,75	16,04	13,86	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58
1961 D		14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24
1962 D		13,30	12,67	14,98	14,34	12,42	12,15	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 D		11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 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
Juli		10,73	10,73	12,32	12,32	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Aug.		10,73	10,73	12,32	12,32	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Sept.		10,73	10,73	12,32	12,32	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								
von	I	II	III	I	II	III	I	II	III
nach	Emden								
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
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

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.		
von	Bremen		Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ²⁾ Osthafen	Würzburg ²⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main) ²⁾	Würzburg ²⁾	
nach												
1955 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,18	9,06	
1956 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,18	9,06	
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	9,41	6,35	9,25	
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 ³⁾	10,02	6,57	9,51	
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,58	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	
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	
Ware	Braunkohlenbriketts				Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
Strecke	Wesseling/Rhein				Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Kehl	Bremen ⁵⁾		
von										Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		
nach	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort ²⁾						
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	
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	
Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)				Kies				Bims Kies ⁴⁾			
Strecke	Bremen ⁷⁾				Emmerich/Rh.				Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.			
von												
nach	Heilbronn ⁸⁾ über Küsten-Kan. u. Wes.Dat.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Datt.-Kan.		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig		
1955 D	25,29		20,12 ¹⁰⁾		2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17		
1956 D	26,20		19,85		2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32		
1957 D	27,30		19,85		2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32		
1958 D	27,71		21,31		3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37		
1959 D	27,75		21,95		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47		
1960 D	27,75 ¹¹⁾		21,95 ¹¹⁾		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47		
1961 D	I 28,77	II 25,92	III 24,47	I 24,32	II 21,87	III 20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	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	4,58r	7,93r	8,70r
Juli	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
Aug.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
Sept.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70

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

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware	Strecke	Bimskies ¹⁾		Salz ¹⁾			Schnittholz						
		Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn ²⁾		Borth/Rh.	Heilbronn ³⁾	Bremen					
		Frankfurt/M. ³⁾ — Oberhafen	Heilbronn ³⁾	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim				
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				
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				
Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien													
Ware		unter 50 t | 50 t und mehr		unter 50 t | 50 t und mehr		unter 50 t | 50 t und mehr		unter 50 t | 50 t und mehr					
Strecke		Rhein-Ruhr-Häfen											
		Mannheim		Würzburg		Heilbronn		Karlsruhe					
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				
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				
Normalgüter in Partien von 100 t ⁶⁾													
Ware		I		II		III		IV		V		VI	
Güterklasse													
Strecke		Hamburg (Bugsiergebiet A)											
		Berlin (unterhalb)											
1955 D.		12,80	12,50	12,30	12,00	11,80		11,60					
1956 D.		12,80	12,50	12,30	12,00	11,80		11,60					
1957 D.		13,89	13,70	13,53	13,33	13,20		13,09					
1958 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77		13,70					
1959 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77		13,70					
1960 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77		13,70					
1961 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77		13,70					
1962 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77		13,70					
1963 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77		13,70					
1964 D.		15,19	15,04	14,88	14,73	14,63		14,55					
1964 Juli		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63					
Aug.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63					
Sept.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63					
Okt.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63					
Nov.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63					
Dez.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63					
1965 Jan.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63					
Febr.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63					
März		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63					
April		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63					
Mai		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63					
Juni		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63					
Juli		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63					
Aug.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63					
Sept.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63					

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
	Emden	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00
Steinkohle u. Braunkohlenbriketts	Rhein-Ruhrhafen	—Frankfurt (M) Osthafen	7,00	7,00	8,70	8,70	12,20	12,25
		—Würzburg	18,80	10,00	12,50	17,00	17,00	42,14
		Heilbronn	—	11,20	22,40	28,00 ¹⁾	39,20	39,20
Erz	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	2,24	2,24	2,24	2,24	22,40	28,00
Salz	Heilbronn	—Köln, Leverkusen, Duisburg-Ruhrort						
Güterklasse V			80,44	44,80	44,80	44,80	56,00	33,60
Güterklasse VI			33,60	33,60	33,60	33,60	39,20	33,60
Ausnahmesatz			22,40	22,40	22,40	22,40	33,60	33,60
Schnittholz	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	44,80	44,80	44,80	44,80	56,00	67,20
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 eisen-schaffenden Industrie	Rhein-Ruhrhafen	—Würzburg						
Güterklasse I			94,20	50,00	50,00	83,33	83,30	108,36
Güterklasse II			84,78	45,00	45,00	75,00	75,00	108,36
Güterklasse III			66,94	35,00	35,00	53,33	53,30	90,30
Güterklasse 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
Güterklasse II			78,40	78,40	78,40	78,40	100,80	100,80
Güterklasse III			67,20	67,20	67,20	67,20	78,40	84,00
Güterklasse IV			56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Ware	Strecke	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
		Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
			Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾	Braubach ³⁾ (und umgekehrt)	Lülsdorf ³⁾	Rhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾⁴⁾
	von					
	nach					
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 nordenuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Getreide ¹⁾							Ölkuchen ²⁾				
von	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	Elbe				Rotter- dam ⁴⁾	Elbe			
Route	Elbe	Stettin/ Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁶⁾	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/ Oskarshamn (Schweden)	Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁶⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ⁶⁾	Helsing- borg/Ystad (Schweden)
Währung Mengeneinheit	s je 1000 kg		DM je 1000 kg					DM je 1000 kg				
1956 D	28,0	.	8,14	10,75	11,37	13,67	13,32	12,13	14,50	13,51	14,09	15,00
1957 D	22,8	.	7,10	7,88	7,53	7,75	10,26	9,91	9,50	9,39	8,75	11,25
1958 D	17,3	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78
1959 D	18,6	.	5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,83	9,08	8,81	10,66	11,03
1960 D	18,11	.	6,17	7,66	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19
1961 D	18,10	19,8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	10,96	8,25	8,72	10,81	9,96
1962 D	18,1	19,0	6,03	7,31	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39
1963 D	19,10	22,4	6,52	7,39	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	9,83	11,19	11,38
1964 D	21,4	22,2	5,72	7,67	7,94	8,45	9,50	12,90	8,79	9,89	12,44	10,72
1962 III. Vj.	17,7	.	.	7,08	7,42	7,96	8,42	11,56	8,24	8,65	10,34	10,37
IV. Vj.	19,0	19,0	6,40	6,83	7,64	7,80	9,54	11,72	7,97	8,55	10,77	11,91
1963 I. Vj.	18,5	21,7	6,75	7,35	11,77	8,19	.	13,05	10,50	11,46	13,14	11,75
II. Vj.	19,3	.	5,81	6,55	6,92	7,70	8,45	12,60	7,54	8,42	9,94	9,88
III. Vj.	18,7	18,9	6,88	6,31	7,32	8,21	8,31	11,09	7,24	8,15	9,43	10,25
IV. Vj.	22,11	26,8	6,72	9,31	9,98	11,38	11,40	13,24	10,39	11,84	13,53	13,89
1964 I. Vj.	21,7	23,6	5,17	8,06	7,66	8,00	9,83	11,38	8,26	9,15	11,62	9,98
II. Vj.	21,2	.	4,78	7,04r	7,69	7,88	9,32	13,04	8,79	9,45	12,17	11,21
III. Vj. ....	.	19,9r	6,34	7,28r	7,39r	7,58	8,82r	12,46r	8,36r	9,83r	11,79	10,00
IV. Vj. ....	.	23,3	6,79	8,28	9,04	10,00	10,03	15,64	9,74	11,14	14,19	12,15
1965 I. Vj. ¹³⁾	20,10	21,1	6,34	7,50	8,13	8,75	9,33	.	8,85	10,09	12,58	10,64

Ware	Ölkuchen ²⁾	Grubenholz		Schnittholz								Brahestad/ Tornia (Finnland)		Göteborg/ Venersee (Schweden)	
von	Elbe	Hamina/ Björneborg (Finnland)	südl. Vester- vik/Ystad ⁷⁾ (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)								Belgien/ Rheinend- håfen ⁸⁾		niederl. Rheinend- håfen ⁹⁾	
Route	nördl. Ystad/ Oskarshamn (Schweden)	Groß- britannien, Ostküste	Elbe/ Weser/ Ems	belg. ⁸⁾	niederl. ⁹⁾	Rhein- håfen ¹⁰⁾ Ruhrhåf.	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend- håfen ⁹⁾				
Währung Mengeneinheit	DM/1000 kg	s/Fathom	DM/Fathom	s/Stand.	hfl/Stand.	DM je Standard				s je Standard		hfl/Stand.			
1956 D	16,15	217,1	.	240,0	120,19	144,10	114,06	104,88	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	200,6	71,13			
1959 D	10,79	146,6	66,00	171,7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7	75,08			
1960 D	11,01	170,2	.	209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10	86,91			
1961 D	10,27	158,9	84,00	212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240,8	78,81			
1962 D	11,85	156,4	74,80	200,6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,6	225,5	75,38			
1963 D	11,39	182,1	74,56	227,6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	253,9	94,54			
1964 D	11,36	180,0	78,37	226,5	102,31	130,89	105,03	103,69	105,70	251,9	266,2	92,32			
1962 III. Vj.	11,54	.	74,02	196,8	85,45	125,01	93,28	90,15	83,83	207,9	214,11	75,25			
IV. Vj.	12,44	158,3	.	196,1	84,38	126,23	97,80	87,06	103,75	214,3	229,5	77,92			
1963 I. Vj.	10,17	180,0	75,01	202,11	105,11	126,08	94,30	96,37	99,01	221,2	234,1	86,29			
II. Vj.	10,36	185,0	75,26	230,7	100,24	126,47	107,60	97,97	97,31	247,2	261,6	96,15			
III. Vj.	13,28	189,4	74,67	229,11	100,74	126,22	107,08	103,68	96,50	247,2	255,6	97,26			
IV. Vj. ....	.	.	.	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	218,1	97,03	129,94	98,50	98,18	109,34	238,10	251,1	84,65			
II. Vj.	11,35	169,11	75,69r	228,2r	105,19	129,65	108,78	102,10	99,12	250,9	255,8	92,63r			
III. Vj.	10,48r	183,8r	77,58r	226,3r	106,20r	133,56r	108,83r	105,42r	105,39	255,3r	263,2	93,78r			
IV. Vj.	12,56	194,10	83,00	233,3	100,83	130,19	103,50	109,06	107,96	262,4	309,2	98,71			
1965 I. Vj. ¹³⁾	13,07	204,6	.	225,7	106,36	131,83	99,88	103,91	101,58	248,5	260,1	83,59			

Ware	Schnittholz				Kaolin ¹¹⁾	Naturwerksteine				
von	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vester- vik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelsund/ Härnösand ¹²⁾ (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)	Lümfjord- håfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)		
Route	Elbe/ Weser	Rhein- håfen ¹⁰⁾ Ruhrhåfen	niederländische Rheinendhåfen ⁹⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weser	Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg	
Währung Mengeneinheit	DM je Standard		hfl je Standard	s je Standard		DM je 1000 kg				
1956 D	79,29	107,63	91,08	251,7	168,7	20,91	9,22	.	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	7,00	8,41
1959 D	67,70	92,18	.	70,83	182,8	138,8	14,69	7,68	6,75	8,65
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229,2	156,6	16,26	8,47	.	9,10
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223,2	146,7	15,31	9,02	6,90	9,42
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202,11	145,9	14,23	8,60	7,41	8,93
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41	9,26
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250,0	177,2	15,21	9,15	9,21	9,38
1962 III. Vj.	74,54	93,41	83,03	201,0	149,6	14,01	8,93	7,33	6,00	9,43
IV. Vj. ....	.	95,05	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
II. Vj.	73,00	93,91	83,89	98,42	242,3	174,5	15,64	8,62	5,90	8,93
III. Vj.	79,88	94,86	90,88	100,16	243,1	182,2	15,68	10,44	6,64	10,22
IV. Vj. ....	.	94,38	94,36	109,01	272,11	207,10	16,86	10,21	7,00	9,83
1964 I. Vj. ....	.	94,52	82,86	90,02	235,8	135,4	14,86	8,73	.	8,24
II. Vj.	76,92	100,38	85,69r	94,29	247,2	170,10	14,85	9,25	9,38	8,95
III. Vj.	76,00	100,03r	88,83r	97,81	254,9r	192,6r	14,76	9,52	9,73	10,21r
IV. Vj. ....	.	101,22	85,50r	100,49	262,3	209,11	16,36	9,15	9,27	10,50
1965 I. Vj. ¹³⁾	99,89	80,26	90,83	234,10	153,4	14,67	9,00	9,00	8,57

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Relsecharter)

Ware	Kiesel, Schotter, Splitt						Sand	Salz	Schlacke ¹⁾		Schrott ²⁾	Steinkohle
von	Bornholm (Danem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt ³⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁴⁾	Limfjörds- hafen (Danem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)		Antwerpen	Lübeck	Rotter- dam ⁵⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Stettin/ Danzig
Route	Lübeck/ Flensburg	Elbe				Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) ⁶⁾	Elbe		Rhein- hafen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe
Währung Mengeneinh.	DM je 1000 kg						s/1000 kg	skr/1000 kg	hd/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	15,64	12,19
1964 D	5,85	5,45	5,97	6,70	7,97	7,08	16,8	12,76	7,25	5,52	14,91	12,04
1962 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.	7,14	5,48	5,53	5,92	7,89	6,94			7,33	5,53	14,37	11,08
II. Vj.	4,84r	4,99	5,31	6,11	7,56	6,86	14,6	12,59	7,18	4,83	13,28r	11,41
III. Vj.		5,47	6,06r	7,45r	8,24	7,15	15,2	12,78	7,21	5,43r	15,19r	11,99r
IV. Vj.	6,29	5,88	6,98	7,31	8,19	7,29	20,5	12,87	7,29	6,29	16,81	13,49
1965 I. Vj. ¹³⁾	5,68	5,07		6,27	8,32	6,63	21,6		7,18	5,25	14,93	10,02

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	26,6	21,6	24,7	21,5	26,7	19,42	19,56	31,11	23,9	25,1
1957 D		17,72	21,2	17,2	19,4	15,6	18,8	14,19	14,77	24,2	16,9	20,1
1958 D	8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9
1959 D	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7
1960 D	10,15	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6
1961 D	9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7
1962 D	8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4
1963 D	10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,6	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11
1964 D	10,92	19,05	18,2	17,5	19,2	17,6	22,11	17,12	17,15	22,10	20,9	22,7
1962 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	15,90	20,4	18,3	19,9
III. Vj.	10,73	20,79	17,8	17,0r	18,0	17,7	22,11	16,02	16,41r	21,0r	20,5r	21,0
IV. Vj.	11,80	22,00	20,8	18,5	21,7	21,4	26,8	19,11	19,52	23,9	24,2	25,6
1965 I. Vj. ¹³⁾	8,80	16,17	16,7	15,6	19,0	13,10	21,10	17,66			19,2	19,6

Ware	Koks ⁸⁾			Briketts ¹²⁾	Kalidüngemittel		Eisen und Stahl					
von	Elbe		Lübeck	Groß- britannien, Ostküste	Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems	Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- hafen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Däne- mark ¹⁰⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Varberg/ Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Strömst./ Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Stromstadt/ 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	17,30r	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
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07	9,75
1962 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	18,21	8,62	9,56r
III. Vj.	14,92		26,10r	19,17r	20,94r	20,03	21,0	15,85r	15,51r	18,86r	9,17r	9,82r
IV. Vj.		20,9	32,8	19,82	24,10	23,60	26,0	18,90	19,41	16,04	9,79	10,27
1965 I. Vj. ¹³⁾		18,0	28,6	16,46	21,24	25,89	23,2	18,09	18,11	16,34	8,70	9,69

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 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	.	49.8	4,38	.	53.6	5,70	66.3	5,25	11,95	.	8,75
März	71.3	8.95	48.11r	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	4,24r	.	.	54.2	5,46	11,70	.	.
Juli	66.11	8,76	40.1	4,66	4,24	.	5,35	72.6	4,88	12,48	8,88	.
Aug.	73.6	9,30	42.10	4,98	4,68	47.1	5,50	62.11	5,27	12,98	.	7,25
Sept.	83.3	10,22	52.8	5,56	5,47	48.2	5,75	75.0	6,27	13,01	.	7,28

Ware	Getreide								Kopra	Esparto	Zucker	
von	La Plata ⁵⁾			West-	Ost-	Full Range	Süd-	Süd-	Schwarz-	Philip-	Algerien	Kuba ⁶⁾
Route	UK	Antw./Hbg.	West-Italien	UK/Kont.			Ceylon ⁶⁾	UK	Antw./Hbg. ⁹⁾	Antw./Hbg. ⁹⁾	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	81.5	0,41	126.1	105.11
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	.	93.7	59.2	0,26	110.9	97.1
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	.	54.0	30.2	0,15	80.11	40.7
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	.	60.4	38.3	0,17	79.4	39.8
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	.	62.5	38.4	0,18	81.2	52.4
1961 D	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	.	62.8	40.4	0,16	81.8	57.6
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	35.11	52.5	33.5	0,15	81.0	49.8
1963 D	78.8	74.6	78.0	74.5	84.10	83.7	46.2	61.11	36.11	0,19	85.2	68.5
1964 D	83.8	77.0	83.10	75.3	83.8	81.8	50.2	59.7	37.6	0,20	93.5	68.4
1964 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	49.9	60.10	40.2	0,21	102.6	.
Dez.	86.1	82.4	84.10	75.0	85.0	80.0	54.1	57.8	.	0,21	92.6	.
1965 Jan.	87.1	75.0	86.2	76.3	86.3	81.3	45.9	65.0	.	.	92.6	.
Febr.	88.7	76.7	94.10	76.3	86.3	81.3	57.6	61.6	.	0,25	90.0	.
März	89.10	79.0	83.3	86.3r	93.8	92.6r	.	57.6	.	0,23	90.8	.
April	91.0	81.0	89.3	82.6r	90.10r	88.9r	.	58.9	.	.	90.0	.
Mai	91.3	79.7	78.7	88.6r	91.5r	90.9r	56.6	.	.	0,24	.	.
Juni	99.5	78.4	85.9	93.4r	99.5r	96.2r	.	59.8	.	0,26	97.6	78.0
Juli	97.10	81.1	87.9	91.3	97.6	95.9	.	.	.	0,25	.	.
Aug.	95.5	88.5	85.2	91.3	98.4	96.7	53.6	65.0	.	0,25	92.6	.
Sept.	100.0	99.0	93.2	91.3	98.11	97.3	.	62.6	.	0,24	95.0	.

Ware	Zucker				Fischmehl.	Schwefelkies				Schwefel	Apatit	Eisen- und Manganerz ⁷⁾
von	Kuba ⁸⁾	Queensland ¹⁰⁾		Mauritius	Peru	Morphou-Bay	Huelva			US-Golf	Murmansk	Vitoria
Route	Antw./Hbg. ⁹⁾	UK	Antw./Rttd./Amst.	UK	Antw./Hbg. ⁹⁾	Niederlande	UK	Belgien	Niederlande	UK	Lübeck-Stettin	Antw./Hbg. ⁹⁾
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs					\$ je cu.ft. ¹¹⁾	s je 2240 lbs					
1956 D	112.0	214.8 ¹²⁾	223.6 ¹³⁾	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	.	2.25	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	26.0r	23.0	25.6r	25.0	50.5r	22.9	36.8
1964 D	71.1	92.5	89.11	73.1	0,20	32.1	.	29.0r	26.0	59.10r	22.6	32.8
1964 Okt.	.	.	.	72.10	0,20	.	.	.	.	.	22.0	34.3
Nov.	.	.	.	75.0	0,19	.	.	.	.	65.0	.	35.3
Dez.	.	100.0	97.6	.	0,19	35.0	.	.	26.0	67.6	.	33.5
1965 Jan.	.	100.0	97.6	.	0,21	.	.	.	.	57.6	.	36.11
Febr.	.	102.6	100.0	.	0,23	.	.	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	.	.	.	76.7	.	.	.	.	.	67.10	.	41.8
Juli	.	.	.	81.3	.	.	.	.	.	70.0	.	39.0
Aug.	.	.	.	83.2	.	.	.	.	.	68.6	.	37.9
Sept.	.	.	.	86.3	.	.	.	.	.	64.3	.	.

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Zinkkonz.	Kohle				
Route	Marmagosa	Südafrika/ Mosambik	Luanda ²⁾	Conakry	Melilla	Poti	Port Pirie	Hampton Roads				
	Antw./Hbg. ³⁾			Polen	Antw./Hbg. ³⁾		Brist. Kan./ Le Havre/ Hbg.	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	Rio de Janeiro
Währ./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	75.0	62.9	36.9	.	147.11	53.1	51.11	7.90	15.71	8.02
1958 D	41.1	45.2	.	.	18.9	29.9	74.0	25.8	24.2	3.97	7.60	4.95
1959 D	46.8	44.9	.	30.2	18.5	30.1	91.10	24.10	23.0	3.80	7.76	5.25
1960 D	45.11	45.4	.	29.2	17.11	31.2	100.0	27.5	26.2	4.14	8.35	5.30
1961 D	42.10	41.10	36.1	26.7	17.5	32.3	86.9	30.1	27.4	4.25	9.02	6.32
1962 D	32.9	34.0	30.4	22.11	15.11	24.6	75.8	22.11	20.3	3.61	6.55	5.06
1963 D	37.7	37.2	31.2	25.9	19.0	27.8	95.1	28.11	27.3	4.83	7.18	7.44
1964 D	41.1	40.6	35.3	29.4	20.1	25.10	86.7	27.0	24.6	4.45	7.32	8.11
1964 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	.	.	.	92.6	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	8.75
Juli	49.0	45.0	40.0	.	.	.	98.6	30.0	26.4	4.93	8.04	7.63
Aug.	46.8	.	.	38.0	.	.	.	.	27.3	.	8.44	8.13
Sept.	48.6	.	.	.	.	.	102.6	28.0	26.11	.	8.00	8.25

Ware	noch: Kohle			Erdöl, roh						Rohphosphat		
Route	Australien	Danzig/Stettin		Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax
	Japan	Portugal	West-italien	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Antw./Rttd.	
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs											
1956 D	.	.	46.2	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6	39.9	44.0
1957 D	69.10	.	29.5	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	90.7	27.6	32.0
1958 D	36.2	28.10	22.0	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	19.8	20.6
1959 D	40.0	30.9	25.3	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9	20.4
1960 D	39.3	.	25.2	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4	20.10
1961 D	41.4	35.11	30.4	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	21.8	51.10	20.5	20.9
1962 D	34.7	30.2	22.1	15.6	16.6	22.5		30.10	32.0	44.9	18.9	20.0
1963 D	34.11	31.0	35.5	20.11	22.3	33.2	35.3	38.5	39.9		21.0	19.9
1964 D	30.9	34.2	33.8	19.2	19.11	.	.	33.8	34.9	55.6	22.8	27.6
1964 Okt.	30.3	.	.	18.10	19.11	.	.	34.11	36.1	.	.	.
Nov.	32.9	.	.	18.4	19.5	.	.	36.10	37.9	.	.	.
Dez.	34.9	.	.	27.9	29.6	42.3	.	49.10	51.8	.	20.9	.
1965 Jan.	35.1	34.3	31.0	23.0	24.0	.	.	39.2	41.0	.	.	.
Febr.	35.8	.	.	19.10	20.8	.	.	38.9	40.1	.	.	.
März	37.11	34.3	.	19.5	19.11	.	.	28.9	29.10	.	.	29.0
April	33.8	.	.	14.2	15.1	.	.	24.1	25.0	.	.	29.0
Mai	32.3	.	.	13.7	13.5	.	.	23.5	24.2	.	.	.
Juni	36.2	.	.	17.6	18.6	.	.	23.10r	24.8r	60.0	.	30.3
Juli	34.4	.	.	13.0	12.5	19.8	20.11	20.8	21.6	.	31.0	.
Aug.	.	.	.	21.9	23.1	.	.	23.2	23.6	.	.	22.0
Sept.	35.11	.	.	17.11	19.0	.	.	29.8	29.7	.	.	.

Ware	Dungemittel		Grubenholz	Bauholz und Stuckguter			Schrott				Stahlwaren	
Route	Antw./Hbg. ³⁾		Archau- gelsk ⁴⁾	Nord-Pazifik			Große Seen	USNH ⁵⁾		Japan ⁶⁾		
	Alexandria	Sud-China	ECUK	UK	Sudafrica ²⁾	Australien ⁵⁾	West-italien ⁶⁾	Antw./ Rttd./ Amst. ⁵⁾	West-italien ⁶⁾	Japan ⁵⁾	Nord- spanien ⁷⁾	US-Golf ⁷⁾
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs			s je Fathom	\$ je 2240 lbs							
1956 D	62.6	154.7	287.5	25.04	30.51	.	.	17.70	.	.	.	.
1957 D	46.5	108.9	268.9	19.54	19.24	.	.	12.28	.	.	.	.
1958 D	29.6	59.7	189.6	10.29	12.08	.	.	6.07	6.47	.	.	.
1959 D	35.0	58.0	175.0	11.17	12.06	.	.	6.04	6.42	10.33	.	.
1960 D	35.9	59.10	194.10	10.96	13.61	12.57	10.37	6.61	7.08	11.08	.	.
1961 D	35.5	65.1	223.9	11.60	13.29	12.88	10.64	7.32	7.56	13.72	.	.
1962 D	30.10	59.11	198.4	10.33	12.00	11.66	7.78	5.26	6.08	10.44	6.74	.
1963 D	40.0	62.4	216.8	12.57	12.88	14.45	9.67	7.52	7.52	12.28	8.01	6.67
1964 D	37.8	62.10	225.0	13.44	15.36	15.71	10.69	7.82	8.28	12.76	8.43	7.18
1964 Okt.	.	.	.	14.32	.	15.69	10.84	.	8.05	13.43	8.95	.
Nov.	.	.	.	13.98	.	15.23	.	.	.	13.77	9.37	7.11
Dez.	.	.	.	13.85	.	.	.	.	9.07	13.26	8.51	7.63
1965 Jan.	.	.	.	.	.	.	.	.	9.12	13.23	9.21	.
Febr.	.	.	.	14.75	.	17.98	.	.	9.02	13.24	9.00	7.75
März	.	76.11	.	16.00	.	16.74	.	.	8.96	13.48	.	8.39
April	.	82.0	.	.	.	17.09	.	.	9.96	13.36	.	7.90
Mai	.	84.6	230.0 ⁸⁾	15.25	.	17.29	.	10.00	9.32	13.02	8.00	7.78
Juni	.	.	.	.	17.00	.	.	8.42	9.74	14.08	.	10.00
Juli	.	83.6	227.6 ⁸⁾	15.63	17.23	17.79	.	.	.	13.84	.	9.90
Aug.	.	.	.	15.50	.	18.21	10.00	.	9.47	.	10.90	8.37
Sept.	.	85.0	.	17.50	.	.	10.53	.	9.40	14.08	9.47	9.83

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					„DieWelt“ ^(*) Hamburg	Statistisches Zentralamt, Den Haag								
Einsatzart	Linienfahrt			Tramp-fahrt Reisecharter	Tanker-fahrt Reisecharter	Tramp-fahrt Reise-charter	Trampfahrt Reisecharter								
Indexgruppe	Gesamt-index	Stück-gut	Massen-gut	ins-gesamt	Mineral-öl £-Raten	ins-gesamt	Überseeschifffahrt					Küstenschifffahrt			
Basis	2.Hj. 1954 = 100	Dez. 1959 = 100		2.Hj. 1954 = 100	Scale ^{*)} = 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 ^{b)}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1958 D.....	122,3	—	—	67,7	50,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1959 D.....	119,5	—	—	70,3	48,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1960 D.....	121,7 ^{b)}	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 ^{a)}	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
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	97	103	115	79	93	103	104	104	94
Mai.....	137,3	116,0	108,9	76,1	46,0	109,3									
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	92	95	126	79	91	91	110	110	109
Aug.....	137,6	116,4	108,7	77,1	51,3	107,0									
Sept.....	138,1	116,6	109,6	79,4	46,8	110,5									
Okt.....	138,4	116,8	110,1	82,2	58,3	119,5	93	95	121	82	87	99	115	114	131
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									
1965 Jan.....	139,1	117,3	110,7	84,0	73,8	121,5	102	112	112	77	112	98	108	109	85
Febr.....	139,1	117,4	110,6	86,0	65,5	126,3									
März.....	140,0	117,6	112,5	85,8	53,5	125,1									
April.....	141,5	118,7	114,3	84,9	42,0	120,2	98	98	121	93	99	102	103	104	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									
Juli.....	142,7	119,4	115,8	83,9	41,3	126,3	98	98	121	93	99	102	103	104	85
Aug.....	142,1	119,4	114,0	86,0	56,5	128,8									
Sept.....	143,1	120,0	115,7	88,5	44,2	132,2									

Land	Niederlande							Großbritannien							
Berechnende Stelle	Joh. Den Braber, Rotterdam							Chamber of Shipping, London							
Einsatzart	Trampfahrt Reisecharter				Zeit-charter			Trampfahrt ^{*)} Reisecharter							
Indexgruppe	Gesamt-index	Getreide	Erz	Kohle aus briti-schen ameri-kanischen Häfen eingeführt		Sonstige Guter	insge-samt	Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Schwe-fel	Erz	Kohle	Dünge-mittel
Basis	1924/38 = 100							1960 = 100 ^{a)}							
1956 D.....	649,5	634,6	716,7	397,1	650,5	635,6	798,6	211,6	244,0	184,3	175,5	—	188,2	221,1	198,2
1957 D.....	536,0	353,4	551,8	315,1	552,7	451,4	722,7	151,9	156,3	138,4	136,8	—	149,6	170,4	162,4
1958 D.....	243,7	233,2	293,2	—	229,0	286,8	406,4	90,4	90,6	90,6	90,7	—	97,2	79,8	102,9
1959 D.....	246,0	229,3	253,4	223,6	226,8	296,0	384,1	96,9	97,3	98,3	98,1	—	96,9	93,3	98,7
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
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.....	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	116,1	122,8	111,0	131,2	124,8	100,4	101,0	—
Febr.....	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	117,1	122,6	113,8	128,8	—	101,5	111,9	114,2
März.....	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	124,1	131,4	—	132,2	125,5	106,2	107,2	129,5
April.....	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	122,3	127,1	132,1	102,6	—	114,2	110,6	137,6
Mai.....	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	130,5	132,1	134,9	129,1	146,1	131,5	108,4	139,6
Juni.....	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	125,7	134,1	141,0	102,9	—	120,0	105,8	135,1
Juli.....	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	130,6	136,8	126,6	131,6	149,8	134,2	101,3	140,1
Aug.....	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	128,1	135,0	129,6	131,1	146,8	109,2	106,8	139,1
Sept.....	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	— ^{?)}	134,1	143,9	134,4	145,3	—	113,3	105,2	143,8

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seite 42; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

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	Trampfahrt								Reisecharter ²⁾			Reise- u. Zeit- charter	Tanker- fahrt Reise- charter
Indexgruppe	Motor-schiffe	Miner-alöl £-Raten	Gesamt- index	Ge-treide ⁴⁾	Zucker	Holz	Erz	Schrott	Kohle	Chem-i- kalien Dungem.	Gesamt- index	Ölbren- ner ⁵⁾	Motor- schiffe ⁶⁾	Under-ton ⁷⁾	Ge-treide ⁸⁾ insges.
Basis	1960 = 100 ⁹⁾	Intascale = 100	1960 = 100												
1956 D.	264,4	229,5	238,2 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	250,4 ¹⁰⁾	—	—	106,3 ¹⁰⁾	—
1957 D.	183,8	143,4	164,4 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	183,0 ¹⁰⁾	—	—	107,0 ¹⁰⁾	—
1958 D.	84,9	46,9	84,9 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	86,5 ¹⁰⁾	—	—	101,7 ¹⁰⁾	—
1959 D.	85,0	42,8	89,9 ¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	84,9 ¹⁰⁾	—	—	95,3 ¹⁰⁾	—
1960 D.	100,0	46,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D.	111,6	42,5	111,1	109,2	104,6	104,8	101,3	121,8	108,6	109,2	107,7	105,4	109,4	96,9	106,9
1962 D.	89,1	49,8	87,3	87,2	87,3	92,8	81,8	90,9	85,1	94,3	86,7	85,3	87,5	98,6	95,0
1963 D.	104,8	63,9	108,1	108,2	110,1	112,3	91,2	109,3	110,0	111,1	104,4	111,4	102,2	98,6	125,4
1964 D.	119,0	56,4	109,4r	112,3	113,0	125,4	96,6	116,0	109,9	114,9	118,0	119,4	117,0	107,6	127,9
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	199,6	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	107,0	113,0	103,9	107,6	110,3	106,8	105,1	110,3
Aug.	114,1	47,8	103,6r	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	104,7r	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	116,8r	122,0	118,4	129,5	96,2	120,8	136,3	124,5	118,9	119,7	118,7	106,4	148,6
Nov.	132,6	58,2	118,0r	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	111,9r	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	118,2r	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	122,2r	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	119,7r	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	118,3r	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	121,2r	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	123,9r	134,1	119,2	123,8	121,9	131,1	135,2	134,6	138,5	148,5	131,8	110,7	131,8
Juli	140,6	34,0	123,8	135,1	131,4	135,6	123,3	128,8	134,2	130,2	142,5	149,7	138,3	115,8	123,7
Aug.	134,3	51,0	130,8	138,1	137,5	141,9	106,0	128,8	148,5	130,0	138,9	149,9	133,5	109,0	118,3
Sept.	145,4	50,6	127,9	141,5	135,5	151,7	102,9	128,8	130,7	128,9	143,6	148,8	140,9	110,7	148,8

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					Reisecharter				
	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	ATRS ¹³⁾ = 100	1955 = 100	1951 = 100									
1956 D.	152,7	196,8	223,5	162,5	113	73,2	81,8	61,4	70,8	92,5	65,0				
1957 D.	124,8	139,1	149,7	102,8	99	64,1	65,6	64,8	65,6	73,0	60,4				
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	73,9	52,2	45,4	82	40,5	41,7	43,7	49,9	49,0	34,5	42,1	35,1	40,2	41,9
1961 D.	84,2	80,9	48,0	41,3	82	42,1	43,5	44,8	51,3	48,7	36,4	44,8	37,1	43,6	45,7
1962 D.	77,5	64,8	54,7	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
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	88,6	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	61,0	46,1	35,3	55,4	46,2	54,2	51,6
April	88,3	96,3	48,8	30,3r	— ¹⁴⁾	44,5	47,1	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	69,0	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
Juli	89,7	105,8	46,9	31,1	— ¹⁴⁾	45,2	48,3	48,2	60,0	47,0	35,7	70,1	49,8	59,2	57,3
Aug.	90,0	101,7	66,2	41,7	— ¹⁴⁾	45,4	48,7	48,2	60,2	47,0	35,6	63,0	52,2	57,9	56,0
Sept.	90,5	100,8	66,8	34,9	— ¹⁴⁾	45,8	50,0	48,4	59,6	47,3	35,7	63,3	49,8	57,4	58,3

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

C. Schifffahrtsindizes
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- Ameri- ka ²⁾	Nord- Pazifik	Austra- lien	Schwarz- meer	Mittel- Ameri- ka ³⁾	Süd- Ameri- ka ⁴⁾	Südost- afrika ⁵⁾	Austra- lien/ Mauritius	Mittel- meer ⁶⁾	Indien Ägypten ⁷⁾	westl. Mittel- meer ⁸⁾	Northern Range	
			Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	West- europa	Großbrit./ Kontinent	West- italien	Großbrit./ Kontinent		
Basis	1954 = 100														
1958 D.....	75	73	64	68	73	91	78	65	71	79	82	64	70	70	64
1959 D.....	77	77	64	73	85	90	77	71	79	87	80	74	69	68	60
1960 D.....	79	79	70	67	87	91	80	76	88	81	85	81	69	75	69
1961 D.....	83	81	72	66	86	100	83	80	81	88	91	74	65	76	73
1962 D.....	73	69	57	60	75	87	66	68	68	73	72	61	57	64	57
1963 D.....	83	83	74	68	86	84	78	85	76	91	74	69	67	87	73
1964 D.....	82	79	71	66	87	—	78	80	81	86	90	66	73	80	65
1963 Juli.....	72	72	54	—	77	—	54	74	83	89	67	63	57	75	60
Aug.....	76	74	68	53	79	—	60	76	75	90	66	55	56	82	72
Sept.....	85	86	78	65	88	92	89	91	99	101	77	58	57	89	70
Okt.....	101	99	93	88	107	—	100	107	107	109	67	73	—	114	83
Nov.....	106	105	97	79	105	—	110	105	100	112	84	69	79	128	96
Dez.....	98	99	89	75	88	—	89	110	107	93	91	63	83	96	77
1964 Jan.....	93	93	88	83	96	—	99	98	94	109	81	89	72	97	78
Febr.....	85	85	72	75	88	—	72	76	98	96	96	61	81	82	61
März.....	78	77	67	60	82	—	87	75	62	82	83	68	66	76	57
April.....	82	76	67	60	79	—	85	73	81	72	—	66	76	79	63
Mai.....	81	75	74	—	88	—	68	82	83	73	—	62	75	79	65
Juni.....	81	78	70	58	86	—	82	82	75	73	101	55	72	68	64
Juli.....	80	78	66	—	79	—	69	75	81	82	98	66	77	74	61
Aug.....	75	74	58	—	—	—	68	74	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
Juli.....	94	88	83	79	106	—	73	81	85	106	93	69	—	87	75
Aug.....	94	90	85	71	100	—	89	96	81	107	96	74	—	90	72
Sept.....	95	93	87	72	99	—	101	99	90	113	105	72	—	93	74

Land	Italien ¹⁾															
Berechnende Stelle	Dr. Vito Dante Flore, Rom															
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter															
Indexgruppe	Kohle			Phosphat		Ameri- ka- fahrt zu- sammen	Erz			Kohle	Asien- fahrt zu- sammen	Getreide	Getreide/ Zucker/ Kohle	Salz/ Phos- phat	Erz	
von Fahrtroute nach	Groß- britan- nien	Nord- Europa	Groß- britan- nien/ Kontinent	Nord- Afrika ⁹⁾	Casa- blanca		Brasi- lien	Afrika/ Mittel- meer ¹¹⁾	Indien	Northern Range		Süd- amerika	Nord- Pazifik	Nord- Atlant- ik ¹²⁾	Mittelmeer/ Rotes Meer ¹³⁾	Indien/ Ma- layasia 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	—	72	
Okt.....	—	—	97	72	—	85	—	56	106	93	79	80	85	—	73	
Nov.....	—	129	98	85	—	119	—	—	108	130	80	79	88	—	74	
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	
Juli.....	—	123	105	72	—	129	—	—	116	142	96	88	105	—	95	
Aug.....	—	120	106	72	—	130	—	—	128	132	90	95	95	—	89	
Sept.....	—	122	109	73	—	108	92	72	131	135	81	92	91	—	81	

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

C. Schifffahrtsindizes

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

Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London														
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt ¹⁾														
Darstellungsform	Meßzahlen		Raten in s je 2240 lbs												
Indexgruppe von Fahrtroute nach	insgesamt	Karibische See				US-Golf				Persischer Golf					
		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen			
Basis	Tanker-Größenklassen														
	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	
	Grundtarif Scale Nr. 2, bis 14. 12. 1958 ²⁾														
	100,0		32.6		34.9		38.5		40.3		{ 49 2 ³⁾ 80.10 ⁴⁾		{ 51.5 ³⁾ 83.2 ⁴⁾		
	100,0		32.6		34.6		38.5		40.10		49.5 ³⁾		51.7 ³⁾		
1954 D.	110,0		35.9		38.3		42.2		44.3		60.3		62.9		
1955 D.	114,5		37.2		39.9		43.11		46.1		62.6		65.1		
1956 D.	142,6		46.4		49.7		54.9		57.5		76.5 ⁵⁾		87.9 ⁵⁾		
1957 D.	139,2		45.3		48.5		53.6		56.0		92.4 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 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	
1961 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	
1962 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	
1962 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	
1962 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	
1963 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	
1963 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	
1963 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 ¹⁷⁾	25,4	20,11 ¹⁷⁾	26,11	22,2 ¹⁷⁾	30,0	24,8 ¹⁷⁾	31,10	26,3 ¹⁷⁾	44,10	38,0 ¹⁷⁾	46,6	39,5 ¹⁷⁾	
1964 2. Hj.	79,1	60,9 ¹⁷⁾	25,8	19,10 ¹⁷⁾	27,3	21,0 ¹⁷⁾	30,5	23,5 ¹⁷⁾	32,3	24,10 ¹⁷⁾	45,4	36,4 ¹⁷⁾	47,0	37,8 ¹⁷⁾	
1965 1. Hj.	82,1	60,1 ¹⁷⁾	26,8	19,6 ¹⁷⁾	28,4	20,9 ¹⁷⁾	31,3	23,1 ¹⁷⁾	33,6	24,6 ¹⁷⁾	46,10	35,11 ¹⁷⁾	48,7	37,3 ¹⁷⁾	
Berechnende Stelle	W. G. Weston London	Fairplay, London													
Indexart	Zeitcharter-Volume-Index ⁶⁾	Index der Bunkerölpreise ⁷⁾							Preismeßzahlen für Neubautonnage ¹³⁾						
Darstellungsform	Meßzahlen														
Indexgruppe	insgesamt	Gesamtindex			Heizöl ¹⁰⁾		Diesel-kraftstoff/ Gasöl ¹¹⁾		Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 25000 t dw ¹⁴⁾				
		I ⁸⁾	II ⁹⁾						Baupreis	Übergabepreis	Baupreis	Übergabepreis			
Basis	1960 = 100	1959 = 100						1962 = 100 (1022500 £) (875000 £) (1345200 £) ¹⁵⁾ (1218800 £) ¹⁶⁾							
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	100	103,2	100,0	—	—	—	—	—
1960 D.	100,0	91	89	90	92	92	92	92	100,7	102,9	—	—	—	—	—
1961 D.	122,9	91	88	90	92	92	92	92	99,3	105,9	—	—	—	—	—
1962 D.	95,2	90	88	89	90	90	90	90	100,0	100,0	100,0	100,0	—	—	—
1963 D.	125,4	84p	81p	82p	86p	86p	86p	86p	100,7	107,4	100,8	114,6	—	—	—
1964 D.	135,5	84p	81p	81p	86p	86p	86p	86p	101,5	107,40	101,5	106,3	—	—	—
1961 III. Vj.	91,5	91	.	90	91	91	91	91	} 99,3	105,9	—	—	—	—	—
1961 IV. Vj.	120,1	91	.	90	91	91	91								
1962 I. Vj.	95,3	91	.	89	91	91	91	91	} 99,8	102,9	99,6	100,0	—	—	—
1962 II. Vj.	86,3	92	.	89	91	91	91								
1962 III. Vj.	96,1	90	.	89	90	90	90	90	} 100,2	97,1	100,4	100,0	—	—	—
1962 IV. Vj.	103,1	90	.	89	90	90	90								
1963 I. Vj.	120,3	83p	81p	81p	85p	85p	85p	85p	} 100,2	100,0	100,4	104,2	—	—	—
1963 II. Vj.	135,5	84p	81p	81p	86p	86p	86p								
1963 III. Vj.	121,6	84p	81p	81p	86p	86p	86p	86p	} 101,2	114,7	101,1	125,0	—	—	—
1963 IV. Vj.	124,1	84p	81p	81p	86p	86p	86p								
1964 I. Vj.	148,4	84p	81p	81p	86p	86p	86p	86p	} 101,2	114,7	101,1	116,7	—	—	—
1964 II. Vj.	131,2	84p	81p	81p	86p	86p	86p								
1964 III. Vj.	110,2	84p	81p	81p	86p	86p	86p	86p	} 101,7	100,0	101,9	95,8	—	—	—
1964 IV. Vj.	153,5	84p	81p	81p	86p	86p	86p								
1965 I. Vj.	234,5	84p	81p	81p	86p	86p	86p	86p	} 102,7	105,9	99,2 ¹⁴⁾	106,7 ¹⁴⁾	—	—	—
1965 II. Vj.	216,2	84p	81p	81p	86p	86p	86p								
1965 III. Vj.	175,4	84p	81p	81p	86p	86p	86p								

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										September	
			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	143	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	—	473
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	132
		HR	314	236	304	229	314	238	331	247	331	251	331	251
	Zürich	HF	126	92	122	89	126	92	126	92	126	92	126	92
		HR	227	166	220	160	227	166	240	173	240	175	240	175
Türkei	Istanbul	HF	830	608	798	585	791	580	791	579	791	579	791	580
		HR	1494	1095	1437	1053	1424	1044	1483	1087	1503	1101	1503	1102
		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										September	
			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
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	1029	—	—	990
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2711	1744 ²⁾	2825	1549 ²⁾	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535
		HR	4880	3140 ²⁾	5085	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
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	1297	—	—	1248
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
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	1029	—	—	990
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
		HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	1029	—	—	990
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
		HR b)	—	1788	—	1734	—	1703	—	1712	—	1559	—	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 in kg	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965	
			Durchschnitt					Apr.-Dez.	Durchschn.	September	
Europa											
Belgien	Brüssel	1 bis 45	0,84	0,84	0,81	0,81	unter 45	0,84	0,84	0,92	
		über 45	0,63	0,63	0,61	0,61	ab 45	0,64	0,64	0,68	
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	2,20	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,24	
		über 45	1,65	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,68	
Deutschland	Berlin	1 bis 45	1,09	1,10	1,10	1,10	unter 45	1,08	1,08	1,08	
		46 bis 500			0,80	0,77	ab 45	0,72	0,72	0,72	
	501 bis 1000	} 0,80	} 0,80	0,73	0,60	ab 500	0,60	0,60	0,60		
	über 1000			0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40		
	Bremen	1 bis 45	1,34	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	
		über 45	1,00	1,00	1,00	1,05	ab 45	1,04	1,04	1,04	
	Düsseldorf	1 bis 45	0,59	0,60	0,60	0,60	unter 45	0,60	0,60	0,60	
		über 45	0,44	0,45	0,45	0,45	ab 45	0,48	0,48	0,48	
	Hamburg	1 bis 45	1,34	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	
		über 45	1,00	1,00	1,00	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	
München	1 bis 45	0,84	0,85	0,85	0,85	unter 45	0,88	0,88	0,88		
	über 45	0,64	0,65	0,65	0,65	ab 45	0,64	0,64	0,64		
	Stuttgart	1 bis 45	0,45	0,45	0,45	0,45	unter 45	0,48	0,48	0,48	
		über 45	0,34	0,35	0,35	0,35	ab 45	0,36	0,36	0,36	
Finnland	Helsinki	1 bis 45	4,05	4,12	3,96	3,92	unter 45	3,92	3,92	4,24	
		über 45	3,05	3,11	2,99	2,96	ab 45	2,96	2,96	3,16	
Frankreich	Paris	1 bis 45	1,09	1,09	1,05	1,04	unter 45	1,04	1,04	1,08	
		über 45	0,84	0,84	0,81	0,80	ab 45	0,80	0,80	0,84	
Großbritannien	London	1 bis 45	1,68	1,68	1,61	1,60	unter 45	1,60	1,60	1,68	
		über 45	1,26	1,26	1,21	1,20	ab 45	1,20	1,20	1,28	
Italien	Rom	1 bis 45	2,23	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,20	
		über 45	1,68	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,64	
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45	0,88	0,88	0,85	0,84	unter 45	0,84	0,84	0,92	
		über 45	0,67	0,67	0,65	0,64	ab 45	0,64	0,64	0,68	
Norwegen	Oslo	1 bis 45	3,26	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,32	
		über 45	2,45	2,48	2,38	2,36	ab 45	2,36	2,36	2,48	
Österreich	Wien	1 bis 45	1,47	1,47	1,41	1,40	unter 45	1,40	1,40	1,40	
		über 45	1,09	1,09	1,05	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	
Portugal	Lissabon	1 bis 45	3,95	3,95	3,79	3,63	unter 45	3,36	3,36	3,36	
		über 45	2,98	2,98	2,87	2,78	ab 45	2,52	2,52	2,52	
Spanien	Madrid	1 bis 45	3,15	3,15	3,03	2,88	unter 45	2,64	2,64	2,64	
		über 45	2,35	2,35	2,26	2,16	ab 45	2,00	2,00	2,00	
Schweden	Stockholm	1 bis 45	3,26	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,32	
		über 45	2,48	2,52	2,42	2,40	ab 45	2,40	2,40	2,52	
Schweiz	Zürich	1 bis 45	1,01	1,01	0,97	0,92	unter 45	0,84	0,84	0,92	
		über 45	0,76	0,76	0,73	0,69	ab 45	0,64	0,64	0,68	
Türkei	Istanbul	1 bis 45	5,63	5,63	5,41	5,36	unter 45	5,36	5,36	5,36	
		über 45	4,24	4,24	4,08	4,04	ab 45	4,04	4,04	4,04	
Afrika											
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	
		über 45	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	
Kongo (Leopoldv.)	Leopoldville	1 bis 45	12,15	12,35	11,87	11,76	unter 45	11,76	11,76	11,76	
		über 45	9,13	9,28	8,92	8,84	ab 45	8,84	8,84	8,84	
Ghana	Accra	1 bis 45	11,54	11,59	11,14	11,04	unter 45	11,04	11,04	10,80	
		über 45	8,66	8,69	8,36	8,28	ab 45	8,28	8,28	8,12	
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,32	3,32	3,19	3,29	unter 45	3,45	3,52	3,52	
		46 bis 500	} 2,48	} 2,48	} 2,38	2,46	ab 45	2,59	2,64	2,64	
		über 500				2,24	ab 500	2,35	2,40	2,64	
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	16,32	16,59	15,94	15,80	unter 45	15,80	15,80	15,80	
		über 45	12,24	12,43	11,95	11,84	ab 45	11,84	11,84	11,84	
Asien											
Birma	Rangun	1 bis 45	17,68	17,85	17,15	17,00	unter 45	17,36	17,36	17,36	
		über 45	13,27	13,40	12,88	12,76	ab 45	13,00	13,00	13,00	
Ceylon	Colombo	1 bis 45	14,99	14,99	14,41	14,28	unter 45	14,60	14,60	14,60	
		über 45	11,26	11,26	10,82	10,72	ab 45	10,96	10,96	10,96	
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	23,63	23,73	22,80	22,60	unter 45	23,04	23,04	23,04	
		46 bis 250	} 17,74	} 17,81	} 15,90	17,11	16,96	ab 45	17,28	17,28	17,28
		251 bis 500				17,02	16,68	ab 300	15,72	15,72	15,72
		501 bis 1000				16,01	13,64	ab 400	14,64	14,64	14,64
		1001 bis 2500				13,32	13,32	ab 500	13,84	13,84	13,84
		2501 bis 7500				11,84	—	—	—	—	—
über 7500	10,96	—				—	—	—	—	—	
Indien	Bombay	1 bis 45	13,52	13,52	13,00	12,88	unter 45	13,16	13,16	13,16	
		über 45	10,16	10,16	9,77	9,68	ab 45	9,88	9,88	9,88	
		Kalkutta	1 bis 45	14,78	14,78	14,21	14,08	unter 45	14,36	14,36	14,36
			über 45	11,09	11,09	10,66	10,56	ab 45	10,76	10,76	10,76
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	20,69	20,96	20,14	19,96	unter 45	20,36	20,36	20,36	
		46 bis 2500	} 15,51	} 15,71	} 15,10	14,96	ab 45	15,28	15,28	15,28	
		2501 bis 7500				14,20	—	—	—	—	—
		über 7500				13,32	—	—	—	—	—
Irak	Basra	1 bis 45				8,44	8,44	8,11	8,04	unter 45	8,04
		über 45	6,34	6,34	6,09	6,04	ab 45	6,04	6,04	6,04	
Iran	Teheran	1 bis 45	9,70	9,70	9,32	9,24	unter 45	9,24	9,24	9,24	
		über 45	7,31	7,31	7,02	6,96	ab 45	6,96	6,96	6,96	
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	
		über 45	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	
Japan	Tokio	1 bis 45	27,65	27,85	26,76	26,52	unter 45	27,04	27,04	27,04	
		46 bis 100	} 20,87	} 20,87	} 16,59	20,06	19,88	ab 45	20,28	20,28	20,28
		101 bis 250				19,53	18,28	ab 100	19,08	19,08	19,08
		251 bis 500				18,87	16,32	ab 200	17,08	17,08	17,08
		501 bis 1000				13,28	13,28	ab 300	15,28	15,28	15,28
		1001 bis 2500				12,96	12,96	ab 400	14,20	14,20	14,20
		2501 bis 7500				11,48	11,48	ab 500	13,48	13,48	13,48
über 7500	10,60	—				—	—	—	—	—	
Libanon	Beirut	1 bis 45	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	
		über 45	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	
Pakistan	Karachi	1 bis 45	12,35	12,35	11,87	11,76	unter 45	12,00	12,00	12,00	
		über 45	9,28	9,28	8,92	8,84	ab 45	9,00	9,00	9,00	
Syrien	Damaskus	1 bis 45	6,30	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	
		über 45	4,70	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	
Thailand	Bangkok	1 bis 45	18,77	18,77	18,04	17,88	unter 45	18,24	18,24	18,24	
		über 45	14,07	14,07	13,52	13,40	ab 45	13,68	13,68	13,68	

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg ¹⁾

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1959	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965
			Durchschnitt					April-Dez.	Durchschn.	September
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	24,48 18,36
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	28,40 21,28
Amerika										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	22,12 16,60	22,39 16,80	21,51 16,14 15,46 15,16 13,89	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12
Bolivien	La Paz	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	22,76 17,09	22,76 17,09	21,66 16,05 15,25 14,96 13,05 12,94 12,64	21,04 15,16 12,76 11,88 9,56 9,24 8,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	20,27 15,22	20,54 15,41 15,38	19,74 14,81 14,20 13,92 12,75	19,56 14,68 12,84 12,00 8,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	21,52 16,16 13,56 12,16 16,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44
Chile	Santiago	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	22,67 17,02	22,93 17,22 16,56	22,04 16,55 15,85 15,53 13,70	21,84 16,40 14,32 13,36 9,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44
Kanada	Montreal	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	12,75 9,58	12,98 9,74 8,77	11,66 8,54 7,76 7,50 6,54 6,43	9,92 6,80 4,48 3,68 3,32 3,00	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52
Kolumbien	Barranquilla	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	16,55 12,43	16,55 12,43 11,80	15,66 11,55 10,75 10,45 9,50 9,39 9,29	15,04 10,64 8,24 7,36 6,12 5,80 5,48	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28
Kuba	Havana	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	14,92 11,23	15,12 11,34 10,46	13,74 10,11 9,31 9,02 8,13 8,02 7,98	12,04 8,44 6,04 5,16 4,76 4,44 4,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	16,28 12,55	16,51 12,73 11,72	15,05 11,40 10,60 10,31 9,30 9,19 9,08	13,28 9,64 7,24 6,36 5,92 5,60 5,28	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	14,72 11,32 8,20 7,32 6,92 6,60 6,12	14,56 11,21 8,09 7,21 6,81 6,49 6,19	14,48 11,00 7,92 7,08 6,68 6,36 5,96
Peru	Lima	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	20,92 15,71	20,92 15,71 14,57	19,89 14,72 13,92 13,63 11,98 11,87 11,64	19,28 13,84 11,44 10,56 8,52 8,20 7,52	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	20,48 15,36 11,88 10,64 9,88 9,20 8,56	20,48 15,36 11,88 10,64 9,88 9,20 8,56	20,28 15,24 11,80 10,60 9,88 9,20 8,40
Uruguay	Montevideo	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	22,12 16,60	22,39 16,80 16,71	21,51 16,14 15,46 15,16 13,81	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12
Venezuela	Caracas	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	15,79 11,84	15,79 11,84 11,43	15,06 11,07 10,27 9,98 9,22 9,11 8,96	14,68 10,36 7,96 7,08 5,84 5,52 5,08	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	13,13 9,87	13,36 10,04 9,03	12,02 8,81 8,01 7,71 6,71 6,61	10,28 7,04 4,64 3,76 3,36 3,04	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 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						September
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
	Brüssel	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
		1000	5,08	3,36	3,20	3,20	3,20	2,20	1,64
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⁾	5,16
		100	8,11	8,11	5,68	5,68	5,68	5,68	4,92
		500	8,11	8,11	5,68	5,68	5,68	5,68	4,56
	Göteborg	100	2,10 ²⁾	2,10 ²⁾	1,36	1,36	1,36	1,36	1,44
	Mexiko City	45	7,22	7,22	5,48	9,64 ²⁾	11,32 ²⁾	11,16 ²⁾	11,02 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
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g.	Stockholm	100	1,76	1,76	1,68	1,68	1,68	1,68	1,80
	Teheran	45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
	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 ²⁾	2,10 ²⁾	1,40	1,40	1,40	1,40	1,48
Bijouteriewaren	Stockholm	45	2,52 ²⁾	2,52 ²⁾	2,40 ²⁾	2,40 ²⁾	1,80	1,80	1,88
		100	1,76	1,76	1,68	1,68	1,68	1,68	1,80
	Teheran	45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
	London	45	0,88	0,88	0,84	0,88	0,88	0,88	0,96
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatz- teile	Alger	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
Telle 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	0,88
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
Optische Waren, fotogr. u. Projektions- ausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatz- teile a. n. g.		500	5,08	5,08	3,36	3,52	3,44	3,12	3,12
		1000	5,08	5,08	2,88	2,88	2,96	2,96	2,96
	Alger	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
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissen- schaftliche und Labor-		1000	5,25	3,40	3,24	3,24	2,64	2,64	2,64
	London	45	0,88	0,88	0,84	0,88	0,88	0,88	0,96
		100	0,88	0,88	0,84	0,80	0,80	0,80	0,84
		250	0,88	0,88	0,84	0,64	0,64	0,64	0,68
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
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musik- truhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen		1000	6,01	6,01	2,96	2,96	3,48	3,48	3,48
	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						September
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	100	4,24 ¹⁾	4,24 ¹⁾	4,08 ¹⁾	4,04 ¹⁾	4,04 ¹⁾	4,04 ¹⁾	2,16
		250	2,35	2,35	2,24	2,24	2,24	2,24	1,88
		500	2,35	2,35	2,24	2,24	2,24	2,24	1,60
	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, Häute, 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	0,84
		250	0,88	0,88	0,84	0,80	0,72	0,72	0,76
	Mailand ⁶⁾	100	0,88	0,88	0,84	0,80	0,80	0,80	0,80
	Montreal	45	4,54 ²⁾	4,54 ²⁾	3,44 ²⁾	3,40	3,60	3,60	3,60
		100	4,54 ²⁾	4,54 ²⁾	3,44 ²⁾	3,40	3,40	3,40	3,40
		500	4,54 ²⁾	4,54 ²⁾	3,44 ²⁾	3,40	3,40	2,60	2,60
		1000	4,54 ²⁾	4,54 ²⁾	3,44 ²⁾	3,40	3,40	2,40	2,40
	Paris	45	0,59 ⁷⁾	0,58 ⁹⁾	0,56	0,52	0,52	0,52	0,56
		100	0,59 ⁷⁾	0,58 ⁹⁾	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⁾	1,00	1,00	1,00	1,08
		100	0,97	0,97	0,92	0,92	0,92	0,92	1,00
		250	0,97	0,97	0,92	0,84	0,84	0,84	0,92
		500	0,97	0,97	0,92	0,84	0,84	0,84	0,80
	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
		250	9,41 ²⁾	8,74 ²⁾	8,00	8,00	8,56	8,56	8,00
		500	9,41 ²⁾	8,74 ²⁾	8,00	8,00	8,56	8,56	7,60
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	0,96
		100	0,76	0,76	0,72	0,80	0,80	0,80	0,84
		250	0,76	0,76	0,72	0,72	0,72	0,72	0,76
		500	0,76	0,76	0,72	0,64	0,64	0,64	0,72
	Manchester	45	1,43 ¹⁾	1,43 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,00	1,00	1,00	1,08
		100	0,97	0,97	0,92	0,92	0,92	0,92	1,00
		250	0,97	0,97	0,92	0,84	0,84	0,84	0,92
		500	0,97	0,97	0,92	0,76	0,76	0,76	0,80
	Mexiko City	45	7,22	7,22	9,64 ¹⁾	9,64 ¹⁾	11,32 ¹⁾	11,16 ¹⁾	10,72 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	1,28
	Manchester	45	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,00	1,00	1,00	1,08
		100	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	0,92	0,92	0,92	1,00
		250	0,88	0,88	0,84	0,84	0,84	0,84	0,92
		500	0,88	0,88	0,84	0,76	0,76	0,76	0,80
	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
	Zürich	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	0,96
	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 DPT

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Stichtag der Neufestsetzung	Briefe										Postkarten			
	Orts-				Fern- verkehr				Auslands-		Orts-	Fern-	Auslands-	
	bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g				
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	50	10	10	10	40	
1. 3. 1963	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	15	10 ¹⁰⁾	20 ^{1,4)} 40 ^{1,4)}	40 ⁴⁾	70 ⁴⁾	10	10	40	
Stichtag der Neufestsetzung	Warensendungen (Warenproben) ¹¹⁾									Päckchen				
	Inlands-					Auslands-				Inlands- verkehr	Auslandsverkehr			
	verkehr										für je 50 g	mindestens		
	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						
1. 12. 1933	8		15	30	5	5	10	10		40	10	50		
1. 3. 1946	16		30	60	10	10	20	20		80	20	100		
1. 9. 1948	10		20	40	10	5	10	10		60	10	60		
1. 7. 1954	15		25	50	10	10	20	20		70	20	80		
1. 3. 1963	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	10	10	20		80	20	80		

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

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

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungstück⁸⁾

Stichtag der Neufestsetzung	Zeitungsgebühr ⁸⁾ bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummerngewicht				Zeitungszustellgebühr				
	bis 30 g	über 30 g	über 50 g	über 100 g	bei monatlich		bei wöchentlich einmaligem	zusätzlich für jede weit. Ausg. in der Woche	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 1000 g
	bis 50 km	über 50 km							
1. 12. 1933	2,5	5,0	20,0	3	4	8	15	30	—
1. 5. 1939	2,5	5,0	20,0	3	4	4	8	15	30
1. 3. 1946	5,0	10,0	40,0	6	8	16	30	60	—
1. 9. 1948	3,5	7,5	30,0	4	6	6	10	20	40
1. 7. 1954	3,5	7,5	30,0	7	10	10	15	25	50
1. 1. 1964	Postzeitungsgut je kg		Postzeitungsschnell- gut je kg	Streifbandzeitungen					
	10,0		12,0	10	15	20	25	50	

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)

Sätze in DPF

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

B. Fernspreerverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse

Stichtag der Neufestsetzung	In Ortsnetzen mit						
	1 bis 50	51 bis 100	101 bis 200	201 bis 500	501 bis 1000	1001 bis 10000	über 10000
Hauptanschlüssen							
für Einzelanschlüsse:							
1. 5. 1934	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1. 4. 1946	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1. 7. 1954		6,00	8,00	10,00		12,00	
1. 8. 1964		9,00	12,00	15,00		18,00	
für Zweieranschlüsse:							
1. 5. 1934	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1. 4. 1946	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1. 6. 1950	3,50	4,25	5,00	5,75	6,50	7,25	8,00
1. 7. 1954		4,00	5,50	7,00		8,00	
1. 8. 1964		6,00	8,25	10,50		12,00	

2. Ortsgesprächsgebühren

Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein Ortsgespräch		
	von einer Teilnehmersprechstelle	von einer öffentlichen Sprechstelle	
		mit gewöhnlichem Sprechapparat	mit Münzfernsprecher
1. 5. 1927	0,10	0,10	0,10
1. 4. 1946	0,15	0,15	0,15
1. 6. 1950	0,15	0,20	0,20
1. 7. 1954	0,16	0,16	0,20
1. 8. 1964	0,20	0,20	0,20
1. 12. 1964	0,18	0,18	0,20

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer ⁴⁾ bei einer Entfernung zwischen den Ortsnetzen												
	bis 5 km	üb. 5 km bis 10 km	üb. 10 km bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	üb. 100 km bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 0 bis 18 und 21 bis 24 Uhr													
1. 5. 1927	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00 ⁵⁾
1. 1. 1940			0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 4. 1946		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 6. 1950		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 7. 1954		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36	3,84	
1. 8. 1964		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03	3,45	
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 ^{2/3}	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 ⁶⁾
1. 1. 1940		0,20	0,20	0,26 ^{2/3}	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1. 9. 1944		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 4. 1946		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 6. 1950		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	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	3,84	
1. 8. 1964		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03	3,45	

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

in DM

Monat bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer ¹⁾											
	innerhalb des Bereichs einer Knoten- vermittlungs- stelle ²⁾	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen ³⁾					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen 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 ²⁾												
Juli 1952	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁴⁾											
11. 8. 1953	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3 00	
1. 7. 1954	0,32	0,48	0 64	0 96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0 64 ⁵⁾	0 64 ⁵⁾	0 64 ⁵⁾	0 64 ⁵⁾	0 64 ⁵⁾	0 64 ⁵⁾	0 64 ⁵⁾	0 64 ⁵⁾	
1. 7. 1963	0,32	0,48	0 64	0 64	0 64	0 64	0 64	0 64	0 64	0 64	0 64	
1. 8. 1964	0,40	0,54	0,80	1,20	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1 60	1 60	
1. 12. 1964	0,36	0,54	0,72	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

in RM/DM je Telegrammwort¹⁾

Stichtag der Neufestsetzung	Gewöhnliche		Dringende		Blitz- telegramme	Brieftelegramme ²⁾	
	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	0,05
1. 3. 1931	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50	0,05	0,05
1. 4. 1946	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00	— ³⁾	— ³⁾
1. 8. 1948	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	0,05	0,05
1. 1. 1963	0,20 ⁴⁾	0,20	0,40 ⁴⁾	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	0,30	0,30
			b) 0,09	0,085	0,145	0,14	0,145	0,145	0,15	0,15
Griechenland	Athen	a)	0,29	0,21	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50
			b) 0,145	0,105	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25
Großbritannien	London	a)	0,25	0,23	0,39	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40
			b) 0,125	0,115	0,195	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20
Italien	Rom	a)	0,23	0,17	0,38	0,38	0,38	0,38	0,36	0,36
			b) 0,115	0,085	0,19	0,19	0,19	0,19	0,18	0,18
Jugoslawien	Belgrad	a)	0,23	0,16	0,36	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40
			b) 0,115	0,08	0,18	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20
Niederlande	Amsterdam	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,27	0,27	0,30	0,30
			b) 0,08	0,075	0,12	0,12	0,135	0,135	0,15	0,15
Polen	Warschau	a)	0,18	0,18	0,32	0,32	0,32	0,32	0,36	0,36
			b) 0,09	0,09	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18	0,18
Schweden	Stockholm	a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,34	0,30
			b) 0,085	0,08	0,135	0,14	0,135	0,135	0,17	0,15
Schweiz	Bern	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,24	0,24	0,30	0,30
			b) 0,08	0,075	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15	0,15
Afrika	Südafrika	a)	1,44	1,44	1,80	1,81	1,81	1,81	1,20	1,20
			b) 0,48	0,48	0,90	0,91	0,905	0,905	0,60	0,60
Ver. Arab. Republik	Kairo	a)	0,94	0,94	1,19	1,19	1,19	1,19	1,20	1,20
			b) 0,32	0,32	0,595	0,60	0,595	0,595	0,60	0,60
Asien	Indien	a)	1,40	1,40	1,89	1,89	1,89	1,89	1,80	1,80
			b) 0,47	0,47	0,945	0,94	0,945	0,945	0,90	0,90
Japan	Tokio	a)	2,83	2,83	3,08	3,09	3,09	3,09	3,00	3,00
			b) 0,94	0,94	1,54	1,54	1,545	1,545	1,50	1,50
Malaysia	Singapur	a)	2,87	2,87	3,60	2,98	2,98	2,98	3,00	3,00
			b) 0,96	0,96	1,80	1,49	1,49	1,49	1,50	1,50
Australien und Ozeanien	Australien	a)	2,56	2,56	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
			b) 0,86	0,86	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
Amerika	Argentinien	a)	2,13	2,13	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
			b) 0,71	0,71	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
Vereinigte Staaten	New York	a)	1,03	1,03	0,97	0,97	0,97	0,97	1,00	1,00
		b)	0,34	0,34	0,485	0,48	0,485	0,485	0,50	0,50
	San Franzisko	a)	1,60	1,60	1,13	1,13	1,13	1,13	1,20	1,20
		b)	0,53	0,53	0,565	0,57	0,565	0,565	0,60	0,60

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 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	80 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
1. 3. 1948 ³⁾	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
1. 1. 1951	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
	Innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)		innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)	
1. 2. 1956 ²⁾	0,60		0,80		1,20	
1. 8. 1964						

5. Telexgebühren im Auslandsverkehr
(handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf⁶⁾)
in DM je Verbindung von drei Minuten Dauer⁶⁾

Von Düsseldorf nach Land Ort		Jahr ⁷⁾													
		1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Europa															
Frankreich	Paris	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⁾	(2,70) ⁸⁾
Griechenland	Athen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,25	7 80	7 80	7 80	7 80
Großbritannien	London	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⁾	(3,30) ⁸⁾
Italien	Rom	—	—	—	—	—	—	6,60	6,60	6,60	6 30	(4,80) ⁸⁾	(4,80) ⁸⁾	(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	3 30
Niederlande	Amsterdam	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⁾	(1,80) ⁸⁾
Polen	Warschau	—	—	—	—	—	—	3,75	3,75	3,75	3 60	3 30	3 30	3 30	3 30
Schweden	Stockholm	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⁾	(3,00) ⁸⁾
Schweiz	Bern	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⁾	(1,80) ⁸⁾
Afrika															
Südafrika	Kapstadt	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36 00	36,00	36,00	36,00
Asien															
Japan	Tokio	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36 00	36 00	36 00	36 00
Singapur	Singapur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,30	45,90	45,90	45,90	45,90
Amerika															
Argentinien	Buenos Aires	—	—	—	—	—	—	50,40	37,80	37 80	37 80	36 00	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	36 00	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	36 00	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	Gebührentarifierung											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
	Regelfahrschein (Einfache Fahrt)				Rückfahrschein ²⁾ (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrschein (ab 1. 1. 63)			
1928 ²⁾	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 ²⁾	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 4. 1939	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 1. 1943	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1. 7. 1944	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948					keine einheitlichen Gebühren							
1. 8. 1948	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
15. 4. 1957	0,40	0,80	1,50	2,30	0,70	1,40	2,60	3,90	3,00	6,50	12,00	18,00
1. 4. 1958	0,40	0,80	1,50	2,30	(0,70) ⁴⁾	(1,40) ⁴⁾	2,60	3,90	3,50	7,00	13,00	20,00
1. 1. 1963	0,40	0,80	1,60	2,40	(0,70) ⁴⁾	(1,40) ⁴⁾	2,80	4,20	4,00	7,00	14,00	20,00
	Schülerzehnerkarte ⁵⁾ gültig nur an Werktagen				Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 62) ⁶⁾			
1928 ²⁾	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 ²⁾	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10,80	—	—	—	—
1936	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1939	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
16. 6. 1940	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,40	8,80	13,20	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 1. 1943	1,25	2,50	5,00	7,50	1,80	3,60	7,20	10,80	1,50	3,00	6,00	9,00
1. 7. 1944	1,00	2,00	4,00	6,00	1,40	2,80	5,60	8,40	1,20	2,40	4,80	7,20
1945—1948					keine einheitlichen Gebühren							
1. 8. 1948	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,35	8,65	13,00	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 4. 1958	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	9,00	12,00	14,00	3,50	5,50	8,50	10,00
1. 1. 1961	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	9,00	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-, Expreß-, 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 Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg

2. Schiffsabgaben auf dem kanal. Main und Neckar

Bundesministerium für Verkehr, Bonn

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

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

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Fairplay, London; Norwegian Shipping News, Oslo; Informazioni Marit-
time, Roma; Journal of Commerce, New York; Financial Times, London; Notes Rapides, Paris; Economische Voorlicht-
ting, Rotterdam; The Review of the River Plate, Buenos Aires; Harley Mullion and Co. Ltd., London; Metal Bulletin,
London; Steel Times, London; Nitrogen, London; Sulphur, London; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweig-
niederlassung Hamburg; Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin; Wirtschafts-Correspondent, Hamburg; Hansa, Zeit-
schrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Transportdienst, Ver- 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, Kopenhagen, 50. Jahrgang, Nr. 9 vom 19. 2. 1958¹⁾

Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten

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

Internationaler Trampfrachtenindex, Italien

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

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

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

Sonstige 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 zusätzlich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzuschlag wird angerechnet. — ⁵⁾ Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — ⁶⁾ Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklasse sind ab 3. 6. 1956 folgende Eisenbahnzuschläge einbegriffen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00. — ⁷⁾ Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. Außerdem gelten ab 27. 5. 1962 für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (WL„K“) um 2 DM höhere Preise in der 2. Klasse und um 3 DM höhere Preise in den Doppelbett- und Einbettabteilen der 1. Klasse — ⁸⁾ Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12 % des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde).

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

Seite 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. 32 vom 26. 7. 1965) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfr = 0,930 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. — Vor dem 6. 7. 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

Seite 15 (Fortsetzung)

²⁾ Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — ⁴⁾ Für Montangüter Regelklassen I bis V ab 1. 2. 1958: 15 t-Klasse I DM 2,23, II DM 2,22, III DM 1,75, IV DM 1,74, V DM 1,70; 20 t-Klasse I DM 2,12, II DM 2,11, III DM 1,67, IV DM 1,66, V DM 1,62; ab 1. 8. 1964: 15 t-Klasse I DM 1,79, II DM 1,76, III DM 1,56, IV DM 1,55, V DM 1,51; 20 t-Klasse I DM 1,70, II DM 1,68, 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⁾ Holzstoff mit mehr als 40% Wassergehalt. — ⁶⁾ Sonstiger Holzstoff; 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 Röhren, 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. 6. 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 Frachenausschüssen festgesetzten Tarifen unter Berücksichtigung der mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung errechnet. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Monatszahlen. Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 21).

Seite 17

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

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

Seite 18

¹⁾ Siehe Seite 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 Binnenvverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = **leichte Produkte** mit spez. Gewicht bis 0,774 II = **mittelschwere Produkte** mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = **schwere Produkte** mit spez. Gewicht von 0,900 an. — ⁸⁾ Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — ⁹⁾ März bis Dezember. — ¹⁰⁾ Ab 20. 5. 1953 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 Loschzeit $\frac{1}{2}$ + $\frac{1}{2}$. D 1963 wurde nach dem 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 Binnenschiffstransporte 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 Transportsätze (Frachtsätze einschl. der Kleinwasser- und sonstigen Zuschläge) ist der entsprechende Frachtsatz (ohne Schiffsabgaben auf dem Main und Neckar und ohne Kanalkosten auf den westdeutschen Kanälen) anzuwenden (vgl. Anmerkungen auf Seiten 16–18). Bei den Jahreszahlen handelt es sich um das auf 12 Monate bezogene arithmetische Mittel der ausgewiesenen Durchschnittsprozentsätze in den einzelnen Monaten.

Seite 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 Zijndrecht. — ⁵⁾ Fredericia und südl. davon. — ⁶⁾ Ostküste Jütland einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ⁷⁾ Einschl. Papierholz. — ⁸⁾ Antwerpen, Gent, Ostende und Zeebrügge. — ⁹⁾ Amsterdam, Delfzijl, Dordrecht, Haarlingen, Rotterdam und Zaandam. — ¹⁰⁾ Rheinhäfen von Köln-Port bis Emmerich. — ¹¹⁾ Chinacloy. — 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-Port bis Emmerich. — ⁸⁾ Koks aus Steinkohle. — ⁹⁾ Einschl. Bornholm, ohne Isefjord (Seeland). — ¹⁰⁾ Ohne Limfjördhäfen 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 flußaufwärts (bis San Lorenzo) — flußabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — ⁶⁾ Reis. — ⁷⁾ Mais. — ⁸⁾ Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe, einschl. umgerechnete Abschlüsse in US-\$, Lose und/oder gesackte Ladungen. — ⁹⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ¹⁰⁾ Ab 1957 mechanische Bulkverladungen in Mac Kay oder Townsville. — ¹¹⁾ Umgerechnet v. US-\$-Pauschalfrachten. — ¹²⁾ Bis 1956 auf Basis Handverladung — gesackt oder lose ex Sacke.

Seite 24

¹⁾ Außerdem großer Küstenverkehr und Tankerfahrt. — ²⁾ Portug. Angola. — ³⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ⁴⁾ Ab 1955 große Ladungen (über 900 Fathoms). — ⁵⁾ Umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten. — ⁶⁾ 1–3 Ladehafen. — ⁷⁾ 1–2 Löschhafen. — ⁸⁾ Vierteljahreszahlen.

C. Schiffsfrachtsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

Den Trampfrachtsindizes liegen für den Überseetransport Frachtabschlüsse in englischen £, US-\$ und DM für den nordeuropäischen Küstentransport auch Abschlüsse in s, r, d 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. d, r, n, r, s, r, hfl, bfrs, 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 Konsekutivisen 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 in ihrem B reich beförderten Gütermenge (2,33:1) zum Gesamtindex zusammengezogen werden. — ⁴⁾ Im Januar 1961 wurden die Zahlen des deutschen Trampfrachtenindex auf Basis 1960 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1960 (80,7) mit den Zahlen auf Basis 1954 verkettet. — ⁵⁾ Wegen des früher berechneten Index, vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Heft 4 1960. — ⁶⁾ Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von entsprechenden Jahreszahlen der früher auf Basis 1952 = 100 berechneten Trampfrachtenindices. — ⁷⁾ Die Berechnung des Den-Braber-Index wurde mit Ablauf des Jahres 1964 eingestellt.

II. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachtraten

Seite 26

¹⁾ Berechnet werden Zeitcharterabschlüsse mit einer Beschäftigungsdauer bis zu 9 Monaten für Motorschiffe von 9000 t.d.w. und mehr. — ²⁾ Frachtraten für Ladungen bis zu 18000 t. Außerdem werden ab 15. 8. 1964 gesonderte Indices für größere Ladungen berechnet. — ³⁾ In der Indexberechnung sind Zeitcharterabschlüsse mit einer Laufzeit bis zu 2 Jahren enthalten. Die Maßziffern werden aus dem gleitenden 4-Wochen-Mittel der Zeitcharterraten gebildet. — ⁴⁾ Ohne Tankerabschlüsse. — ⁵⁾ Ölbrenner (Dampfer) von 8000 bis 12000 t.d.w. (Geschwindigkeit: 10 bis 12 1/2 Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 20 bis 30 lt. täglich). — ⁶⁾ Motorschiffe von 8000 bis 13000 t.d.w. (Geschwindigkeit: 10 bis 15 Knoten je Stunde, Ölverbrauch: 10 bis 25 lt. täglich). — ⁷⁾ Austauschverhältnis: Gesamtindex der 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 t.d.w. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung bis zu 12 Monaten. — ¹²⁾ Vor 1957 auf Basis MOT, vom 1. 1. 1957 bis 15. 5. 1962 auf Basis Scale. — ¹³⁾ Vor 1960 auf Basis USMC. — ¹⁴⁾ Die Berechnung des dänischen Seefrachtenindex (Statistiske Departement) wurde mit Ablauf des Jahres 1964 eingestellt.

Seite 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/Morphy/Vassiliko-Bay. — ⁷⁾ Ab Abu Zenima (Suez) und Marmagoa/Goa. — ⁸⁾ Ab La Goulette, Bona, Melilla und Almeria. — ⁹⁾ Ab Sfax und Casablanca. — ¹⁰⁾ Zugleich: Gesamtindex für die Afrikafahrt. — ¹¹⁾ Ab Monrovia, Casablanca und ab türkischen Häfen. — ¹²⁾ Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — ¹³⁾ Phosphat ab Kossér (Rotes Meer), Salz ab Torrevieja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — ¹⁴⁾ Ab Marmagoa und Dungun.

Seite 28

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

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 t.d.w. Gesamttragfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden stattdessen gesonderte Maßzifferreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 t.d.w. (GP=General Purpose) und für Großtanker ab 25000 t.d.w. (LV = Large Vessels) geführt; ab 1. 7. 1964 werden Maßzifferreihen nur noch halbjährlich jedoch für 3 Größenklassen berechnet: 15 000 bis 24999 t.d.w. (GP=General Purpose), 25 000 bis 44 999 t.d.w. (MR=Medium Range) und 45 000 bis 69 999 t.d.w. (LR=Large Range). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem Golf. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Quartalszahlen und werden ebenso wie die unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Scale-Tarifs in Shilling je t umgerechneten Quartals- 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 für 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. — 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⁾ Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der britischen Schiffsverkehrszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — ¹⁴⁾ Der Neubaupreis bezog sich in den Jahren 1962 bis 1964 auf einen Bulk-Carrier mit einer Tragfähigkeit von 24000 t. Materialeinsparungen und Formverbesserungen aufgrund technischer Fortschritte im Schiffsbau sowie Erleichterungen der Bedingungen für die Schiffs-Klassifizierung ermöglichten eine Erhöhung der Tragfähigkeit bei sonst gleichbleibenden Schiffsabmessungen. Demzufolge stellte „Fairplay“ seine Preisangaben für den Bulk-Carrier von 24000 auf 25000 t t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verbilligung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — ¹⁵⁾ Umgerechnet vom Baupreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1325000 £). — ¹⁶⁾ Umgerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1200000 £). — ¹⁷⁾ Large Range (45000 bis 69999 t.d.w.).

III. Luftverkehr

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

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Die dargestellten Durchschnitte werden nach den veröffentlichten Flugpreisen der IATA (International Air Transport Association) ohne Flughafen-, Passagier- oder 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 (Ausflugsrute). — d) Wochenendflüge. (Nur vom Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen.) — e) Airbusdienst ab 1. 4. 1963 (3 x täglich Pendelverkehr ohne Vorausbuchung). — 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 23 Tagen, ab 1. 7. 1965 innerhalb eines Monats. — b) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen, ab 1. 4. 1964 innerhalb 21 Tagen. ¹⁾ Touristenklasse. — ²⁾ Die Touristenklasse wurde auf den Südafrika-, Mittel- und Fernostruten 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 werden Flugpreise für die Benutzung von Propellerflugzeugen, ab 1961 (auf der Route Frankfurt-New York ab 1960) Flugpreise für die Benutzung von Düsenflugzeugen dargestellt. — ⁴⁾ Soweit in der Winterflugperiode niedrigere Sparklassenpreise für Hinflüge bzw. Hin- und Rückflüge mit Propellerflugzeugen der Atlantikdienste galten, wurden diese in die Jahreszahlen einbezogen.

B. Güterverkehr

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

Seite 31/32

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden 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 Ortgebührensätzen befördert. — ³⁾ Für die Beförderung von Briefen bis 20 g und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963, nach den Niederlanden ab 1. 8. 1964 die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze erhoben. — ⁴⁾ Die Sendungsart „Geschäftspapiere“ ist im Inlandsdienst wegefallen. 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

Seite 36

¹⁾ Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. Die Beförderungsgebühr besteht aus einer Gewichtsgebühr je kg und einer Entfernungsgebühr, die für die Gesamtentfernung der Beförderungsstrecken für alle gleichzeitig aufgegebenen Zeitungsgutsendungen 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. Fernsprechverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechausschlüsse

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 Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

Seite 37

¹⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählerdienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — ³⁾ Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; 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 wieder eingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählerdienst keine Anwendung. — ⁵⁾ Vom 1. 7. 1963 bis 31. 7. 1964 wurden für Gespräche von 3 Minuten Dauer in der Zeit von 18 bis 21 Uhr bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen von mehr als 50 bis 75 km 0,96 DM von mehr als 75 bis 100 km 1,28 DM, bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen bis 200 km 1,60 DM, von mehr als 200 bis 300 km 1,92 DM und von mehr als 300 km 2,24 DM berechnet.

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

Seite 37 (Fortsetzung)

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.

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 weichen die Gebühren von den hier aufgeführten ab. — ⁶⁾ Für jede volle oder angefangene weitere Minute wird $\frac{1}{2}$ 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⁾ Der Selbstwählerverkehr 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 Ferialtags-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⁾ Schülerzeikarten 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 300, 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.