

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**1. Vierteljahr 1967**



Bestellnummer: M 7 — vj 1/67

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

	Seite
Schaubilder	
Indices der Seefrachtraten .....	3
Preise für Verkehrsleistungen im 1. Vierteljahr 1967 .....	4
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 .....	16
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen .....	16
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten .....	17
II. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze .....	18
2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar .....	21
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt .....	21
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter) .....	22
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter) .....	24
C. Schiffsverkehrsindices	
1. Indices der Seefrachtraten .....	26
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien) .....	29
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	30
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	32
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	34
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main) .....	35
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
Indices der Postgebühren im Inlandsverkehr .....	36
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse .....	38
2. Ortsgesprächsgebühren .....	38
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr) .....	38
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr) .....	39
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr .....	39
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr .....	39
3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse .....	40
4. Telexgebühren im Inlandsverkehr .....	40
Erläuterungen bzw. Anmerkungen .....	40

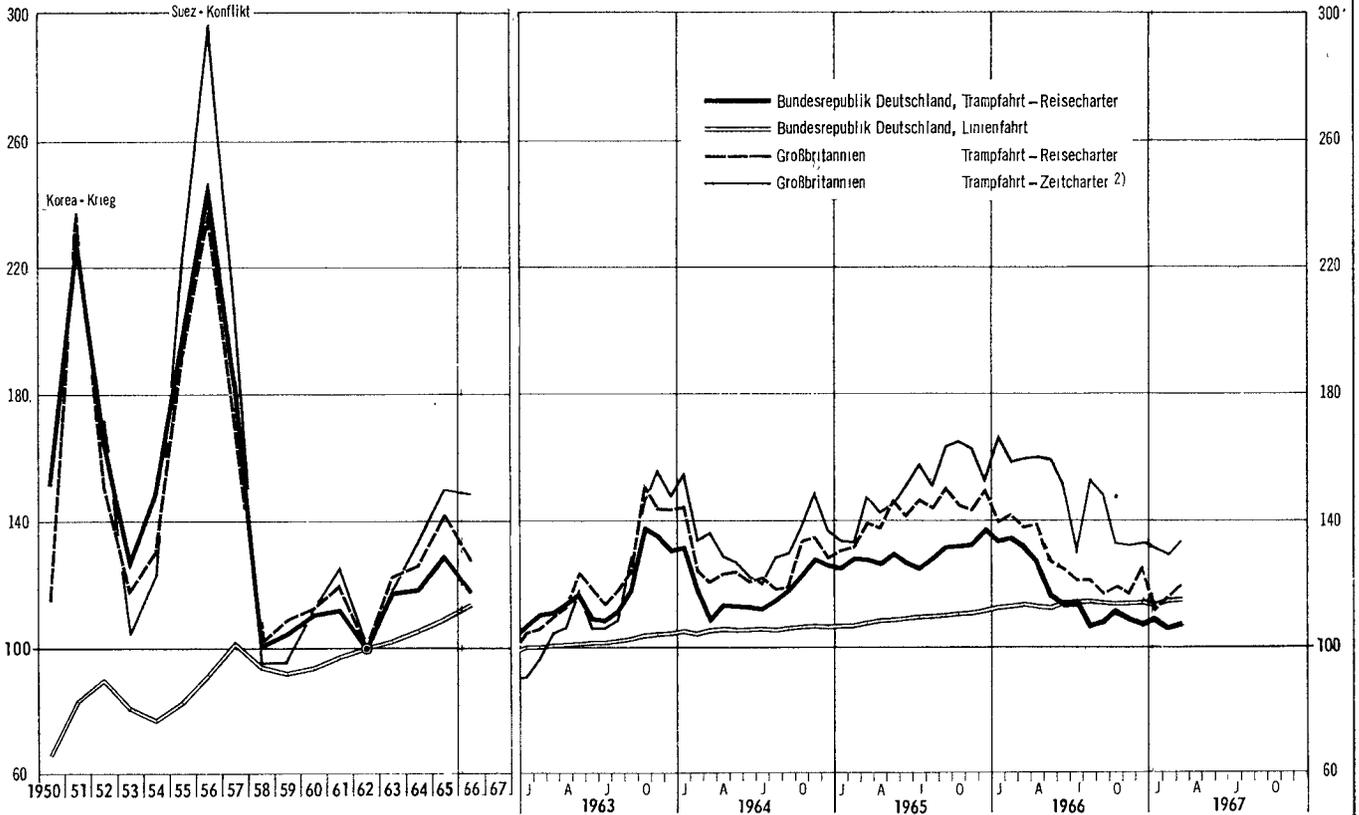
Abgeschlossen am 13. Juli 1967

Erschienen im September 1967

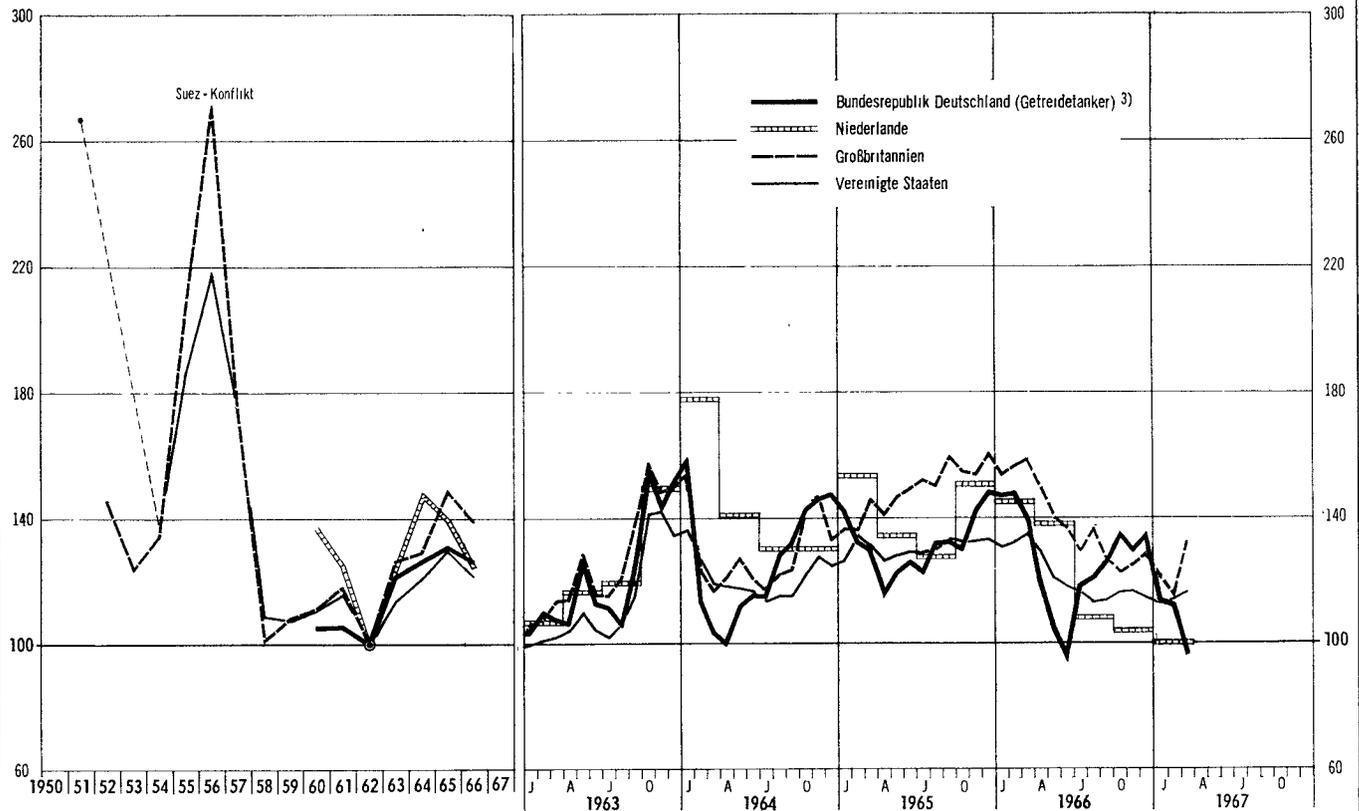
Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,00

INDICES DER SEEFRACHTRATEN <sup>1)</sup>  
 Umbasiert auf 1962 = 100



INDICES DER GETREIDEFRACHTRATEN (Reisecharter)  
 Umbasiert auf 1962 = 100



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40

# Preise für Verkehrsleistungen im 1. Vierteljahr 1967

## Eisenbahnverkehr

In der Bundesrepublik Deutschland werden auch für 1967 aus dem Mineralölsteueraufkommen Mittel zur Verbilligung der Kohlentransporte auf bundesdeutschen Schienen- und Wasserwegen bereitgestellt. Der Gesamtzuschuß wurde jedoch nach einem Beschluß der Bundesregierung vom 19. 1. 1967 wegen des voraussehbaren Rückgangs der Kohlentransporte um 5 Mill. DM gekürzt. Die Erstattungsquote von 7,6% wurde unverändert beibehalten. Das Frachterstattungsverfahren wird wie bisher vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit den Bundesministerien für Wirtschaft und für Finanzen geregelt.

Die Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen revidierte zum 1. 3. 1967 verschiedene Positionen des Deutschen Eisenbahngütertarifs. Als Ergänzung zu den Tarifbeschlüssen der 249. Kommissionssitzung wurden die restlichen Positionen der Tarifstelle „Düngemittel“ in der Gütereinteilung des DEGT (Teil I, Abt. B) der Neuregelung des Verkehrs mit Düngemitteln in der Bundesrepublik Deutschland (durch das Düngemittelgesetz vom 14. 8. 1962) angepaßt. Materielle Tarifänderungen traten dadurch nicht ein.

Zur Verbesserung der Beförderungsentgelte für Transporte auf drei- und mehrachsigen Flachladewagen (mit einer Lastgrenze von 25 t und darüber) wurden für die entsprechenden 10 t- und 15 t-Sätze 15%ige Zuschläge eingeführt und das Mindestgewicht für die Anwendung von 20 t-Sätzen auf 22 000 kg festgesetzt. Damit wurde diese Wagenart den „SS-Wagen“, d. h. den vier- und mehrachsigen Schienen- bzw. Schwerlastwagen nach den allgemeinen Tarifvorschriften (ATV) gleichgestellt.

Die Deutsche Bundesbahn hat im Laufe des 1. Quartals 1967 verschiedene Ausnahmetarife revidiert, ergänzt oder neu herausgegeben.

Z. B. wurden am 1. 3. 1967 die Sonderfrachtsätze der Frachtposition

- 4 B 10 Gebrannter Kalk und Kalkstein auf Transportstrecken bis zu 120 km Entfernung um 6 bis 8%<sup>o</sup>
- 4 B 90 Gebrannter Kalk und Kalkstein in geschlossenen Zügen, ohne Beschränkung auf bestimmte Verkehrsverbindungen, um rund 12%<sup>o</sup>

ermäßigt.

Demgegenüber verteuerten sich am 1. 1. 1967 u. a. die Sonderfrachtsätze der Frachtposition

- 8 B 37 Eisen und Stahl in zahlreichen Verkehrsverbindungen um 6 bis 8%<sup>o</sup>
- 16 B 5 Frisches Gemüse ohne Beschränkung auf bestimmte Verkehrsverbindungen um etwa 26%<sup>o</sup>.

Der örtliche Geltungsbereich des AT 8 B 37 wurde durch Streichung zahlreicher Abgangs- und Zielbahnhöfe stark eingeeengt.

Die Ausnahmetarife der Deutschen Bundesbahn im innerdeutschen Verkehr zwischen dem Bundesgebiet und der Sowjetischen Besatzungszone (DB-DR-Tarife) waren von 1958 bis zur einseitigen Kündigung des DB-DR-Regeltarifs zum 30. 6. 1965 durch die Deutsche Reichsbahn-Ost (DR) praktisch unverändert geblieben. Um die Sonderfrachtsätze der veränderten Kostenlage anzupassen, wurden inzwischen von der Deutschen Bundesbahn Neuausgaben verschiedener Interzonentarife vorbereitet. Der Bundesminister für Verkehr gab zunächst lediglich die beantragte Neuausgabe des Tarifs

### Z 11 für Spediteursammelgut

bekannt, die mit Wirkung vom 1. März 1967 rechtskräftig wurde. Danach wurden die Ausnahmesätze des Z 11 teils erhöht, teils ermäßigt. Im übrigen wurde die Einteilung der Tarifsätze nach Gewichtsklassen der Abstufung des DB-Ausnahmetarifs 24 B 9 für den Spediteursammelgutverkehr innerhalb des Bundesgebiets angepaßt. Damit liegen die Tarifsätze des Z 11 linear um 10%<sup>o</sup> unter den Tarifsätzen des 24 B 9. Gleichzeitig wurden die seit dem 1. 7. 1965 praktisch nicht mehr angewendeten Frachtpositionen

- Z 2 Düngemittel
- Z 3 Benzin
- Z 15 Getreide
- Z 16 Schnittholz

wegen Unterbietung durch die Regeltarifsätze sowie die Position

### Z 18 Wein

wegen unzureichender Transportmenge aufgehoben.

Die Industriepreisreform in der Sowjetischen Besatzungszone wirkte sich auch auf die Frachttarife der mitteldeutschen Binnenverkehrsträger aus, und zwar in erster Linie auf den Eisenbahngütertarif der Deutschen Reichsbahn (Ost)<sup>1)</sup>. Am 1. Januar 1967 wurde eine Neuausgabe des DEGT (Ost) wirksam. Gleichzeitig änderten sich folgende Tarife:

- der Tarif für den Stückguttransport durch die Deutsche Reichsbahn (Ost) und durch den Kraftverkehr der Sowjetischen Besatzungszone
- der Deutsche Binnenschiffahrts-Gütertarif (DBGT-Ost)
- der Speditionstarif der VEB Deutrans.

Die genannten Tarife sind nach der Struktur des DEGT (Ost) aufgebaut, wobei eine Aufteilung des Transportaufkommens zwischen Reichsbahn und mitteldeutschem Kraftverkehr nach dem Prinzip der bestmöglichen Verkehrsbedienungs angestrebt wird. Während die Reichsbahn (Ost) und die mitteldeutsche Binnenschiffahrt vorzugsweise Massengüter über 50 km befördern, sind dem Straßengüterverkehr Transporte von Gütern, vor allem von Stückgütern, auf Kurzstrecken bis zu 50 km vorbehalten. Der Güterfernverkehr hat in Mitteldeutschland nur noch für Transporte einiger Güterarten speziell im Ablauf- und Zubringerverkehr von Außenhandelsgütern zwischen mitteldeutschen Seehäfen und Binnenplätzen Bedeutung.

Die Güterklassen des Wagenladungstarifs wurden im Zuge der Tarifreform von bisher 10 auf 5 zusammengelegt, wobei sich die Tonnenkilometersätze wie folgt erhöhten:

Entwicklung der Regelsätze des DR (Ost)-Wagenladungstarifs in Pf je tkm

Bezeichnung der Regelklassen	Regelsätze in Pf je tkm	Bezeichnung der Regelklassen	Regelsätze in Pf je tkm
vom 1. 1. 1958 bis 31. 12. 1966		ab 1. 1. 1967	
1	14	1	14
10	10		
9	9		
8	8	2	10
7	7		
6	6		
5	5	3	7
4	4		
3	3	4	5
2	2		
2	2	5 <sup>1)</sup>	2

<sup>1)</sup> Rotdruckgüter (vom 1. 1. 1958 bis 31. 12. 1966 nach Klasse 2): Vor allem Kohle, Öl, NE-Metalle, Halbzeug aus Eisen und NE-Metallen.

Für die Frachtsätze der einzelnen Tarifklassen ergaben sich danach Zuschläge von 0 bis 75%<sup>o</sup>. Außerdem stieg die neben den Streckenfrachtsätzen für jede Frachtsendung zu berechnende Einheits-Achsgebühr von 20 auf 40 DM. Dagegen blieb die Achsgebühr für „Rotdruckgüter“ (vgl. Anm. 1 zur Tabelle über die Regelsätze des DR [Ost]-Wagenladungstarifs), für die bereits nach der früheren Regelung 40 DM zu berechnen waren, unverändert. Ausschließlich zum persönlichen Bedarf bestimmte Sendungen der mitteldeutschen Bevölkerung innerhalb der sowjetischen Besatzungszone werden abweichend von den neuen Tarifbestimmungen unverändert nach den früher geltenden Sätzen berechnet. Über die Auswirkung der DR-Eisenbahngütertarifreform auf den Stückguttarif liegen zur Zeit noch keine Informationen vor.

Mehrere ausländische Eisenbahnverwaltungen haben im Laufe des 1. Quartals 1967 ihre Beförderungstarife im Güter- und Personenverkehr erhöht (vgl. Übersicht), darunter einige bereits zum zweiten Mal innerhalb Jahresfrist (Belgien, Niederlande, Schweiz, Schweden, vgl. Vortexte zu M 7, vj 1 - 3/1966).

<sup>1)</sup> Die Eisenbahntarife der DR (Ost) werden auf Kostenbasis, d. h. in Höhe der Aufwendungen unter Berücksichtigung eines Gewinns, festgesetzt.

Tarifänderungen ausländischer Eisenbahnen

Land (Eisenbahngesellschaft) Tarifsektor	Änderungsdatum	Veränderung in %
<b>Belgien (SNCB)</b>		
Wagenladungstarif Eilgutfrachtsätze der 5 t-Kl. ....	1. 1. 1967	+ 5,3
Mindestfrachten für Eilgut ....	1. 1. 1967	+ 33,3
Normale Frachtsätze der 5 t-Kl. ....	1. 1. 1967	+ 5,3
Mindestfrachten für Normalgut ....	1. 1. 1967	+100,0
Stückguttarif, Zollnebengebühren. ....	1. 1. 1967	+ 20,0
Hafenbahngütertarif, Transportsätze ....	1. 1. 1967	+ 20,0/ 100,0
<b>Finnland (VR)</b>		
Wagenladungstarif, Regelklassen 4—7. . .	1. 1. 1967	+ 5,0
Regelklassen 8—10, H 1 und H 2 . . . . .	1. 1. 1967	+ 11,0
Stückguttarif . . . . .	1. 1. 1967	+ 5,0
Personentarif, einfache Fahrt . . . . .	1. 1. 1967	+ 5,4
Hin- und Rückfahrt . . . . .	1. 1. 1967	+ 6,1
<b>Frankreich (SNCF)</b>		
Wagenladungstarif für Eisen- und Stahl- erzeugnisse		
EGKS-Güter 25 t-Klasse <sup>1)</sup> . . . . .	8. 1. 1967	— 5,0/6,0
Aufhebung der 5 und 10 t-Klassen. . . . .	8. 1. 1967	+ ..... <sup>2)</sup>
Nicht-EGKS-Güter <sup>3)</sup> 20 t-Klasse <sup>1)</sup> . . . . .	8. 1. 1967	— 16,0
15 t-Klasse <sup>1)</sup> . . . . .	8. 1. 1967	— 8,0
Wagenladungstarif, Streckensätze der 10 bis 25 t-Klassen über 800 km (mit einigen Ausnahmen) . . . . .	1. 1. 1967	— 4,4 <sup>4)</sup>
<b>Niederlande (NS)</b>		
Personentarif . . . . .	1. 2. 1967	+ 6,0/7,0
<b>Schweden (SJ)</b>		
Wagenladungstarif		
Güterklasse C durch Umtarifierung nach BC . . . . .	1. 1. 1967	+ 8,0
Güterklasse G/H durch Umtarifierung nach FGH. . . . .	1. 1. 1967	+ 5,0
Güterklasse FGH 10 durch Umtarifierung nach EFGH 10 . . . . .	1. 1. 1967	+ 8,0
5 t-Gewichtsklasse A und B . . . . .	1. 1. 1967	+ 2,0/6,0
5 t-Gewichtsklasse C . . . . .	1. 1. 1967	+ 6,0/10,0
5 t-Gewichtsklasse D . . . . .	1. 1. 1967	+ 6,0/13,0
10 t-Gewichtsklasse (allgemein) . . . . .	1. 1. 1967	+ 6,0
15 t-Gewichtsklasse (allgemein) . . . . .	1. 1. 1967	+ 4,0
20 t-Gewichtsklasse (allgemein) . . . . .	1. 1. 1967	+ 2,0
Bedeckungszuschlag . . . . .	1. 1. 1967	+ 2 skr
Kühlwagenzuschlag . . . . .	1. 1. 1967	+ 6 skr
Stückguttarif (allgemein)		
für Sendungen bis 500 kg . . . . .	1. 1. 1967	+ 12,0
für Sendungen über 500 kg . . . . .	1. 1. 1967	+ 8,0
Stationstarif für Sendungen bis 500 kg . . . . .	1. 1. 1967	+ 8,0
Stationstarif für Sendungen über 500 kg . . . . .	1. 1. 1967	+ 4,0
Personentarif bis 50 km, einfache Fahrt . . . . .	1. 1. 1967	+ 4,0
Hin- u. Rückfahrt . . . . .	1. 1. 1967	+ 5,0
über 50 km, einfache Fahrt . . . . .	1. 1. 1967	+ 8,0
Hin- u. Rückfahrt . . . . .	1. 1. 1967	+ 10,0
<b>Schweiz (SBB)</b>		
Personentarif, einfache Fahrt, Hin- und Rückfahrt . . . . .	1. 1. 1967	+ 3,4
Streckenabonnement . . . . .	1. 1. 1967	+ 12,2
Halbtax- und Netzaabonne- ment. . . . .	1. 1. 1967	+ 11,0
(Birseckbahn)		
Personentarif, Änderung der Teilstrecken, Vereinfachung der Abon- nements . . . . .	1. 1. 1967	+ 8,0
<b>Spanien (RENFE)</b>		
Wagenladungs-Spezialtarif PV 30 <sup>6)</sup> , Art. I, §§ 1 und 2 . . . . .	1. 3. 1967	+ 10,0
<b>Tschechoslowakei (ČSSD)</b>		
Wagenladungstarif für Ein-, Aus- und Durchfahren		
5 t-Gewichtsklasse, Tarifklassen 1—3. . . . .	1. 1. 1967	+ 69/82,0
10 t-Gewichtsklasse, Tarifklassen 1—3. . . . .	1. 1. 1967	+ 56/68,0
15 t-Gewichtsklasse, Tarifklassen 1—4. . . . .	1. 1. 1967	+ 47/76,0
20 t-Gewichtsklasse, Tarifklassen 1—5. . . . .	1. 1. 1967	+ 42/65,0
Stückguttarif für den Binnenverkehr, Ein- und Ausfuhr		
Regelsätze für normale Stückgüter . . . . .	1. 1. 1967	+ 50/60,0
Regelsätze für sperrige Stückgüter <sup>4)</sup> . . . . .	1. 1. 1967	+100/110 <sup>6)</sup>
Lagergeld . . . . .	1. 1. 1967	+ 60,0
<b>Sowjetunion</b>		
Regelgütertarife . . . . .	1. 1. 1967	— 15/20,0
<b>Argentinien</b>		
Regelgütertarife . . . . .	2. 1. 1967	+ 60/100,0
Personentarif . . . . .	1. 1. 1967	+ 60/70,0
<b>Kanada (CNR)</b>		
Wagenladungstarif, Importraten . . . . .	4. 3. 1967	+ kan \$ 0,03 <sup>7)</sup>
<b>Vereinigte Staaten</b>		
Wagenladungstarif für Frachten bei man- gelnder Auslastung der Wagenkapazität	5. 1. 1967	+ 5,0 <sup>8)</sup>

Zu den in dieser Übersicht dargestellten Tarifveränderungen ist folgendes zu bemerken:

Die belgischen Eisenbahnen (SNCB) erhöhten ferner die Frachtzuschläge zur Ermittlung der Nebenklassensätze in unterschiedlichem Ausmaß. Außerdem wurde das Mindestgewicht für Paletten von 200 auf 150 kg herabgesetzt. Für den Personenverkehr der SNCB wurde gleichzeitig eine zusätzliche Abfertigungsgebühr eingeführt.

Die Tarifänderungen der französischen Eisenbahnen (SNCF), die neben Frachterhöhungen auch Frachtermäßigungen vorsehen, stellen Teilmaßnahmen der bereits im Juli 1966 eingeleiteten progressiven Reform des französischen Eisenbahngütertarifs dar. Danach werden die zu revidierenden Sektoren des Regeltarifs und der Ausnahmetarife schrittweise erfaßt. Ziel bzw. Gegenstand dieser Reform sind die Konzentration des Nahverkehrs auf Standardtransportstrecken, die Auswahl geeigneter Sammel- und Verteilerpunkte für den Kleingutverkehr sowie die Akquisition zusätzlicher Transportmengen für den Wagenladungs-Weitverkehr durch Tarifiermäßigungen. Im Einklang mit den Konzentrationsmaßnahmen werden unrentable Strecken nach und nach stillgelegt bzw. Güter- und Personenabfertigungsstellen (Bahnhöfe) geschlossen.

Die niederländischen Eisenbahnen stellten im Zuge ihrer Tarifrevision die Eilgutbeförderung zum 1. 1. 1967 ein. Eilbedürftige Stückgut- und Teilwagenladungen können seit dem 1. Januar 1967 nur noch als Expresgut versandt werden.

Die am Montangüterverkehr zwischen Mitgliedsländern der EGKS beteiligten Eisenbahnen haben zum gleichen Termin die 5 t- und 10 t-Sätze des EGKS-Verbandstarifs für Wagenladungen ersatzlos aufgehoben. Die am EGKS-Transitverkehr gleichfalls beteiligten Bundesbahnen Österreichs und der Schweiz hatten die entsprechenden Nebenklassen bereits am 1. 7. 1966 gestrichen. Für Sendungen auf die früher 5 t- bzw. 10 t-Sätze anwendbar waren, lassen sich neuerdings preisgünstige Frachten nach den Nebenklassensätzen der auch für die Durchfuhr geltenden Binnengütertarife der beteiligten Eisenbahnen ermitteln.

Die Schweizerischen Bundesbahnen revidierten neben den Personentarifen (s. Übersicht) auch ihre Gütertarife. In verschiedenen Verkehrssektoren wurden die Tarifelemente grundsätzlich geändert. Neu eingeführt wurden u. a.

- auf geänderter Grundlage kalkulierte Fracht- und Eilstückgutsätze
- eine 2 t-Gewichtsstufe für kleine Wagenladungen
- eine Sondergebühr für Stückgutsendungen unter Nachnahme.

Im Einvernehmen mit den schweizerischen PTT-Betrieben (Post- und Fernmeldeverwaltungen) wurden neue Expresgutfrachtsätze festgelegt. Im Wagenladungsverkehr wurde die Mindesttarifentfernung von 6 auf 10 km heraufgesetzt und die Entfernungsstufen von 10 auf 20 km erweitert. Die Stückgutfrachten haben teilweise etwas angezogen, während die Frachtsätze für Ladepartien über 2000 kg etwas niedriger liegen als bisher. Infolge der Vereinheitlichung der Abfertigungsgebühren haben sich die Wagenladungsfrachtsätze leicht erhöht.

Die Tschechoslowakischen Staatsbahnen führten gelegentlich ihrer Gütertarifrevision am 1. 1. 1967 die 25 t-Gewichtsklasse als neue Hauptklasse ihres Wagenladungstarifs ein. Die 25 t-Sätze liegen um 5% niedriger als die Sätze der 20 t-Klasse. Gleichzeitig änderte sich auch der Nebengebührentarif. Die Gebührensätze wurden zum Teil erhöht (bis zu 100% und mehr), zum Teil aber auch ermäßigt.

Die Sowjetische Eisenbahnverwaltung ermäßigte ihren Gütertarif am 1. 1. 1967. Einzelheiten wurden nicht bekanntgegeben. Die Tarifsenkung war bereits zum 1. 1. 1965 vorgesehen, wurde jedoch mehrfach verschoben, um bei den steigenden Transportanforderungen der sowjetischen Wirtschaft die Leistungsfähigkeit des seit längerer Zeit überbelasteten Eisenbahnnetzes zu erhalten.

Der am 5. 1. 1967 eingeführte Sonderzuschlag der amerikanischen Eisenbahnen auf die Frachtraten für Wagenladungen bei Nichtausnutzung der Ladekapazität ist die erste bedeutende Tarifierhöhung im amerikanischen Eisenbahngüterverkehr seit etwa acht Jahren. Die amerikanischen Eisenbahnfrachtsätze hatten im Jahre 1958 infolge mehrfacher Tarifanpassungen an die ständig steigenden Selbstkosten des Eisenbahnbetriebs in den Vereinigten Staaten einen Höchststand erreicht

<sup>1)</sup> Neueingeführte Gewichtsklasse. — <sup>2)</sup> Unterschiedliche Frachtsatzerhöhungen infolge Anwendung der 5 t-, 7 t- u. 10 t-Klassentarife für Eisen- und Metall-erzeugnisse (Nicht-EGKS-Güter). — <sup>3)</sup> Eisen- und Metall-erzeugnisse. — <sup>4)</sup> Und weniger. — <sup>5)</sup> Ermäßigter Tarif für eine große Anzahl von Gütern verschiedenster Art. — <sup>6)</sup> Im internationalen Verkehr. — <sup>7)</sup> Je 100 lbs. — <sup>8)</sup> Neueingeführter Sonderzuschlag der amerikanischen Eisenbahngesellschaften.

und lagen um rund 17% höher als im Jahre 1948. Seit 1958 konnten dann infolge der Rationalisierungsmaßnahmen im Personalwesen der Maßnahmen zur Hebung und Automatisierung des Ganzzug- und Huckepackverkehrs sowie durch die Inbetriebnahme der Dreideckwagen für Kraftfahrzeugtransporte die Eisenbahnfrachtsätze des öfteren ermäßigt werden. Der jährliche Durchschnittsfrachtsatz, errechnet aus den Gesamtfrachteinnahmen und der in Tonnenmeilen gemessenen Gesamtleistung des amerikanischen Eisenbahngüterverkehrs, war bis Ende 1966 um rund 14% zurückgegangen.

### Strassenverkehr

In den Monaten Januar bis März 1967 wurden verschiedene Einzelpositionen des Reichskraftwagentarifs (RKT) für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland (nach Regelklassen) geändert. Zahlreiche Ausnahmetarife dieses Rahmentarifs wurden auf die Tarifneugliederung umgestellt und mit geänderten Frachtsätzen neu herausgegeben. Die Ausnahmesätze erhöhten sich für folgende Güterpositionen:

Ordn.-Nr. des AT	Bezeichnung des Ausnahmetarifs	Änderungsdatum	Veränderung in %
001	Getreide	1. 1. 1967	+ 15/18
007	Frisches Gemüse	1. 2. 1967	+ 15/35
060	Importgetreide <sup>1)</sup>	1. 3. 1967	+ 12
061	Apfelsinen	1. 1. 1967	+ 10/15
063	Rohbaumwolle	1. 1. 1967	+ 10/15
065	Jute	1. 3. 1967	+ 10/67
105	Milch	1. 3. 1967	- 8
160	Bier	1. 1. 1967	+ 10/15
302	Steine usw. zum Wegebau	1. 2. 1967	+ 15
511	Aluminium	1. 2. 1967	+ 5
660	Chemikalien	1. 3. 1967	+ 12
760	Holzzellstoff	1. 1. 1967	+ 10/15
762	Papier, Pappe usw.	1. 1. 1967	+ 1/67
964	Getreide, Schmittholz <sup>2)</sup>	1. 1. 1967	+ 14/20

<sup>1)</sup> Ab deutschen Seehäfen. — <sup>2)</sup> Unterwesertarif.

Diese Tarifierhöhungen wurden jedoch durch die gleichzeitige Einführung einer 5%igen Tarifabschlags-Marge teilweise wieder gemildert. In anderen Ausnahmetarifen wurden die Güterdefinitionen und die Angaben von Versand- bzw. Empfangsorten geändert. Je nachdem, ob der Geltungsbereich des betroffenen Ausnahmetarifs dadurch eingeschränkt oder erweitert wurde, wirkten sich diese Änderungen frachterhöhend oder frachtsenkend aus.

Für verschiedene Transportrelationen wurden neue Ausnahmetarife eingeführt. Gegenüber den bisher nach Regelklassensätzen berechneten Frachten hat sich damit der Strassen-transport für die einzelnen Güterpositionen verbilligt:

Ordn.-Nr. des AT	Bezeichnung und örtlicher Geltungsbereich des Ausnahmetarifs	Änderungsdatum	Veränderung in %
201	Torf		
309	in allen Verkehrsverbindungen	1. 3. 1967	— 2/13
	Chinaclay und Kaolin (Porzellanerde) auf Entfernungen zwischen 51 und 1000 km	1. 1. 1967	— 3/12
490	Gebannter Kalk vom Bundesgebiet nach Berlin	1. 3. 1967	— 2
5/2	Bandstahl, Breit- und Formstahl von bestimmten Orten nach Rüsselsheim	1. 1. 1967	— ... <sup>1)</sup>
610	Polyäthylenglykolerethylphthalat	1. 2. 1967	— ... <sup>1)</sup>
706	Holzzellstoff mit Wassergehalt von 1 bis 40% von Orten mit Gewinnungsstätten nach Orten mit Verarbeitungsstätten	1. 3. 1967	— 2/13
	Holzzellstoff mit mehr als 40% Wassergehalt von Orten mit Gewinnungsstätten nach Orten mit Verarbeitungsstätten	1. 3. 1967	— 2/11

<sup>1)</sup> Änderungssatz nicht bekannt.

Am 21. Juli 1966 hatten die zuständige Tarifkommission und der beigeordnete Verladerausschuß des Möbelverkehrs auf einer gemeinsamen Sitzung die Einführung eines neuen Tarifs für den „Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen“ beschlossen. Dieser Tarif wurde laut Verordnung TSM Nr. 1/67 des Bundesministers für Verkehr vom 9. Dezember 1966 am 1. Januar 1967 wirksam. Die entsprechenden Bestimmungen und Frachtsätze wurden im Bundesanzeiger Nr. 232 vom 13. Dezember 1966 veröffentlicht. Abweichend von der früheren Regelung wurde der neue für den Sektor Möbelfernverkehr geltende Tarif in zwei

grundsätzlich verschiedene Tarifabschnitte unterteilt, und zwar in Bestimmungen

für Umzugsgut (gebrauchte Möbel, Hausrat)

für die Beförderung neuer Handelsmöbel.

Für den Ferntransport von Neumöbeln wurden neue Frachtsatztafeln eingeführt:

II A Sendungen von 0,2 bis 8 cbm

II B Sendungen über 8 bis 30 cbm

II C Sendungen über 30 cbm

Die Frachtsatztafel II A enthält feste Tarifsätze; in den Tafeln II B und II C werden Richtsätze ausgewiesen, die um 10% über- bzw. unterschritten werden können.

Nach der Tarifneuregelung haben sich die Möbelahttransporte je nach Anzahl der Möbelwagenmeter bzw. der Streckenkilometer um 20 bis 29% verteuert. Die Tarifsätze gelten für den Möbelahtverkehr als Höchstsätze. Für die Beförderung neuer Möbel im Nahverkehr können nach der Tarifumstellung wahlweise auch die Fest- und Richtsätze der Ferntarif-Tafeln II A bis C angewendet werden.

Die Ferntransportsätze für Umzugsgut sind je nach Umfang des Möbeltransports bei kleinen Transportentfernungen um 43 bis 62%, bei größeren Entfernungen um 17 bis 19% gestiegen.

Die Tarifsätze für Ferntransporte neuer Möbel mit einem Transportvolumen bis 8 cbm verteuerten sich im Durchschnitt um 8%. Für umfangreichere Neumöbelferntransporte traten indessen Frachtverbilligungen zwischen 10 und 17% ein.

Nach Mitteilung des Bundesverbandes des Deutschen Güternahverkehrs wirkt sich die Mineralölsteuererhöhung vom 1. 1. 1967 (um 3 Pf je Liter) sowie der Fortfall des Mineralölsteuerprivilegs in der Umsatzsteuer auch auf Beförderungsentgelte im Güternahverkehr aus. Rund 75 000 Güternahverkehrsbetriebe rechnen nach Angabe ihres Verbandes mit einer jährlichen Mehrbelastung an Mineralölsteuer von etwa 60 Mill. DM. Wenn das Nahtransportgewerbe die zusätzlichen Kosten, die etwa 3,5% der beweglichen Kosten betragen, weitergibt, müssen auch die nach dem GNT-Margentarif bemessenen Lkw-Frachten (untere Tarifgrenze: Richtsätze -30%, obere Tarifgrenze: Richtsätze +10%) entsprechend höher vereinbart werden. Wegen des geringfügigen Kostenanteils der Frachten ist eine Preissteigerung der im Güternahverkehr beförderten Güter jedoch nicht zu erwarten.

Der Nahverkehrs-Sondertarif für die Beförderung von Wirtschaftsgütern innerhalb von Groß-Hamburg wurde Anfang Januar auf Beschluß des Hamburger Senats geändert und zugleich vereinfacht. Die Tarifsätze wurden um rund 20% erhöht. Für Transporte in das Freihafengebiet östlich und westlich des Köhlbrands wurden die Sätze vereinheitlicht und damit den Erfordernissen des Container-Verkehrs angepaßt.

Mit Genehmigung des Verkehrsministers der Niederlande wurden die Höchsttarife des niederländischen Straßengüterverkehrs am 2. 1. 1967 um 6% heraufgesetzt, nachdem die Dachorganisation der Zentren des niederländischen Straßentransportgewerbes für den Linienverkehr ihren Mitgliedern bereits Ende 1966 eine 7%ige Erhöhung der Beförderungspreise empfohlen hatte. Die Maßnahme wurde mit gestiegenen Lohnkosten, erhöhten sozialen Verpflichtungen und mit der 10%igen Heraufsetzung der Prämien für die Kfz-Versicherung begründet. Daneben wirkte sich auch die im Februar in Kraft getretene Gebührenerhöhung der niederländischen Postverwaltung, vor allem für die Paketbeförderung, auf die Entwicklung der Straßentransporttarife aus. Das „Stichting Vervoerscentrum Amsterdam“, eine vereinigte Gruppe von Verkehrsunternehmen, beschloß, die Frachtsätze von sich aus je nach Gewicht um 5 bis 18% zu erhöhen. Um einer von beiden Verkehrsträgern unerwünschten Abwanderung des Paketverkehrs von der Postbeförderung zum Straßengütertransport vorzubeugen, wurden die vorher sehr niedrigen Kleingut- bzw. Stückgutfrachtsätze stärker als die Frachtsätze für größere Sendungen (Wagenladungssätze) angehoben.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1967 wurde im Einklang mit der Gütertarifierhöhung der Schweizerischen Bundesbahnen auch der Nebengebührentarif der schweizerischen Transportunternehmen der heutigen - höheren - Kostenlage angepaßt.

### Binnenschifffahrt

Im I. Quartal 1967 wurden - gemäß Verordnung des Bundesministers für Verkehr - weitere von den zuständigen Frachtaus-

schüssen beschlossene Frachtsätze für den Gütertransport auf bundesdeutschen Wasserstraßen rechtsverbindlich festgesetzt, insbesondere für neu aufgenommene Verkehrsrelationen. Unter den bereits geltenden Frachten verbilligten sich die Getreidetransporte von Weserplätzen aus, und zwar von Bremen nach Oberweserhäfen und in umgekehrter Fahrtrichtung um 15<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, von Oberweserhäfen nach Minden sowie von Ober- und Mittelweserhäfen nach Kanal- und Rheinhäfen um 7 bis 10<sup>0</sup>/<sub>100</sub>.

Die Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 11. April 1962, die den Frachtausgleich für Kohlentransporte auf dem Wasserweg nach Süddeutschland regelt, wurde zum 1. Januar 1967 geändert. Danach wurde die Ausgleichsabgabe für die Beförderung von Braunkohlen allgemein auf 8<sup>0</sup>/<sub>100</sub> der Schiffsanteilfracht bzw. des Schlepplohns herabgesetzt. Bisher mußten für jeden Transport jeweils 10<sup>0</sup>/<sub>100</sub> der Schiffsanteilfracht und 12<sup>0</sup>/<sub>100</sub> des Schlepplohns an die mit der Durchführung des Frachtausgleichs für Braunkohlentransporte beauftragte Reederei „Braunkohle“ GmbH, Wesseling, abgeführt werden.

Die Gebühren der Mainhafenbetriebe der Stadt Frankfurt sind im Laufe des Jahres 1966 mehrfach erhöht worden. Nach einer allgemeinen Gebührenrevision am 1. 1. 1966 und einer darauf folgenden Gebührenanpassung an die Tarifreform der Deutschen Bundesbahn (vom 15. März 1966) wurden die Hafengebühren am 1. Januar 1967 erneut heraufgesetzt, und zwar um 40<sup>0</sup>/<sub>100</sub>.

Der freie Rheinfrachtenmarkt für grenzüberschreitende Gütertransporte entwickelte sich in den ersten drei Monaten des Jahres 1967 nur zögernd und vermochte wegen des allgemein begrenzten Ladungsaufkommens in den Rheinmündungshäfen weder den Tonnageüberhang abzubauen, noch die Raten anzuhähen. Im Bergverkehr war die Abschlußtätigkeit für Getreide, Ölsamen- und Futtermittelladungen besser als für Montangütertransporte. Auch im Stückgutsektor wurde eine leicht steigende Zunahme des Geschäftsumfanges beobachtet. Die Ratenunterbietungen betrafen jedoch fast alle Güterarten und betrug bis zu 25<sup>0</sup>/<sub>100</sub>.

Ausgewählte Güter- und Verkehrsrelationen	Veränderung in % März 1967 gegenüber	
	Dezember   1966	März
Getreide von Rotterdam nach Mannheim .....	— 31	— 21
Bimsstein/Lavalith von Neuwied nach Rotterdam .....	— 17	— 11 <sup>3)</sup>
Erz von Rotterdam nach Rhein-Ruhrhäfen .....	— 21	— 6
von Rotterdam nach Mannheim <sup>1)</sup> .....	— 22	— 9
Chemische Produkte/Kunstdünger von Mannheim/Ludwigshafen nach Rotterdam	— 7 <sup>2)</sup>	0

<sup>1)</sup> Massenschwergüter (bes. Kohle und Schwefelkies). — <sup>2)</sup> Gegenüber November. — <sup>3)</sup> Gegenüber Mai.

Etwas günstiger lag der Frachtenmarkt im Talverkehr, den die wegen der günstigen Wetterlage in den Niederlanden und in Belgien früh einsetzende Bautätigkeit stärker belebte. Hier konnte sich vor allem das Befrachtungsgeschäft für Kies und Sand sowie für Zement und Bimsbaustoffe von den Oberrhein- und Mittelrheinstationen aus zügig entwickeln. Auch für die Ruhrkohlenverschiffung (zur Versorgung niederländischer Kraftwerke) zeichnete sich im Laufe des ersten Quartals 1967 eine Besserung der Auftragslage ab. In ähnlicher Weise entwickelte sich schließlich das Transportgeschäft mit Kunstdünger und Eisen, und zwar sowohl im grenzüberschreitenden Talverkehr als auch im Transitverkehr nach Übersee.

In den Niederlanden wurden auf Beschluß der Stadtverwaltungen von Rotterdam und Amsterdam die Binnenhafengebühren beider Städte am 1. Januar 1967 um rund 50<sup>0</sup>/<sub>100</sub> erhöht.

### Seeschifffahrt

Nachdem der übliche Herbstaufschwung des Trampfrachtenmarktes und damit die saisonbedingte Ratenerhöhung bis zum Jahresende 1966 ausgeblieben war, entwickelten sich die Reisecharterraten während der ersten drei Monate des Jahres 1967 im ganzen uneinheitlich. Auf Grund verstärkter Abschlußtätigkeit verbesserten sich die Getreideraten, vor allem für Verschiffungen vom US-Golf. Noch stärker zeichneten sich

für europäische Düngemitteltransporte nach Mittel- und Fernost Ratengewinne ab. Die östlichen Frachtenmärkte konnten jedoch zu einer allgemeinen Ratenbefestigung nur wenig beitragen. Einmal wurden Ladungen für Rückreisen von Fernost nach Europa nur unzureichend angeboten, so daß die Trampreeders z. B. für Marmagoa-Erz enttäuschende Ratenangebote akzeptieren mußten. Zum andern wurden große, für Fernost bestimmte Massengutpartien, z. B. Getreide für China, in Zeitcharter genommen, wodurch sich das Ladungsangebot auf dem Tagesmarkt erheblich verkleinerte. In zunehmendem Maße wirkten sich auch die zahlreichen Getreide-, Kohlen- und Erzabschlüsse für Großtransporte in Supertankern und „Bulk-Carriern“ ratendämpfend aus.

Reisecharterindices	Veränderung in % März 1967 gegenüber	
	Dezember   1966	März
Bundesrepublik Deutschland .....	— 1	— 19
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nord- irland) .....	— 5	— 13
darunter Getreide .....	+ 2	— 17
Zucker .....	— 7	— 15
Holz .....	— 3	— 2
Erz .....	— 2 <sup>1)</sup>	— 39
Kohle .....	— 13	— 17
Düngemittel .....	+ 11	+ 19
Norwegen .....	+ 5	— 19
Italien .....	— 12	— 27
Vereinigte Staaten .....	0	— 10

<sup>1)</sup> Gegenüber November 1966.

Das Geschäft für langfristige Charterbindungen im See-gütertransport entwickelte sich für die Trampreeders im ersten Quartal 1967 durchweg günstiger als der Tagesfrachtenmarkt. Neben mittelgroßen Motorschiffen wurden für den Linienbedarf auch größere Einheiten mit eigenem Ladegeschirr gechartert. Außerdem wurden mehrere „Bulk-Carrier“ (25 000 bis 35 000 tdw) gebucht. Letztere wurden vor allem für Getreidetransporte vom Nordpazifik nach Europa und Japan (und von Australien bzw. Indien nach Japan) eingesetzt. Zuletzt fand auch ein Teil der größeren Küstenschiffe, die innerhalb des Nord-/Ostseeverkehrs beschäftigungslos geworden sind, zeitchartergebundene Verwendung im Mittelmeerraum. Der Geschäftsbelebung entsprechend stiegen auch die Abschlußraten der Zeitcharter weiterhin an. In einigen Fällen wurde jedoch der Ratenhöchststand von Dezember 1966 noch nicht wieder erreicht.

Zeitcharterindices	Veränderung in % März 1967 gegenüber	
	Dezember   1966	März
Bundesrepublik Deutschland <sup>1)</sup> .....	— 4	— 24
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nord- irland) .....	0	— 16
Norwegen .....	+ 5	— 23
Vereinigte Staaten <sup>2)</sup> .....	— 3	— 20

<sup>1)</sup> Berechnet von Heinz Peters, Hamburg. — <sup>2)</sup> Für Abschlüsse mit einer Mindestlaufzeit von 6 Monaten.

Wegen der starken Eisbildung im Finnischen und Bottnischen Meerbusen konnten Anfang des Jahres 1967 ausschließlich größere Küstenschiffe nach Eisklasse I (über 900 t) mit Eisbrecherhilfe auf der Ostsee verkehren. Als bereits Anfang März milderer Wetter einsetzte und wichtige Ladehäfen für den skandinavischen Holzexport eisfrei wurden, stieg das Angebot frachtfreier Tonnage stark an. Demgegenüber war das Ladungsvolumen infolge der Zurückhaltung britischer und kontinentaler Holzimporteure sehr begrenzt, so daß die Holzraten weiter zurückgingen. Außerdem verschlechterte sich die Kostenlage für die Küstenschiffer, nachdem sich die finnischen Staueritarife um 7 bis 9<sup>0</sup>/<sub>100</sub> und die britischen Löschkosten um 7 bis 14<sup>0</sup>/<sub>100</sub> erhöht hatten.

Die bereits seit November 1966 anhaltende Ratenflaute für Tagesabschlüsse am Tankerfrachtenmarkt setzte sich infolge des milden und verhältnismäßig kurzen Winters im ersten Quartal 1967 fort. Lediglich in der transatlantischen Fahrt, auf die aber nur ein geringfügiger Anteil am Transportaufkommen entfällt, haben sich die Tankerraten befestigt. Verstärkte Befrachtungen im Mittelmeerraum wirkten wegen des Einsatzes von Super-Tankern eher ratendämpfend. Auch die Wiederinbetriebnahme der syrischen Pipeline (von Mossul-Kerkuk nach Tripoli und Banias) trug zur Ratenabschwächung bei.

Tankerfrachtenindices (Reisecharter)	Veränderung in % März 1967 gegenüber	
	Dezember 1966	März 1967
Bundesrepublik Deutschland .....	- 29	- 17
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nord- irland) .....	- 33	- 22
Norwegen .....	- 20	- 20

Nach der Indexberechnung des Bundesministeriums für Verkehr stiegen die Stückgutraten der Linienfahrt auf Grund von Tarifierhöhungen einzelner Frachtkonferenzen auch während des ersten Quartals 1967 leicht an. Dieser aufwärts gerichtete Ratenrend setzte sich auch in der Gesamtindexentwicklung der Linienfrachtraten trotz der im Massengutsektor seit längerer Zeit beobachteten allmählichen Ratenabschwächung wieder durch.

Frachtenindices für die Linienfahrt (berechnet vom Bundesministerium für Verkehr)	Veränderung in % März 1967 gegenüber	
	Dezember 1966	März 1967
Insgesamt .....	+ 0,5	+ 1,2
davon Stückgut .....	+ 0,9	+ 3,4
Massengut .....	- 0,7	- 4,3

Der Rückgang der Massengutraten wurde zum Teil von der Entwicklung des Trampfrachtenmarktes beeinflusst. Darüber hinaus bewirkten die Aufhebung bzw. Ermäßigung von Erschwerungszuschlägen für wichtige Lade- und Löschhäfen sowie der vereinzelte Übergang vom Tarif- zum „Open-Rates“-System, z. B. für den Frachtverkehr nach Montevideo, Frachtverbilligungen.

Die Liniendienste setzten im ersten Quartal 1967 ihre Grundfrachttarife wie folgt herauf:

#### Veränderung der Liniengrundraten

Fahrtgebiete Frachtlinienvverkehr		Stichtag der Neu- festsetzung	Veränderung in %
von	nach		
Nordeuropa-Fahrt Hamburg	Paris .....	1. 1. 1967	+ 10
Rote-Meer-Fahrt Nordkontinent	Akaba .....	1. 2. 1967	+ 10
Australien-Fahrt UK-Kontinent	Australien .....	1. 3. 1967	+ 4
Mittelamerika-Fahrt Kolumbien/Atlantik	Kontinent .....	1. 1. 1967	+ 5 <sup>1)</sup>
Nordamerika-Fahrt UK-Irland	US-Nord- u. Südatlantik	1. 1. 1967	+ 8
Havre/Hamburg	US-Nord-/Südatlantik, US-Golf .....	1. 1. 1967	+ 10 <sup>2)</sup>
US-Nordatlantik	Kontinent .....	1. 3. 1967	+ 7,5 <sup>3)</sup>
UK/Irland	St. Lawrence und ost- kanad. Außenhäfen ...	1. 1. 1967 <sup>4)</sup>	+ 10
Bordeaux/Hamburg	amerikanische und kana- dische Große-Seen- Häfen .....	1. 3. 1967	+ 10 <sup>5)</sup>

<sup>1)</sup> Baumwolle (außerdem daneben Einführung eines 10%igen Zeitrabatts). — <sup>2)</sup> Automobile. — <sup>3)</sup> Maximal 3,00 US-\$ per Frachttonne. — <sup>4)</sup> Mit Beginn der Schifffahrtssaison 1967 auch nach amerikanischen und kanadischen Große-Seen-Häfen (mit entsprechenden Zuschlägen). — <sup>5)</sup> Der bisher geltende Winterzuschlag für kanadische Häfen wurde gleichzeitig aufgehoben.

Weitere Fahrtgemeinschaften revidierten ihre Frachttarife, ohne daß Einzelheiten über die Höhe der Ratenzuschläge bekannt geworden wären. Für folgende Liniendienste wurden die Frachtraten neu festgesetzt:

#### Nordeuropafahrt

zwischen Häfen der Bordeaux-Hamburg Range und britischen bzw. irischen Häfen am 2. 1. 1967

zwischen Amsterdam/Rotterdam und Ostschweden am 1. 1. 1967

zwischen Antwerpen und Häfen der Helsingborg/Karls-hamn Range am 1. 1. 1967.

#### Mittelmeerfahrt

von Kontinenthäfen nach Algerien am 1. 1. 1967.

#### Australienfahrt

von Schweden, Norwegen und Finnland nach Australien (für Zellulose-Transporte) am 1. 2. 1967.

#### Südamerikafahrt

zwischen UK/Kontinent und Brasilien am 2. 1. 1967 (an Stelle der gleichzeitig aufgehobenen Erschwerungszuschläge für die brasilianischen Häfen).

#### Nordamerikafahrt

von UK/Kontinent nach amerikanischen und kanadischen Häfen an den Großen Seen am 2. 3. 1967.

#### Cross-Trade-Fahrt

von amerikanischen Golf- und Atlantikhäfen nach Kingston (Jamaica: an Stelle der ursprünglich für Oktober 1966 geplanten, später aufgeschobenen Einführung eines 15%igen Erschwerungszuschlags) am 27. 2. 1967

von Neuseeland nach Manila, Hongkong und Japan (für Kühlguttransporte) am 1. 1. 1967.

Außerdem führten die am Liniendienst von Kontinenthäfen nach Madagaskar, La Réunion und nach den Komoren beteiligten Konferenzreedereien am 1. 1. 1967 das „doppelte Rabattsystem“ (9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% Sofortrabatt bzw. 10% Zeitrabatt) ein.

Die Fernostkonferenzen räumten ihren kontraktgebundenen und -freien Frachtkunden am 1. 3. 1967 zusätzlich zum 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>%igen Sofort- bzw. 10%igen Zeitrabatt sogenannte Refaktien, d. h. „ex-gratia“-Sonderrabatte, ein. Diese Rabatte richten sich gegen die Outsider-Konkurrenz einer italienischen Reederei, die vor kurzem einen regelmäßigen Frachtdienst zwischen Triest und Ostasien eröffnete und seither die auf dieser Fahrtroute geltenden Konferenzraten laufend unterbietet.

In mehreren für die Linienschifffahrt wichtigen Löschhäfen wurden die Hafenzuschläge geändert:

#### Veränderung der Ratenzuschläge in der Linienfahrt

##### a) Feste Hafenzuschläge

Fahrtgebiete Frachtlinienvverkehr		Stichtag der Neu- festsetzung	Wäh- rung, Mengen- einheit	bis- heriger	neuer
von	nach			Zuschlag zur Grundrate	Zuschlag zur Grundrate
Südamerikafahrt					
UK	Rio de Janeiro <sup>1)</sup> ...	2. 1. 1967	s/t	79,0	— <sup>2)</sup>
UK	andere bras. Häfen <sup>1)</sup> ...	2. 1. 1967	s/t	60,0	— <sup>2)</sup>
Kontinent	Rio de Janeiro <sup>1)</sup> ...	2. 1. 1967	\$/t	10,50	— <sup>2)</sup>
Kontinent	andere bras. Häfen <sup>1)</sup> ...	2. 1. 1967	\$/t	8,00	— <sup>2)</sup>
Buenos Aires	UK	1. 1. 1967	s/t	23,0	11,6
Buenos Aires	Kontinent .....	1. 1. 1967	\$/t	3,00	1,50

<sup>1)</sup> Und umgekehrt. — <sup>2)</sup> Einbeziehung der festen Hafenzuschläge in die Grundraten.

##### b) Vorübergehend erhobene Hafenzuschläge<sup>1)</sup> in %

Fahrtgebiete Frachtlinienvverkehr		Stichtag der Neu- festsetzung	bis- heriger	neuer
von	nach		Zuschlag zur Grundrate	Zuschlag zur Grundrate
Nordeuropafahrt				
Kontinent	Gefle (Schwed.) u. nördl. davon .....	6. 2. 1967	—	+ 20 <sup>2)</sup>
Kontinent	Finnland .....	Febr. 1967	—	+ 50 <sup>2)</sup>
Mittelmeerfahrt				
Rotterdam/ Ostseehäfen <sup>3)</sup>	Piraeus .....	30. 1. 1967	+ 20	+ 15
Hamburg/Dün- kirchen Rge.	Piraeus .....	20. 2. 1967	+ 25	+ 20
		13. 3. 1967	+ 20	+ 10
UK	Piraeus .....	20. 2. 1967	+ 20	—
UK	Tripoli .....	6. 3. 1967	+ 15	—
Rote-Meer-Fahrt				
UK/Kontinent	Djeddah <sup>4)</sup> .....	13. 2. 1967	+ 15	+ 25
Mittelostfahrt				
UK/Kontinent/ Mittelmeer	Dammam, Ras at Tannura .....	6. 2. 1967	+ 10	+ 15
		20. 3. 1967	+ 15	+ 10
UK/Kontinent/ Mittelmeer	Kuwait .....	6. 2. 1967	+ 10	+ 15
		27. 2. 1967	+ 15	+ 20
Fernostfahrt				
UK/St. Nazaire- Hambg./Skand.	Bangkok .....	6. 3. 1967	—	+ 15
UK/Kontinent	Saigon .....	15. 3. 1967	+ 55	+ 70
Cross-Trade-Fahrt				
US-Atlantikhäfen US und kanadi- sche Pazifikhäfen	Manila (Philippinen) ...	24. 2. 1967	5,00 <sup>5)</sup>	2,50 <sup>5)</sup>
Kanada	Manila (Philippinen) ...	13. 2. 1967	5,00 <sup>5)</sup>	2,50 <sup>5)</sup>
	Santa Marta (Kol.) ...	1. 1. 1967 <sup>6)</sup>	—	2,00 <sup>5)</sup>

<sup>1)</sup> Erschwerungszuschläge wegen Hafenverstopfung u. a. — <sup>2)</sup> Winter-(Eis-) Zuschlag. — <sup>3)</sup> Der Bundesrepublik und der Sowjetzone (Med-Line, Eurolevant Line, VEB Deutsche Seereederei, Rostock). — <sup>4)</sup> Nahostkonferenz. — <sup>5)</sup> \$ je t. — <sup>6)</sup> Bis 31. 12. 1967.

Im ersten Quartal 1967 wurden weitere Verkehrsverbindungen der Linienfahrt in den Palettendienst mit besonderen Frachtbedingungen einbezogen. Es wurden folgende Frachtermäßigungen für Seetransporte auf Paletten eingeführt:

von Kontinenthäfen nach Häfen der britischen Ostküste: 10% auf die Basisfrachten, maximal 10 \$ je t (1. 3. 1967)

von UK/Kontinent nach Fernosthäfen: bis zu 10% auf die Basisfracht (1. 1. 1967)

von Kontinenthäfen nach Häfen im karibischen Raum (Westindien) in Höhe von 1 \$ je t, maximal 1,50 \$ je Palette (1. 2. 1967)

von Kontinenthäfen nach amerikanischen Pazifikhäfen in Höhe von 2,50 \$ je Palette (bisher bis zu 2 \$ je Palette) bzw. von 1,25 \$ je t für Ladung in gabelstaplerfähiger Verpackung (6. 2. 1967).

Vom 1. Februar 1967 an gelten außerdem Frachtrabatte ohne nähere Angaben für palettisierte Ladungen im Frachtlinienverkehr

von Rotterdam nach Rochester (Großbritannien) und

von UK/Kontinent nach Südafrika (für Ladungen nach den Tarifklassen 10 bis 24).

Am 1. Januar 1967 nahm die internationale Speditionsgruppe Frans Maas N. V., Venlo-Halbart & Cie (Belgien) – US Freight Company in Verbindung mit der Waterman Steamship Corporation (einer Tochtergesellschaft der US Freight Company) einen Spezialbehälterdienst auf zwischen amerikanischen und westeuropäischen Binnenplätzen über die Seehäfen

Baltimore–Rotterdam bzw. Le Havre bzw. Bremerhaven in Richtung Europa

Rotterdam–New York in Richtung Vereinigte Staaten.

Die Firmengruppe berechnet in diesen Verkehrsverbindungen für durchlaufende Behältertransporte von Haus zu Haus eine Einheitsrate ohne Warenspezifikation in Höhe von

400 \$ je 20-Fuß-Behälter

800 \$ je 40-Fuß-Behälter.

#### Ölleitungsverkehr

Am 3. März 1967 einigte sich die syrische Regierung mit der Iraq Petroleum Company (IPC) über die Neufestsetzung der Transitgebühren für das syrische Teilstück der firmeneigenen Ölleitung Kerkuk (Mossulgebiet)–Banias bzw. Tripoli (am Mittelmeer). Der Transportsatz für 1 t Rohöl über 100 engl. Meilen (rund 161 km) stieg nach den entsprechenden Vereinbarungen von 4 \$ auf 5 \$ 10 d zuzüglich einer Hafengebühr von 2 \$ je t. Während der im November 1966 vorangegangenen, dann aber kurzfristig abgebrochenen Verhandlungen war es – vor allem wegen der Nachzahlungsansprüche Syriens für die Leitungskonzession in den Jahren 1956 bis 1966 – zu Meinungsverschiedenheiten gekommen. Der Leitungsbetrieb sowie die Ölförderung in Kerkuk wurde deshalb zeitweise eingestellt. Sie wurden Anfang März 1967 jedoch wieder aufgenommen. Syrien rechnet auf Grund der Transitgebührenerhöhung mit einem Anstieg der Gesamtgebühreneinnahme von 10 auf 15 Mill. £.

#### Luftverkehr

Als Reaktion auf die Ermäßigung der IATA-Gruppen-Pauschalflugpreise im Atlantikverkehr am 1. Januar 1967 (für 15 Personen, vgl. Vortext zu M 7, vj 4/1966, S. 10) führte die isländische Fluggesellschaft „Lofleidir“ für entsprechende Pauschalreisen ihres Nordatlantikdienstes „Luxemburg–New York–Luxemburg“ ebenfalls einen verbilligten Sondertarif ein. Dieser gilt allerdings – ebenso wie der IATA-Pauschalflugtarif – nur in Verbindung mit einem „Pauschal-Land-Arrangement“, d. h. einem zusätzlichen Pauschalpreis für Hotelunterbringung und -verpflegung sowie für damit zusammenhängende Transfer- und Nebenkosten in Höhe von 70 \$ (= 280 DM). Außerdem wird in der Hochsaison (jeweils vom 18. August bis 10. September) ein Saisonzuschlag von 50 \$ (= 200 DM) erhoben. Nach einem Vergleich dieser Pauschalflugpreise mit den entsprechenden IATA-Flugpreisen für die Verbindung Frankfurt–New York–Frankfurt ergeben sich Preisunterschiede, bei deren Beurteilung man allerdings die Qualität der verwendeten Flugzeuge berücksichtigen muß (s. Tab.).

Das Civil Aeronautics Board (CAB) der Vereinigten Staaten genehmigte den von der IATA unabhängigen amerikanischen Fluggesellschaften Verkehrsrechte auf „welt-

Art und Umfang der Luftverkehrsleistung	Gruppen-Pauschalflugpreis <sup>1)</sup> in DM		Veränderung gegenüber den IATA-Flugpreisen in %
	Luxemburg–New York–Luxemburg (Lofleidir) <sup>2)</sup>	Frankfurt–New York–Frankfurt (IATA-Gesellschaft) <sup>3)</sup>	
Hin- und Rückflugpreis für Pauschalreisen außerhalb der Hochsaison	860	1 072	— 20
in der Hochsaison <sup>4)</sup> ..	1 060	1 272	— 17
Mindestpreis für die Gesamtpauschalreise außerhalb der Hochsaison	1 140	1 352	— 16
in der Hochsaison <sup>4)</sup> ..	1 340	1 552	— 14

<sup>1)</sup> Für 1 Person bei Beteiligung von 15 Personen. — <sup>2)</sup> Turboprop-Flugzeuge. — <sup>3)</sup> Strahlflugzeuge. — <sup>4)</sup> Vom 18. August bis 10. September.

weiter“ Ebene einschl. der Befugnis zur Durchführung von Pauschalreisen. Die Genehmigung für Carrier-Rechte wurden befristet, und zwar

im Nordatlantikverkehr auf rund 2 1/2 Jahre (vom 26. 11. 1966 bis 18. 4. 1969)

im Inneramerika- und Pazifikverkehr auf 5 Jahre.

Die Aufnahme des internationalen Flugbetriebes durch diese Gesellschaften ist allerdings, soweit Flugplätze innerhalb fremder Hoheitsgebiete als Reiseziel vorgesehen sind, auch von der Bereitschaft der ausländischen Regierungen zur Erteilung der Landrechte abhängig. Außerdem erlegt das CAB den „Unabhängigen“ Beschränkungen hinsichtlich der Unterbietung von IATA-Flugpreisen auf. Der Generaldirektor der IATA wies in diesem Zusammenhang darauf hin, daß beim fahrplanmäßigen Liniendienst der IATA-Gesellschaften das „Vorhalten“ von Plätzen ohne Rücksicht auf die Auslastung der beflogenen IATA-Routen eine besondere Leistung darstelle. Die IATA-Gesellschaften hoffen, dem verschärften Wettbewerb durch zusätzliche Charterflüge begegnen zu können.

Auf Grund des Bundeshaushaltsentwurfs sind Flugkostenzuschüsse zur Verbilligung der zwischen Berlin und den Flughäfen des Bundesgebietes geltenden IATA-Flugpreise auch für das Jahr 1967 in voller Höhe (wie bisher) vorgesehen, so daß sich die vom Fluggast zu zahlenden Netto-Flugpreise voraussichtlich nicht ändern werden. Die seit dem 1. April 1963 unverändert geltenden Zuschüsse werden vom Berliner Senat gewährt. Sie betragen je nach Flugverbindung zwischen 19 und 29% des IATA-Flugpreises.

Die italienische Fluggesellschaft ALITALIA führte am 1. März 1967 einen neuen Luftfrachttarif für den Gütertransport innerhalb Italiens ein. Nach der neuen Tarifstaffelung wurden die Rabatte für die Auslieferung großer Sendungen bedeutend erweitert. Sie betragen nunmehr für Luftfrachtsendungen im Gewicht von mindestens

45 kg	25%
100 kg	40%
200 kg	50%

Gleichzeitig hob die ALITALIA im italienischen Binnenluftfrachtverkehr sämtliche Spezialraten auf.

Höhere Start- bzw. Landegeühren wurden am 1. März 1967 von den Verwaltungen portugiesischer Flughäfen eingeführt, um zusätzliche Mittel für den weiteren Flughafenausbau zu beschaffen.

Die Verwaltungsbehörde des Flughafens Tokio führte nach Inbetriebnahme des neuen Luftfrachthofes im Laufe des Februar eine Lagerungsgebühr für einkommende Luftfrachtgüter ein. Danach werden für eine Frachteinlagerung bis zu 5 Tagen je nach Sendungsgewicht zwischen 0,20 und 2,00 \$ als Lagergeld erhoben. Nach Ablauf der 5-Tage-Frist beträgt das Lagergeld 0,20 \$ je Stück und je 100 kg. Bisher war in Tokio gelöschte Luftfracht für die ersten 5 Tage vom Lagergeld befreit.

#### Post- und Fernmeldeverkehr

Am 1. Januar 1967 wurden die Gebühren im Postzeitungsdienst der Deutschen Bundespost beträchtlich erhöht. Die Postzeitungsgebühren stiegen zum 1. 1. 1967 gegenüber dem bisherigen Stand um rund 26% an (vgl. Tabelle: „Index der Postgebühren im Zeitungsdienst“ auf Seite 37). Am stärksten verteuerte sich der Vertrieb von Fremd-

beilagen (+50%) und die Beförderung von Postzeitungsgut (+33%). Dagegen war der Gebührenzuwachs für den Zeitungsvertrieb und für die Zeitungsverpackung mit +21% bzw. +12% niedriger als die durchschnittliche Gebührenerhöhung. Die Deutsche Bundespost rechnet auf Grund dieser Gebührenerhöhung mit einer jährlichen Mehreinnahme von 40 Mill. DM. Gleichzeitig revidierte die Deutsche Bundespost die seit 1. Januar 1964 geltende Postzeitungsordnung.

Der Auslandsfernsprechverkehr der Deutschen Bundespost wurde auf Spanisch-Westafrika ausgedehnt. Ab 1. 1. 1967 sind gewöhnliche Staats- und Privatgespräche sowie Gespräche mit den Ortsnetzen El Aaiun und Villa Cisneros zugelassen. Die Gebühr für ein Dreiminutengespräch beträgt 28,80 DM, die Zuschlagsgebühr für ein V-Gespräch 9,60 DM.

Die Deutsche Bundespost erweiterte außerdem ihr Netz der Telexverbindungen mit dem Ausland. Am 1. Februar 1967 wurde der Telexverkehr mit den Französischen Antillen aufgenommen (zunächst nur mit Guadeloupe und Martinique). Am 15. März d. J. folgte die Telexverbindung mit Indonesien. In beiden Fällen beträgt die Gebühr für eine Drei-Minuten-Verbindung 36 DM. Die Drei-Minuten-Gebühr für Verbindungen mit der Republik China (Taipeh) wurde am 6. März d. J. von 48 auf 36 DM herabgesetzt.

Im internationalen Fernsprechverkehr ermöglichte die Inbetriebnahme von leistungsfähigen Atlantikkabeln und von Funkverbindungen über Satelliten den Fernsprechverwaltungen der CEPT (Europäische Konferenz der Post- und Fernmeldeverwaltungen), mit ihren Partnern in den Vereinigten Staaten und in Kanada eine unterschiedliche Behandlung der Gespräche „von Sprechstelle zu Sprechstelle“ und der Gespräche mit einer „bestimmten Person“ zu vereinbaren. Danach verbilligten sich die Gebühren für ein Drei-Minuten-Gespräch von deutschen zu amerikanischen bzw. kanadischen „Sprechstellen“ infolge Arbeiterleichterung für die Vermittlungskräfte und Verkürzung der Belegungsdauer der Leitungen am 1. Februar 1967 von 48 auf 36 DM für die ersten drei Minuten und von 16 auf 12 DM für jede weitere Minute. Während der Stunden von 0.00 bis 12.00 Uhr MEZ betragen die Gebühren sogar nur 27 DM bzw. 9 DM (bisher 36 DM bzw. 12 DM). Für Gespräche „mit einer bestimmten Person“, die sich mit den „Vor anmeldungs-Gesprächen“ im europäischen Verkehr vergleichen lassen, gilt die bisherige einheitliche Gesprächsgebühr unverändert weiter.

Mehrere ausländische Post- und Fernmeldeverwaltungen haben im Laufe des ersten Quartals 1967 ihre Ge-

bührenordnungen revidiert. Die Post- bzw. Fernmeldegebühren stiegen dabei in den einzelnen Ländern je nach Art der Leistungen im Post- bzw. Fernmeldedienst unterschiedlich an:

Land (Änderungsdatum) Teildienstzweig bzw. Einzelleistung der PTT Verwaltung	Veränderung in %
<b>Belgien (ab 1. 1. 1967)</b>	
Postdienste .....	+ 50 <sup>1)</sup>
darunter Drucksachen .....	.....
Fernsprechdienst .....	+ 20
darunter Ortsgespräche .....	.....
<b>Niederlande (ab 1. 2. 1967)</b>	
Postdienste .....	+ 20/+ 30
darunter Pakete .....	.....
Fernmeldedienste .....	.....
darunter Fernsprechanschluß (Jahresabonnement) ..	+ 22
Inlandsferngespräche .....	+ .....
Auslandsferngespräche .....	— <sup>2)</sup>
<b>Österreich (ab 1. 1. 1967)</b>	
Postdienste .....	+ 33
darunter Inlandsbriefe (1. Gewichtsstufe) .....	+ 33
Auslandsbriefe (1. Gewichtsstufe) .....	+ 17
Inlandspostkarten .....	+ 50
Auslandspostkarten .....	+ 11
Fernsprechdienst .....	+ 25
darunter Ortsgespräche <sup>3)</sup> .....	+ 25
Ortsgespräche (Munzfernsprecher) .....	+ 20 <sup>4)</sup>
Inlandsferngespräche .....	+ 25
Auslandsferngespräche .....	— <sup>2)</sup>
Fernsprechanschluß (monatliche Gebühren) .....	+ 25
Telegramm- und Telexdienst .....	+ 25
darunter Inlandstelegramme .....	+ 40
Auslandstelegramme .....	— <sup>2)</sup>
<b>Argentinien (im Laufe des März 1967)</b>	
Postdienst .....	+ .....
darunter Inlandsbriefe (1. Gewichtsstufe) .....	+ 50
Fernsprechdienst .....	+ .....
darunter Ferngespräche .....	+ 40 <sup>5)</sup>

<sup>1)</sup> Maximal. — <sup>2)</sup> Gebühren unverändert. — <sup>3)</sup> Sprechzeitgebühr je Stunde. — <sup>4)</sup> Gebühr unverändert. Indirekte Gebührenerhöhung durch Sprechzeitverkürzung von 5 auf 4 Minuten je Gebühreneinheit (1 S). — <sup>5)</sup> Geschätzt; Anpassung der Gebühren an die Abwertung des Peso am 13. 3. 1967.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1967 setzte auch die norwegische Postverwaltung die Gebühren für verschiedene Postleistungen herauf, u. a. die Paket- und Postauftragsgebühren, die Vorzeigegebühren für Postnachnahmen sowie die Zuschlagsgebühren für eingeschriebene Sendungen. Die norwegische Postverwaltung rechnet mit einer jährlichen Mehreinnahme von 17 Mill. nkr.

#### Zur Beachtung:

Zur Erklärung der Preisänderungen wurden zum Teil Marktberichte und Pressemeldungen verwendet, die nicht in allen Fällen nachprüfbar sind.

## Allgemeine Vorbemerkungen

Als Quellen dienen amtliche Veröffentlichungen, internationale Fachveröffentlichungen, die Wirtschaftspresse des In- und Auslandes sowie Angaben verschiedener amtlicher und privater Stellen (siehe im einzelnen das Quellenverzeichnis des Berichts M 7, vj. 2/1966, 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	Rpf = Reichspfennig
E = Eilzug	DM = Deutsche Mark
D = Schnellzug	Dpf = Deutscher Pfennig
Bf = Bahnhof	bfrs = Belgische Francs
Hbf = Hauptbahnhof	dkr = Dänische Kronen
Vbf = Verschiebebahnhof	ffrs = Französische Francs (bis 31. 12. 1959)
Pr. = Privat	NF = Nouveaux Francs (vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962)
Vj. = Vierteljahr	FF = Französische Francs (ab 1. 1. 1963)
Hj. = Halbjahr	lfrs = Luxemburgische Francs
MOT = Ministry of Transport	hfl = Holländische Gulden
USMC = United States Maritime Commission	nkr = Norwegische Kronen
IATA = International Air Transport Association	S = Österreichische Schilling
USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)	skr = Schwedische Kronen
UK = United Kingdom	sfr = Schweizer Franken
Hbg. = Hamburg	£ = Pfund Sterling
Emd. = Emden	s = Shilling
Rtttd. = Rotterdam	\$ = US-Dollar
Antw. = Antwerpen	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
	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	= 453,59237 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

Änderungsdatum	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1 000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>										

#### a) Sätze in allen Zügen<sup>2)</sup>

##### 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
1. 3. 1966 .....	6,40	4,20	13,20	8,80	24,60	16,40	43,60	29,00	60,00	40,00	114,00	76,00

##### 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
1. 3. 1966 .....	11,20	7,40	23,80	15,80	45,00	30,00	79,60	53,00	108,00	72,00	183,00	122,00

#### b) Schnellzug-(D-)Zuschläge<sup>3)</sup>

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<sup>3)</sup>)

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<sup>3)</sup>)

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	—
1. 3. 1966 .....	6,00	—	6,00	—	6,00	—	8,00	—	8,00	—	8,00	—

#### e) Zuschläge für die Benutzung eines Liegeplatzes in der 2. Klasse

	im Binnenverkehr	im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der			im grenzüberschreitenden Verkehr anderer europäischer Eisenbahnen <sup>4)</sup>
		Deutschen Reichsbahn	Österreich. Bundesbahn	Dänischen Staatsbahn	
1. 5. 1955 .....	5,00	7,00	8,00	8,00	8,00
1. 4. 1958 .....	6,50	6,50	6,50	6,50	8,00
1. 5. 1961 .....	6,50	6,50	6,50	6,50	9,00
26. 5. 1963 .....	7,00	7,00	9,00	9,00	9,00
1. 1. 1965 .....	9,00	7,00	9,00	9,00	9,00
30. 5. 1965 .....	9,00	9,00	11,50	11,50	11,50

#### f) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft

	bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		alle Entfernungen
	1. Kl.		2. Kl.		1. Kl.		2. Kl.		1. Kl.		2. Kl.		
	Einbettabteil		Zweibettabteil		Einbettabteil		Zweibettabteil		Einbettabteil		Zweibettabteil		
bis 14. 2. 1951 .....	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
15. 2. 1951 .....	30,00	30,00	17,50	20,00	15,00	17,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
12. 2. 1953 .....	35,00	35,00	21,00	24,00	18,00	20,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	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			1. Klasse			2. Klasse			
	Einbettklasse <sup>5)</sup>			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse			
3. 6. 1956 <sup>7)</sup> .....	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 <sup>8)</sup> .....	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,80	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	
22. 5. 1966 .....	55,00	63,00	68,00	28,00	31,00	33,00	26,00	28,00	30,00	16,50	18,00	18,50	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 40, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.

## 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

in DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>						
<b>Belgien, Einfache Fahrt</b>								
bis 30. 11. 1949	5,40	3,12	21,27	12,24	—	—	—	—
1. 12. 1949	5,91	3,46	23,38	13,42	—	—	—	—
1. 7. 1952	5,91	3,46	23,38	13,42	—	—	—	—
1. 8. 1956	5,95	3,66	23,63	14,37	—	—	—	—
15. 3. 1959	6,21	3,83	24,48	15,22	—	—	—	—
1. 4. 1964	6,02	4,01	23,82	15,88	—	—	—	—
1. 6. 1966	6,80	4,50	26,80	17,90	—	—	—	—
1. 1. 1967	6,90	4,70	26,60	17,80	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
bis 30. 11. 1949	8,61	4,98	34,02	19,59	—	—	—	—
1. 12. 1949	10,05	5,82	39,76	22,88	—	—	—	—
1. 7. 1952	10,05	6,42	32,33	21,86	—	—	—	—
1. 8. 1956	10,12	6,72	32,81	23,29	—	—	—	—
15. 3. 1959	10,54	7,14	33,83	24,65	—	—	—	—
1. 4. 1964	10,83	7,22	42,91	28,63	—	—	—	—
1. 6. 1966	13,60	9,00	53,60	35,80	—	—	—	—
1. 1. 1967	13,80	9,40	53,20	35,60	—	—	—	—
<b>Dänemark, Einfache Fahrt</b>								
1. 8. 1946	2,99	1,99	11,80	7,87	20,46	13,64	—	—
1. 6. 1950	3,48	2,32	13,75	9,17	23,84	15,89	—	—
1. 6. 1951	3,67	2,44	14,67	9,78	26,04	17,86	—	—
1. 5. 1953	4,16	2,75	16,50	11,00	29,34	19,56	—	—
1. 10. 1954	4,49	2,97	17,85	11,90	31,69	21,12	—	—
1. 8. 1959	5,46	3,64	21,85	14,57	38,24	25,49	—	—
15. 1. 1962	5,79	3,86	23,17	15,44	40,37	26,91	—	—
1. 5. 1963	6,29	4,19	25,14	16,76	43,65	29,10	—	—
1. 5. 1965	6,30	4,20	25,10	16,70	43,50	29,00	—	—
1. 9. 1965	7,00	4,70	27,90	18,60	48,80	32,60	—	—
1. 5. 1966	7,10	4,80	28,40	19,00	49,70	33,10	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 8. 1946	4,51	2,99	17,73	11,80	30,68	20,46	—	—
1. 6. 1950	6,30	4,22	24,75	16,50	42,91	28,60	—	—
1. 6. 1951	6,60	4,40	26,40	17,60	46,57	31,05	—	—
1. 5. 1953	7,09	4,71	28,12	18,70	49,87	33,25	—	—
1. 10. 1954	7,65	5,10	30,35	20,27	53,90	35,93	—	—
1. 8. 1959	8,26	5,46	32,78	21,85	57,06	38,24	—	—
15. 1. 1962	8,78	5,79	34,75	23,17	60,84	40,37	—	—
1. 5. 1963	9,43	6,29	37,71	25,14	65,77	43,65	—	—
1. 5. 1965 <sup>2)</sup>	9,40	6,30	37,60	25,10	65,60	43,50	—	—
1. 9. 1965	11,20	7,50	44,70	29,80	78,50	52,30	—	—
1. 5. 1966	11,40	7,60	45,40	30,30	79,80	53,20	—	—
<b>Frankreich, Einfache Fahrt<sup>3)</sup></b>								
1950	3,29	2,51	12,95	9,87	31,95	24,34	63,60	48,46
1952	3,92	3,14	15,41	12,34	38,03	30,43	75,71	60,58
15. 5. 1953	4,90	3,92	19,24	15,41	47,46	38,03	94,49	75,71
3. 6. 1956	5,61	4,03	21,84	16,62	53,80	38,43	107,24	76,62
6. 1. 1958	6,60	4,20	25,80	16,68	63,60	41,16	126,60	81,96
1. 1. 1959	7,44	5,04	29,40	19,68	72,60	48,48	144,60	96,48
1. 1. 1960	5,83	3,61	21,07	14,10	52,03	34,74	103,63	69,14
23. 10. 1961	5,89	3,59	21,32	14,22	52,53	35,05	104,66	69,77
20. 5. 1963	5,50	3,70	21,40	14,30	52,80	35,20	105,10	70,10
1. 3. 1966	6,50	4,40	25,50	17,10	62,90	42,00	125,10	83,50
17. 10. 1966	7,60	5,10	26,40	17,60	63,10	42,10	124,40	83,00
<b>Großbritannien, Einfache Fahrt<sup>3)</sup></b>								
1. 1. 1950	6,41	3,85	25,06	15,02	62,34	37,37	124,68	74,75
1. 5. 1952	4,14	2,76	16,19	10,77	40,28	26,80	80,57	53,61
15. 9. 1957	4,70	3,14	18,38	12,25	45,72	30,48	91,43	60,96
1. 11. 1959	5,29	3,53	20,66	13,78	50,11	33,42	95,82	63,90
12. 6. 1960	5,88	3,92	22,97	15,31	50,13	33,42	95,84	63,90
1. 9. 1961	6,51	4,31	25,42	16,84	54,05	35,87	99,76	66,35
3. 6. 1962	6,80	4,53	26,55	17,70	55,38	36,92	99,42	66,28
15. 9. 1962	6,76	4,51	26,41	17,61	57,71	38,47	96,12	64,03
1. 2. 1965	7,20	4,90	28,70	19,20	62,90	42,20	108,80	72,40
1. 3. 1966	7,30	4,90	29,10	19,40	67,90	45,10	120,20	80,40
<b>Italien, Einfache Fahrt</b>								
1950	2,57	1,52	10,28	6,08	25,08	14,74	46,64	27,45
1. 8. 1952	2,70	1,59	10,82	6,35	26,36	15,48	49,01	28,87
10. 12. 1953	3,38	1,99	13,52	7,98	32,92	19,40	59,29	34,95
1. 8. 1956	3,92	2,23	15,68	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961	4,36	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963	5,00	2,80	20,15	11,05	50,05	27,63	89,70	50,05
1. 2. 1964	5,20	3,00	20,20	11,10	50,10	27,70	89,70	50,10
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950	5,14	3,04	20,56	12,16	50,16	29,48	93,28	54,90
1. 8. 1952	4,33	2,57	17,31	10,14	52,73	30,96	100,05	57,73
10. 12. 1953	5,41	3,18	21,63	12,71	65,84	38,80	118,57	69,90
1. 8. 1956	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961	7,41	4,16	29,51	16,38	87,10	48,10	156,00	87,10
1. 1. 1963	10,00	5,60	40,30	22,10	100,10	55,26	179,40	100,10
1. 2. 1964	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
<b>Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt<sup>3)</sup></b>								
1952	3,80	2,53	15,20	10,13	37,99	25,33	75,98	50,65
1953	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,39
1954	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,39
1955	3,30	2,20	12,44	8,29	22,84	15,23	45,68	30,46
1. 2. 1956	4,48	2,99	14,47	9,64	25,38	16,92	50,25	33,50
1. 3. 1957 <sup>5)</sup>	4,40	2,93	14,47	9,64	31,13	20,76	61,67	41,17
1. 1. 1959	5,08	3,38	16,67	11,11	35,87	23,91	71,06	47,38
1. 4. 1961	5,50	3,67	19,46	12,97	42,30	28,20	84,60	56,40
1. 4. 1965	4,50 <sup>5)</sup>	3,60 <sup>5)</sup>	11,80 <sup>5)</sup>	8,70 <sup>5)</sup>	26,20 <sup>5)</sup>	19,80 <sup>5)</sup>	49,70 <sup>5)</sup>	36,80 <sup>5)</sup>
1. 8. 1965	2,80 <sup>5)</sup>	1,90 <sup>5)</sup>	8,00 <sup>5)</sup>	5,90 <sup>5)</sup>	17,80 <sup>5)</sup>	13,30 <sup>5)</sup>	34,00 <sup>5)</sup>	24,90 <sup>5)</sup>
1. 3. 1966	3,00 <sup>5)</sup>	2,00 <sup>5)</sup>	11,90 <sup>5)</sup>	8,00 <sup>5)</sup>	29,70 <sup>5)</sup>	19,80 <sup>5)</sup>	59,40 <sup>5)</sup>	39,60 <sup>5)</sup>
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>3)</sup></b>								
1. 3. 1957	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23
1. 4. 1965	— <sup>5)</sup>							

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 40, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.

**2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland**  
in DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>						
<b>Luxemburg, Einfache Fahrt</b>								
1950 .....	5,07	3,55	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957 .....	6,12	4,25	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965 .....	7,40	4,90	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965 .....	7,50	5,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967 .....	7,90	5,40	—	—	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950 .....	8,61	5,99	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957 .....	10,46	7,23	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965 .....	14,80	9,80	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965 .....	15,00	10,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967 .....	15,80	10,80	—	—	—	—	—	—
<b>Niederlande, Personen- und D-Züge, ab 1. 12. 1962 Personenzüge, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
bis 31. 1. 1950 .....	2,61	1,83	8,77	6,11	—	—	—	—
1. 2. 1950 .....	2,78	1,94	9,27	6,44	—	—	—	—
1. 2. 1952 .....	3,05	2,11	10,66	7,33	—	—	—	—
1. 9. 1955 .....	3,24	2,23	11,95	8,27	—	—	—	—
1. 4. 1957 .....	3,50	2,44	12,78	8,89	—	—	—	—
1. 12. 1962 .....	3,60	2,50	12,90	9,00	—	—	—	—
1. 10. 1963 .....	3,90	2,70	13,60	9,10	—	—	—	—
1. 5. 1964 .....	4,10	2,90	14,80	9,90	—	—	—	—
1. 4. 1965 .....	4,50	3,20	16,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1966 .....	5,00	3,40	17,60	11,90	—	—	—	—
1. 2. 1967 .....	5,30	3,60	18,80	12,60	—	—	—	—
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 12. 1962 .....	1,23	1,23	1,23	1,23	—	—	—	—
1. 10. 1963 .....	2,45	2,45	2,45	2,45	—	—	—	—
1. 5. 1964 .....	2,56	2,56	2,56	2,56	—	—	—	—
1. 2. 1967 .....	2,30	2,30	2,30	2,30	—	—	—	—
<b>Norwegen, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1950 .....	5,02	2,84	20,09	11,23	50,23	28,07	75,34	42,25
1. 5. 1952 .....	5,32	2,96	21,28	11,82	53,19	29,55	79,79	44,33
1. 10. 1954 .....	7,09	4,73	20,39	13,59	46,98	31,32	69,15	46,10
1. 11. 1955 .....	5,14	3,43	20,39	13,59	51,00	33,98	76,53	51,00
1. 9. 1960 .....	5,82	3,88	23,28	15,52	58,21	38,81	87,32	58,21
1. 7. 1962 .....	6,42	4,28	25,67	17,12	64,18	42,79	96,27	64,18
1. 5. 1966 .....	6,50	4,40	26,80	18,30	65,60	43,90	98,10	65,60
1. 12. 1966 .....	7,50	5,00	30,70	21,00	75,50	50,00	112,30	50,50
<b>Österreich, Personenzüge, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1950 .....	2,37	1,58	9,48	6,32	19,56	13,04	26,68	17,78
1. 9. 1951 .....	2,96	1,98	11,86	7,90	27,57	18,38	43,57	29,05
1. 1. 1954 .....	3,07	2,04	12,17	8,12	28,34	18,89	44,79	29,86
1. 1. 1961 .....	4,37	2,56	17,16	10,05	40,72	23,87	70,04	41,18
1. 8. 1966 .....	5,70	3,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1950 .....	0,79	—	3,16	—	6,52	—	8,88	—
1. 9. 1951 .....	1,00	—	3,94	—	9,19	—	14,53	—
1. 1. 1954 .....	1,01	—	4,07	—	9,44	—	14,93	—
1. 1. 1961 .....	0,75	—	2,94	—	7,02	—	12,32	—
1. 1. 1964 .....	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56
1. 8. 1966 .....	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
<b>Schweden, Personenzüge, ab 1. 5. 1966 Personen- und D-Züge, Einfache Fahrt</b>								
1950 .....	4,77	3,18	18,36	12,24	34,51	23,01	53,60	35,74
1. 5. 1951 .....	4,90	3,26	19,58	13,05	41,00	27,33	62,42	41,61
1. 4. 1952 .....	5,38	3,59	21,54	14,36	45,28	30,19	68,54	45,69
1. 6. 1955 .....	6,34	4,23	24,39	16,26	50,00	33,33	73,17	48,78
1. 1. 1957 .....	7,06	4,70	26,76	17,84	55,96	37,31	80,29	53,53
1. 2. 1958 .....	7,24	4,83	27,11	18,07	56,09	37,39	81,80	54,53
1. 9. 1959 .....	7,01	4,67	25,63	17,61	59,59	38,95	86,47	57,65
1. 9. 1962 .....	7,73	5,15	29,29	19,53	64,43	42,96	93,72	62,48
1. 10. 1964 .....	8,17	5,45	31,51	21,01	67,69	45,12	98,03	65,35
1. 5. 1966 .....	12,70 <sup>3)</sup>	9,80 <sup>3)</sup>	37,00 <sup>3)</sup>	26,00 <sup>3)</sup>	76,00 <sup>3)</sup>	52,00 <sup>3)</sup>	109,00 <sup>3)</sup>	74,00 <sup>3)</sup>
1. 1. 1967 .....	13,10 <sup>3)</sup>	10,00 <sup>3)</sup>	41,40 <sup>3)</sup>	28,90 <sup>3)</sup>	86,00 <sup>3)</sup>	58,60 <sup>3)</sup>	123,40 <sup>3)</sup>	83,60 <sup>3)</sup>
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950 .....	7,22	4,81	27,54	18,36	69,03	46,02	107,21	71,47
1. 5. 1951 .....	8,08	5,38	31,82	21,21	75,88	50,59	110,15	73,43
1. 4. 1952 .....	8,81	5,87	35,49	23,66	84,45	56,30	121,16	80,77
1. 6. 1955 .....	9,76	6,50	37,80	25,20	84,15	56,10	123,17	82,11
1. 1. 1957 .....	10,71	7,14	42,58	28,39	92,45	61,64	136,25	90,83
1. 2. 1958 .....	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,92
1. 9. 1959 .....	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,92
1. 9. 1962 .....	12,18	8,12	46,86	31,24	101,92	67,95	148,78	99,19
1. 10. 1964 .....	13,07	8,71	49,01	32,68	107,36	71,58	156,38	104,25
1. 5. 1966 .....	21,80 <sup>3)</sup>	17,20 <sup>3)</sup>	59,90 <sup>3)</sup>	42,50 <sup>3)</sup>	122,40 <sup>3)</sup>	84,30 <sup>3)</sup>	175,50 <sup>3)</sup>	119,70 <sup>3)</sup>
1. 1. 1967 .....	26,20 <sup>3)</sup>	20,00 <sup>3)</sup>	68,80 <sup>3)</sup>	48,60 <sup>3)</sup>	139,20 <sup>3)</sup>	95,40 <sup>3)</sup>	200,00 <sup>3)</sup>	136,00 <sup>3)</sup>
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1950 .....	3,67	2,45	3,67	2,45	3,67	2,45	3,67	2,45
1. 5. 1951 .....	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26
1. 4. 1952 .....	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26
1. 6. 1955 .....	3,66	2,44	3,66	2,44	3,66	2,44	3,66	2,44
1. 1. 1957 .....	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43
1. 9. 1962 .....	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
1. 10. 1964 .....	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89
1. 5. 1965 .....	— <sup>3)</sup>							
<b>Schweiz, Einfache Fahrt</b>								
1950 .....	6,76	4,83	24,33	17,38	40,54	28,96	—	—
1. 4. 1952 .....	7,14	5,12	25,39	18,15	42,38	30,31	70,76	50,58
1. 10. 1959 .....	7,79	5,65	27,66	19,67	45,97	32,73	—	—
1. 11. 1964 .....	8,80	6,20	28,30	19,50	49,60	34,20	—	—
1. 1. 1967 .....	9,20	6,20	29,40	19,70	51,60	34,40	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950 .....	10,14	7,24	36,49	26,06	60,81	43,44	—	—
1. 4. 1952 .....	10,71	7,63	38,13	27,22	63,52	45,37	106,09	75,78
1. 10. 1959 .....	11,69	8,38	41,30	29,61	68,76	49,09	—	—
1. 11. 1964 .....	13,20	9,10	42,20	29,20	74,10	51,30	—	—
1. 1. 1967 .....	13,70	9,20	43,90	29,40	77,20	51,60	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.

## 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

in DM

Änderungsdatum	50 km			200 km			500 km			1000 km		
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
<b>Portugal<sup>1)</sup>, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>												
1. 4. 1949	2,68	2,35	1,68	10,74	9,40	6,72	26,86	23,50	16,79	—	—	—
1. 9. 1955	2,94	2,79	2,06	11,74	11,16	8,22	29,36	27,89	20,55	—	—	—
1. 7. 1961	3,24	2,82	2,12	12,97	11,28	8,46	32,43	28,20	21,15	—	—	—
1. 8. 1963	3,36	2,24	— <sup>1)</sup>	13,44	8,96	— <sup>1)</sup>	33,60	22,40	— <sup>1)</sup>	—	—	—
1. 12. 1965	3,50	2,30	—	13,80	9,20	—	34,40	22,90	—	—	—	—
<b>Spanien, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>												
1950—1953	...	1,79	1,12	...	7,14	4,46	...	17,84	11,15	...	35,68	22,30
21. 5. 1954	2,70	1,97	1,23	10,80	7,85	4,91	26,98	19,63	12,26	53,97	39,25	24,53
1. 10. 1956	2,69	1,96	1,23	10,77	7,84	4,89	26,91	19,57	12,24	53,82	39,14	24,47
1. 4. 1957	3,64	2,66	1,66	14,54	10,57	6,61	36,34	26,43	16,51	72,66	52,84	33,05
1. 11. 1958	3,43	2,53	1,62	13,53	9,90	6,16	33,73	24,54	15,35	67,37	48,99	30,70
10. 10. 1959	3,38	2,46	1,55	13,24	9,72	6,05	33,09	24,22	15,00	66,11	48,44	29,99
1. 12. 1965	3,30	2,40	1,50	12,80	9,40	5,90	32,00	23,40	14,50	63,80	46,80	29,00
1. 6. 1966	3,20	2,40	1,50	12,70	9,30	5,90	31,70	23,30	14,50	63,60	46,70	29,10
1. 10. 1966	3,30	2,30	1,50	13,20	9,40	6,10	32,80	23,40	15,10	65,80	47,00	30,20

## 3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM<sup>3)</sup>

Stand: 1. März 1967

Fahrtstrecke von — nach	km <sup>4)</sup>	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
<b>London—Wien</b>					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	304	77,00	62,20	154,00	124,40
Hoek van Holland—Venlo (Grenze)	191	19,50	13,80	39,00	27,60
Venlo (Grenze)—Passau	767	89,00	60,00	154,00	104,00
Passau—Wien West	298	34,40	22,50	68,80	45,00
<b>Insgesamt</b>	<b>1 560</b>	<b>219,90</b>	<b>158,50</b>	<b>415,80</b>	<b>301,00</b>
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	18,80	12,60	37,60	25,20
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	69,00	50,00	138,00	100,00
Aachen Süd (Grenze)—Passau	758	89,00	60,00	154,00	104,00
Passau—Wien West	298	34,40	22,50	68,80	45,00
<b>Insgesamt</b>	<b>1 571</b>	<b>211,20</b>	<b>145,10</b>	<b>398,40</b>	<b>274,20</b>
<b>Paris—Salzburg</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	64,10	42,80	128,20	85,60
Kehl (Grenze)—Salzburg	561	69,60	47,00	121,00	82,00
<b>Insgesamt</b>	<b>1 073</b>	<b>133,70</b>	<b>89,80</b>	<b>249,20</b>	<b>167,60</b>
<b>Paris—Kopenhagen</b>					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	30,50	20,40	61,00	40,80
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	174	23,50	15,70	47,00	31,40
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	87,60	59,00	148,00	100,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	366	44,40	29,60	71,00	47,30
<b>Insgesamt</b>	<b>1 500</b>	<b>186,00</b>	<b>124,70</b>	<b>327,00</b>	<b>219,50</b>
<b>Paris—Prag</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	64,10	42,80	128,20	85,60
Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	65,00	44,00	115,00	78,00
Cheb (Grenze)—Prag	230	41,00	27,30	82,00	54,60
<b>Insgesamt</b>	<b>1 249</b>	<b>170,10</b>	<b>114,10</b>	<b>325,20</b>	<b>218,20</b>
<b>Amsterdam—Bern</b>					
Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	18,40	13,20	36,80	26,40
Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,60	51,00	130,00	88,00
Basel Bad. Bf.—Bern	126	21,80	15,10	32,50	22,40
<b>Insgesamt</b>	<b>907</b>	<b>115,80</b>	<b>79,30</b>	<b>199,30</b>	<b>136,80</b>
<b>Brüssel—Rom</b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	20,80	13,90	41,60	27,80
Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf.	597	75,60	51,00	130,00	88,00
Basel bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	389	40,00	27,70	80,00	41,30
Chiasso/Iselle fr.—Rom	707	68,90	38,40	137,80	76,80
<b>Insgesamt</b>	<b>1 796</b>	<b>205,30</b>	<b>131,00</b>	<b>369,40</b>	<b>233,90</b>
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>					
Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	241	34,70	23,20	54,80	36,70
Puttgarden Mitte See—Kufstein	1 119	125,00	84,00	199,00	134,00
Kufstein—Innsbruck	73	10,70	7,60	21,40	15,20
<b>Insgesamt</b>	<b>1 433</b>	<b>170,40</b>	<b>114,80</b>	<b>275,20</b>	<b>185,90</b>
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	366	44,40	29,60	71,00	47,30
Flensburg (Grenze)—Salzburg	1 154	128,00	86,00	202,00	136,00
Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	26,30	17,40	52,60	34,80
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	38,70	25,80	77,40	51,60
<b>Insgesamt</b>	<b>2 368</b>	<b>237,40</b>	<b>158,80</b>	<b>403,00</b>	<b>269,70</b>
<b>Oslo—Mailand</b>					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	26,10	17,60	52,20	35,20
Kornsjö (Grenze)—Lübeck/Travemünde	747	114,20	89,00	180,30	140,10
Lübeck/Travemünde—Basel Bad. Bf.	945	110,00	74,00	181,00	122,00
Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	339	40,00	27,70	80,00	41,30
Chiasso/Iselle fr.—Mailand	55	5,90	3,30	11,80	6,60
<b>Insgesamt</b>	<b>2 256</b>	<b>296,20</b>	<b>211,60</b>	<b>485,30</b>	<b>345,20</b>
<b>Stockholm—Paris</b>					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	92,90	63,30	148,40	101,60
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	271	38,90	26,00	60,80	40,80
Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	740	89,00	60,00	154,00	104,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	174	23,50	15,70	47,00	31,40
Jeumont (Grenze)—Paris	241	30,50	20,40	61,00	40,80
<b>Insgesamt</b>	<b>2 040</b>	<b>274,80</b>	<b>185,40</b>	<b>471,20</b>	<b>318,60</b>

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.

## B. Güterverkehr

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

in RM/DM je 100 kg

Gewichtsstufen	Änderungsdatum								
	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963	15. 3. 1966
a) Stückgutsätze									
1— 100 kg .....	} 3,92	} 4,90	} 6,36	} 6,36	} 6,36	} 6,98	7,69	8,74	9,04
101— 500 kg .....	} 3,58	} 4,32	} 5,40	} 5,40	} 5,40	} 5,90	7,38	8,26	8,56
501—1000 kg .....	} 3,16	} 3,79	} 4,55	} 4,55	} 4,55	} 4,96	6,22	6,87	7,17
über 1000 kg .....							5,25	5,77	6,07
b) Stückgutzuschläge (je Sendung bis 1 000 kg)									
1— 500 kg .....	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70	3,00 <sup>1)</sup>
501—1000 kg .....	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70	3,00 <sup>1)</sup>

### 2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen (Entfernung 150 km)

Nach Änderungsdaten

in DM je 100 kg

Geltungsdauer der Güterklasseneinteilung	Regeltarif													Ausnahmetarife						
	für die Güterklassen <sup>2)</sup>					für die Montangüterklassen														
	A	B	C	D	Dk <sup>3)</sup>	E	F	Fk <sup>3)</sup>	G	Gk <sup>3)</sup>	(C)	(D)	(F)	(Fk <sup>3)</sup> )	6 B 1 (Kohlen <sup>4)</sup> )	1 B 34 (Grubenholz <sup>5)</sup> )				
1. 8. 42—31. 1. 58	A/B				C/D				E	F		G	Gk <sup>3)</sup>	I	II	III	IV	V		
1. 2. 58—14. 3. 66	A				B				C	Ck <sup>3)</sup>		I	II	III	IV	V				
ab 15. 3. 66	A				B				C	Ck <sup>3)</sup>		I	II	III	IV	V				
5 t - Klasse																				
16. 8. 1948	2,45	2,20	1,96	1,74	1,63	1,57	1,27	1,19	1,09	1,03	1,96	1,74	1,27	1,19	—	—	—	—		
1. 1. 1950	1,98	1,85	1,83	1,80	1,68	1,69	1,43	1,33	1,26	1,18	1,83	1,80	1,43	1,33	—	—	—	—		
1. 1. 1951	2,29	2,14	2,10	2,05	1,92	1,91	1,62	1,50	1,41	1,32	2,10	2,05	1,62	1,50	—	—	—	—		
15. 10. 1951	2,86	2,63	2,54	2,44	2,28	2,23	1,88	1,74	1,62	1,52	2,54	2,44	1,88	1,74	—	—	—	—		
5. 8. 1952	3,06	2,81	2,72	2,61		2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,72	2,61	2,01	1,86	—	—	—	—		
1. 8. 1953	2,44	2,39	2,39	2,39		2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,39	2,39	2,01	1,86	—	—	—	—		
1. 2. 1958	2,98			2,98		2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—	—	—		
6. 7. 1960	3,14			2,98		2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—	—	—		
15. 10. 1962	3,36			3,20		2,96	2,67		2,22	2,01	3,18	3,17	2,67	2,66	2,59	—	—	—		
1. 8. 1964	3,42			3,23		3,06	2,83		2,62	2,46	2,72	2,69	2,38	2,37	2,30	—	—	—		
15. 3. 1966	3,85				3,48				3,21	3,00	3,48	3,16	3,14	3,04	—	—	—	—		
10 t - Klasse																				
16. 8. 1948	2,34	2,10	1,83	1,58	1,49	1,33	1,08	1,01	0,87	0,82	1,83	1,58	1,08	1,19	—	—	—	—		
1. 1. 1950	1,89	1,77	1,72	1,64	1,54	1,43	1,21	1,13	1,00	0,94	1,72	1,64	1,21	1,33	—	—	—	—		
1. 1. 1951	2,20	2,06	1,99	1,89	1,78	1,65	1,40	1,30	1,15	1,08	1,99	1,89	1,40	1,50	—	—	—	—		
15. 10. 1951	2,75	2,53	2,41	2,25	2,12	1,93	1,62	1,51	1,32	1,24	2,41	2,25	1,62	1,74	—	—	—	—		
5. 8. 1952	2,94	2,71	2,58	2,41		2,07	1,73	1,62	1,41	1,33	2,58	2,41	1,73	1,86	—	—	—	—		
1. 8. 1953	2,35	2,27	2,24	2,17		2,07	1,73	1,62	1,41	1,33	2,24	2,17	1,73	1,86	—	—	—	—		
1. 2. 1958	2,69			2,56		2,36	2,00		1,67	1,56	2,54	2,53	2,00	1,99	1,94	—	—	—		
1. 8. 1964	2,52			2,38		2,25	2,09		1,93	1,82	2,04	2,02	1,79	1,78	1,73	—	—	—		
15. 3. 1966	2,63				2,37				2,19	2,05	2,61	2,37	2,36	2,28	—	—	—	—		
15 t - Klasse																				
16. 8. 1948	2,23	2,00	1,71	1,44	1,35	1,20	0,98	0,91	0,78	0,73	1,71	1,44	0,98	0,91	0,80	1,82	—	—		
1. 1. 1950	1,80	1,69	1,60	1,49	1,39	1,30	1,10	1,02	0,91	0,84	1,60	1,49	1,10	1,02	0,89	1,53	—	—		
1. 1. 1951	2,11	1,98	1,87	1,74	1,63	1,52	1,29	1,19	1,06	0,98	1,87	1,74	1,29	1,19	1,06	1,73	—	—		
15. 10. 1951	2,64	2,44	2,26	2,07	1,94	1,78	1,50	1,38	1,22	1,13	2,26	2,07	1,50	1,38	1,23	1,99	—	—		
5. 8. 1952	2,82	2,61	2,42	2,21		1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,42	2,21	1,61	1,48	1,32	2,13	—	—		
1. 8. 1953	2,25	2,19	2,10	1,99		1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,10	1,99	1,61	1,48	1,32	2,13	—	—		
1. 2. 1958	2,35			2,24		2,07	1,75		1,46	1,36	2,23	2,22	1,75	1,74	1,70	1,46	2,49	—		
1. 8. 1964	1,89			1,79		1,69	1,56		1,45	1,36	1,79	1,76	1,56	1,55	1,51	1,29	2,49	—		
15. 3. 1966	1,93				1,74				1,61	1,50	1,91	1,74	1,73	1,67	1,29	2,49	—	—		
20 t - Klasse <sup>6)</sup>																				
1. 2. 1958	2,24			2,13		1,97	1,67		1,39	1,30	2,12	2,11	1,67	1,66	1,62	1,46	2,37	—	—	
1. 8. 1964	1,80			1,70		1,61	1,49		1,38	1,30	1,70	1,68	1,49	1,48	1,44	1,29 <sup>7)</sup>	2,37	—	—	
15. 3. 1966	1,84				1,66				1,53	1,43	1,83	1,66	1,65	1,60	1,29	2,37	—	—		
25 t - Klasse <sup>6)</sup>																				
15. 3. 1966	1,75				1,58				1,46	1,36	1,74	1,58	1,57	1,52	1,29	2,37	—	—		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.

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

Volle Wagenladungen in DM je 1 000 kg

Ware	Weizen	Kartoffeln	Fische <sup>1)</sup>	Kaffee	Tabak <sup>2)</sup>	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)					mit mehr als 40 % Wassergehalt	weniger als 40 % Wassergehalt		
von	Hamburg	Nienburg (Weser)	Bremerh. Fischereihafen	Hamburg				Regensburg Hbf.	Kaufbeuren	Neustadt (Schwarzwald)	Berleburg	Passau Hbf.	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr.	Mainz-Kastel	Bremen
nach	Augsburg (739 km)	Essen Hbf. (229 km)	Frankf. (Main) Hbf. (493 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Mannheim (588 km)	Dissen-Bad Rothenf. (254 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Karlsruhe-Rheinbr. (311 km)	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr. (254 km)	Herford (217 km)	Essen Hbf. (710 km)	Albbruck (318 km)	Kelheim (395 km)	Backnang (619 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	17 S 1 b)	16 B 1 b)	15 B 1 a)	24 S 5 b)	A <sup>3)</sup> b)	24 S 5 b)	A <sup>3)</sup> d)	1 B 34 c)	1 B 21 c)	1 B 22 c)	B <sup>3)</sup> c)	B <sup>3)</sup> c)	B <sup>3)</sup> b)	A <sup>3)</sup> b)	21 S 2 b)
Gewichtsklasse	25 t <sup>5)</sup>	25 t <sup>6)</sup>	5 t	20 t	15 t	20 t	25 t <sup>7)</sup>	20 t			25 t <sup>7)</sup>			25 t <sup>8)</sup>	
1960 D	37,60	14,70	47,32	33,60	25,30	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	25,30	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1962 D	33,68 <sup>9)</sup>	16,70	50,60	33,60	25,30	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	25,30	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	23,22	32,90	24,09	24,00	19,40	16,20	20,88	46,14	27,03	39,18	39,80
1965 D	28,20	16,70	52,20	33,60	20,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
1966 D	28,20	16,70 <sup>10)</sup>	53,05	33,60	20,54	32,90	21,70 <sup>10)</sup>	25,10	20,55	16,50	20,50 <sup>10)</sup>	40,90 <sup>10)</sup>	26,30 <sup>10)</sup>	33,80 <sup>10)</sup>	39,80 <sup>10)</sup>
1966 Juli	28,20	16,70	49,40	33,60	20,60	32,90	21,70	26,20	21,70	16,80	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80
1966 Aug.	28,20	16,70	49,40	33,60	20,60	32,90	21,70	26,20	21,70	16,80	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80
1966 Sept.	28,20	17,80	49,40	33,60	20,60	32,90	21,70	26,20	21,70	16,80	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80
1966 Okt.	28,20	17,80	55,00	33,60	20,60	32,90	21,70	26,20	21,70	16,80	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80
1966 Nov.	28,20	17,80	60,10	33,60	20,60	32,90	21,70	26,20	21,70	16,80	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80
1966 Dez.	28,20	17,80	60,10	33,60	20,60	32,90	21,70	26,20	21,70	16,80	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
1967 Jan.	28,20	17,80	60,10	33,60	20,60	32,90	21,70	26,20	21,70	16,80	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
1967 Febr.	28,20	17,80	60,10	33,60	20,60	32,90	21,70	26,20	21,70	16,80	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
1967 März	29,60	17,80	60,10	33,60	20,60	32,90	21,70	26,20	21,70	16,80	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40

Ware	Baumwolle	Häute u. Felle	Tonroh	Schwefelkies	Stein- u. Siedesalz	Schwefelkiesabbrände	Eisen- u. Manganerz	Stahlschrott	Steinkohlen, -briketts und -koks <sup>10)</sup>	Rohbraunkohle	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin (VK)		
														Bremen	Hamburg
nach	Rheine (163 km)	Weinheim (Brgstr.) (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)	Düsseldorfer-Reisholz (52 km)	Hamm (Westf.) (145 km)	Hamburg (439 km)	Holthausen (Ems) (153 km)	Göttingen (272 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	21 S 1 b)	23 S 3 b)	C <sup>3)</sup> c)	7 B 21 c)	B <sup>3)</sup> b)	7 B 2 c) <sup>4)</sup>	7 B 24 c) <sup>4)</sup>	IV c) <sup>4)</sup>	6 B 1 c)	6 B 11 c)	6 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 14 c)	14 B 1 d)	A <sup>3)</sup> d)
Gewichtsklasse	15 t	20 t	25 t <sup>7)</sup>					20 t <sup>11)</sup>		25 t <sup>7)</sup>					
1960 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,30	18,40	6,70	14,30	22,10	7,50	30,40
1961 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	12,70	17,60	6,70	14,30	22,10	6,60	30,40
1962 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,48	16,98	6,20	12,88	21,68	6,60	30,40
1963 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,24	16,10	6,10	12,60	21,10	6,60	30,40
1964 D	16,50	31,60	15,78	8,00	20,22	8,10	3,30	10,18	11,36	16,25	6,10	12,60	21,10	6,60	27,57
1965 D	16,50	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,24	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	23,60
1966 D	15,83	31,60	16,50 <sup>16)</sup>	8,35 <sup>16)</sup>	19,90 <sup>16)</sup>	8,10 <sup>16)</sup>	3,20 <sup>16)</sup>	10,10 <sup>16)</sup>	11,40 <sup>16)</sup>	16,80 <sup>16)</sup>	6,10 <sup>16)</sup>	12,60 <sup>16)</sup>	21,10 <sup>16)</sup>	6,60	22,90 <sup>16)</sup>
1966 Juli	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90
1966 Aug.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90
1966 Sept.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90
1966 Okt.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90
1966 Nov.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90
1966 Dez.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90
1967 Jan.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
1967 Febr.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
1967 März	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90

Ware	Dieselkraftstoff (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schwefelsäure	Thomas-Phosphat	Ammonnitrat	Kohlensaurer Kalk	Zement	Roh-eisen in Masseln	Halbzeug <sup>12)</sup>	Walzdraht aus Stahl	Stab-, Formstahl <sup>13)</sup>	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren aus Stahl
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)	Osna-brück (134 km)	Hamburg Hgbf. (182 km)	Herford (180 km)	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	B <sup>3)</sup> d)	B <sup>3)</sup> d)	14 B 4 d)	A <sup>3)</sup> d)	B <sup>3)</sup> d)	11 B 1 b)		B <sup>3)</sup> b)	8 B 8 <sup>4)</sup> c)		I <sup>4)</sup> c)		A <sup>3)</sup> c)		
Gewichtsklasse	25 t <sup>7)</sup>		25 t <sup>14)</sup>	25 t <sup>7)</sup>		25 t <sup>15)</sup>		25 t <sup>7)</sup>							
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	22,98	22,42
1965 D	19,20	21,80	25,30	6,30	7,75	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1966 D <sup>16)</sup>	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1966 Juli	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1966 Aug.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1966 Sept.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1966 Okt.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1966 Nov.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1966 Dez.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 Jan.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 Febr.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 März	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware	Getreide <sup>1)</sup>														
	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>		Uebr. Getreide (d. Güterkl. IV <sup>2)</sup> )		Roggen und Weizen <sup>2)</sup>		Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-			
	Hamburg		Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>3)</sup>		Köln				
Strecke	von	Hamburg										Bremen		Emden	
nach		Düsseldorf		Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>3)</sup>		Köln			
1956 D		15,61 <sup>4)</sup>	14,90 <sup>4)</sup>	9,65 <sup>5)</sup>		9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44		
1957 D		15,61	14,90	9,65		9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 <sup>5)</sup>	15,03 <sup>5)</sup>	9,04	8,44		
1958 D		16,24	15,34	9,79		10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,28	9,58		
1959 D		15,28	14,35	9,81		10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67		
1960 D		15,00	14,07	9,81		10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	10,38	9,67		
1961 D		15,00	14,07	9,81		10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,51	10,38	9,67		
1962 D		13,44	12,61	8,79		9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67		
1963 D		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1964 D		11,25	10,56	7,36		8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1965 D		10,88	10,49	7,39		7,88	7,62	11,24	10,97	12,76	12,50	7,52	7,26		
1966 D		10,52	10,44	7,44											
						7,60		10,96		12,48		7,25			
1966 April		10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48		7,25			
Mai		10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48		7,25			
Juni		10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48		7,25			
Juli		10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48		7,25			
Aug.		10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48		7,25			
Sept.		10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48		7,25			
Okt.		10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48		7,25			
Nov.		10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48		7,25			
Dez.		10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25			
1967 Jan.		10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25			
Febr.		10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25			
März		10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25			

Ware	Getreide <sup>1)</sup>				Getreide <sup>1)</sup> ab 100 t <sup>7)</sup>	Mehl	Steinkohle in kompl. Ladungen <sup>8)</sup>	Ortskohle <sup>8)</sup> a)				
	Roggen und Weizen		Futtergetreide					Zechengruppen des Ruhrgebiets				
	Emden		Heilbronn <sup>3)</sup>					I   II   III				
Strecke	von	Hamburg						Emden				
nach		Mannheim		Heilbronn <sup>3)</sup>		Berlin			Emden			
1956 D		13,22	12,62	14,85	14,25	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30		
1957 D		13,22	12,62	15,13 <sup>6)</sup>	14,53 <sup>6)</sup>	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31		
1958 D		14,72	14,02	16,78	16,08	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62		
1959 D		14,85	14,14	16,92	16,21	13,56	9,90	6,68	7,86	8,12		
1960 D		14,85	14,14	16,75	16,04	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58		
1961 D		14,85	14,14	16,72	16,01	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24		
1962 D		13,30	12,67	14,98	14,34	12,15	13,56	9,05	5,93	6,55		
1963 D		11,14	10,61	12,66	12,13	10,17	13,56	9,05	5,93	6,55		
1964 D		11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42	9,54	5,98	6,90		
1965 D		10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	5,99	6,82		
1966 D			10,73		12,32	10,91	14,93	9,74	5,99	6,82		
1966 April			10,73		12,32	10,88	14,50	9,70	5,99	6,82		
Mai			10,73		12,32	10,88	14,50	9,70	5,99	6,82		
Juni			10,73		12,32	10,88	14,50	9,70	5,99	6,82		
Juli			10,73		12,32	10,88	14,50	9,70	5,99	6,82		
Aug.			10,73		12,32	10,88	14,50	9,70	5,99	6,82		
Sept.			10,73		12,32	10,88	15,07	9,70	5,99	6,82		
Okt.			10,73		12,32	10,88	15,07	9,70	5,99	6,82		
Nov.			10,73		12,32	10,88	15,67	9,70	5,99	6,82		
Dez.			10,73		12,32	11,25r	16,17	10,20	5,99	6,82		
1967 Jan.			10,73		12,32	11,25	16,17	10,20	5,99	6,82		
Febr.			10,73		12,32	11,25	16,17	10,20	5,99	6,82		
März			10,73		12,32	11,25	16,17	10,20	5,99	6,82		

Ware	Küstenkohle <sup>8)</sup> b)			Exportkohle <sup>8)</sup> c)			Bunkerkohle <sup>8)</sup> d)		
	Zechengruppen des Ruhrgebiets								
	I			II			III		
Strecke	Emden								
nach	I			II			III		
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
1965 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1966 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1966 April	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Mai	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Juni	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Juli	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Aug.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Sept.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Okt.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Nov.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Dez.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1967 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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.

**A. Binnenschifffahrt**  
**1. Frachtsätze**  
in DM je 1000 kg

Ware	Strecke	Bunkerkohle <sup>1)</sup>		Steinkohle <sup>1)</sup>						Braunkohlenbriketts		
		Ortskohle <sup>1)</sup>		Ruhrgebiet			Rhein-Ruhrhäfen			Wesseling/Rh.		
		Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) <sup>2)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>2)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Frankfurt (Main) <sup>2)</sup>	Würzburg <sup>2)</sup>	
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 <sup>3)</sup>	10,02	6,57	9,51
1959 D		7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	6,57	9,51
1960 D		7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71	9,59	6,57	9,51
1961 D		7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	6,57	9,51
1962 D		7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	6,57	9,51
1963 D		7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 D		7,26	8,32	7,67	16,22	7,15	9,67	7,10	9,43	8,43	6,57	9,77
1965 D		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 D		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 April		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Mai		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Juni		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Juli		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Aug.		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Sept.		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Okt.		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Nov.		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Dez.		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 Jan.		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 Febr.		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 März		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87

Ware	Strecke	Braunkohlenbriketts			Erze			Mineralöl (in Tankschiffen)				
		Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl	Bremen <sup>5)</sup>		
		Mannheim	Heilbronn <sup>3)</sup>	Karlsruhe	Dortmund	Duisburg-Ruhrort <sup>3)</sup>	Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)					
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 <sup>3)</sup>	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 <sup>3)</sup>	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	14,67	
1960 D		6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	15,20 <sup>11)</sup>	14,67	
1961 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I 16,92	III 14,37	
1962 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	14,35	
1963 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1964 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1965 D		6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1966 D		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1966 April		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1966 Mai		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1966 Juni		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1966 Juli		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1966 Aug.		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1966 Sept.		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1966 Okt.		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1966 Nov.		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1966 Dez.		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1967 Jan.		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1967 Febr.		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1967 März		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	

Ware	Strecke	Mineralöl (in Tankschiffen)						Kies			Bims Kies <sup>4)</sup>		
		Bremen <sup>5)</sup>						Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
		Heilbronn <sup>3)</sup> über Küsten-Kan. u. Wes.Dat.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan.   Wes.-Datt.-Kan.		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover
1956 D		26,20		19,85		20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1957 D		27,30		19,85		20,50	2,48	5,80	6,28	4,00	6,70	7,32	
1958 D		27,71		21,31		21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37	
1959 D		27,75		21,95		21,95 <sup>11)</sup>	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 D		27,75 <sup>11)</sup>		21,95 <sup>11)</sup>		21,95 <sup>11)</sup>	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	20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	
1962 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	
1963 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	
1964 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	
1965 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	8,60	
1966 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	8,70	
1966 April		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	8,70	
1966 Mai		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	8,70	
1966 Juni		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	8,70	
1966 Juli		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	8,70	
1966 Aug.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	8,70	
1966 Sept.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	8,70	
1966 Okt.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	8,70	
1966 Nov.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	8,70	
1966 Dez.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	8,70	
1967 Jan.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	8,70	
1967 Febr.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	8,70	
1967 März		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	8,70	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware	Bims Kies <sup>1)</sup>		Salz <sup>2)</sup>			Schnittholz		
	Ladest. Vallendar bis Brohl/Rh.		Heilbronn <sup>3)</sup>		Borth/Rh.	Heilbronn <sup>3)</sup>	Bremen	
	Frankfurt/M. <sup>3)</sup> — Oberhafen	Heilbronn <sup>3)</sup>	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim
1956 D.	4,43	6,12	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55
1957 D.	4,42	6,30 <sup>4)</sup>	3,83 <sup>4)</sup>	4,03 <sup>4)</sup>	3,65	5,62 <sup>4)</sup>	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 <sup>5)</sup>	4,78 <sup>5)</sup>	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
1965 D.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1966 D.	4,32	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
1966 April	4,34r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Mai	4,34r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Juni	4,34r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Juli	4,34r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
Aug.	4,34r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
Sept.	4,34r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
Okt.	4,34r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
Nov.	4,34r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
Dez.	4,34r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
1967 Jan.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
Febr.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
März	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—

Ware	Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie <sup>1)</sup> — Partien von							
	unter 50 t		50 t und mehr		unter 50 t		50 t und mehr	
	Rhein-Ruhr-Häfen							
Strecke	Mannheim		Würzburg		Heilbronn		Karlsruhe	
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 <sup>4)</sup>	10,20 <sup>4)</sup>	10,10	9,10
1958 D.	9,47	8,28	13,02	11,92	12,67	11,63	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
1965 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1966 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1966 April	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Mai	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juni	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juli	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Aug.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Sept.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Okt.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Nov.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Dez.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1967 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

Ware	Normalgüter in Partien von 100 t <sup>4)</sup>					
	I	II	III	IV	V	VI
	Hamburg (Bugsiergebiet A)					
Strecke	Berlin (unterhalb)					
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
1965 D.	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
1966 D.	15,67	15,53	15,38	15,24	15,14	15,06
1966 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.	16,42r	16,27	16,12	15,97	15,87	15,80
Okt.	16,42	16,27	16,12	15,97	15,87	15,80
Nov.	16,42	16,27	16,12	15,97	15,87	15,80
Dez.	16,62r	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30
1967 Jan.	16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30
Febr.	16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30
März	16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.

A. Binnenschifffahrt

2. Schiffsabgaben auf den kanalisiertem Flüssen Main und Neckar

Sätze in Dpf je 1000 kg

Ware bzw. Güterklasse	Strecke		Änderungsdatum						
	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-Ruhrhäfen	—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 <sup>1)</sup>	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
			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 eisenschaffenden Industrie .....	Rhein-Ruhrhäfen	—Würzburg	Güterklasse I	94,20	50,00	50,00	83,33	83,30	108,36r
			II	84,78	45,00	45,00	75,00	75,00	108,36r
			III	66,94	35,00	35,00	58,33	58,30	90,30r
			IV	47,10	25,00	25,00	41,66	50,00	90,30r
	Rhein-Ruhrhäfen	—Heilbronn	Güterklasse I	89,60	89,60	89,60	89,60	120,00	100,80r
			II	78,40	78,40	78,40	78,40	100,80	100,80r
			III	67,20	67,20	67,20	67,20	78,40	84,00r
			IV	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00r

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Ware	Strecke	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts	
		von	nach	Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Häfen
				Oberrhein-, Main-, Neckarstationen <sup>2)</sup>	Braubach <sup>3)</sup>	Lülsdorf <sup>3)</sup>	Rhein-, Main-, Neckarstationen <sup>4)</sup>
				(oder umgekehrt)			
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	
1965 D .....		0,16	—	—	—	—	
1966 D .....		—	—	—	—	—	
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 <sup>5)</sup> .....		45,00	37,00	26,00	10,00	10,00	
Februar <sup>4)</sup> .....		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. S. 42, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.

**B. Seeschifffahrt**  
**I. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)**

Ware	Getreide <sup>1)</sup>							Ölkuchen <sup>2)</sup>				
	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/Aarhus <sup>3)</sup>	Elbe			Rotterdam <sup>4)</sup>	Elbe				
	von	nach	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>5)</sup>	nördlich Fredericia/Aarhus <sup>6)</sup>	Helsingborg/Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/Oskarshamn	Elbe/Weser/Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>7)</sup>	nördlich Fredericia/Aarhus <sup>8)</sup>	nördlich Aarhus/Aalborg <sup>9)</sup>	Helsingborg/Ystad (Schweden)
Währung Mengeneinheit	s je 1000 kg		DM je 1000 kg				DM je 1000 kg					
1956 D	28.0	.	8,14	10,75	11,37	13,67	13,32	12,13	14,50	13,51	14,00	15,00
1957 D	22.8	.	7,10	7,88	7,53	8,07	10,26	9,91	9,50	9,39	8,75	11,25
1958 D	17.5	.	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	18.5	.	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	11,88
1964 D	21.4	22.1	5,72	7,70	7,94	8,45	9,50	12,90	8,79	9,89	12,44	10,72
1965 D	20.7	22.4	6,52	7,81	8,34	8,97	9,76	13,52	9,09	10,17	11,84	10,89
1966 D	22.8	21.5	5,74	7,39	7,79	8,54	8,74	13,99	8,50	9,59	11,28	10,73
1964 I. Vj.	21.7	23.3	5,17	8,06	7,66	8,00	9,83	11,38	8,26	9,15	11,62	9,98
1964 II. Vj.	21.2	.	4,78	7,04	7,69	7,88	9,32	13,04	8,79	9,45	12,17	11,21
1964 III. Vj.	.	19.9	6,34	7,28	7,39	7,58	8,82	12,46	8,36	9,83	11,79	10,00
1964 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.	20.10	21.1	6,34	7,50	8,13	8,75	9,33	.	8,85	10,09	12,58	10,64
1965 II. Vj.	21.5	.	5,34	7,69	8,08	8,25	9,26	.	8,64	9,42	11,45	10,72
1965 III. Vj.	19.1	19.8	7,38	7,67	7,88	8,38	9,08	.	8,80	9,72	10,66	9,80
1965 IV. Vj.	.	25.4	7,30	8,38	9,29	10,43	11,37	13,69r	10,06	11,44	12,66	12,39
1966 I. Vj.	21.5	22.10	5,95	8,07	8,37	8,81	.	13,09	9,56	10,56	12,22	12,02
1966 II. Vj.	23.8	21.9	4,98	6,92	7,23	7,63	7,89	.	7,96	8,83	10,36	9,18
1966 III. Vj.	23.1	20.2	6,26	6,82	7,19	8,12	8,38	15,05	7,85	9,14	10,96	9,82
1966 IV. Vj. <sup>13)</sup>	22.4	21.1	5,76	7,60	8,35	9,62	9,44	13,84	8,63	9,82	11,59	11,91
Ware	Ölkuchen <sup>2)</sup>		Grubenholz		Schnittholz							
	Elbe		Hamina/Björneborg (Finnland)	südl. Vestervik/Ystad <sup>7)</sup> (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)					Brahestad/Tornia (Finnland)	Göteborg/Vänernsee (Schweden)	
	von	nach	nördl. Ystad/Oskarshamn (Schweden)	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser/Ems	belg. <sup>8)</sup> Rheinendhäfen	niederl. <sup>9)</sup> Rheinendhäfen	Rhein-häfen <sup>10)</sup> Ruhrhäf.	Jade/Ems	Elbe/Weser	Lübeck/Flensburg	Großbritannien, Ostküste
Währung Mengeneinheit	DM/1000 kg	s/Fathom	DM/Fathom	s/Stand.	hf/Stand.	DM je Standard					s je Standard	hf/Stand.
1956 D	16,15	217.1	.	240.0	120.19	144.10	114.06	104.38	99.18	250.4	277.11	92.42
1957 D	9.00	183.6	.	205.6	102.86	140.60	98.69	94.67	94.78	216.0	245.9	86.98
1958 D	9.16	127.1	.	169.2	78.94	104.31	80.96	80.83	81.99	180.5	200.6	71.13
1959 D	10.79	146.6	66.00	171.7	80.93	112.22	80.00	82.43	82.01	187.4	192.7	75.08
1960 D	11.01	170.2	.	209.2	113.25	128.52	100.36	98.50	91.70	230.2	248.10	86.91
1961 D	10.27	163.9	84.00	212.2	90.74	129.41	98.83	95.71	91.24	222.6	240.8	78.81
1962 D	11.85	166.4	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
1965 D	12.00	200.5	75.00	225.5	103.09	131.15	104.67	103.47	109.07	247.11	262.4	89.66
1966 D	10.98	190.7	70.00	231.0	96.00	129.88	111.81	106.32	109.11	254.8	273.8	86.88
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
1964 II. Vj.	11.35	169.11	75.69	228.2	105.19	129.65	108.78	102.10	99.12	250.9	255.8	92.63
1964 III. Vj.	10.45	183.8	77.58	226.3	106.20	133.56	108.83	105.42	105.39	255.3	263.2	93.78
1964 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.	13.07	204.6	.	225.6	106.36	131.39	101.48	103.91	106.79	243.6	259.7	85.50
1965 II. Vj.	11.64	.	.	227.3	99.15	129.97	100.17	104.09	111.37	246.9	257.8	85.09
1965 III. Vj.	10.55	183.9	77.25	221.0	99.12	130.24	106.29	104.75	115.59	247.2	259.8	93.75
1965 IV. Vj.	12.72	190.0	.	227.9	107.74	133.00	113.00	101.12	.	254.4	276.1	91.40
1966 I. Vj.	10.75	.	.	228.10	93.17	128.63	111.57	104.86	113.82	246.6	261.11	73.89
1966 II. Vj.	9.69	185.0	.	231.5	96.57r	128.73	114.44	107.28	105.47	264.11	271.11	91.14r
1966 III. Vj.	11.36	192.6	.	231.7	97.32	131.72	115.46	109.80	105.42	253.4	263.4	93.75
1966 IV. Vj. <sup>13)</sup>	12.13	191.5	.	232.1	96.02	131.00	106.90	103.33	115.38	254.0	293.6	91.04
Ware	Schnittholz				Kaolin <sup>11)</sup>	Naturwerksteine						
	westl. Ystad/Varberg (Schweden)		südl. Vestervik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelösund/Härnösand <sup>12)</sup> (Schweden)	Stettin/Danzig	Großbritannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)		Limfjord-häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)		
	von	nach	Elbe/Weser	Rhein-häfen <sup>10)</sup> Ruhrhäfen	niederländische Rheinendhäfen <sup>9)</sup>	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser	Elbe	Lübeck/Flensburg	Elbe	Lübeck/Flensburg	
Währung Mengeneinheit	DM je Standard		hf je Standard	s je Standard	DM je 1000 kg							
1956 D	79,29	107,63	.	91,08	251.7	168.7	20,91	9,22	.	10,19	9,35	
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209.4	131.4	15,19	9,00	.	9,92	9,00	
1958 D	65,10	.	60,00	70,64	181.6	127.1	13,45	7,67	.	9,04	8,34	
1959 D	67,70	92,18	.	70,83	182.8	138.8	14,69	7,68	6,75	6,21	8,65	
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229.2	156.6	16,26	8,47	.	6,50	9,10	
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223.2	146.7	15,31	9,02	6,90	5,25	9,42	
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202.11	145.9	14,23	8,60	7,41	6,08	8,93	
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243.0	180.6	16,10	9,68	6,41	6,25	9,26	
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250.0	177.2	15,21	9,15	9,21	6,26	9,38	
1965 D	80,14	99,50	82,44	91,14	249.0	179.4	14,99	9,11	9,00	6,44	9,54	
1966 D	.	100,31	77,86	97,25	258.9	173.5	15,06	9,07	.	6,79	9,00	
1964 I. Vj.	.	94,52	82,86	90,02	235.8	135.4	14,86	8,73	.	6,25	8,24	
1964 II. Vj.	76,92	100,38	85,69	94,29	247.2	170.10	14,85	9,25	9,38	6,25	8,95	
1964 III. Vj.	76,00	100,03	88,83	97,81	254.9	192.6	14,76	9,52	9,73	6,25	10,21	
1964 IV. Vj.	.	101,22	85,50	100,49	262.3	209.11	16,36	9,15	9,27	6,28	10,50	
1965 I. Vj.	.	99,89	80,56	88,77	235.10	155.10	14,67	9,00	9,00	6,48	8,57	
1965 II. Vj.	78,50	99,63	85,28	91,63	248.9	181.2	14,82	.	.	6,48	8,79	
1965 III. Vj.	78,67	99,67	81,50	93,33	244.11	179.5	14,61	9,25	.	6,42	10,30	
1965 IV. Vj.	.	.	90,83	266.9	200.11	158.8	9,07	.	.	6,36	10,53	
1966 I. Vj.	.	102,15	75,25	105,50r	247.10	146.2	15,34	8,83	.	6,75	8,58	
1966 II. Vj.	.	103,00	79,38	93,82r	267.6	179.4	15,18	8,89	.	6,77	8,36	
1966 III. Vj.	.	100,63	.	96,78	255.4	181.9	14,40	9,28	.	6,87	9,80	
1966 IV. Vj. <sup>13)</sup>	.	94,38	82,67	95,07	262.9	186.5	15,38	9,24	.	9,19	.	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Kiesel, Schotter, Splitt					Sand	Salz	Schlacke <sup>3)</sup>		Schrott <sup>2)</sup>	Steinkohle	
	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>3)</sup>	nördlich Fredericia/Aarhus <sup>4)</sup>	Limfjord-häfen (Dänem.)	Varberg/Karlshamn (Schwed.)			Antwerpen	Lübeck			Rotterdam <sup>5)</sup>
Route	Elbe					Hamina/Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) <sup>6)</sup>	Elbe		Rhein-häfen <sup>7)</sup> /Ruhrhäfen	Elbe	
Währung Mengeneinh.	DM je 1000 kg					s/1000 kg	skr/1000 kg	hfl/1000 kg	DM je 1000 kg			
1956 D					7,88	7,56		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	6,58	14,6	13,24	7,11	5,49	14,30	10,26
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19	8,51	6,91	16,1	13,21	7,18	5,83	15,54	12,19
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
1965 D	6,13	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	5,51	15,36	11,03
1966 D	5,33	5,07	5,83	6,49	8,06	6,82	17,5	13,00	7,39	5,04	16,04	10,19
1964 I. Vj.	7,14	5,48	5,53	5,92	7,89	6,94			7,33	5,58	14,37	11,08
II. Vj.	4,84	4,99	5,31	6,11	7,56	6,86	14,6	12,59	7,18	4,83	13,28	11,41
III. Vj.		5,47	6,06	7,45	8,24	7,15	15,2	12,78	7,21	5,43	15,19	11,99
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.	5,68	5,07		6,27	8,32	6,63	21,6		7,18	5,25	14,93	10,09
II. Vj.	4,13	4,98	5,00	7,06	7,91	7,25	17,0	12,77	7,18	5,09	14,77	11,31
III. Vj.	6,63	5,67		7,37	8,10		16,4	12,82	7,23	5,50	16,06	11,06
IV. Vj.		6,04	6,58	7,63	8,08		18,5	12,79	7,26	6,21	16,33	11,34
1966 I. Vj.		5,19		6,46	7,80				7,41	4,96	16,35	10,30
II. Vj.	5,35	4,85		6,53	8,31	7,09	16,11r	12,94	7,39	4,88	17,25r	9,71
III. Vj.	5,63	5,28		6,82	8,08	6,39		13,03	7,37	5,24	14,52	10,41
IV. Vj. <sup>13)</sup>	6,00	4,99		6,13	7,37	6,61		13,00	7,40	5,07		10,33

Ware	Steinkohle						Koks <sup>8)</sup>						
	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Wales			Weser/Ems			Rotterdam/Hamburg
Route	Lübeck/Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) <sup>9)</sup>	Hamina/Vaasa (Finnl.)	Elbe/Weser/Ems	Däne-mark <sup>10)</sup>	Rotterd./Amsterd.	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Varberg/Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm <sup>6)</sup> (Schweden)	Hamina/Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	nördlich Aarhus/Aalborg <sup>11)</sup>	
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	
1965 D	10,28	18,57	17,5	16,8	18,9	17,3	23,2	17,32	19,47	25,4	20,8	21,3	
1966 D	9,68	19,19	17,1	16,7	20,0	17,11	24,0	18,26	21,03	26,0	20,11	21,3	
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	17,0	18,0	17,7	22,11	16,02	16,41	21,0	20,5	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.	8,80	16,17	16,7	15,6	18,11	13,10	21,10	17,66			19,2	19,6	
II. Vj.	10,33	18,03	15,8	16,3	17,8	15,7		16,42	18,52	22,5	19,3		
III. Vj.	10,03	19,12	16,6	15,11	17,2	18,4	23,0	16,69	18,56	23,6	20,5	21,5	
IV. Vj.	10,88	20,94	20,11	18,8	21,3	21,3	26,5	18,51	22,25	31,7	23,9	23,6	
1966 I. Vj.	9,29	17,62		16,10	21,7	17,6	24,9	20,00	25,00		22,3		
II. Vj.	8,72	17,04	15,0	16,8	19,5	19,1		17,13	20,63	24,9	18,2	18,7	
III. Vj.	10,50	21,08	16,3	16,0	18,6	17,9	22,11	16,92	19,21	24,8	20,6	20,5	
IV. Vj. <sup>13)</sup>	10,63	21,01	18,11	16,11	20,9	16,9		19,00	21,50	28,9	22,9	24,2	

Ware	Koks <sup>8)</sup>			Briketts <sup>12)</sup>		Kalidüngemittel		Eisen und Stahl				
	Elbe	Lübeck	Großbritannien, Ostküste	Wismar/Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein-häfen <sup>7)</sup> /Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Däne-mark <sup>10)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>		Varberg/Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Strömst./Malmö (Schweden)	Trelleborg/Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>		Strömstadt/Malmö (Schweden)
Währung Mengeneinh.	skr/1000 kg	s je 1000 kg		dkr je 1000 kg	skr/1000 kg	s/1000 kg	skr je 1000 kg			DM je 1000 kg		
1956 D	17,57	22,0	37,9	17,30	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	16,0	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,35	12,35	19,75	13,00	
1959 D	14,63	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	19,8	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	8,33	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
1965 D	15,46	18,5	29,4	18,79	21,02	20,70	23,6	16,97	17,65	16,67	8,71	9,78
1966 D	16,25	23,2	31,9	18,29	21,07	20,56	23,3	17,24	17,42	16,60	8,73	9,72
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		20,95	18,65	20,9	14,31	15,19	18,21	8,62	9,56
III. Vj.	14,92		26,10	19,17	20,94	20,03	21,0	15,85	15,51	18,86	9,17	9,82
IV. Vj.		20,9	32,3	19,82	24,10	23,60	26,0	18,90	19,41	16,04	9,79	10,27
1965 I. Vj.		18,0	28,5	16,46	21,24	25,89	23,2	18,09	18,11	16,34	8,70	9,69
II. Vj.			24,8		20,38	18,63	22,3	16,10	16,49	16,80	8,36	9,82
III. Vj.	16,08		28,3	18,36	19,51	17,25	20,8	14,48	14,96	16,31	8,64	9,48
IV. Vj.	16,88	22,9	35,10	21,25	22,96	20,33	27,10	19,21	21,05	17,22	9,14	10,13
1966 I. Vj.	19,57	23,2	31,5	18,56	22,25	22,11	26,4	19,83	20,72	15,38	8,94	10,09
II. Vj.	15,17		27,2	15,00	19,00	18,00	22,7r	15,70	16,77	17,28	8,29	9,19
III. Vj.	15,00		35,1	17,50	20,50	23,50	21,6	15,27	15,35	16,67	8,56	9,45
IV. Vj. <sup>13)</sup>	15,33		33,6	19,64	22,33	18,89	22,6	18,18	17,94	16,71	9,13	10,25

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.

**B. Seeschifffahrt**  
**2. Frachtraten der Hochseeschifffahrt<sup>1)</sup> (In Reisecharter)**

Ware	Getreide											
	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf			Nord-Pazifik <sup>2)</sup>	
	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttid./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan <sup>3)</sup>	UK	Antw./Hbg.
	s	\$	s	\$	\$	s	\$	s	\$	\$	s	\$
Mengeinheit → 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	73.11	9.50	16.43	97.5	10.53
1958 D	92.10	.	40.11	4.14	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 <sup>4)</sup>	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	7.85	7.82
1965 D	78.4	9.44	47.7	4.91	4.80	48.7	5.74	64.1	5.60	12.01	8,54	7,56
1966 D	69.7	8,35	44.7	3,82	4,10	41,5	4,66	51,10	4,28	10,32	7,94r	7,62
1966 April	77.2	8,50	45,3	3,76	4,04	48,0	4,60	52,4	4,70	11,05	.	.
Mai	66.7	8,25	40,10	3,02	3,15	.	.	61,3	3,58	9,75	.	.
Juni	68.11	8,11	39,9	3,35	4,46	36,10	.	45,2	3,49	9,22	.	.
Juli	65.0	7,41	29,5	3,08	3,58	.	.	51,3	3,80	9,49	.	.
Aug.	64.8	7,75	51,4	3,13	3,25	.	.	40,0	3,46	9,49	.	.
Sept.	63.0	6,80	41,11	3,25	3,50	.	.	35,9	3,55	10,30	.	.
Okt.	70.7	8,47	35,0	3,81	3,99	.	.	53,11	4,74	10,22	.	.
Nov.	60.0	8,75	43,2	4,41	4,39	.	.	54,2	4,37	9,90	6,50r	6,36
Dez.	.	.	.	.	.	33,9	.	41,7	3,21	9,00	6,40r	6,25
1967 Jan.	81.3	.	.	.	.	30,5	.	32,4	3,58	8,00	.	5,25
Febr.	60.0	7,00	30,0	2,75	2,75	29,8	.	38,2	3,78	9,31	.	.
März	77.6	7,89	52,6	3,12	3,12	33,5	4,18	41,5	3,97	10,60	.	.

Ware	Getreide								Kopra	Esparto	Zucker				
	La Plata <sup>5)</sup>			West-	Ost-Australien	Full Range	Süd-china <sup>6)</sup>	Süd-afrika <sup>7)</sup>				Schwarz-meer	Philippinen	Algerien	Kuba <sup>8)</sup>
	UK	Antw./Hbg.	West-Italien												
	Währ./Mengeinh. → 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	73.0	76.5	84.10	83.7	46.2	61.11	36.11	0.19	85.2	63.5			
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			
1965 D	95.5	84.6	88.0	87.0	94.5	91.6	53.3	61.7	.	0.24	92.7	75.11			
1966 D	90.3	78.8	83.7	83.7	87.3	82.7	47.7	52.0	.	0.21	89.7	.			
1966 April	.	89.10	86.10	.	.	.	56.2	.	.	0.24	.	.			
Mai	93.3	80.3	80.0	88.3	.	.	47.0	47.6	.	0.21	92.6	.			
Juni	91.6	76.2	81.3	82.6	90.0	86.3	46.6	.	.	0.18	.	.			
Juli	90.0	74.5	83.8	82.0	88.9	85.0	44.0	.	.	0.18	91.3	.			
Aug.	87.6	69.3	85.11	80.0	.	.	43.11	.	.	0.17	89.5	.			
Sept.	82.10	74.1	77.6	78.4	86.3	81.6	43.0	.	.	0.20	88.9	.			
Okt.	81.3	.	70.6	76.3	87.6	81.11	42.11	.	.	0.18	87.6	.			
Nov.	83.11	70.0	78.2	75.0	86.0	81.1	47.1	.	.	0.17	87.6	.			
Dez.	86.1	71.5	81.3	75.0	85.0	80.0	49.6	.	.	0.18	87.6	.			
1967 Jan.	81.3	67.0	76.11	.	.	.	47.4	.	.	0.17	87.6	.			
Febr.	80.6	68.7	74.1	70.0	.	.	.	45.2	.	0.19	87.6	.			
März	85.0	60.8	73.1	.	.	.	49.0	46.11	.	0.18	.	.			

Ware	Zucker				Fischmehl.	Schwefelkies				Schwefel	Apatit	Eisen- und Manganerze				
	Kuba <sup>6)</sup>		Queensland <sup>10)</sup>			Mauritius	Peru	Morphou-Bay	Huelva				US-Golf	Murmansk	Vitoria	
	Antw./Hbg. <sup>9)</sup>	UK	Antw./Rttid./Amst.	UK					Niederlande							UK
	Währ./Mengeinh. → s je 2240 lbs					\$ je cu.ft. <sup>11)</sup>	s je 2240 lbs									
1956 D	112.0	214.8 <sup>12)</sup>	223.6 <sup>12)</sup>	135.1	.	58.9	56.2	43.7	41.9	112.9	48.10	107.8				
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	.	44.9	46.7	35.5	31.8	96.5	44.2	77.10				
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	.	26.9	36.3	22.9	23.2	49.6	20.7	39.4				
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	.	26.3	34.1	25.9	24.6	47.10	20.6	41.1				
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	.	26.6	35.7	24.11	23.9	49.2	21.11	44.11				
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	.	26.7	.	22.5	21.10	54.2	21.2	43.11				
1962 D	46.5	83.10	81.4	57.3	0.14	23.2	27.3	20.10	21.3	41.6	20.2	34.2				
1963 D	64.3	97.2	94.8	79.4	0.15	26.0	23.0	25.6	25.0	50.5	22.9	36.8				
1964 D	71.1	92.5	89.11	73.1	0.20	32.1	.	29.0	26.0	59.10	22.6	32.8				
1965 D	73.0	100.7	98.1	81.7	0.23	35.6	.	27.4	.	66.3	.	39.2				
1966 D	75.7	95.9	93.3	53.11	0.17	.	.	29.2r	29.0	61.7	24.0	26.0				
1966 April	75.0	100.0	97.6	.	0.20	.	.	.	.	69.0	.	22.3				
Mai	72.0	95.0	92.6	.	.	.	.	.	29.0	65.0	.	.				
Juni	.	95.0	92.6	62.6	.	.	.	.	.	.	.	25.3				
Juli	.	95.0	92.6	60.3	0.17	.	.	.	.	63.2	.	.				
Aug.	.	92.6	90.0	55.0	.	.	.	.	.	52.6	.	.				
Sept.	.	.	.	57.1	0.17	.	.	.	.	50.8	.	.				
Okt.	.	.	.	55.0	0.16	.	.	.	.	48.9	.	20.0				
Nov.	.	.	.	55.0	0.16	.	.	.	.	.	24.0	.				
Dez.	.	90.0	87.6	55.0	0.16	.	.	24.3r	.	.	.	.				
1967 Jan.	.	85.0	82.6	52.6	.	.	30.6	22.0	.	.	.	17.0				
Febr.	.	83.7	81.1	.	.	.	.	.	47.9	.	.	.				
März	.	83.9	81.3	.	.	.	.	26.0	.	.	.	19.6				

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Hochseeschifffahrt<sup>1)</sup> (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Zinkkonz.	Kohle					
	von	Marmagoa	Südafrika/ Mosambik	Luanda <sup>2)</sup>	Conakry	Melilla	Poti	Port Pirie	Hampton Roads				
		nach	Antw./Hbg. <sup>3)</sup>		Polen	Antw./Hbg. <sup>3)</sup>			Brist. Kan. Le Havre/ Hbg.	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs						\$ je 2240 lbs						
1956 D	122.8	115.6	.	72.6	40.1	66.9	186.0	78.0	77.2	11.52	19.90	11.35	
1957 D	77.3	69.2	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	5.80	
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	23.11	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	
1965 D	49.1	41.8	36.7	34.5	.	31.3	98.10	31.1	27.11	4.82	8.31	8.09	
1966 D	35.2	47.0	.	35.2	21.0	23.9	95.6	23.1	20.6	4.04	6.99	7.06	
1966 April	39.9	42.6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8.50	
1966 Mai	33.6	.	.	33.5	.	.	97.6	.	19.9	.	.	7.75	
1966 Juni	.	48.5	.	.	.	23.9	95.0	.	20.0	.	.	6.58	
1966 Juli	28.6	44.3	.	.	.	.	95.5	.	.	3.65	6.53	6.57	
1966 Aug.	.	.	.	.	.	.	91.6	.	16.0	.	6.58	6.33	
1966 Sept.	.	.	.	.	.	.	.	20.0	17.6r	.	6.33	5.68	
1966 Okt.	.	.	.	.	.	.	.	19.0	.	.	7.37	7.05	
1966 Nov.	28.0	.	.	.	.	.	90.0	.	20.3	3.70	6.28	6.55	
1966 Dez.	24.8	.	.	.	.	.	.	.	.	3.50	5.84	6.58	
1967 Jan.	32.3	.	.	.	.	.	88.9	.	16.0	.	5.99	6.25	
1967 Febr.	.	.	.	.	.	.	.	20.0	.	.	6.10	.	
1967 März	28.0	.	.	.	.	.	83.9	.	18.0	.	6.31	.	

Ware	noch: Kohle			Erdöl, roh					Rohphosphat			
	von	Australien	Danzig/Stettin	Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax
		nach	Japan	Portugal	West-italien	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK
Währg./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	117.6	120.11	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	27.11	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
1965 D	35.7	36.6	31.0	19.7	20.5	.	.	32.1	34.3	64.0	26.2	26.10
1966 D	29.7	34.4	25.2	16.3	17.1	33.7	35.9	30.2	31.3	66.0	28.10	30.0
1966 April	32.4	34.0	.	13.0	13.10	.	.	20.2	20.10	66.0	.	30.0
1966 Mai	30.10	.	.	15.10	16.9	.	.	23.1	24.0	.	.	.
1966 Juni	32.11	34.9	25.2	11.5	12.1	.	.	19.3	19.10	.	28.11	30.0
1966 Juli	27.11	35.0	.	8.6	9.1	.	.	19.2	19.9	.	28.2	.
1966 Aug.	22.11	.	.	11.1	11.9	.	.	21.7	22.6	.	.	.
1966 Sept.	24.3	34.0	.	11.1	11.9	.	.	31.1	32.4	.	.	.
1966 Okt.	24.11	34.0	.	20.9	22.0	33.7	35.9	38.2	39.5	.	24.0	.
1966 Nov.	25.10	.	.	21.0	22.11	.	.	26.5	27.4	.	27.0	.
1966 Dez.	25.1	.	.	14.4	15.0	.	.	37.8	39.0	.	.	.
1967 Jan.	27.0	.	.	16.4	17.4	.	.	33.10	35.1	.	.	.
1967 Febr.	30.0	.	.	10.8	11.0	.	.	31.4	32.5	.	.	.
1967 März	26.2	.	.	13.0	12.6	.	.	23.6	24.5	.	.	.

Ware	Düngemittel		Grubenholz	Bauholz und Stückgüter			Schrott				Stahlwaren		
	von	Antw./Hbg. <sup>3)</sup>		Archangel <sup>4)</sup>	Nord-Pazifik			Große Seen	USNH <sup>5)</sup>		Japan <sup>6)</sup>		
		nach	Alexandria	Süd-China	ECUK	UK	Südafrika <sup>5)</sup>	Australien <sup>5)</sup>	West-italien <sup>5)</sup>	Antw./ Rtttd./ Amst. <sup>5)</sup>	West-italien <sup>5)</sup>	Japan <sup>5)</sup>	Nord- spanien <sup>7)</sup>
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs		s je Fathom	\$ je 2240 lbs									
1956 D	62.6	154.7	237.5	25.04	30.51	.	.	17.70	.	.	.	.	.
1957 D	46.5	102.8	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	59.2	175.0	11.17	12.06	.	.	6.04	6.42	10.33	.	.	.
1960 D	36.5	59.10	194.7	10.96	13.61	12.57	10.37	6.61	7.08	11.08	.	.	.
1961 D	35.5	66.2	223.9	11.60	13.29	12.88	10.64	7.32	7.56	13.72	.	.	.
1962 D	31.8	58.11	198.4	10.33	12.00	11.66	7.78	5.26	6.08	10.44	6.74	.	.
1963 D	41.2	66.4	216.8	12.57	12.88	14.45	9.67	7.52	12.28	12.28	8.01	6.67	.
1964 D	37.8	66.7	225.0	13.44	15.36	15.71	10.69	7.82	8.28	12.76	8.43	7.18	.
1965 D	.	82.8	230.6	15.66	17.12	17.58	10.27	9.21	9.47	13.67	9.41	8.88	.
1966 D	47.10	80.1	240.0	.	.	.	10.87	.	8.34	11.27	9.59	8.58	.
1966 April	.	.	.	.	.	.	11.05	.	8.00	11.53	.	.	.
1966 Mai	.	82.5	.	.	.	.	10.68	.	.	11.63	.	8.91	.
1966 Juni	.	85.6	.	.	.	.	.	.	7.75	10.94	.	.	.
1966 Juli	.	81.11	.	.	.	.	.	.	.	10.32	.	.	.
1966 Aug.	.	79.0	.	.	.	.	.	.	.	10.53	.	.	.
1966 Sept.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10.84	.	.	.
1966 Okt.	37.6	79.0	.	.	.	.	.	.	7.74	11.05	.	7.83	.
1966 Nov.	.	74.0	240.0	.	.	.	.	.	.	11.32	.	.	.
1966 Dez.	.	78.8	.	.	.	.	.	.	7.33	10.40	.	.	.
1967 Jan.	.	80.11	.	.	.	.	.	.	.	9.86	.	.	.
1967 Febr.	.	83.10	.	.	.	.	.	.	.	10.59	.	.	.
1967 März	.	88.7	.	.	.	.	.	.	.	11.59	.	.	.

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.

**C. Schifffahrtsindizes**  
**1. Indices der Seetrachtraten**

Land	Bundesrepublik Deutschland							Norwegen		
	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg				„Die Welt“ <sup>(1)</sup> Hamburg			Norwegian Shipping News, Oslo		
Berechnende Stelle	Linienfahrt			Trampfahrt	Tankerfahrt	Trampfahrt		Trampfahrt		
Einsatzart				Reisecharter		Reisecharter	Zeitcharter	Reisecharter	Reisecharter	Zeitcharter <sup>5)</sup>
Indexgruppe	Gesamtindex	Stückgut	Massengut	insgesamt	Mineralöl £-Raten	insgesamt		Getreide (insges.)	insgesamt	
Basis	2. Hj. 1954 = 100	Dez. 1959 = 100		2. Hj. 1954 = 100	Scale <sup>2)</sup> = 100	1960 = 100	1964 = 100	1960 = 100	Juli 1965 — Juni 1966 = 100 <sup>6)</sup>	
1956 D	119,1	—	—	166,2	227,4	—	—	—	—	—
1957 D	132,0	—	—	123,6	144,1 <sup>2)</sup>	—	—	—	—	—
1958 D	122,3	—	—	67,7	50,4	—	—	—	—	—
1959 D	119,5	—	—	70,3	48,9	—	—	—	—	—
1960 D	121,7 <sup>3)</sup>	101,5	99,7	74,6	50,2	100,0	—	100,0	89,4	73,9
1961 D	126,6	106,5	101,6	75,4 <sup>4)</sup>	43,6	106,9	—	100,4	92,9	80,9
1962 D	130,5	110,9	101,8	67,4	51,1	89,1	—	95,1	80,1	64,8
1963 D	132,8	111,7	106,2	79,1	65,7	107,0	—	115,5	90,6	78,8
1964 D	137,7	116,1	109,6	79,5	59,0	112,6	100,0	120,1	90,5	88,3
1965 D	142,0	119,2	114,5	86,8	58,9	127,1	117,5	124,7	101,2	99,9
1966 D	147,8	125,0	117,0	79,2	55,1	109,8	108,2	120,2	87,9	88,7
1965 Juli	142,7	119,4	115,8	83,9	41,3	126,3	120,4	116,0	102,0	102,6
Aug.	142,1	119,4	114,0	86,0	56,5	128,8	127,4	125,5	104,2	102,4
Sept.	143,1	120,0	115,7	88,5	44,2	132,2	121,7	126,0	105,7	102,7
Okt.	143,7	120,3	116,4	88,6	59,3	127,9	123,2	123,4	103,5	100,1
Nov.	144,2	121,0	116,3	88,9	77,5	132,4	122,7	135,3	103,7	101,3
Dez.	145,2	121,7	117,6	92,6	102,1	134,8	120,8	140,8	104,2	102,4
1966 Jan.	146,6	122,8	118,7	89,7	102,1	127,2	122,2	139,8	99,9	104,5
Febr.	147,2	123,3	119,2	90,5	77,3	127,4	125,7	140,6	100,3	105,4
März	147,6	123,5	119,8	88,6	52,9	129,1	125,6	132,5	102,9	104,3
April	147,3	123,7	118,6	85,2	39,0	118,7	118,1	113,1	96,9	99,3
Mai	146,9	123,6	117,6	78,2	40,9	105,8	109,3	100,0	86,1	90,8
Juni	147,8	125,0	117,1	76,2	39,4	103,0	101,0	90,0	83,2	82,0
Juli	148,5	125,8	117,0	76,4	34,0	103,3	101,2	112,2	80,8	79,8
Aug.	148,6	126,0	116,7	72,1	37,6	99,1	104,0	114,6	78,9	81,7
Sept.	148,3	126,2	115,3	72,9	51,7	99,5	99,0	119,9	80,9	81,7
Okt.	148,1	126,4	114,4	75,3	65,1	103,6	98,3	128,5	83,9	77,8
Nov.	148,3 <sup>r</sup>	126,6	114,4	73,3	59,0	102,8	95,3	122,8	82,1	78,8
Dez.	148,6	126,5	115,5	72,3	61,6	98,4	98,7	128,1	78,7	77,0
1967 Jan.	148,2	126,7	114,0	72,8	58,1	95,1	94,4	108,3	76,5	77,4
Febr.	148,9	127,2	114,9	71,2	51,4	101,0	95,3	107,1	77,5	80,3
März	149,3	127,7	114,7	71,8	43,7	104,4	95,0	92,7	83,0	80,8

Land	Norwegen		Niederlande																	
	Norwegian Shipping News, Oslo		Statistisches Zentralamt, Den Haag																	
Berechnende Stelle																				
Einsatzart	Tankerfahrt		Trampfahrt																	
	Reisecharter		Reisecharter																	
Indexgruppe	Mineralöl		Hochseeschifffahrt <sup>9)</sup>					Küstenschifffahrt <sup>10)</sup>												
	£-Raten	\$.-Raten	Gesamtindex	Getreide	Schwefelkies	Erz	Kohle	Düngemittel	Gesamtindex	Holz	Kohle									
Basis	Intascale <sup>7)</sup> = 100	ATRS <sup>8)</sup> = 100	1960 = 100																	
1956 D	223,5	162,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
1957 D	149,7	102,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
1958 D	54,2	47,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
1959 D	54,6	44,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
1960 D	52,2	45,4	100	100	100	100	100	100	100	100	100									
1961 D	48,0	41,3	91	91	97	89	104	89	99	99	93									
1962 D	54,7	46,1	75	73	85	73	79	83	93	93	93									
1963 D	73,3	54,6	88	90	95	78	92	91	101	100	123									
1964 D	67,1	47,5	100	108	119	81	93	97	109	109	108									
1965 D	65,8	44,2	100	102	121	90	105	103	108	108	97									
1966 D	61,9	—	88	91	126	74	84	88	107	107	103									
1965 Juli	46,9	31,1	} 95	93	125	91	103	105	109	109	102									
Aug.	66,2	41,7																		
Sept.	66,8	34,9																		
Okt.	67,2	47,3																		
Nov.	81,4	67,3																		
Dez.	110,4	80,9	} 107	110	122	99	102	105	111	111	112									
1966 Jan.	98,2	—																		
Febr.	88,2	—																		
März	61,5	—																		
April	48,0	—																		
Mai	52,9	—	} 97	101	126	89	82	94	103	103	105									
Juni	43,5	—																		
Juli	49,2	—										} 80	79	126	77	66	88	109	109	111
Aug.	46,2	—																		
Sept.	56,3	—																		
Okt.	72,3	—																		
Nov.	66,2	—	} 73	76	126	54	75	81	110	110	100									
Dez.	61,3	—																		
1967 Jan.	62,0	—										} 78	73	129	64	62	85	106	106	97
Febr.	50,3	—																		
März	49,1	—																		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42/43, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 40.

**C. Schiffsindizes**  
**1. Indices der Seefrachtraten**

Land	Großbritannien									
Berechnende Stelle	Chamber of Shipping, London									Harley, Mullion & Co London
Einsatzart	Trampfahrt <sup>1)</sup>								Zeitcharter <sup>2)</sup>	Tankerfahrt
Indexgruppe	Reisecharter								Motorschiffe	Reisecharter
	Gesamtindex	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Düngemittel		
Basis	1960 = 100 <sup>3)</sup>									
1956 D	211,6	244,0	184,3	175,5	—	188,2	221,1	198,2	264,4	229,5
1957 D	151,9	156,3	138,4	136,8	—	149,6	170,4	162,4	183,8	143,4
1958 D	90,4	90,6	90,6	90,7	—	97,2	79,8	102,9	84,9	46,9
1959 D	96,9	97,3	98,3	98,1	—	96,9	93,3	93,7	85,0	42,8
1960 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	46,1
1961 D	106,8	106,2	112,1	103,2	107,3	100,2	110,4	108,4	111,6	42,5
1962 D	89,1	90,0	97,1	90,1	82,3	77,0	82,9	99,2	89,1	49,8
1963 D	109,0	113,6	116,8	109,8	104,9	96,4	101,4	99,5	104,8	63,9
1964 D	112,1	115,9	123,0	115,0	118,4	98,9	97,2	111,2	119,0	56,4
1965 D	126,5	134,0	127,6	127,0	142,1	115,2	106,5	134,9	134,0	56,6
1966 D	114,5r	125,1	107,1	111,1	131,4	90,1	88,9	127,7	132,4	50,9
1965 Juli	130,6	136,8	126,6	131,6	149,8	134,2	101,3	140,1	140,6	34,0
Aug.	128,1	135,0	129,6	131,1	146,8	109,2	106,8	139,1	134,3	51,0
Sept.	134,1	143,9	134,4	145,3	—	113,3	105,2	143,8	145,4	50,6
Okt.	128,9	139,2	132,4	—	—	118,0	108,6	—	146,9	56,1
Nov.	127,3	138,2	120,2	131,3	147,3	118,5	107,6	—	144,8	78,3
Dez.	133,5	144,7	—	130,4	154,7	—	103,3	—	135,6	105,9
1966 Jan.	124,1	138,0	109,3	130,0	138,3	114,7	101,2	128,0	148,6	97,8
Febr.	126,1	141,0	—	109,1	144,8	—	105,5	123,1	141,1	76,6
März	122,4	142,9	110,0	108,7	157,2	113,9	98,6	121,8	141,9	47,3
April	123,4	135,7	129,1	108,3	142,8	92,7	—	124,6	142,2	35,0
Mai	113,3	126,8	—	107,2	139,8	89,8	75,5	136,6	141,5	39,5
Juni	110,0	123,4	99,7	119,1	—	85,8	76,4	139,5	135,2	28,0
Juli	107,8	116,6	98,8	111,8	126,1	86,0	80,7	133,1	115,4	28,9
Aug.	108,0	123,2	102,7	104,1	114,8	—	76,1	110,5	136,1	34,2
Sept.	104,2	114,2	—	111,1	111,2	82,7	89,2	—	132,2	47,7
Okt.	105,8	110,6	—	105,9	107,3	75,1	94,5	130,8	118,3	66,9
Nov.	104,1	112,8	—	107,5	—	70,2	85,8	125,8	117,9	53,1
Dez.	111,5	116,0	99,9	110,5	—	—	94,1	131,3	118,3	55,2
1967 Jan.	100,5	108,9	86,6	107,6	—	77,2	75,1	132,6	117,9	54,6
Febr.	103,1	103,7	92,9	101,2	100,2	—	81,4	136,8	114,9	44,8
März	106,2	118,7	93,0	106,9	—	68,9	81,5	145,4	118,7	36,9

Land	Vereinigte Staaten									
Berechnende Stelle	Maritime Research Inc., New York									
Einsatzart	Trampfahrt						Zeitcharter			
Indexgruppe	Reisecharter						weniger als 1 Monat	1—2 Monate	2—3 Monate	mehr als 6 Monate
	Gesamtindex	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle				
Basis	1951 = 100									
1956 D	73,2	81,8	61,4	70,8	92,5	65,0	.	.	.	.
1957 D	64,1	65,6	64,8	65,6	73,0	60,4	.	.	.	.
1958 D	39,6	40,8	44,3	50,7	48,2	32,8	.	.	.	.
1959 D	38,7	40,3	43,5	50,4	46,5	31,6	33,3	38,4	33,8	34,8
1960 D	40,5	41,7	43,7	49,9	49,0	34,5	42,1	35,1	40,2	41,9
1961 D	42,1	43,5	44,8	51,3	48,7	36,4	44,8	37,1	43,6	45,7
1962 D	37,0	37,5	43,6	48,3	46,2	31,1	35,4	29,5	34,5	36,7
1963 D	41,3	42,6	44,1	53,3	45,5	35,7	47,5	38,4	42,3	42,8
1964 D	43,4	45,4	45,9	56,7	45,6	35,9	54,1	41,8	48,4	48,4
1965 D	45,3	48,9	47,4	59,6	46,7	35,7	61,3	48,6	57,5	55,2
1966 D	43,4	45,6	47,4	59,3	46,9	34,4	53,8	43,0	55,2	53,1
1965 Juli	45,2	48,3	48,2	60,0	47,0	35,7	70,1	49,8	59,2	57,3
Aug.	45,4	48,7	48,2	60,2	47,0	35,6	63,0	52,2	57,9	56,0
Sept.	45,8	50,0	48,4	59,6	47,3	35,7	63,3	49,8	57,4	58,3
Okt.	45,6	49,6	48,1	59,2	47,3	35,7	54,6	48,9	60,1	58,4
Nov.	45,8	49,7	48,1	59,7	47,4	35,9	59,2	47,4	60,0	56,5
Dez.	45,9	49,9	48,1	59,8	47,4	35,9	65,8	51,4	61,0	59,2
1966 Jan.	45,5	49,0	48,1	59,7	47,4	35,8	65,5	51,1	62,0	58,8
Febr.	45,7	49,6	48,1	59,7	47,4	35,6	58,4	50,2	62,6	55,7
März	46,1	50,5	48,1	59,7	47,4	35,5	72,0	49,5	64,6	59,6
April	45,3	48,6	48,0	59,7	47,3	35,5	72,5	50,2	61,5	61,7
Mai	43,6	45,5	47,8	59,7	46,9	35,0	57,8	41,5	57,5	60,1
Juni	43,0	44,3	47,4	59,7	46,8	34,5	53,4	43,8	52,9	54,8
Juli	42,5	43,8	47,1	59,7	46,7	33,9	43,9	41,6	51,0	47,3
Aug.	41,6	42,4	46,9	59,7	46,6	33,4	47,6	39,1	51,2	47,4
Sept.	41,8	42,7	46,0	59,7	46,6	33,4	45,8	39,6	50,9	48,3
Okt.	42,1	43,7	46,9	58,2	46,6	33,5	49,5	36,9	46,6	47,7
Nov.	42,1	43,9	46,8	58,1	46,4	33,6	43,1	36,2	50,7	45,4
Dez.	41,6	42,8	46,8	58,1	46,4	33,5	36,1	36,3	50,5	50,8
1967 Jan.	41,1	42,2	46,8	58,1	46,3	32,9	35,9	34,8	46,1	52,8
Febr.	41,3	43,0	46,7	58,1	46,3	32,5	36,7	38,2	48,8	52,3
März	41,6	43,8	46,7	58,1	46,3	32,5	35,2	39,1	50,9	49,4

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42/43, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 40.

C. Schiffsverkehrsindizes  
1. Indices der Seefrachtraten

Land		Italien														
Berechnende Stelle		Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom <sup>1)</sup>														
Einsatzart		Trampfahrt/Reisecharter														
Indexgruppe		Gesamtindex		Getreide				Getreide Zucker	Getreide Erz	Mais Erz	Zucker	Pyrit	Erz	Erz Phosphat	Kohle	
von		Europa-fahrt zusammen	Nord-Ame-rika <sup>2)</sup>	Nord-Pazifik	Austra-lien	Schwarz-meer	Mittel-Ame-rika <sup>2)</sup>	Süd-Ame-rika <sup>2)</sup>	Südost-afrika <sup>2)</sup>	Austra-lien/Mauritius	Mittel-meer <sup>2)</sup>	Indien Ägypten <sup>2)</sup>	westl. Mittel-meer <sup>2)</sup>	Northern Range		
nach			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	
1965 D.	93	89	87	74	98	—	87	93	85	95	103	77	82	86	76	
1966 D.	83	81	72	75	97	—	76	88	80	73	102	63	79	69	57	
1965 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	
Okt.	89	88	81	70	101	—	94	94	88	106	110	76	—	88	72	
Nov.	89	88	84	68	101	—	103	102	—	93	98	77	—	88	80	
Dez.	94	92	86	75	104	—	91	103	—	—	—	—	81	81	75	
1966 Jan.	92	91	77	78	109	—	90	101	80	84	134	72	71	81	61	
Febr.	94	90	87	88	110	—	85	92	—	87	—	—	—	83	—	
März.	93	89	83	—	115	—	96	101	—	81	—	83	74	—	65	
April.	90	89	79	—	—	—	100	85	—	81	120	71	—	—	61	
Mai.	85	80	65	—	88	—	72	96	—	77	103	56	—	—	52	
Juni.	84	86	76	—	91	—	65	98	—	83	103	79	91	—	—	
Juli.	80	81	74	—	94	—	78	93	—	78	—	—	—	65	53	
Aug.	71	67	37	—	96	—	45	81	—	72	—	50	—	65	43	
Sept.	72	71	67	—	90	—	57	83	—	74	—	—	—	61	—	
Okt.	74	74	77	—	93	—	75	67	—	73	81	53	—	65	53	
Nov.	82	79	73	—	90	—	83	76	—	72	73	39	—	65	54	
Dez.	77	77	75	60	89	—	72	86	—	72	—	—	—	62	71	
1967 Jan.	71	72	65	50	—	—	65	83	—	69	115	51	—	—	43	
Febr.	72	72	57	—	84	—	53	73	66	68	108	44	—	—	62	
Marz.	68	68	67	—	—	—	64	89	59	68	—	44	—	—	48	

Land		Italien													
Berechnende Stelle		Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom <sup>1)</sup>													
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		Groß-britan-nien	Nord-Europa	Groß-britan-nien/ Kontinent	Nord-Afrika <sup>2)</sup>		Casa-blanca	Brasi-lien	Afrika/ Mittel-meer <sup>2)</sup>	Indien		Nor-thern Range	Nord-Pazifik	Nord-Atlan-tik <sup>2)</sup>	Mittelmeer/ Rotes Meer <sup>2)</sup>
nach		Westitalien	Buenos Aires	Großbrit./Kontinent	Süd-afrika <sup>2)</sup>	—	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	96	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
1965 D.	121	119	103	75	—	111	88	66	120	131	91	94	91	94	87
1966 D.	—	107	112	91	—	96	60	63	96	115	80	87	76	76	76
1965 Juli.	—	123	105	72	—	129	—	—	116	142	96	88	105	—	95
Aug.	—	120	106	72	—	130	—	—	128	132	90	95	95	—	81
Sept.	—	122	109	73	—	108	92	72	131	135	88	92	91	—	81
Okt.	—	—	—	71	—	100	—	57	—	144	88	94	86	—	84
Nov.	—	—	—	77	—	95	—	55	118	112	88	93	88	—	84
Dez.	—	133	—	—	—	115	73	—	138	135	92	92	93	—	90
1966 Jan.	—	121	114	—	—	117	—	—	117	—	89	91	85	—	92
Febr.	—	—	—	—	—	132	—	—	—	132	90	91	86	—	92
März.	—	—	—	107	—	108	76	—	116	131	90	96	84	—	90
April.	—	—	115	—	—	95	68	48	126	140	84	89	81	—	83
Mai.	—	—	115	—	—	121	—	—	—	121	89	83	82	—	101
Juni.	—	92	—	—	—	82	55	—	—	110	78	81	82	—	70
Juli.	—	—	114	—	—	84	57	90	—	104	74	83	72	—	67
Aug.	—	—	110	—	—	78	51	86	74	103	72	83	68	—	65
Sept.	—	—	—	62	—	71	—	43	—	99	73	79	72	76	67
Okt.	—	106	—	—	—	73	55	50	84	104	75	81	71	—	64
Nov.	—	110	107	103	—	98	—	—	79	115	83	112	72	—	64
Dez.	—	—	108	—	—	91	—	—	74	108	67	76	63	—	63
1967 Jan.	—	74	107	—	—	75	—	77	74	103	63	69	63	—	56
Febr.	—	—	107	—	—	—	—	—	—	72	80	71	—	—	64
März.	—	—	107	67	—	64	—	40	—	88	70	68	72	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42/43, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 40.

C. Schiffsindexe

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

Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London																
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt <sup>1)</sup>																
Darstellungsform	Meßzahlen		Raten in s je 2240 lbs														
Indexgruppe von Fahrtroute nach	insgesamt	Karibische See				US-Golf				Persischer Golf							
		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen					
Basis	Tanker-Größenklassen																
	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV			
	Grundtarif Scale Nr. 2, bis 14. 12. 1953 <sup>2)</sup>																
Grundtarif Scale Nr. 3, ab 15. 12. 1958																	
1956 D	142,6		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5 <sup>5)</sup>		87,9 <sup>5)</sup>				
1957 D	139,2		45,3		48,5		53,6		56,0		92,4 <sup>5)</sup>		95,6 <sup>5)</sup>				
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 <sup>17)</sup>	25,4	20,11 <sup>17)</sup>	26,11	22,2 <sup>17)</sup>	30,0	24,8 <sup>17)</sup>	31,10	26,3 <sup>17)</sup>	44,10	38,0 <sup>17)</sup>	46,6	39,5 <sup>17)</sup>			
1964 2. Hj.	79,1	60,9 <sup>17)</sup>	25,8	19,10 <sup>17)</sup>	27,3	21,0 <sup>17)</sup>	30,5	23,5 <sup>17)</sup>	32,3	24,10 <sup>17)</sup>	45,4	36,4 <sup>17)</sup>	47,0	37,8 <sup>17)</sup>			
1965 1. Hj.	82,1	60,1 <sup>17)</sup>	26,8	19,6 <sup>17)</sup>	28,4	20,9 <sup>17)</sup>	31,6	23,1 <sup>17)</sup>	33,6	24,6 <sup>17)</sup>	46,10	35,11 <sup>17)</sup>	48,7	37,3 <sup>17)</sup>			
1965 2. Hj.	79,8	58,2 <sup>17)</sup>	25,11	18,11 <sup>17)</sup>	27,6	20,1 <sup>17)</sup>	30,8	22,4 <sup>17)</sup>	32,7	23,9 <sup>17)</sup>	45,8	35,0 <sup>17)</sup>	47,5	36,3 <sup>17)</sup>			
1966 1. Hj.	82,9	59,1 <sup>17)</sup>	26,11	19,2 <sup>17)</sup>	28,7	20,5 <sup>17)</sup>	31,10	22,8 <sup>17)</sup>	33,10	24,2 <sup>17)</sup>	47,3	35,5 <sup>17)</sup>	49,0	36,9 <sup>17)</sup>			
1966 2. Hj.	75,9	53,6 <sup>17)</sup>	24,8	17,5 <sup>17)</sup>	26,2	18,6 <sup>17)</sup>	29,2	20,7 <sup>17)</sup>	31,0	21,11 <sup>17)</sup>	43,9	32,9 <sup>17)</sup>	45,5	33,11 <sup>17)</sup>			
Berechnende Stelle	W. G. Weston London	Fairplay, London															
Indexart	Zeitcharter-Volumen-Index <sup>8)</sup>	Index der Bunkerölpreise <sup>7)</sup>						Preismesszahlen für Neubautonnage <sup>13)</sup>									
Darstellungsform	Meßzahlen																
Indexgruppe	insgesamt	Gesamtindex		Heizöl <sup>10)</sup>	Dieselkraftstoff/Gasöl <sup>11)</sup>	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 25000 t dw <sup>14)</sup>									
		I <sup>9)</sup>	II <sup>9)</sup>			Baupreis	Übergabepreis	Baupreis	Übergabepreis								
Basis	1960 = 100	1959 = 100						1962 = 100									
		(1022500 £)	(875000 £)	(1345200 £) <sup>15)</sup>	(1218800 £) <sup>16)</sup>												
1957 D	63,5	—	—	—	—	106,8	135,6	—	—								
1958 D	58,1	—	—	—	—	108,6	102,9	—	—								
1959 D	84,5 <sup>12)</sup>	100	100	100	100	103,2	100,0	—	—								
1960 D	100,0	91	89	90	92	100,7	102,9	—	—								
1961 D	122,9	91	88	90	92	99,3	105,9	—	—								
1962 D	95,2	90	88	89	90	100,0	100,0	100,0	—								
1963 D	125,4	84	81	81	86	100,7	107,4	100,8	—								
1964 D	135,8	84	81	81	86	101,5	107,4	101,5	—								
1965 D	205,4 <sup>18)</sup>	84p	81p	81p	86p	103,2	105,9	99,8 <sup>14)</sup>	—								
1966 D	— <sup>19)</sup>	— <sup>20)</sup>	— <sup>20)</sup>	— <sup>20)</sup>	— <sup>20)</sup>	106,9	108,2	103,7	—								
1962 I. Vj.	95,3	91	.	89	91	} 99,8	102,9	99,6	100,0								
1962 II. Vj.	86,3	92	.	89	91												
1962 III. Vj.	96,1	90	.	89	90					} 100,2	97,1	100,4	100,0				
1962 IV. Vj.	103,1	90	.	89	90												
1963 I. Vj.	120,3	83	81	81	85	} 100,2	100,0	100,4	104,2								
1963 II. Vj.	135,5	84	81	81	86												
1963 III. Vj.	121,6	84	81	81	86					} 101,2	114,7	101,1	125,0				
1963 IV. Vj.	124,1	84	81	81	86												
1964 I. Vj.	148,4	84	81	81	86	} 101,2	114,7	101,1	116,7								
1964 II. Vj.	131,2	84	81	81	86												
1964 III. Vj.	110,2	84	81	81	86					} 101,7	100,0	101,9	95,8				
1964 IV. Vj.	153,5	84	81	81	86												
1965 I. Vj.	234,5	84p	81p	81p	86p	} 102,7	105,9	99,2 <sup>14)</sup>	106,7 <sup>14)</sup>								
1965 II. Vj.	216,2	84p	81p	81p	86p												
1965 III. Vj.	175,4	84p	81p	81p	86p					} 103,7	105,9	100,4	98,5				
1965 IV. Vj.	— <sup>18)</sup>	84p	81p	81p	86p												
1966 I. Vj.	— <sup>19)</sup>	— <sup>20)</sup>	— <sup>20)</sup>	— <sup>20)</sup>	— <sup>20)</sup>	} 106,6	105,9	103,3	98,5								
1966 II. Vj.	— <sup>19)</sup>	— <sup>20)</sup>	— <sup>20)</sup>	— <sup>20)</sup>	— <sup>20)</sup>												
1966 III. Vj.	— <sup>19)</sup>	— <sup>20)</sup>	— <sup>20)</sup>	— <sup>20)</sup>	— <sup>20)</sup>					} 107,1	110,6	104,1	102,5				
1966 IV. Vj.	— <sup>19)</sup>	— <sup>20)</sup>	— <sup>20)</sup>	— <sup>20)</sup>	— <sup>20)</sup>												

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42/43, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 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			Durchschnitt										1967	
			1962		1963		1964		1965		1966		März	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar <sup>a)</sup>	I.	Spar <sup>a)</sup>	
<b>Europa</b>														
Belgien	Brüssel	HF HR HR a)	112 202 —	80 144 115	116 218 —	82 155 123	117 223 —	83 158 126	117 223 —	83 158 126	117 223 —	83 158 126	117 223 —	
Deutschland	Berlin	HF HR HR b)	111 200 —	93 131 125	111 217 —	86 133 123	111 222 —	84 136 —	111 222 —	84 136 —	111 222 —	84 136 —	111 222 —	
	Bremen	HF HR HR c)	120 240 —	74 148 —	120 240 —	79 158 —	120 240 —	79 158 —	120 240 —	79 158 —	122 245 —	81 163 —	123 246 —	
	Düsseldorf	HF HR HR b) HR c)	62 124 — —	39 78 — —	62 124 — —	42 84 — —	62 124 — —	42 84 — —	62 124 — —	42 84 — —	85 171 — —	57 114 — —	93 186 — —	
	Hamburg	HF HR HF e) HR c)e)	132 264 — —	86 173 — —	128 256 — —	87 174 75 135	128 256 — —	87 174 73 135	128 256 — —	87 174 72 135	139 277 — —	98 186 74 146	142 284 — —	
	Hannover	HF HR HR c)	85 170 —	53 107 96	85 170 —	57 114 —	85 170 —	57 114 —	85 170 —	57 114 —	101 202 —	68 135 —	106 212 —	
	München	HF HR HR c)	85 170 —	62 123 —	85 170 —	66 132 —	85 170 —	66 132 —	85 170 —	66 132 —	105 211 —	73 146 —	112 224 —	
	Nürnberg	HF HR HR c)	50 100 —	36 72 —	50 100 —	38 76 —	50 100 —	38 76 —	50 100 —	38 76 —	71 142 —	49 97 —	78 156 —	
	Stuttgart	HF HR HR c)	50 100 —	33 66 —	50 100 —	35 70 —	50 100 —	35 70 —	50 100 —	35 70 —	64 129 —	43 87 —	69 138 —	
Frankreich	Paris	HF HR	162 292	121 219	173 325	129 241	175 333	130 247	175 333	135 256	175 333	136 259	175 333	
Griechenland	Athen	HF HR HR a)	674 1214 —	511 920 817	674 1264 —	511 958 846	674 1281 —	511 971 830	674 1281 —	511 971 830	674 1281 —	511 971 766	674 1281 —	
Groß- britannien	London	HF HR HR ab)	245 441 —	189 341 —	249 467 —	189 355 —	250 475 —	189 360 —	252 478 —	191 362 —	252 479 —	191 363 —	252 479 —	
Italien	Mailand	HF HR HR a)	226 407 —	164 296 247 <sup>b)</sup>	226 424 —	164 308 252	226 430 —	164 312 254	226 430 —	164 312 254	226 430 —	164 312 254	226 430 —	
	Rom	HF HR HR a)	330 594 —	240 432 360 <sup>b)</sup>	330 619 —	240 450 369	330 627 —	240 456 372	330 627 —	240 456 372	330 627 —	240 456 372	330 627 —	
Jugoslawien	Belgrad	HF HR HR a)	403 726 —	289 521 418	399 748 —	281 527 418	397 755 —	278 529 418	397 755 —	278 529 418	397 755 —	278 529 418	397 755 —	
Niederlande	Amsterdam	HF HR HR a)	119 215 —	85 153 121	123 231 —	87 163 ab) 128	124 236 —	87 166 ab) 130	124 236 —	87 166 ab) 130	124 236 —	87 166 137	124 236 —	
Norwegen	Oslo	HF HR HR d)	406 731 —	328 591 —	422 792 —	341 640 —	427 812 —	345 656 475	427 812 —	345 656 482	427 812 —	345 656 484	427 812 —	
Österreich	Wien	HF HR	210 378	153 276	210 394	153 287	210 399	153 291	210 399	153 291	210 399	153 291	210 399	
Portugal	Lissabon	HF HR HR a)	517 931 —	382 688 605	531 996 —	385 723 605	535 1017 —	386 734 605	535 1017 —	386 734 605	535 1017 —	386 734 605	535 1017 —	
Spanien	Barcelona	HF HR HR a)	334 602 —	244 440 359	334 627 —	244 458 373	334 635 —	244 464 378	334 635 —	244 464 378	334 635 —	244 464 378	334 635 —	
	Madrid	HF HR HR a)	398 717 —	294 530 442	409 767 —	302 568 465	412 783 —	305 580 473	412 783 —	305 580 473	412 783 —	305 580 473	412 783 —	
Schweden	Stockholm	HF HR HR d)	406 731 —	328 591 —	422 792 —	341 640 475	427 812 —	345 656 475	427 812 —	345 656 482	427 812 —	345 656 484	427 812 —	
Schweiz	Genf	HF HR	174 314	132 238	174 331	132 247	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	
	Zürich	HF HR	126 227	92 166	126 240	92 173	126 240	92 175	126 240	92 175	126 240	92 175	126 240	
Türkei	Istanbul	HF HR HR f)	791 1424 —	580 1044 —	791 1483 —	579 1087 949	791 1503 —	579 1101 927	791 1503 —	580 1102 927	791 1503 —	580 1102 884	791 1503 —	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 43, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 40.

## A. Personenverkehr

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

Von Frankfurt (Main) nach			1962		1963		1964		1965		1966		1967			
			Durchschnitt												März	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar			
<b>Afrika</b>																
Ägypten	Kairo	HF	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773		
		HR	2038	1392 <sup>1)</sup>	2123	1450 <sup>1)</sup>	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469		
		HR a)	—	—	—	1029	—	1029	—	990 <sup>4)</sup>	—	f) 990	—	f) 990		
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535		
		HR	5040	2763	5250	2879	5320	2917	5320	2917	5320	2917	5320	2917		
<b>Asien</b>																
Aden	Aden	HF	2005	1322 <sup>1)</sup>	2005	1322 <sup>1)</sup>	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322		
		HR	3609	2380 <sup>1)</sup>	3760	2479 <sup>1)</sup>	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512		
Birma	Rangun	HF	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983		
		HR	5888	3570	6183	3719	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768		
Ceylon	Colombo	HF	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703		
		HR	4718	3066	4915	3194	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4980	3236		
Indien	Bombay	HF	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512		
		HR	4275	2722	4464	2835	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4513	2873		
	Kalkutta	HF	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703		
		HR	4679	3066	4874	3194	4939	3236	4939	3236	4939	3236	4939	3236		
Irak	Bagdad	HF	1423	975 <sup>1)</sup>	1423	975 <sup>1)</sup>	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975		
		HR	2562	1755 <sup>1)</sup>	2669	1829 <sup>1)</sup>	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853		
		HR a)	—	—	—	1297 <sup>4)</sup>	—	1297	—	1248 <sup>4)</sup>	—	f) 1248	—	f) 1248		
Iran	Abadan	HF	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087		
		HR	2844	1957 <sup>1)</sup>	2963	2039 <sup>1)</sup>	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066		
	Teheran	HF	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087		
		HR	2844	1967 <sup>1)</sup>	2963	2039 <sup>1)</sup>	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066		
Japan	Tokio	HF	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711		
		HR	8106	4880	8444	5083	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151		
Libanon	Beirut	HF	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773		
		HR	2038	1392 <sup>1)</sup>	2123	1450 <sup>1)</sup>	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469		
		HR a)	—	—	—	1029	—	1029	—	990 <sup>4)</sup>	—	f) 990	—	f) 990		
Philippinen	Manila	HF	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487		
		HR	7400	4477	7708	4664	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726		
Malaysia	Singapur	HF	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016		
		HR	6272	3629	6533	3781	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6620	3831		
Syrien	Damaskus	HF	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773		
		HR	2038	1392 <sup>1)</sup>	2123	1450 <sup>1)</sup>	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469		
		HR a)	—	—	—	1029	—	1029	—	990 <sup>4)</sup>	—	f) 990	—	f) 990		
Thailand	Bangkok	HF	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983		
		HR	6191	3570	6449	3719	6535	3768	6535	3768	6535	3768	6535	3768		
<b>Australien und Ozeanien</b>																
Australischer Bund	Sydney	HF	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767		
		HR	7823	4981	8149	5189	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5258		
<b>Amerika<sup>3)</sup></b>																
Argentinien	Buenos Aires	HF	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884		
		HR	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580		
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3068	1672	2993	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672		
		HR	5523	3010	5611	3135	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177		
Chile	Santiago	HF	3440	2064	3365	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064		
		HR	6192	3716	6308	3871	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922		
Kolumbien	Barranquilla	HF	2540	1756	2540	1756	2390	1679	2340	1616	2340	1616	2340	1616		
		HR	4572	3161	4763	3293	4541	3191	4446	3071	4446	3071	4446	3071		
Uruguay	Montevideo	HF	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884		
		HR	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580		
Venezuela	Caracas	HF	2500	1748	2500	1748	2350	1613	2350	1613	2300	1568	2300	1568		
		HR	4500	3147	4688	3278	4465	3066	4465	3066	4370	2980	4370	2980		
Vereinigte Staaten	New York	HF	2168	1248	2093	1235	1768	1097	1668	1044	1668	1008	1668	1008		
		HR	3902	2246	3923	2315	3860	2085	3170	1985	3170	1916	3170	1916		
		HR b)	—	1703	—	1712	—	1559	—	1570	—	1479	—	1440		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 43, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 40.

## B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965	1966	1967	
			Durchschnitt			Apr.-Dez.	Durchschnitt			März	
<b>Europa</b>											
Belgien	Brüssel	1 bis 45	0,81	0,81	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	
		über 45	0,61	0,61	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,16	2,24	2,24	
		über 45	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,68	
Deutschland	Berlin	1 bis 45	1,10	1,10	unter 45	1,08	1,08	1,08	1,11	1,12	
		46 bis 500	0,80	0,77	ab 45	0,72	0,72	0,72	0,72	0,72	
		501 bis 1000	0,73	0,60	ab 500	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	
		über 1000	0,67	0,40	ab 1000	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	
		Bremen	1 bis 45	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36
			über 45	1,00	1,05	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
		Düsseldorf	1 bis 45	0,60	0,60	unter 45	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
			über 45	0,45	0,45	ab 45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		Hamburg	1 bis 45	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36
			über 45	1,00	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
		München	1 bis 45	0,85	0,85	unter 45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88
			über 45	0,65	0,65	ab 45	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64
		Stuttgart	1 bis 45	0,45	0,45	unter 45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
			über 45	0,35	0,35	ab 45	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36
Finnland	Helsinki	1 bis 45	3,96	3,92	unter 45	3,92	3,92	4,03	4,24	4,24	
		über 45	2,99	2,96	ab 45	2,96	2,96	3,03	3,16	3,16	
Frankreich	Paris	1 bis 45	1,05	1,04	unter 45	1,04	1,04	1,05	1,08	1,08	
		über 45	0,81	0,80	ab 45	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84	
Großbritannien	London	1 bis 45	1,61	1,60	unter 45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,68	
		über 45	1,21	1,20	ab 45	1,20	1,20	1,23	1,28	1,28	
Italien	Rom	1 bis 45	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,15	2,20	2,20	
		über 45	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,61	1,64	1,64	
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45	0,85	0,84	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	
		über 45	0,65	0,64	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	
Norwegen	Oslo	1 bis 45	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,21	3,32	3,32	
		über 45	2,38	2,36	ab 45	2,36	2,36	2,40	2,48	2,48	
Österreich	Wien	1 bis 45	1,41	1,40	unter 45	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	
		über 45	1,05	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	
Portugal	Lissabon	1 bis 45	3,79	3,63	unter 45	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	
		über 45	2,87	2,73	ab 45	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	
Spanien	Madrid	1 bis 45	3,03	2,88	unter 45	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	
		über 45	2,26	2,16	ab 45	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	
Schweden	Stockholm	1 bis 45	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,21	3,32	3,32	
		über 45	2,42	2,40	ab 45	2,40	2,40	2,44	2,52	2,52	
Schweiz	Zürich	1 bis 45	0,97	0,92	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	
		über 45	0,73	0,69	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	
Türkei	Istanbul	1 bis 45	5,41	5,36	unter 45	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	
		über 45	4,08	4,04	ab 45	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	
<b>Afrika</b>											
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
		über 45	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	
Kongo	Kinshasa	1 bis 45	11,87	11,76	unter 45	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	
		über 45	8,92	8,84	ab 45	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	
Ghana	Accra	1 bis 45	11,14	11,04	unter 45	11,04	11,04	10,96	10,80	10,80	
		über 45	8,36	8,28	ab 45	8,28	8,28	8,28	8,12	8,12	
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,19	3,29	unter 45	3,45	3,52	3,52	3,52	3,52	
		46 bis 500	2,38	2,46	ab 45	2,59	2,64	2,64	2,64	2,64	
		über 500	2,38	2,24	ab 500	2,35	2,40	2,40	2,64	2,64	
		1 bis 45	15,94	15,80	unter 45	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	
Südafrika	Johannesburg	über 45	11,95	11,84	ab 45	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	
<b>Asien</b>											
Birma	Rangun	1 bis 45	17,15	17,00	unter 45	17,36	17,36	17,36	17,36	17,36	
		über 45	12,88	12,76	ab 45	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	
Ceylon	Colombo	1 bis 45	14,41	14,28	unter 45	14,60	14,60	14,60	14,60	14,60	
		über 45	10,82	10,72	ab 45	10,96	10,96	10,96	10,93	10,92	
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	22,80	22,60	unter 45	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04	
		46 bis 250	17,11	16,96	ab 45	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28	
		251 bis 500	17,02	16,68	ab 300	15,72	15,72	15,72	15,72	15,72	
		501 bis 1000	16,01	13,64	ab 400	14,64	14,64	14,64	14,64	14,64	
		1001 bis 2500	13,32	13,32	ab 500	13,84	13,84	13,84	13,84	13,84	
		2501 bis 7500	15,90	11,84	—	—	—	—	—	—	
Indien	Bombay	1 bis 45	13,00	12,88	unter 45	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	
		über 45	9,77	9,68	ab 45	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	
	Kalkutta	1 bis 45	14,21	14,08	unter 45	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	
		über 45	10,66	10,56	ab 45	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	20,14	19,96	unter 45	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36	
		46 bis 2500	15,10	14,96	ab 45	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28	
		2501 bis 7500	15,10	14,20	—	—	—	—	—	—	
		über 7500	13,32	13,32	—	—	—	—	—	—	
Irak	Basra	1 bis 45	8,11	8,04	unter 45	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	
		über 45	6,09	6,04	ab 45	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	
Iran	Teheran	1 bis 45	9,32	9,24	unter 45	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	
		über 45	7,02	6,96	ab 45	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
		über 45	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	
Japan	Tokio	1 bis 45	26,76	26,52	unter 45	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	
		46 bis 100	20,06	19,88	ab 45	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	
		101 bis 250	19,53	18,28	ab 100	19,08	19,08	19,08	19,08	19,08	
		251 bis 500	18,87	16,32	ab 200	17,08	17,08	17,08	17,08	17,08	
		501 bis 1000	16,59	13,28	ab 300	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28	
		1001 bis 2500	12,96	12,96	ab 400	14,20	14,20	14,20	14,20	14,20	
		2501 bis 7500	16,48	11,48	ab 500	13,48	13,48	13,48	13,33	13,28	
Libanon	Beirut	1 bis 45	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
		über 45	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	
Pakistan	Karachi	1 bis 45	11,87	11,76	unter 45	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	
		über 45	8,92	8,84	ab 45	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	
Syrien	Damaskus	1 bis 45	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
		über 45	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	
Thailand	Bangkok	1 bis 45	18,04	17,88	unter 45	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	
		über 45	13,52	13,40	ab 45	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 43, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 40.

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965	1966	1967
			Durchschnitt			April-Dez.	Durchschnitt			März
<b>Australien und Ozeanien</b>										
Austral. Bund	Sydney <sup>1)</sup>	1 bis 45	24,70	24,48	unter 45	26,24	26,24	25,65	24,48	24,48
		über 45	18,53	18,36	ab 45	19,68	19,68	19,24	18,36	18,36
Neuseeland	Auckland <sup>1)</sup>	1 bis 45	28,39	28,48	unter 45	28,48	28,48	28,45	28,40	28,40
		über 45	21,28	21,36	ab 45	21,36	21,36	21,33	21,28	21,28
<b>Amerika</b>										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45	21,51	21,32	unter 45	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28
		46 bis 100	16,14	16,00	ab 45	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48
		101 bis 250	15,46	13,96	ab 100	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68
		251 bis 500	15,16	13,04	ab 200	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		über 500	13,89	9,24	ab 300	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12
				ab 400	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	
				ab 500	10,12	10,12	10,12	10,12	10,12	
Bolivien	La Paz	1 bis 45	21,66	21,04	unter 45	22,24	22,24	22,24	22,24	22,24
		46 bis 100	16,05	15,16	ab 45	16,68	16,68	16,68	16,68	16,68
		101 bis 250	15,25	12,76	ab 100	13,08	13,08	13,08	13,08	13,08
		251 bis 500	14,98	11,88	ab 200	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76
		501 bis 1000	13,05	9,56	ab 300	10,92	10,92	10,92	10,92	10,92
		1001 bis 1500	12,94	9,24	ab 400	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16
		über 1500	12,64	8,32	ab 500	9,40	9,40	9,40	9,40	9,40
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45	19,74	19,56	unter 45	21,52	21,52	21,52	21,52	21,52
		46 bis 100	14,81	14,68	ab 45	16,16	16,16	16,16	16,16	16,16
		101 bis 250	14,20	12,84	ab 100	13,56	13,56	13,56	13,56	13,56
		251 bis 500	13,92	12,00	ab 200	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16
		über 500	12,75	8,56	ab 300	16,24	11,24	11,24	11,24	11,24
				ab 400	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36	
				ab 500	9,44	9,44	9,44	9,44	9,44	
Chile	Santiago	1 bis 45	22,04	21,84	unter 45	23,80	23,80	23,80	23,80	23,80
		46 bis 100	16,55	16,40	ab 45	17,88	17,88	17,88	17,88	17,88
		101 bis 250	15,85	14,32	ab 100	15,04	15,04	15,04	15,04	15,04
		251 bis 500	15,53	13,36	ab 200	13,52	13,52	13,52	13,52	13,52
		über 500	13,70	9,56	ab 300	12,48	12,48	12,48	12,48	12,48
				ab 400	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	
				ab 500	10,44	10,44	10,44	10,44	10,44	
Kanada	Montreal	1 bis 45	11,66	9,92	unter 45	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
		46 bis 100	8,54	6,80	ab 45	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32
		101 bis 250	7,76	4,48	ab 100	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
		251 bis 500	7,50	3,68	ab 200	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
		501 bis 1000	6,54	3,32	ab 300	4,08	4,08	4,08	4,08	4,08
über 1000	6,43	3,00	ab 400	3,80	3,80	3,80	3,80	3,80		
				ab 500	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	
Kolumbien	Barranquilla	1 bis 45	15,66	15,04	unter 45	16,24	16,24	16,24	16,24	16,24
		46 bis 100	11,55	10,64	ab 45	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16
		101 bis 250	10,75	8,24	ab 100	9,04	9,04	9,04	9,04	9,04
		251 bis 500	10,45	7,36	ab 200	8,16	8,16	8,16	8,16	8,16
		501 bis 1000	9,50	6,12	ab 300	7,56	7,56	7,56	7,56	7,56
1001 bis 1500	9,39	5,80	ab 400	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00		
über 1500	9,29	5,48	ab 500	6,28	6,28	6,28	6,28	6,28		
Kuba	Havana	1 bis 45	13,74	12,04	unter 45	13,24	13,24	13,24	13,24	13,24
		46 bis 100	10,11	8,44	ab 45	9,96	9,96	9,96	9,96	9,96
		101 bis 250	9,31	6,04	ab 100	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84
		251 bis 500	9,02	5,16	ab 200	5,96	5,96	5,96	5,96	5,96
		501 bis 1000	8,13	4,76	ab 300	5,56	5,56	5,56	5,56	5,56
1001 bis 1500	8,02	4,44	ab 400	5,24	5,24	5,24	5,24	5,24		
über 1500	7,98	4,32	ab 500	4,96	4,96	4,96	4,96	4,96		
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45	15,05	13,28	unter 45	14,72	14,56	14,48	14,08	13,28
		46 bis 100	11,40	9,64	ab 45	11,32	11,21	11,11	10,55	9,64
		101 bis 250	10,60	7,24	ab 100	8,20	8,09	8,00	7,69	7,24
		251 bis 500	10,31	6,36	ab 200	7,32	7,21	7,13	6,36 <sup>2)</sup>	6,36 <sup>2)</sup>
		501 bis 1000	9,30	5,92	ab 300	6,92	6,81	6,73	6,36	6,36
1001 bis 1500	9,19	5,60	ab 400	6,60	6,49	6,41	6,36	6,36		
über 1500	9,08	5,28	ab 500	6,12	6,19	6,07	5,95	5,92 <sup>2)</sup>		
Peru	Lima	1 bis 45	19,89	19,28	unter 45	20,48	20,48	20,33	20,43	20,48
		46 bis 100	14,72	13,84	ab 45	15,36	15,36	15,27	15,33	15,36
		101 bis 250	13,92	11,44	ab 100	11,88	11,88	11,82	11,86	11,88
		251 bis 500	13,63	10,56	ab 200	10,64	10,64	10,61	10,63	10,64
		501 bis 1000	11,98	8,52	ab 300	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88
1001 bis 1500	11,87	8,20	ab 400	9,20	9,20	9,20	9,20	9,20		
über 1500	11,64	7,52	ab 500	8,56	8,56	8,44	8,52	8,56		
Uruguay	Montevideo	1 bis 45	21,51	21,32	unter 45	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28
		46 bis 100	16,14	16,00	ab 45	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48
		101 bis 250	15,46	13,96	ab 100	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68
		251 bis 500	15,16	13,04	ab 200	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		über 500	13,81	9,24	ab 300	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12
				ab 400	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	
				ab 500	10,12	10,12	10,12	10,12	10,12	
Venezuela	Caracas	1 bis 45	15,06	14,68	unter 45	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88
		46 bis 100	11,07	10,36	ab 45	11,88	11,88	11,88	11,88	11,88
		101 bis 250	10,27	7,96	ab 100	8,76	8,76	8,76	8,76	8,76
		251 bis 500	9,98	7,08	ab 200	7,88	7,88	7,88	7,88	7,88
		501 bis 1000	9,22	5,84	ab 300	7,48	7,48	7,48	7,48	7,48
1001 bis 1500	9,11	5,52	ab 400	7,28	7,28	7,28	7,28	7,28		
über 1500	8,96	5,08	ab 500	5,84	5,84	5,84	5,84	5,84		
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45	12,02	10,28	unter 45	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48
		46 bis 100	8,81	7,04	ab 45	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56
		101 bis 250	8,01	4,64	ab 100	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44
		251 bis 500	7,71	3,76	ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56	4,56
		501 bis 1000	6,71	3,36	ab 300	4,16	4,16	4,16	4,16	4,16
über 1000	6,61	3,04	ab 400	3,84	3,84	3,84	3,84	3,84		
				ab 500	3,56	3,56	3,56	3,56	3,56	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 43, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 40.

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindestgewicht je Sendung in kg	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
			November						Durchschnitt
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel .....	Bagdad .....	100	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
	Beirut .....	45	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	Brüssel .....	100	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Damaskus .....	100	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
	New York .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
		100	3,64	3,64	3,64	3,44	3,44	3,44	3,44
		500	3,64	3,64	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	Teheran .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbekleidung .....	Damaskus .....	45	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
	New York .....	45	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
		200	3,20	3,20	3,20	2,64	2,64	2,64	2,64
		500	3,20	3,20	3,20	2,20	2,20	2,20	2,20
		1000	3,20	3,20	3,20	2,20	1,64	1,64	1,64
Gewebe, ohne Textilfertigung .....	Bogota .....	45	11,64 <sup>2)</sup>	11,64 <sup>2)</sup>	13,16 <sup>2)</sup>				
		100	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas .....	45	10,36 <sup>2)</sup>	10,36 <sup>2)</sup>	11,88 <sup>2)</sup>	11,88 <sup>2)</sup>	5,16	5,16	5,16
		100	5,68	5,68	5,68	5,68	4,92	4,92	4,92
		500	5,68	5,68	5,68	5,68	4,56	4,56	4,56
	Göteborg .....	100	1,36	1,36	1,36	1,36	1,44	1,44	1,44
	Mexiko City .....	45	5,48	9,64 <sup>2)</sup>	11,32 <sup>2)</sup>	11,16 <sup>2)</sup>	11,00 <sup>2)</sup>	10,55 <sup>2)</sup>	9,64 <sup>2)</sup>
		100	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York .....	45	2,88	2,88	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,72	2,72	2,48	2,40	2,40	2,40	2,40
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g. ....	Brüssel .....	45	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Göteborg .....	45	1,40	1,40	1,40	1,40	1,48	1,48	1,48
	Stockholm .....	45	2,40 <sup>2)</sup>	2,40 <sup>2)</sup>	1,80	1,80	1,88	1,88	1,88
	Teheran .....	100	1,68	1,68	1,68	1,68	1,80	1,80	1,80
Bijouteriewaren .....	London .....	45	0,84	0,88	0,88	0,88	0,96	0,96	0,96
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile .....	Algier .....	45	1,48	1,48	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56
	Brüssel .....	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		500	0,46	0,46	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Casablanca .....	45	1,84	1,84	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
	Teheran .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Teile von Automobilen und von Landwirtschaftlichen Maschinen .....	New York .....	45	2,80	2,80	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		100	2,80	2,80	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		200	2,80	2,80	3,00	1,80	1,80	1,80	1,80
		300	2,80	2,80	2,80	1,80	1,80	1,80	1,80
		500	2,80	2,80	2,40	1,80	1,80	1,80	1,80
		1000	2,64	2,64	2,40	1,80	1,80	1,80	1,80
Geschäfts-, Büromaschinen <sup>2)</sup> .....	Kairo .....	100	3,72 <sup>1)</sup>						
	New York .....	45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
		200	4,40	4,40	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
		250	2,80	2,80	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
		500	2,80	2,80	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
		1000	2,80	2,80	2,40	2,00	2,00	2,00	2,00
		3000	2,64	2,64	2,40	2,00	2,00	2,00	2,00
Kugellager .....	London .....	100	0,84	0,84	0,84	0,84	0,88	1,01 <sup>1)</sup>	1,08 <sup>1)</sup>
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen ..	Amsterdam .....	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		250	0,44	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Bagdad .....	45	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64
	New York <sup>2)</sup> .....	45	3,52	3,52	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
		100	3,52	3,52	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
		200	3,52	3,52	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
		250	3,36	3,52	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
		500	3,36	3,52	3,44	3,12	3,12	3,12	3,12
	1000	2,88	2,88	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	
Optische Waren, fotogr. u. Projektionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g. ....	Algier .....	45	1,44	1,44	1,56	2,04 <sup>1)</sup>	2,04 <sup>1)</sup>	2,04 <sup>1)</sup>	2,04 <sup>1)</sup>
	New York .....	45	3,24	3,24	3,30	3,32	3,32	3,32	3,32
		300	3,24	3,24	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88
		1000	3,24	3,24	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor- .....	London .....	45	0,84	0,88	0,88	0,88	0,96	0,96	0,96
		100	0,84	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84	0,84
		250	0,84	0,64	0,64	0,64	0,68	0,68	0,68
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör .....	Beirut .....	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Kairo .....	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	New York .....	45	3,24	3,24	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
		300	3,24	3,24	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88
		1000	3,24	3,24	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
Uhren aller Art a. n. g. ....	New York .....	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		100	4,56	4,56	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36
		200	4,56	4,56	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
		250	3,68	3,68	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
		300	3,68	3,68	4,08	4,08	4,08	4,08	4,08
		400	3,68	3,68	3,76	3,76	3,76	3,76	3,76
		500	3,28	3,28	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48
	1000	2,96	2,96	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48	
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen .....	Beirut .....	100	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 43, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 40.

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindestgewicht je Sendung in kg	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
			November					Durchschnitt	März
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
		100	2,84 <sup>1)</sup>	2,52 <sup>1)</sup>	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84
	Lissabon	250	1,92 <sup>2)</sup>	1,92 <sup>2)</sup>	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
		500	1,92 <sup>2)</sup>	1,92 <sup>2)</sup>	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
		45	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64
Tierische Innereien und/oder Därme	Damaskus	45	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
		100	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	Delhi	100	4,08 <sup>3)</sup>	4,04 <sup>1)</sup>	4,04 <sup>1)</sup>	4,04 <sup>1)</sup>	2,16	2,16	2,16
		250	2,24	2,24	2,24	2,24	1,88	1,88	1,88
		500	2,24	2,24	2,24	2,24	1,60	1,60	1,60
	Kairo	45	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16
		100	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
	Kalkutta	100	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Karachi	100	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Oran	100	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
	Teheran	250							
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	New York	45	3,62 <sup>2)</sup>	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
		100	3,62 <sup>2)</sup>	3,64	3,64	3,44	3,44	3,44	3,44
		250	3,62 <sup>2)</sup>	3,64	3,64	3,44	3,44	3,44	3,44
		500	3,62 <sup>2)</sup>	3,64	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	45	2,68	2,68	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56
		100	2,32	2,32	2,32	2,56	2,56	1,48	1,48
		250	1,72	1,72	1,72	2,56	2,56	1,32	1,32
		500	1,72	1,72	1,72	2,56	2,56	1,32	1,32
	Bangkok <sup>4)</sup>	45	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88
		100		6,72 <sup>1)</sup>	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
	Johannesburg	250	4,72	4,72	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
	Karachi <sup>5)</sup>	100	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,52 <sup>2)</sup> 6)	3,52 <sup>2)</sup> 6)
	London	100	0,84	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84	0,84
		250	0,84	0,80	0,72	0,72	0,76	0,76	0,76
	Mailand <sup>7)</sup>	100	0,84	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Montreal	45	3,44 <sup>2)</sup>	3,40	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
		100	3,44 <sup>2)</sup>	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	500	3,44 <sup>2)</sup>	3,40	3,40	2,60	2,60	2,60	2,60	
		1000	3,44 <sup>2)</sup>	3,40	3,40	2,40	2,40	2,40	2,40
	Paris	45	0,56	0,52	0,52	0,52	0,56	0,56	0,56
		100	0,56	0,52	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
Teheran	250	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	Manchester	45	1,36 <sup>1)</sup>	1,00	1,00	1,00	1,08	1,08	1,08
		100	0,92	0,92	0,92	0,92	1,00	1,00	1,00
		250	0,92	0,84	0,84	0,84	0,92	0,92	0,92
		500	0,92	0,84	0,84	0,84	0,80	0,80	0,80
	New York	45	2,91 <sup>3)</sup>	2,88	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,91 <sup>3)</sup>	2,88	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
	Tokio	100	8,00	8,00	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56
		250	8,00	8,00	8,56	8,56	8,00	8,00	8,00
	500	8,00	8,00	8,56	8,56	7,60	7,60	7,60	
	Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	45	11,64 <sup>1)</sup>	11,64 <sup>1)</sup>	11,76 <sup>1)</sup>	11,76 <sup>1)</sup>	11,76 <sup>1)</sup>	11,76 <sup>1)</sup>
100			6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	8,36 <sup>1)</sup>	8,36 <sup>1)</sup>
Caracas		45	9,04 <sup>1)</sup>	9,04 <sup>1)</sup>	11,88 <sup>1)</sup>	11,88 <sup>1)</sup>	11,88 <sup>1)</sup>	11,88 <sup>1)</sup>	11,88 <sup>1)</sup>
		100	5,68	5,68	5,68	5,68	5,68	8,76 <sup>1)</sup>	8,76 <sup>1)</sup>
Dublin		45	1,12	1,12	1,12	1,12	1,28	1,28	1,28
		45	1,20 <sup>1)</sup>	0,84	0,84	0,84	0,96	0,96	0,96
London		100	0,72	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84	0,84
		250	0,72	0,72	0,72	0,72	0,76	0,76	0,76
500		0,72	0,64	0,64	0,64	0,72	0,72	0,72	
		45	1,36 <sup>1)</sup>	1,00	1,00	1,00	1,08	1,08	1,08
100		0,92	0,92	0,92	0,92	1,00	1,00	1,00	
		250	0,92	0,84	0,84	0,84	0,92	0,92	0,92
500		0,92	0,76	0,76	0,76	0,80	0,80	0,80	
		45	9,64 <sup>1)</sup>	9,64 <sup>1)</sup>	11,32 <sup>1)</sup>	11,16 <sup>1)</sup>	10,72 <sup>1)</sup>	10,36 <sup>1)</sup>	9,64 <sup>1)</sup>
100		5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	7,51 <sup>1)</sup>	7,24 <sup>1)</sup>	
		45	2,91 <sup>3)</sup>	2,88	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
500		2,91 <sup>3)</sup>	2,88	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	
	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	
Tokio	100	8,00	8,00	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	1,92 <sup>1)</sup>	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
		100	1,28	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16
		250	1,28	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
	Brüssel	45	0,60 <sup>1)</sup>	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	250	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	
		100	1,20	1,20	1,20	1,20	1,28	1,28	1,28
	Malmö	45	1,36 <sup>1)</sup>	1,00	1,00	1,00	1,08	1,08	1,08
		100	1,36 <sup>1)</sup>	0,92	0,92	0,92	1,00	1,00	1,00
	250	0,84	0,84	0,84	0,84	0,92	0,92	0,92	
		500	0,84	0,76	0,76	0,76	0,80	0,80	0,80
	New York	45	4,41 <sup>3)</sup>	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
		250	3,00 <sup>3)</sup>	3,04	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
	300	3,00 <sup>3)</sup>	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	
		45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Paris	100	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08	3,08	3,08	3,08
		250	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08	2,60	2,60	2,60
500	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08	2,36	2,36	2,36		
	45	0,56	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	
Zürich	45								
	100	1,64 <sup>1)</sup>	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	
	250	1,12	1,00	1,00	1,00	0,96	0,96	0,96	
	New York	45	4,41 <sup>3)</sup>	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
		200	4,41 <sup>3)</sup>	4,40	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
	250	2,82 <sup>3)</sup>	2,80	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	
	500	2,82 <sup>3)</sup>	2,80	2,52	2,40	2,40	2,40	2,40	
1000	2,82 <sup>3)</sup>	2,80	2,52	2,00	2,00	2,00	2,00		
3000	2,65 <sup>3)</sup>	2,64	2,52	2,00	2,00	2,00	2,00		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 43, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 40.

# IV. Post- und Fernmeldeverkehr

## A. Postverkehr

### Indices der Postgebühren

1958 = 100

Jahr Änderungsdatum	Postdienst (Inland)										
	Briefdienst										
	insgesamt	darunter									
		zusammen	Briefe	Postkarten	gewöhnliche	Brief-Drucksachen	Massen-	Bücher-sendungen <sup>1)</sup>	Wurf-sendungen <sup>2)</sup>	Geschäfts-papiere	Waren-sendungen <sup>3)</sup>
Wägung .....	1 000,0	686,7	382,7	63,2	35,0	15,9	36,1	12,6	9,7	6,0	9,1
1938 D .....	56,8	59,5	68,1	60,4	48,1	43,5	47,4	52,7	48,8	50,9	58,0
1950 D .....	86,3	91,5	100,0	100,0	64,9	58,1	63,2	70,6	65,9	100,0	76,0
1953 D .....	90,6	91,5	100,0	100,0	64,9	58,1	63,2	70,6	65,9	100,0	76,0
1954 D .....	94,1	95,7	100,0	100,0	82,4	79,0	81,6	85,3	83,0	100,0	88,0
1955 D .....	97,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D .....	97,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D .....	97,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D .....	101,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D .....	101,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D .....	101,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D .....	101,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D .....	120,1	120,2	110,6	144,6	125,0	194,6	113,3	117,7	207,8	133,3	100,0
1964 D .....	125,6r	124,7	112,7	153,5	130,0	213,5	116,0	121,2	229,3	140,0	100,0
1965 D .....	125,9	125,2	112,7	153,5	130,0	213,5	116,0	121,2	229,3	140,0	100,0
1966 D .....	157,7	161,1	152,7	191,3	154,9	268,5	139,2	154,4	238,3	189,6	134,9
1948 1. Sept. ....	86,3	91,5	100,0	100,0	64,9	58,1	63,2	70,6	65,9	100,0	76,0
1951 20. Okt. ....	90,6	91,5	100,0	100,0	64,9	58,1	63,2	70,6	65,9	100,0	76,0
1954 1. Juli .....	97,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 1. Mai .....	101,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 1. März .....	123,9	124,3	112,7	153,5	130,0	213,5	116,0	121,2	229,3	140,0	100,0
1964 1. Jan. ....	125,3	124,3	112,7	153,5	130,0	213,5	116,0	121,2	229,3	140,0	100,0
1964 1. Aug. ....	125,9	125,2	112,7	153,5	130,0	213,5	116,0	121,2	229,3	140,0	100,0
1966 1. April .....	168,4r	173,1	166,1	203,8	163,2	286,8	146,9	165,5	241,3	206,1	146,5
1967 1. Jan. ....	169,7	173,1	166,1	203,8	163,2	286,8	146,9	165,5	241,3	206,1	146,5

Jahr Änderungsdatum	Postdienst (Inland)										
	Briefdienst										
	darunter										
	Wertbrief-sendungen	Päckchen	Nicht frei-gemachte Brief-sendungen <sup>4)</sup>	Brief-nach-nahmen <sup>5)</sup>	Ein-schreiben <sup>5)</sup>	Eil-Zustellung <sup>5)</sup>	Formliche	Luftpost-beford. <sup>5)</sup>	Werbeant-worten <sup>5)</sup>	Spätein-lieferung	Rück-scheine
Wägung .....	1,3	60,1	2,0	13,3	21,5	9,3	6,1	1,6	0,3	0,3	0,2
1938 D .....	69,9	57,1	62,6	50,0	60,0	66,7	60,0	133,5	43,6	75,0	77,8
1950 D .....	96,8	85,7	99,0	75,0	80,0	100,0	90,0	100,0	76,4	75,0	100,0
1953 D .....	96,8	85,7	99,0	75,0	80,0	100,0	90,0	100,0	76,4	75,0	100,0
1954 D .....	98,4	92,9	99,5	87,5	90,0	100,0	95,0	100,0	88,2	87,5	100,0
1955 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D .....	205,0	111,9	231,4	120,8	100,0	127,8	266,7	100,0	213,6	120,8	113,9
1964 D .....	226,0	114,3	257,7	125,0	100,0	133,3	341,7	100,0	236,3	125,0	116,7
1965 D .....	226,0	114,3	257,7	125,0	100,0	133,3	400,0	100,0	236,3	125,0	116,7
1966 D .....	237,7	135,8	257,7	181,3	145,0	158,3	400,0	100,0	236,3	125,0	116,7
1948 1. Sept. ....	96,8	85,7	99,0	75,0	80,0	100,0	90,0	100,0	76,4	75,0	100,0
1954 1. Juli .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 1. März .....	226,0	114,3	257,7	125,0	100,0	133,3	300,0	100,0	236,3	125,0	116,7
1964 1. Aug. ....	226,0	114,3	257,7	125,0	100,0	133,3	400,0	100,0	236,3	125,0	116,7
1966 1. April .....	241,6	142,9	257,7	200,0	160,0	166,7	400,0	100,0	236,3	125,0	116,7r

Jahr Änderungsdatum	Postdienst (Inland)										
	Paketdienst										
	darunter										
	zusammen	Pakete	Postgüter	Wert-pakete	Gewöhnliche Zustellung	Schnell-pakete <sup>6)</sup>	Paket-lagerung	nach-nahme <sup>6)</sup>	Postamt-liche Verzollung <sup>6)</sup>	Luftpost-beford. <sup>6)</sup>	
Wägung .....	256,7	184,7	33,9	0,7	21,9	3,5	0,4	8,3	1,1	0,6	
1938 D .....	47,1	46,2	45,9	54,7	50,0	66,7	75,0	50,0	40,0	52,0	
1950 D .....	70,7	70,3	69,3	77,6	66,7	100,0	75,0	75,0	80,0	100,0	
1953 D .....	87,5	86,9	84,1	91,9	100,0	100,0	75,0	75,0	80,0	100,0	
1954 D .....	89,2	88,2	86,2	93,4	100,0	100,0	87,5	87,5	90,0	100,0	
1955 D .....	90,8	89,4	88,3	94,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1956 D .....	90,8	89,4	88,3	94,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1957 D .....	90,8	89,4	88,3	94,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1959 D .....	104,6	105,3	105,9	102,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1960 D .....	104,6	105,3	105,9	102,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1961 D .....	104,6	105,3	105,9	102,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1962 D .....	104,6	105,3	105,9	102,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1963 D .....	122,9	125,8	119,7	204,5	100,0	161,2	100,0	120,8	100,0	100,0	
1964 D .....	126,6	129,0	122,5	224,9	100,0	173,5	100,0	125,0	100,0	100,0	
1965 D .....	126,5	129,0	122,5	224,9	100,0	173,5	100,0	125,0	100,0	100,0	
1966 D .....	151,4	140,7	141,3	230,7	175,0	173,5	100,0	181,3	122,5	100,0	
1948 1. Sept. ....	70,7	70,3	69,3	77,6	66,7	100,0	75,0	75,0	80,0	100,0	
1951 20. Okt. ....	87,5	86,9	84,1	91,9	100,0	100,0	75,0	75,0	80,0	100,0	
1954 1. Juli .....	90,8	89,4	88,3	94,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1958 1. Mai .....	104,6	105,3	105,9	102,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1963 1. März .....	126,6	129,0	122,5	224,9	100,0	173,5	100,0	125,0	100,0	100,0	
1964 1. Aug. ....	126,5	129,0	122,5	224,9	100,0	173,5	100,0	125,0	100,0	100,0	
1966 1. April .....	159,7	144,3	147,6	232,6	200,0	173,5	100,0	200,0	130,0	100,0	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 44, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 40.

A. Postverkehr  
Indices der Postgebühren

1958 = 100

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst (Inland)									
	Zeitungsdienst									
	zusammen	darunter								
Zeitungsvertrieb		Verpackung von Zeitungsnummernstücken <sup>1)</sup>	Fremdbeilagen	Beförderung von Postzeitungsgut	Verspätet aufgebene Zeitungsbestellungen	Mitteilung von Bezieheranschriften <sup>2)</sup>	Einziehen zeitungs-fremder Beträge	Erfolgloser Einziehungsversuch bei Verlegerstammkarten <sup>3)</sup>	Zustellgebühr für Postzeitungsgut	
Wägung .....	38,4	22,0	1,1	1,5	12,1	0,1	0,4	0,3	0,3	0,2
1938 D .....	62,9	63,1	30,1	50,0	66,9	66,7	64,6	62,2	66,7	66,9
1950 D .....	97,4	100,0	46,4	79,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	66,7
1953 D .....	97,4	100,0	46,4	79,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	66,7
1954 D .....	97,9	100,0	46,4	89,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	83,3
1955 D .....	98,4	100,0	46,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D .....	98,4	100,0	46,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D .....	98,4	100,0	46,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D .....	100,5	100,0	118,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D .....	100,5	100,0	118,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D .....	100,5	100,0	118,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1964 D .....	137,7r	145,0	132,4	200,0	119,1r	166,7	156,3	50,0	166,7r	100,0
1965 D .....	137,7r	145,0	132,4	200,0	119,1r	166,7	156,3	50,0	166,7r	100,0
1966 D .....	138,2	145,0	132,4	200,0	119,1	166,7	156,3	50,0	166,7	175,0
1948 1. Sept. ....	97,4	100,0	46,4	79,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	66,7
1954 1. Juli .....	98,4	100,0	46,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 1. Jan. ....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 1. Jan. ....	100,5	100,0	118,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1964 1. Jan. ....	137,7r	145,0	132,4	200,0	119,1r	166,7	156,3	50,0	166,7r	100,0
1966 1. April .....	138,4r	145,0	132,4	200,0	119,1r	166,7	156,3	50,0	166,7r	200,0
1967 1. Jan. ....	174,1	175,6	148,1	300,0	158,4	166,7	156,3	50,0	333,3	200,0

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst (Inland)										
	Anweisungsdienst				Nebenleistungen im allgemeinen Postdienst						
	zusammen	darunter			zusammen	darunter					
Gewöhnliche Postanweisungen		Telegrafische Postanweisungen	Postaufträge	Prüfen von Anschriften		Bereithalten v. Briefsdgn. u. Postanw. (z. Abholung <sup>1)</sup> )	Unzustellbarkeitsmeldung	Laufschreiben	Bezug von Sammlermarken	Stundung	
Wägung .....	15,6	12,7	2,5	0,4	2,6	0,1	2,1	0,1	0,0	0,0	0,1
1938 D .....	81,8	79,5	100,0	45,6	67,7	31,8	70,9	50,0	83,3	50,0	81,5
1950 D .....	82,9	79,5	100,0	86,1	95,8	51,8	100,0	83,3	100,0	100,0	91,1
1953 D .....	82,9	79,5	100,0	86,1	95,8	51,8	100,0	83,3	100,0	100,0	91,1
1954 D .....	91,4	89,7	100,0	93,0	97,9	75,9	100,0	91,7	100,0	100,0	95,6
1955 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D .....	118,4	120,8	98,6	160,9	102,1	149,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1964 D .....	122,4	124,9	100,6	173,0	101,5	158,9	100,0	100,0	100,0 <sup>2)</sup>	100,0	100,0
1965 D .....	122,9	124,9	103,9	173,0	100,2r	158,9	100,0	100,0	.	100,0	100,0
1966 D .....	168,1	171,4	135,2	261,5	101,9	189,7	100,0	100,0	.	100,0	100,0
1948 1. Sept. ....	82,9	79,5	100,0	86,1	95,8	51,8	100,0	83,3	100,0	100,0	91,1
1954 1. Juli .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	91,1
1963 1. März .....	122,0	124,9	98,3	173,0	102,5	158,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1964 1. Aug. ....	122,9	124,9	103,9	173,0	100,2	158,9	100,0	100,0	100,0 <sup>3)</sup>	100,0	100,0
1966 1. April .....	183,1	186,8	145,6	291,0	102,5	200,0	100,0	100,0	.	100,0	100,0

Jahr — Änderungsdatum	Postcheckdienst (Inland)						
	insgesamt	Postcheckdienst für Kontoinhaber			Postcheckdienst für Nicht-Kontoinhaber		
		zusammen	darunter		zusammen	davon	
Zahlungsanweisungen	gewöhnliche		telegrafische	als Eilauftrag <sup>6)</sup>			
Wägung .....	1000,0	221,5	220,8	778,5	772,6	4,8	1,1
1938 D .....	82,5	101,4	100,0	77,0	76,9	100,0	100,0
1950 D .....	82,5	101,4	100,0	77,0	76,9	100,0	100,0
1953 D .....	82,5	101,4	100,0	77,0	76,9	100,0	100,0
1954 D .....	91,2	100,7	100,0	88,5	88,4	100,0	100,0
1955 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D .....	143,8	183,1	183,3	132,6	132,8	100,0	100,0
1964 D .....	152,5	199,7	200,0	139,1	139,4	100,0	100,0
1965 D .....	152,5	199,7	200,0	139,1	139,4	100,0	100,0
1966 D .....	180,0	199,7	200,0	174,4	174,8	117,1	137,5
1948 1. Sept. ....	82,5	101,4	100,0	77,0	76,9	100,0	100,0
1954 1. Juli .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 1. März .....	152,5	199,7	200,0	139,1	139,4	100,0	100,0
1966 1. April .....	180,2	199,7	200,0	186,2	186,6	122,8	150,0

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 44, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 40.

A. Postverkehr  
Indices der Postgebühren

1958 = 100

Jahr — Änderungsdatum	Postreisedienst (Inland)										Beförderung von Sachen
	insgesamt	Personenbeförderung									
		Allgemeiner Reise- verkehr zusammen	davon								
			Berufs- und Schulerverkehr					Schülerverkehr			
		zusammen	Berufsverkehr			Schülerverkehr					
			zusammen	Monats- karten	Wochen- karten	zusammen	Monats- karten	Wochen- karten	Zehner- karten		
Wägung .....	1000,0	626,4	365,3	288,5	124,9	163,6	76,8	36,9	29,8	10,1	8,3
1938 D .....	81,1	74,1	93,4	86,3	93,1	81,0	120,5	137,0	113,2	81,8	64,2
1950 D .....	76,5	74,1	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	73,4
1953 D .....	76,5	74,1	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	73,4
1954 D .....	76,5	74,1	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	73,4
1955 D .....	76,5	74,1	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	73,4
1956 D .....	76,5	74,1	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	73,4
1957 D .....	86,8	90,3	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	92,3
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D .....	103,0	101,0	106,5	107,3	108,5	106,3	103,4	101,6	104,9	106,1	100,0
1960 D .....	103,0	101,0	106,5	107,3	108,5	106,3	103,4	101,6	104,9	106,1	100,0
1961 D .....	103,0	101,0	106,5	107,3	108,5	106,3	103,4	101,6	104,9	106,1	100,0
1962 D .....	103,0	101,0	106,5	107,3	108,5	106,3	103,4	101,6	104,9	106,1	100,0
1963 D .....	112,1	106,3	121,8	126,1	124,6	127,3	105,7	101,6	104,9	123,0	117,8
1964 D .....	112,1	106,3	121,8	126,1	124,6	127,3	105,7	101,6	104,9	123,0	117,8
1965 D .....	112,1	106,3	121,8	126,1	124,6	127,3	105,7	101,6	104,9	123,0	117,8
1966 D .....	125,6	117,8	137,4	138,7	131,9	143,9	132,6	123,0	132,9	166,7	192,5
1948 1. Aug. ....	76,5	74,1	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	73,4
1957 15. April ....	91,0	96,9	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	100,0
1958 1. April ....	103,0	101,0	106,5	107,3	108,5	106,3	103,4	101,6	104,9	106,1	100,0
1963 1. Jan. ....	112,1	106,3	121,8	126,1	124,6	127,3	105,7	101,6	104,9	123,0	117,8
1966 1. März ....	128,3	120,1	140,5	141,2	133,3	147,2	138,0	127,3	138,5	175,4	207,5

B. Fernsprechverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse

Änderungsdatum	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:						
1934 1. Mai .....	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1946 1. April .....	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1954 1. Juli .....		6,00	8,00		10,00		12,00
1964 1. Aug. ....		9,00	12,00		15,00		18,00
	für Zweieranschlüsse:						
1934 1. Mai .....	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1946 1. April .....	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1950 1. Juni .....	3,50	4,25	5,00	5,75	6,50	7,25	8,00
1954 1. Juli .....		4,00	5,50		7,00		8,00
1964 1. Aug. ....		6,00	8,25		10,50		12,00

2. Ortsgesprächsgebühren

Änderungsdatum	Gebühr für ein Ortsgespräch			
	von einer Teilnehmersprechstelle	von einer öffentlichen Sprechstelle		
		mit gewöhnlichem Sprechapparat		mit Münzfernsprecher
1927 1. Mai .....		0,10		0,10
1946 1. April .....		0,15		0,15
1950 1. Juni .....		0,15		0,20
1954 1. Juli .....		0,16		0,20
1964 1. Aug. ....		0,20		0,20
1964 1. Dez. ....		0,18		0,20

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Änderungsdatum	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>2)</sup> 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												
1927 1. Mai .....	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 <sup>2)</sup>
1940 1. Jan. ....		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946 1. April .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950 1. Juni .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli .....		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36	4,05	4,50
1964 1. Aug. ....		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03	4,05	4,50
	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												
1927 1. Mai .....	0,10	0,20	0,20	0,27	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 <sup>2)</sup>
1940 1. Jan. ....		0,20	0,20	0,26 <sup>2/3</sup>	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1944 1. Sept. ....		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946 1. April .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950 1. Juni .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli .....		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36	4,05	4,50
1964 1. Aug. ....		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03	4,05	4,50

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 44, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 40.

**4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)**  
in DM

Änderungsdatum	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>1)</sup>											
	innerhalb des Bereichs einer Knotenvermittlungsstelle <sup>2)</sup>	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen <sup>3)</sup>					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen <sup>4)</sup>					
		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												
1952 Juli	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes											
1953 11. Aug.	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1964 1. Aug.	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,20	4,20	4,20
1964 1. Dez.	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 <sup>5)</sup>												
1952 Juli	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes <sup>6)</sup>											
1953 11. Aug.	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,00
1954 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	2,24
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,64 <sup>7)</sup>	0,64 <sup>7)</sup>	0,64 <sup>7)</sup>	0,64 <sup>7)</sup>	0,64 <sup>7)</sup>	0,64 <sup>7)</sup>	0,64 <sup>7)</sup>	0,64 <sup>7)</sup>	0,64 <sup>7)</sup>
1964 1. Aug.	0,40	0,54	0,80	1,20	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
1964 1. Dez.	0,36	0,54	0,72	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08

**C. Telegraf- und Telexverkehr**  
**1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr**  
in RM/DM je Telegrammwort<sup>6)</sup>

Änderungsdatum	Gewöhnliche		Dringende		Blitztelegramme	Brieftelegramme <sup>7)</sup>	
	Orstelegramme	Ferntelegammme	Orstelegramme	Ferntelegammme		bis zu 22 Wörtern weit.	für jedes weit. Wort
1929 1. April	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50		0,05
1931 1. März	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50		0,05
1946 1. April	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00		— <sup>8)</sup>
1948 1. Aug.	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50		0,05
1963 1. Jan.	0,20 <sup>9)</sup>	0,20	0,40 <sup>9)</sup>	0,40	2,00	1,00 <sup>10)</sup>	0,10
1966 1. April	0,30 <sup>9)</sup>	0,30	0,60 <sup>9)</sup>	0,60	— <sup>11)</sup>	2,20	0,10

**2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr**  
[a) gewöhnliche Telegramme<sup>12)</sup>, b) Brieftelegramme<sup>13)</sup>] in RM/DM je Telegrammwort

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 44, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 40.

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

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

**4. Telexgebühren<sup>1)</sup> im Inlandsverkehr**  
in RM/DM je Verbindung von drei Minuten Dauer

In der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 28. 1. 1956 von 7 bis 18.30 Uhr						
Änderungsdatum	zwischen den an dieselbe Telexvermittlungsstelle 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 <sup>2)</sup> .....	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						
Änderungsdatum	zwischen den an dieselbe Telexvermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	zwischen Teilnehmern, die an verschiedene Telexvermittlungsstellen angeschlossen sind (Ferngebühr)				
		bei Entfernungen				
		bis zu 75 km	über 75 bis 200 km	über 200 bis 400 km	über 400 bis 600 km	über 600 km
1. 1. 1939 .....	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
9. 3. 1948 <sup>4)</sup> .....	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
1. 1. 1951 .....	0,10	0,40	0,60	0,90	1,00	1,20
		innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)		innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)
1. 2. 1956 <sup>2)</sup> .....	0,60	0,80			1,20	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 44, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 40.

**Erläuterungen bzw. Anmerkungen**  
**Schaubilder**

Seite 3

Indices der Seefrachtraten

<sup>1)</sup> Raten für trockene Ladung. — <sup>2)</sup> Schiffs-Charter-Raten. — <sup>3)</sup> Berechnet von Heinz Peters, Hamburg.

**I. Eisenbahnverkehr**  
**A. Personenverkehr**

(Nach Angaben des Amtes 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 1959 galten im Saarland besondere Tarife in frs.

Seite 12

<sup>1)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>2)</sup> 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. — <sup>3)</sup> 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. — <sup>4)</sup> Für die Benutzung von Trans-Europ-Expreszügen (TEE-Zügen) sind ab 1. 12. 1957 zuzüglich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzugzuschlag wird angerechnet. — <sup>5)</sup> Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — <sup>6)</sup> Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklasse sind ab 3. 6. 1956 folgende Eisenbahnzuschläge einbezogen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00. — <sup>7)</sup> 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. — <sup>8)</sup> 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**

Die Eisenbahnfahrpreise im Ausland werden seit Erscheinen des Heftes vj 2/1966 unter Berücksichtigung von Veränderungen des „Gemeinsamen Internationalen Tarifs für die Beförderung von Personen (TCV)“, zusammengestellt von den Eisenbahnverwaltungen europäischer Länder, in DM-Währung dargestellt und gelten allgemein für Personen- und D-Züge. Besondere D-Zug-Zuschläge werden nur von den Eisenbahnverwaltungen Jugoslawiens (ab 1. 3. 1957), der Niederlande (ab 1. 12. 1962), Österreichs (früher nur in der 1. Klasse, ab 1. 1. 1964 auch in der 2. Klasse) und Schwedens erhoben. Nach den Streckentafeln des TCV sind die D-Zug-Zuschläge in den Eisenbahnfahrpreisen ab 1. 4. 1965 für Jugoslawien und ab 1. 5. 1965 für Schweden einbezogen.

Seite 13

<sup>1)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>2)</sup> Ab 1. 5. 1965 gelten die Hin- und Rückfahrkarten der dänischen Staatsbahnen bis zu einem Monat. — <sup>3)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — <sup>4)</sup> In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet. — <sup>5)</sup> Die D-Zug-Zuschläge der jugoslawischen Staatsbahnen sind ab 1. 4. 1965 in den dargestellten Personenfahrpreisen enthalten.

<sup>1)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>2)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — <sup>3)</sup> Die D-Zug-Zuschläge der Schwedischen Staatsbahnen sind ab 1. 5. 1965 in den Personalfahrpreisen enthalten.

<sup>1)</sup> In Portugal wurde die 3. Wagenklasse am 1. 8. 1963 aufgehoben. — <sup>2)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze.

### 3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

<sup>3)</sup> In den Fahrpreisen sind die normalen Schnellzugzuschläge, jedoch nicht Sonderzuschläge für Fernschnell- und TEE-Züge enthalten. Die Fahrpreise für die ausländischen Teilstrecken wurden aufgrund der „DM-Streckenfahrpreise des Gemeinsamen Internationalen Tarifs für die Beförderung von Personen (TCV) zusammengestellt. — <sup>4)</sup> Entfernung in Bahn-Kilometern.

## B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

### 1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

<sup>1)</sup> Bei Versand- und Empfangsabfertigung in Bahnhöfen mit geringem Stückgutverkehr (unter 8 t Stückgutumschlag täglich; etwa 20 bis 23% aller Bahnhöfe) wird ab 15. 3. 1966 ein Sonderzuschlag von 1 bzw. 2 DM je Sendung erhoben.

### 2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. — Vor dem 6. 7. 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

Bei der Eintarifierung der Güter in die einzelnen Wagenladungsklassen werden neben dem Wert eine Reihe anderer Gesichtspunkte, so die volkswirtschaftliche Bedeutung, die natürliche Beschaffenheit, der Bearbeitungsgrad und die Produktionsstufe des Gutes, der Verwendungszweck, ferner z. B. die Bruchempfindlichkeit, das Raumgewicht und damit der Grad der Auslastung der Wagen, oder der vom Verfrachter und der Eisenbahn der Beförderung des Gutes beigemessene Bedeutung berücksichtigt. Güter ohne nennenswertes Transportaufkommen werden ohne Rücksicht auf ihren Wert in die höchste Wagenklasse eingestuft (A/B, A).

#### Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahngütertarifs nach Regelklassen (Kurzfassung)

Wagenladungsklassen			Zugeordnete Güterarten
Vor dem 1. 2. 1958	Ab	Ab 15. 3. 1966	
A	A/B	A	Hochwertige gewerbliche Fertigwaren, z. B. Kraftfahrzeuge, Textilien einschl. Textilhalbwaren u. Bekleidung; Genußmittel, z. B. Kaffee, Spirituosen
B	A/B	A	Wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. Maschinen, Möbel Wichtige Nahrungsmittel, z. B. Brot, Zucker, Fleisch, Fette
C	C/D	A	Weniger wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. eiserne Kessel und Röhren Hochwertige gewerbliche Grundstoffe, z. B. Pflanzenfasern, Benzol, Lösungsmittel Obst
D	C/D	A	Mittelwertige gewerbliche Grundstoffe und Vorerzeugnisse, z. B. Porzellanmasse, Mittellagen für Sperrholzplatten, Kacheln, bestimmte NE-Metalle (Blei, Zink u. a.) Wichtige Nahrungsmittel-Grundstoffe, z. B. Getreide, Mehl
E	E	B	Bestimmte gewerbliche Halbwaren und Vorerzeugnisse, z. B. Schnittholz, Schwerchemikalien (Soda, Salzsäure), unbearbeitetes Flach- und Hohlglas (Fensterglas, Konservengläser)
F	F	B	Geringwertige gewerbliche Halb- und Fertigwaren, z. B. Steine, Zement, Dachziegel, Betonrohre, gebrauchte Packmittel und Baugerätschaften Futter- und Düngemittel; Gemüse
G	G	C	Geringwertige gewerbliche Rohstoffe, z. B. Erze (ab 1. 5. 65 nur noch NE-Erze), Sand, Kies, Schlacken Landwirtschaftliche Erzeugnisse, z. B. Heu, Stroh, frische Rüben und Kartoffeln
Gk	Gk	Ck	Beförderungssteuerfreie gewerbliche Rohstoffe: Aschenkohlen, Aschenkoks und Rauchkammerlosche, ab 1. 5. 1965 auch Eisenerze
(C)	I	I	Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial): Bandstahl, Stahlstreifen, Warmbreitband (unbearb.), Stahlbleche und -platten, Eisenbahnoberbaustoffe, Hohlbohrerstäbe, Spundwandstahl, Stab- und Formstahl, Walzdraht
(D)	II	II	Röhrenvormaterial: Bandstahl (auch z. Auswalzen u. Profilieren), Stahlstreifen, Warmbreitband (mit einem Kaltstich versehen), Stahlbleche, Stahlplatten
(F)	III	III	Vorgewalztes und vorgeschmiedetes Halbzeug (einschl. Röhrenknüppel, Warmbreitband zum Auswalzen)
(F)	IV	IV	Roheisen, Stahlrohblöcke und -brammen, Stahlschrott
(Fk)	V	V	Kohlen und Kohlenabfälle (ohne Tarifpositionen unter Kl. Gk—Ck; s. oben)

<sup>2)</sup> Ohne Montangüterklassen. — <sup>3)</sup> Die Sonderklassen mit Zusatzbezeichnung —k gelten für Wagenladungen mit beförderungssteuerfreien Gütern, nämlich mit Kohlen (Fk) und Kohlenabfällen (Gk, darunter ab 1. 5. 1965 auch Eisen- und Manganerze einschließlich Abfälle und Zwischenerzeugnisse aus diesen Erzen) sowie mit Kohlen und Kohlenabfällen in Eilguttransporten (Dk). Die Klasse Gk wurde zum 15. 3. 1966 in „Ck“ umbenannt. — <sup>4)</sup> Bei Anwendung der Kohlen-Ausnahmetarife wird die Fracht nach dem Mindestgewicht berechnet. Ist jedoch der Wagen bei der Übergabe auf dem Versandbahnhof räumlich voll ausgenutzt, wird der Frachtberechnung abweichend von dem vorgeschriebenen Mindestgewicht das aufgerundete wirkliche Gewicht zugrunde gelegt. Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteuereinkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt. Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe 7,6%. — <sup>5)</sup> Da der Tarif erst von 250 km an gilt und die mittlere Transportweite etwa bei 500 km liegt, werden hier die Frachtsätze für eine Entfernung von 500 km angegeben. — <sup>6)</sup> Am 1. 2. 1958 wurden Frachtsätze der 20 t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen im frachtpflichtigen Gewicht von 20000 kg und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 15 t-Klasse abgefertigt. — <sup>7)</sup> Ab 1. 3. 1962. — <sup>8)</sup> Am 15. 3. 1966 wurden Frachtsätze der 25 t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen im frachtpflichtigen Gewicht von 25000 kg und mehr. Vom 1. 2. 1958 bis 14. 3. 1966 wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 20 t-Klasse abgefertigt.

### 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. 2) bzw. Ausnahmetarife zu Monatszahlen und als arithmetisches Zwölfmonatsmittel zu Jahreszahlen zusammengefaßt.

<sup>1)</sup> In der Zeit vom 15. 7. 1958 bis 31. 10. 1966 galt für die Monate April bis September ein Sommertarif, für die Monate Oktober bis März ein Wintertarif. Die mittlere Wagenauslastung für Fische in vollen Wagenladungen liegt bei 5 bis 6 Tonnen. Das frachtpflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz beigegebene Eis. — <sup>2)</sup> Die mittlere Wagenauslastung für Tabak in vollen Wagenladungen liegt bei 11 bis 12 Tonnen. — <sup>3)</sup> Neue Bezeichnung der Regelgüterklassen ab 15. 3. 1966. — <sup>4)</sup> Früher geltende Regelklassen bzw. Ausnahmetarife s. PLW Fachserie M, Reihe 7, vj 4/1965, Kopfspalte der Tabelle B 3 auf Seite 15 und Tabellenanmerkungen auf S. 40. — <sup>5)</sup> Vor dem 1. 3. 1967 20 t-Klasse (vgl. Anm. 7). — <sup>6)</sup> Vor dem 1. 9. 1966 20 t-Klasse (vgl. Anm. 7). — <sup>7)</sup> Vor dem 15. 3. 1966 20 t-Gewichtsklasse. Für verschiedene Ausnahmetarife wurde die 25 t-Klasse erst später (im Laufe der Jahre 1966/67) eingeführt. Die Frachtsätze der neu eingeführten 25 t-Klasse liegen um 4,76% unter den Sätzen der 20 t-Klasse. — <sup>8)</sup> Vor dem 1. 12. 1966 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anmerkung 7). — <sup>9)</sup> 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. — <sup>10)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteuereinkommen 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. — <sup>11)</sup> Vor dem 1. 1. 1961 nach AT 14 B 21. — <sup>12)</sup> Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Röhren, gewalzte Stahlplatten zum Schmieden in warmen Zustand oder zum Auswalzen. — <sup>13)</sup> Unbearbeitet. — <sup>14)</sup> Vor dem 2. 5. 1966 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. 7). — <sup>15)</sup> Vor dem 1. 7. 1966 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. 7). — <sup>16)</sup> D aus weniger als 12 Monatszahlen berechnet.

Erläuterungen: a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — d) Privatkesselwagen. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder in gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich.

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 20).

Seite 18

<sup>1)</sup> 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. — <sup>2)</sup> Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — <sup>3)</sup> Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II, A. 2, S. 21). — <sup>4)</sup> Ab 1. 6. 1956. — <sup>5)</sup> Ab 1. 4. 1956. — <sup>6)</sup> 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). — <sup>7)</sup> Für Teilpartien zwischen 50 und 100 t wurden bis einschl. August 1966 0,30 DM je t zusätzlich berechnet. Ab 1. September 1966 gelten die dargestellten Tonnensätze für Partien ab 50 t. — <sup>8)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebietes (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Frachtkosten 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.

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) Schiffkohle. — 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).

Seite 19

<sup>1)</sup> Siehe Seite 18, Anmerkung <sup>7)</sup>. — <sup>2)</sup> Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II, A. 2, S. 21). — <sup>3)</sup> 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). — <sup>4)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löscheziten. — <sup>5)</sup> 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. — <sup>6)</sup> Ab 1. 4. 1955 Lade- und Löszeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$  und umgekehrt. — <sup>7)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren: für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774, II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an. — <sup>8)</sup> Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — <sup>9)</sup> März bis Dezember. — <sup>10)</sup> Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — <sup>11)</sup> D Januar/Juli.

Seite 20

<sup>1)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löscheziten. — <sup>2)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II, A. 2, S. 21). — <sup>3)</sup> Einschl. Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II, A. 2, S. 21). — <sup>4)</sup> 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). — <sup>5)</sup> Ab 1. 4. 1963 Lade- und Löszeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$ . D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löscheziten) berechnet. — <sup>6)</sup> Ab 1. 9. 1966 ab 50 t; vor dem 1. 9. 1966 stellten sich die Frachtsätze für Partien von 50 bis 99 t jeweils um 0,30 DM je t höher.

#### 2. Schiffsabgaben auf den kanalisiertten Flüssen Main und Neckar

Für alle Binnenschifffahrtstransporte auf der schiffbaren Flußstrecke des kanalisiertten 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 21

<sup>1)</sup> 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 Kanalanteile auf den westdeutschen Kanälen) anzuwenden (vgl. Anmerkungen auf Seiten 18—20). Bei den Jahreszahlen handelt es sich um das auf 12 Monate bezogene arithmetische Mittel der ausgewiesenen Durchschnittsprozentsätze in den einzelnen Monaten.

Seite 21 (Fortsetzung)

<sup>1)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Kaub. — <sup>2)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Köln. — <sup>3)</sup> 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. — <sup>4)</sup> 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 22

<sup>1)</sup> Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste (ohne Hafer und Reis). — <sup>2)</sup> Ölkuchen und andere Rückstände von der Gewinnung pflanzlicher Öle. — <sup>3)</sup> Dänemark einschl. Inseln, ohne Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>4)</sup> Einschl. Wormerveer, Zaandam und Zwijndrecht. — <sup>5)</sup> Fredericia und südl. davon. — <sup>6)</sup> Ostküste Jütland einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>7)</sup> Einschl. Papierholz. — <sup>8)</sup> Antwerpen, Gent, Ostende und Zeebrugge. — <sup>9)</sup> Amsterdam, Delfzijl, Dordrecht, Haarlingen, Rotterdam und Zaandam. — <sup>10)</sup> Rheinhäfen von Köln-Porz bis Emmerich. — <sup>11)</sup> Chinaclay. — <sup>12)</sup> Einschl. Mälarsee. — <sup>13)</sup> Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erbungstechnischen Gründen.

Seite 23

<sup>1)</sup> Eisenschlacke. — <sup>2)</sup> Eisen- und Stahlschrott. — <sup>3)</sup> Fredericia und südl. davon. — <sup>4)</sup> Dänemark einschl. Inseln, ohne Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>5)</sup> Einschl. Terneuzen und Ymuiden. — <sup>6)</sup> Einschl. Mälarsee. — <sup>7)</sup> Rheinhäfen von Köln-Porz bis Emmerich. — <sup>8)</sup> Koks aus Steinkohle. — <sup>9)</sup> Einschl. Bornholm, ohne Isefjord (Seeland). — <sup>10)</sup> Ohne Limfjordhäfen und Esbjerg. — <sup>11)</sup> Einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>12)</sup> Braunkohlenbriketts. — <sup>13)</sup> Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erbungstechnischen Gründen.

#### 2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 24

<sup>1)</sup> Außerdem große Küstenschifffahrt (Mittelmeerfahrt). — <sup>2)</sup> Einschl. Brit. Kolumbien. — <sup>3)</sup> Einschl. Sojabohnen. — <sup>4)</sup> Ab 1961\$ je 2240 lbs. — <sup>5)</sup> Einschl. Abschlüsse zu Berth Terms. Verladung fußaufwärts (bis San Lorenzo) — fußabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — <sup>6)</sup> Reis. — <sup>7)</sup> Mais. — <sup>8)</sup> Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe, einschl. umgerechnete Abschlüsse in US-\$. Lose und/oder gesackte Ladungen. — <sup>9)</sup> Einschl. Rotterdam löschen. — <sup>10)</sup> Ab 1957 mechanische Bulkverladungen in Mackay oder Townsville. — <sup>11)</sup> Umgerechnet v. US-\$. Pauschalfrachten. — <sup>12)</sup> Bis 1956 auf Basis Handverladung — gesackt oder lose ex Säcke.

Seite 25

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

## C. Schiffsverkehrsindizes

#### 1. Indices der Seefrachtraten

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

Monatszahlen der Trampfrachtdindices stellen die Maßzahlen der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtdindices der Firma W. G. Weston, London und der Firma Maritime Research Inc., New York, sowie beim britischen Tankerfrachtenindex der Firma Harley Million, London, sind die ausgewiesenen Monatszahlen das arithmetische Mittel der im entsprechenden Monat anfallenden Wochenmaßzahlen. 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 Frachtab schlüssen 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. — **Seale** = 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.

## II. Schiffsverkehr

### C. Schiffsverkehrsindizes

#### 1. Indices der Seefrachtraten

Seite 26

<sup>1)</sup> Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengütern in 17 weltweiten Relationen im einfachen Durchschnitt der Meßzahl, berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrage der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — <sup>2)</sup> Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — <sup>3)</sup> Im Januar 1960 wurden die Zahlen des deutschen Linienfrachtenindex auf Basis 1958 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1959 (120,6 mit den Indexzahlen auf Basis 1954 verketten). — <sup>4)</sup> Ab Dezember 1959 werden zusätzlich zum Index für die Linienfahrt gesonderte Gruppenindexzahlen für Stück- und Massengut veröffentlicht, die nach dem Verhältnis der in ihrem Bereich beförderten Gütermenge (2,33:1) zum Gesamtindex zusammengesetzt werden. — <sup>5)</sup> Im Januar 1961 wurden die Zahlen des deutschen Trampfrachtenindex auf Basis 1960 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1960 (80,7) mit den Zahlen auf Basis 1954 verketten. — <sup>6)</sup> Ölbrenner (Dampfer) und Motorschiffe von 9000 bis 11000 t.d.w. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung bis zu 12 Monaten. In der Berechnung auf neuer Basis (Juli 1965 bis Juni 1966 = 100) wurde der Zeitcharterindex zusätzlich nach Schiffsgrößen und Geschwindigkeitsklassen gruppiert. — <sup>7)</sup> Ab Januar 1967 wurde der frühere Seefrachtenindex der Norwegian Shipping News (Juli—Dezember 1947 = 100) auf Basis Juli 1965 bis Juni 1966 = 100 Neuberechnet und bis Januar 1960 zurückgeführt. — <sup>8)</sup> Vor 1957 auf Basis MOT, vom 1. 1. 1957 bis 15. 5. 1962 auf Basis Scale. — <sup>9)</sup> Vor 1960 auf Basis USMC; Indexberechnung mit Ablauf des Jahres 1965 eingestellt. — <sup>10)</sup> Einschl. große Küstenschifffahrt (Mittelmeerfahrt). — <sup>11)</sup> Nordeuropäische Küstenschifffahrt.

Seite 27

<sup>1)</sup> Wegen des früher berechneten Index vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen, Heft 4/1960“. — <sup>2)</sup> Berechnet werden Zeitcharterabschlüsse mit einer Beschäftigungsdauer bis zu 9 Monaten für Motorschiffe von 9000 t.d.w. und mehr. — <sup>3)</sup> Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von entsprechenden Jahreszahlen der früher auf Basis 1952 = 100 berechneten Trampfrachtenindizes.

Seite 28

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

Seite 29

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

<sup>1)</sup> 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 Meßzahlenreihen 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 Meßzahlenreihen nur noch halbjährlich jedoch für 3 Größenklassen berechnet: 15000 bis 24999 t.d.w. (GP=General Purpose), 25000 bis 44999 t.d.w. (MR=Medium Range) und 45000 bis 69999 t.d.w. (LR=Large Range). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem Golf. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Quartalszahlen und werden ebenso wie die unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Scale-Tarifs in Shilling je t umgerechneten Quartals- und Jahreszahlen vom Statistischen Bundesamt errechnet (vgl. Erläuterungen zu D. Index der Seefrachten). — <sup>2)</sup> Grundtarif Scale Nr. 1 (vom 1. 11. 1952) kam für die AFRA-Raten nicht zur Anwendung. — <sup>3)</sup> Suez-Route: Zusätzlich s. 6.3 je 2240 lbs. Suezkanal-Gebühren (konstant). — <sup>4)</sup> Kap-Route. — <sup>5)</sup> Vom November 1956 bis Mai 1957 über Kap-Route (Suez-Krise). — <sup>6)</sup> Der Zeitcharter-Volume-Index wird für den Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage berechnet. — <sup>7)</sup> Erarbeitet auf Grund von Statistiken des amerikanischen Bureau of Mines und der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD), zu dem Zweck, den Trend der für Nord-West-Europa geltenden Bunkerölpreise verfolgen zu können. Dieses Gebiet wurde für die Indexberechnung in sechs Ländergruppen eingeteilt: Norwegen, Schweden und Dänemark; Bundesrepublik Deutschland; Belgien und Niederlande; Frankreich; Vereinigtes Königreich und Irland; Portugal. — <sup>8)</sup> Gesamtindex auf fester Index-Basis: Verhältnis Heizöl zu Diesel- und Gasöl = 70.30. — <sup>9)</sup> Gesamtindex auf wechselnder Basis, um den steigenden Anteil des Heizölbedarfs ab 1959 sichtbar zu machen. — <sup>10)</sup> Es sind folgende Heizöle enthalten: Marine fuel oil, bunker C; mittlere oder „dünnflüssige“ Heizöle („Redwood No. 1 at 100-F“ ist das gebräuchlichste). — <sup>11)</sup> Dieselöl und Gasöl ist im Verhältnis 80:20 enthalten. — <sup>12)</sup> Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von Jahreszahlen auf Basis Januar-Juni 1954 = 100. — <sup>13)</sup> Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der britischen Schiffsfahrtszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — <sup>14)</sup> 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 t auf 25000 t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verbilligung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — <sup>15)</sup> Umgerechnet vom Baupreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1 325 000 £). — <sup>16)</sup> Umgerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1 200 000 £). — <sup>17)</sup> Large Range (45000 bis 69999 t.d.w.). — <sup>18)</sup> Monatsdurchschnitt Januar—Oktober. — <sup>19)</sup> Die Berechnung des Zeitcharter-Volume-Index wurde im Laufe des November 1965 eingestellt.

## 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

#### 1. Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Seite 30

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachtfüge. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrate). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen.) — e) Airbusdienst ab 1. 4. 1963 (3 × täglich Pendelverkehr ohne Vorausbuchung). — f) Hin- und Rückflug innerhalb eines Monats. — <sup>1)</sup> Nur vom 1. 4. bis 31. 10. 1965. — <sup>2)</sup> Laut Mitteilung der Lufthansa wird die Touristenklasse ab November 1964 für Flugrouten innerhalb Europas mit „Sparklasse“ bezeichnet.

Seite 31

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. <sup>1)</sup> Touristenklasse. — <sup>2)</sup> Die Touristenklasse wurde auf den Südafrika-, Mittel- und Fernostrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. 10. 1960, auf den Nordatlantikkrouten am 1. 7. 1960, auf den Südatlantikkrouten am 1. 3. 1961 durch die Sparklasse ersetzt. — <sup>3)</sup> Flugpreise für die Benutzung von Düsenflugzeugen. Bis 1960 wurden Preise für Reisen mit Propellerflugzeugen veröffentlicht (s. M 7 vj 3/1956 bis vj 3/1965). — <sup>4)</sup> Monatsdurchschnitt Juli—Dezember.

### B. Güterverkehr

Luftfrachtraten je kg, umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20, ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00).

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

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Luftfrachte von 1 kg auf das nächste 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm<sup>3</sup> und im außereuropäischen Verkehr 9 dm<sup>3</sup> 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.

Seite 33

<sup>1)</sup> Ostroute über Indien. — <sup>2)</sup> Ab 250 kg Mindestgewicht; 1966 Durchschnitt September bis Dezember. — <sup>3)</sup> Außerdem DM 5,60 ab 1000 kg Mindestgewicht.

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

Seite 34

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

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

Seite 35

<sup>1)</sup> Allgemeine Luftfrachtraten. — <sup>2)</sup> Kombinierte Raten bei Umladung in anderen deutschen Flughäfen. — <sup>3)</sup> Frachtraten umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>4)</sup> Reptilhäute. — <sup>5)</sup> Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — <sup>6)</sup> Mindestgewicht 250 kg; 1966 Durchschnitt August bis Dezember. — <sup>7)</sup> Fuchspelze.

## IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Vor dem 6. Juli 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

### A. Postverkehr

#### Indices der Postgebühren

Seite 36

<sup>1)</sup> Bis zum 31. 7. 1964 Drucksachen zu ermäßigter Gebühr. — <sup>2)</sup> Bis zum 31. 7. 1964 Postwurfsendungen. — <sup>3)</sup> Bis zum 31. 7. 1966 Warensendungen. — <sup>4)</sup> Einschließlich unzureichend freigemachte Briefsendungen. — <sup>5)</sup> Nur Zuschläge.

Seite 37

<sup>1)</sup> Vor dem 1. 1. 1967: Verpackungskosten für Zeitungen. — <sup>2)</sup> Vor dem 1. 1. 1964 Kosten für die Aufstellung von Zeitungsbezieherlisten; vom 1. 1. 1964 bis 31. 12. 1966: Kosten für die Mitteilung von Bezieheranschriften. — <sup>3)</sup> Vor dem 1. 1. 1964: Zeitungsbestellung durch Dritte. — <sup>4)</sup> Vor dem 1. 8. 1964: Schließfächer. — <sup>5)</sup> Ab 1. 8. 1964 werden Laufschriften kostenfrei bearbeitet. — <sup>6)</sup> Nur Zuschläge.

Seite 38

<sup>1)</sup> Ab 1. 8. 1964 Bereithalten von Briefsendungen und Postanweisungen zur Abholung. — <sup>2)</sup> Ab 1. 8. 1964 werden Laufschriften kostenfrei bearbeitet. — <sup>3)</sup> Nur Zuschläge.

### B. Fernsprechverkehr

#### 1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

#### 2. Ortsgesprächsgebühren

#### 3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 38

<sup>1)</sup> 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. — <sup>2)</sup> Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — <sup>3)</sup> Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag.

#### 4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 39

<sup>1)</sup> und <sup>2)</sup>: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählferndienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — <sup>3)</sup> 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. — <sup>4)</sup> Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wiederingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählferndienst keine Anwendung. — <sup>5)</sup> 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 39 (Fortsetzung)

<sup>6)</sup> Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10fache Wortgebühr, ab 1. 4. 1966 7fache Wortgebühr. — <sup>7)</sup> 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, ab 1. 4. 1966 22fache Wortgebühr. — <sup>8)</sup> Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — <sup>9)</sup> 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. — <sup>10)</sup> Gesamtgebühren. — <sup>11)</sup> Blitztelegramme sind ab 1. 4. 1966 fortgefallen.

#### 2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 39 (Fortsetzung)

<sup>12)</sup> Ab 1. 7. 1950 wurde die Gebühr für 5 Wörter, ab 1. 1. 1960 die Gebühr für 7 Wörter als Mindestsatz berechnet. — <sup>13)</sup> 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

Seite 40

<sup>1)</sup> und <sup>2)</sup>: 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. — <sup>3)</sup> In Verkehrsbeziehungen, in denen die Gebührenerfassungsgeräte noch nicht auf die volle Zeitimpulszählung umgestellt sind, werden jeweils bis zur Beendigung der Umstellungsarbeiten die vor dem 1. 2. 1956 geltenden Fernschreibgebühren erhoben. — <sup>4)</sup> Normalgebühren infolge vorübergehenden Wegfalls der Ermäßigung.