

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

2. Vierteljahr 1967



Bestellnummer: M 7 — vj 2/67 (310700—670302)

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

	Seite
Schaubilder	
Indices der Seefrachtraten	3
Preise für Verkehrsleistungen im 2. Vierteljahr 1967	6
Die Seefrachtenindices der Sowjetunion (Kurzbeschreibung)	11
Allgemeine Vorbemerkungen	12
Abkürzungen, Maße und Gewichte	12
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	13
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	14
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	16
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	17
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen	17
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	18
II. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze	19
2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar	22
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt	22
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)	23
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)	25
C. Schiffsverkehrsindices	
1. Indices der Seefrachtraten	27
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindices	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	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr	36
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr	36
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland	36
4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland	37
5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland	37
6. Indices der Postgebühren im Inlandsverkehr	38
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse	38
2. Ortsgesprächsgebühren	38
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)	38
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (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

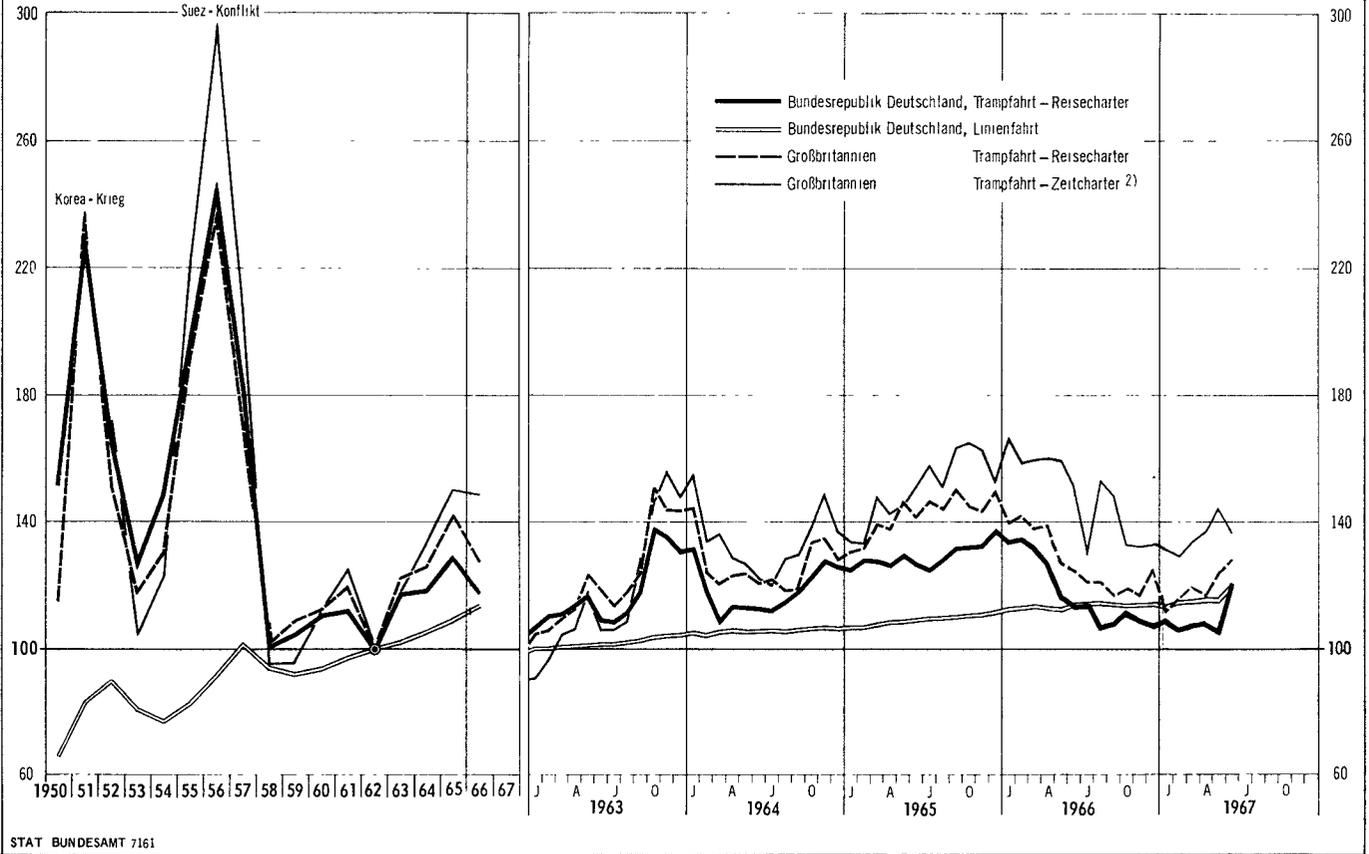
Abgeschlossen am 27. Oktober 1967

Erschienen im Dezember 1967

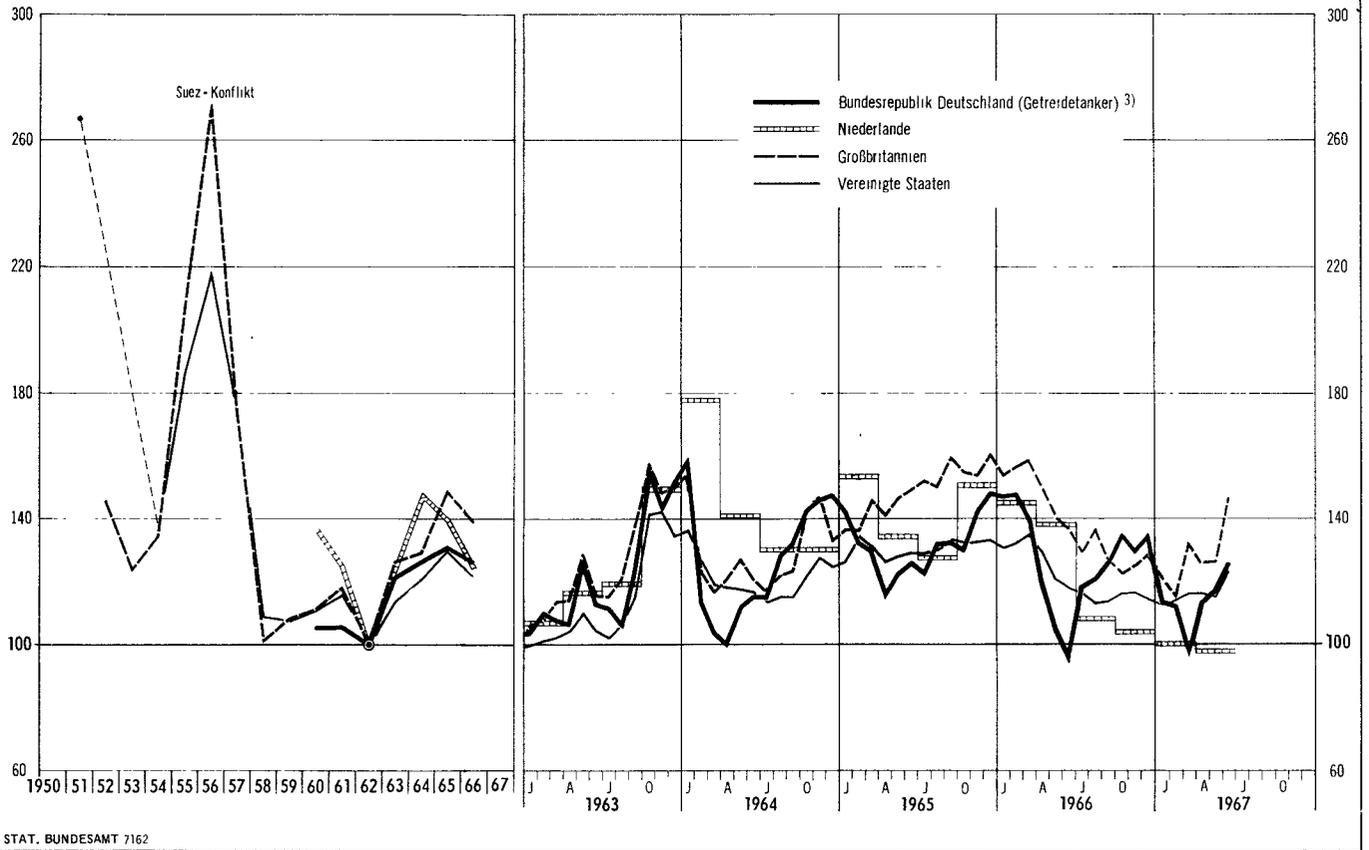
Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,00

INDICES DER SEEFRACHTRATEN ¹⁾
 Umbasiert auf 1962 = 100

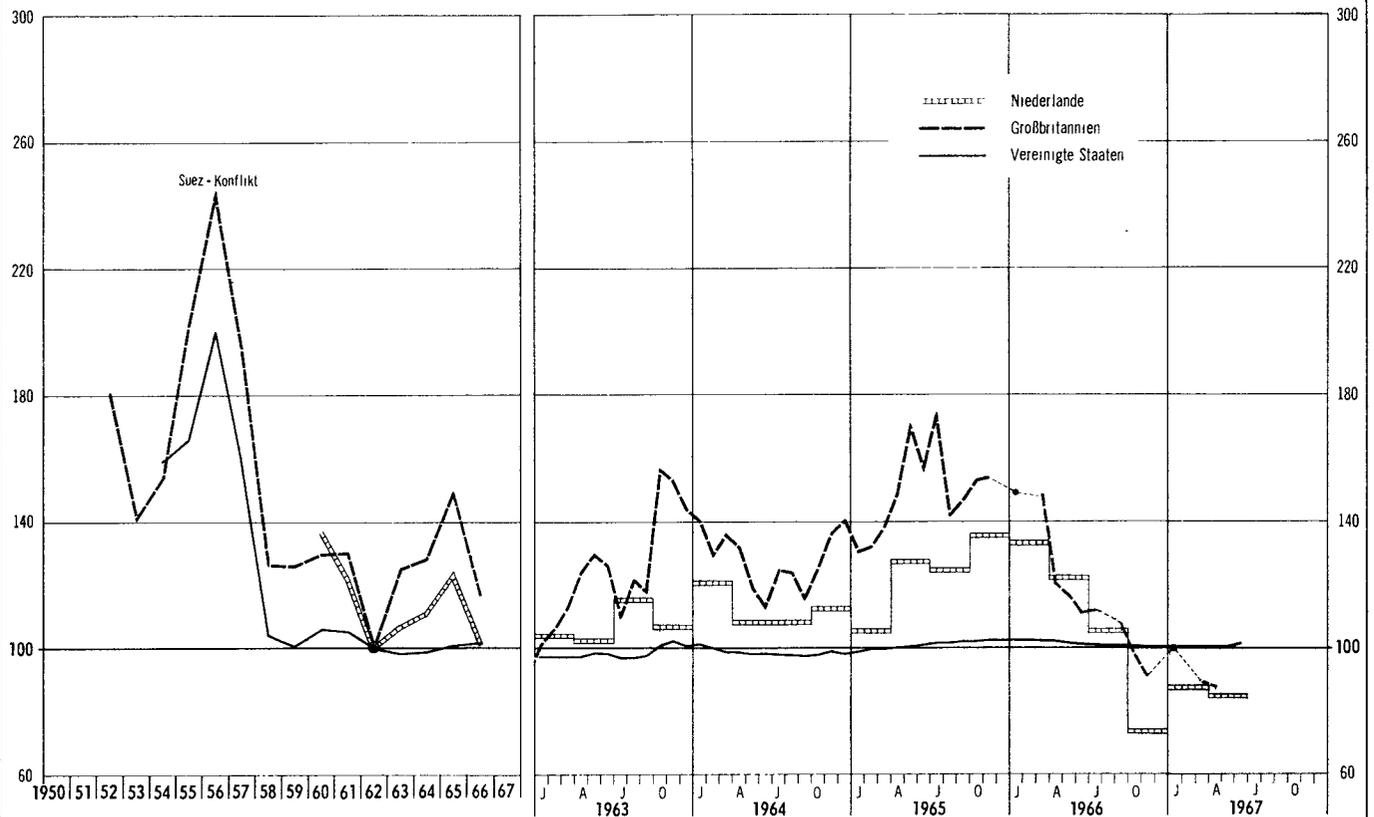


INDICES DER GETREIDEFRACHTRATEN (Reisecharter)
 Umbasiert auf 1962 = 100



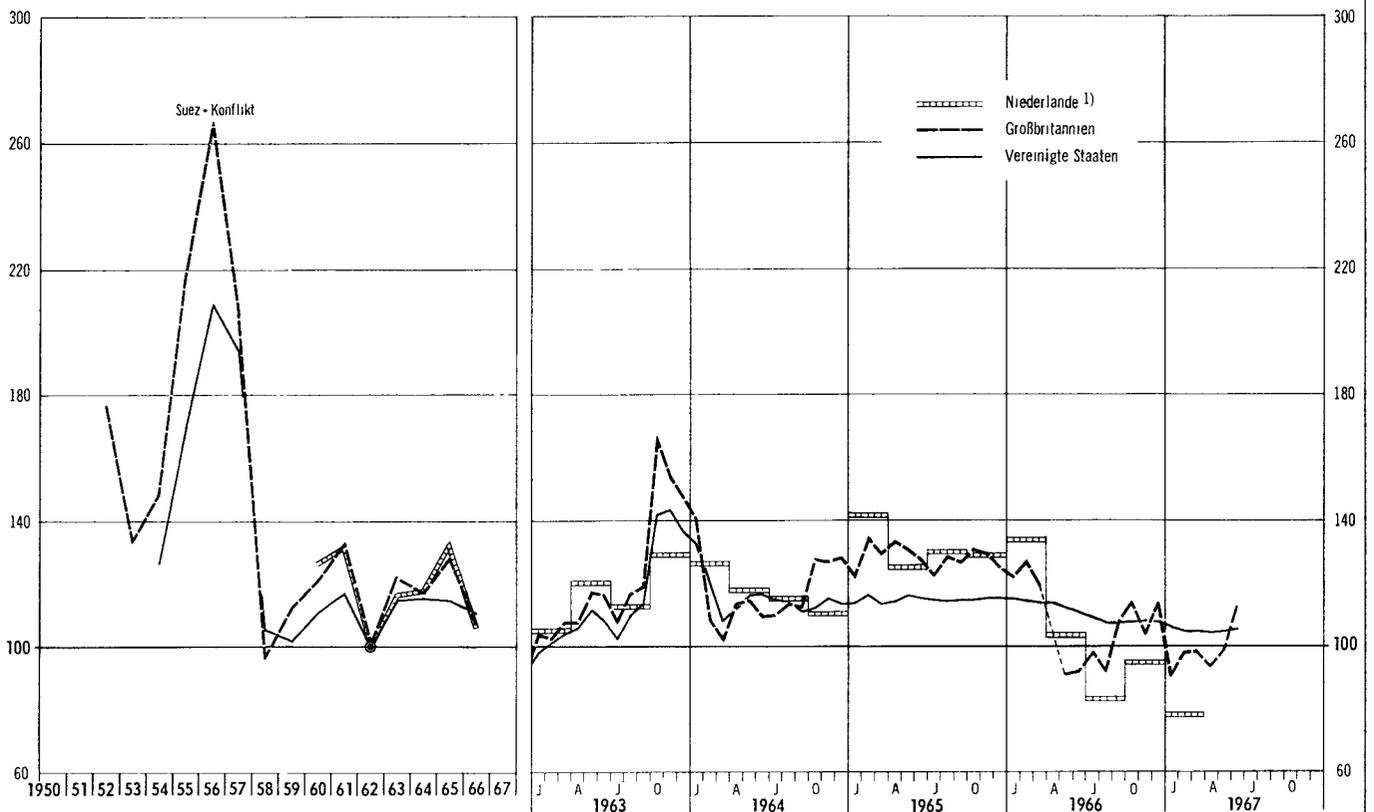
Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40

INDICES DER ERZFACHTRATEN (Reisecharter)
Umbasiert auf 1962 = 100



STAT. BUNDESAMT 7163

INDICES DER KOHLENFRACHTRATEN (Reisecharter)
Umbasiert auf 1962 = 100

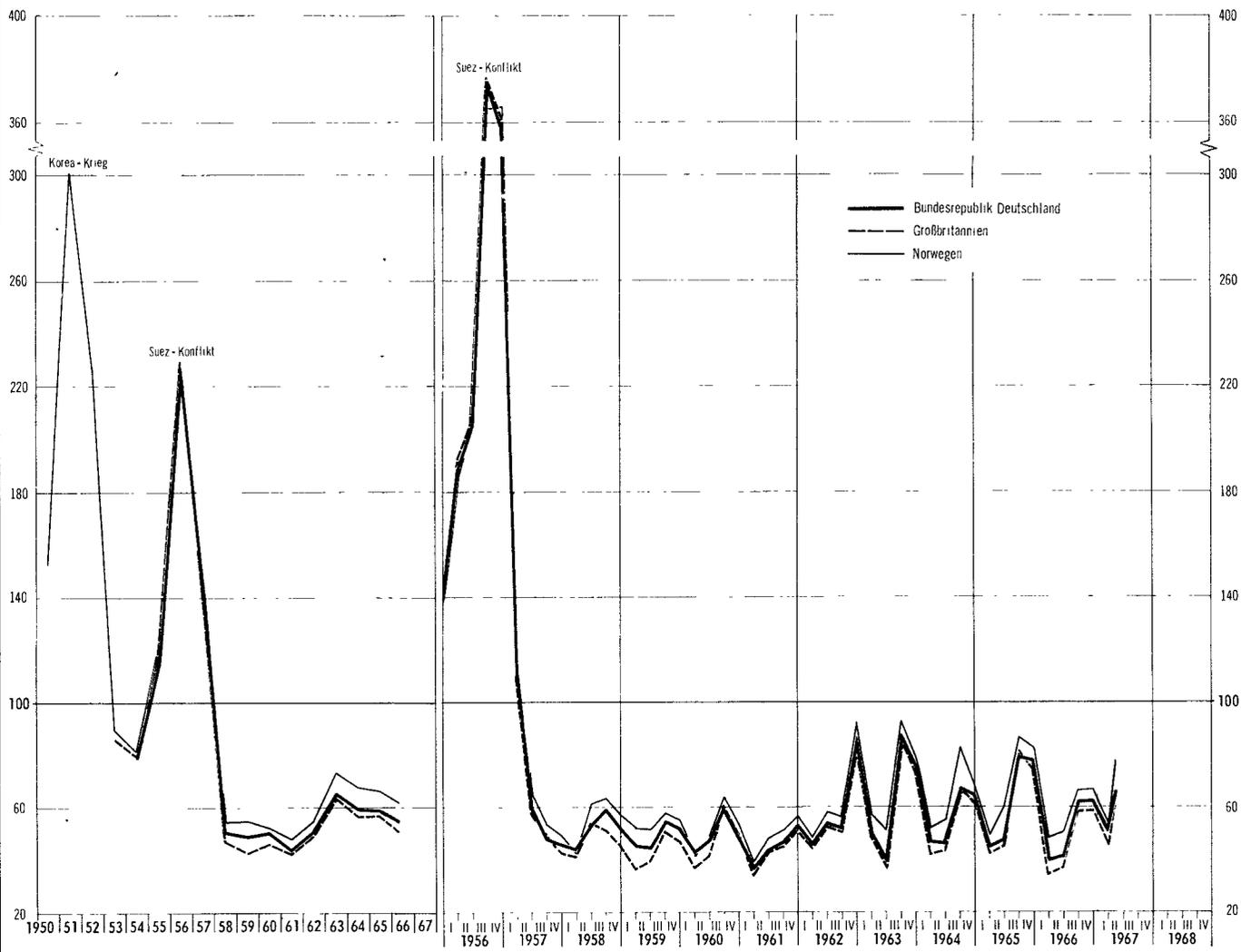


STAT. BUNDESAMT 7164

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40

INDICES DER TANKERRATEN (Reisecharter) 1)

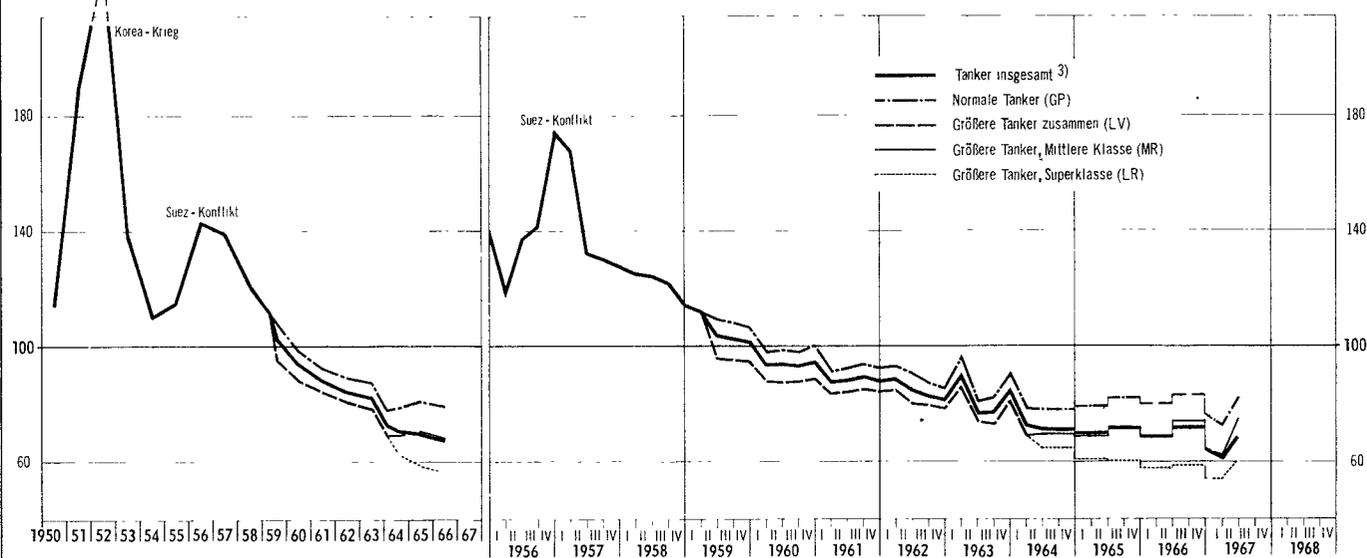
Auf Basis Scale / Intascale = 100



STAT. BUNDESAMT 7165

AFRA - DURCHSCHNITTSRATEN FÜR DIE TANKERFAHRT (Großbritannien) 1) 2)

Auf Basis Scale / Intascale = 100



STAT. BUNDESAMT 7166

Preise für Verkehrsleistungen im 2. Vierteljahr 1967

Eisenbahnverkehr

Die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn ergänzte auf Vorschlag ihrer ständigen Tarifkommission zum 19. 6. 1967 die Tarifstelle „Kalk“ im Abschnitt III der Gütereinteilung des DEGT (Teil I, Abt. B). Danach wurde das „Ölen“ gebrannten Dolomits zur Verhinderung der Verstaubungsgefahr als zulässige Bearbeitung für diese Güterart anerkannt. Ferner trat am 1. 5. 1967 der Nachtrag V zum Deutschen Eisenbahn-Militär-tarif (DEMT) mit neuen Bestimmungen für verladereigene Paletten in Kraft. Außerdem wurden die Benutzungsgebühren und die Wagenstandsgelder für Tiefladewagen erhöht und die Entfernungszuschläge für Hafengebühren teilweise geändert.

Im Laufe des zweiten Quartals sind im Tarifsektor II/C des DEGT (Ausnahmetarife) wiederum Frachtsätze für einzelne Verkehrsverbindungen ergänzt worden. Einige Bestimmungen der Gütereinteilung und des örtlichen Geltungsbereichs wurden revidiert. Neu eingeführt wurden folgende Ausnahmetarife:

- 8 B 14 für Eisen- und Stahltransporte von luxemburgischen und lothringischen Grenzbahnhöfen nach bestimmten Bahnhöfen im Bundesgebiet (am 1. 6. 67)
- 24 C 1 für den Transport von Gütern aller Art in Transcontainern (Einheitsbehältern) zwischen deutschen Seehäfen und bestimmten Bahnhöfen innerhalb des Bundesgebietes, u. a. Düsseldorf, Frankfurt/M., Gießen, Köln, Mannheim, München, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart (am 16. 5. 67).

Die Seehafenausnahmetarife 1 S 3 und 21 S 5 für Transporte von deutschen Seehäfen nach Empfangsbahnhöfen im Binnenland wurden neu herausgegeben. Der AT 1 S 3 begünstigt über See eingeführtes Stammholz. Seit dem 1. 6. 1967 gelten Sätze der neu eingeführten 25 t-Klasse, die in der Höhe den bisherigen 20 t-Sätze entsprechen. Die neuen 20 t- und 15 t-Sätze liegen jeweils um 5% höher als die alten Sätze. Die 10 t-Sätze wurden gestrichen. Die Revision des AT 21 S 5 (Baumwollabfälle und Linters) sieht vom 1. 5. 1967 an auch für die 15 t-Basissätze einen 5%igen Zuschlag vor. Die neuen 10 t-Sätze liegen um 36% über den (neuen) 15 t-Sätzen. Behältertransporte zwischen belgischen, deutschen, französischen, italienischen und niederländischen Seehafenbahnhöfen einerseits und entsprechenden westeuropäischen Binnenbahnhöfen andererseits werden seit dem 1. 5. 1967 nach dem neu eingeführten „Europäischen Wagenladungstarif“ berechnet. Die Frachten werden für die Gesamtstrecken in Goldfranken ermittelt und gegenüber denen für normale Wagenladungen je nach Tarifkategorie des verwendeten Containers um 10 bis 25% ermäßigt (vgl. auch die Ausführungen zum AT 24 C 1 im Abschnitt „Binnenverkehr“).

Die belgischen Staatsbahnen setzten die Frachtsätze ihres Stückguttarifs, der auch für die Beförderung von Postpaketen und Expresgut bis 5 000 kg auf dem Schienenwege gilt, zum 12. 6. 1967 je nach Verkehrsverbindung um 10 bis 26% herauf. Außerdem wurde das Verzeichnis der Tarifierungspunkte für den Stückgutverkehr revidiert, wobei alle Grenzübergangspunkte in die nächst höhere Tarifklasse umgestuft wurden. Daraus ergaben sich weitere Frachterhöhungen, die sich besonders auf die Sätze des grenzüberschreitenden Stückgutverkehrs auswirkten.

Die Französische Staatsbahn (SNCF) setzte im Zuge ihrer progressiven Tarifreform (regelmäßige Teilrevisionen in etwa sechsmonatigem Abstand) ihren Wagenladungstarif am 20. 6. 1967 um 2 Barèmes (2 Tarifstufen zu je 2,52% d. h. um insgesamt rund 5%) herauf. Die Frachtsätze für kleine Wagenladungen (von 5 bis 15 t) wurden um 7,8% erhöht. Demgegenüber zogen die Kohlenfrachtsätze nur um 2,5% an. Die Tarifsätze für Ferntransporte blieben im allgemeinen unverändert. In ähnlicher Weise wurden die Tarifsätze für große Wagenladungen begünstigt, vor allem bei Transporten von Wein, Eisenwaren und (leicht verderblichen) Lebensmitteln. Die gleichzeitig revidierten Stückgutsätze wurden je nach Entfernung und Gewichtsstufe um 2 bis 7,8% erhöht, wobei die Stückgutfernttransporte geringer belastet wurden. Die Frachtsätze für Expresgut und Postpakete von mehr als 3 bis 20 kg (petits colis et colis familiaux), die in Frankreich durch die Eisenbahn befördert werden, wurden um 10,5% heraufgesetzt.

Für den Transport von Kohle und Stahl hatte die SNCF vier Ausnahmetarife vorbereitet, die am 7. 6. 1967 von der Hohen

Behörde der EGKS als Wettbewerbsstarife anerkannt und genehmigt wurden. Diese Tarife begünstigen:

- Steinkohlentransporte vom Centre-Midi nach 11 Departements der Atlantikzone südlich der Loire bzw. von Brikettfabriken am Atlantik nach bestimmten Empfangsplätzen in Südfrankreich
- Erztransporte der Gruben Société Minière de Briey et de Longwy sowie der Société des Mines de fer du Nord-Est nach den Werken der Usinor in Longwy und Mont-St. Martin
- Erztransporte von den Bergwerken Moineville und Sainte-Marie zu einem Werk der Sidolor (Rombas—Clouange Lothringen)
- Erztransporte (Minette) von Lothringen nach der Saar.

Straßenverkehr

In der Bundesrepublik Deutschland beschloß die Tarifkommission des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen eine wichtige Änderung der Vorschriften über die Frachtberechnung nach dem Reichskraftwagentarif (RKT Teil II, Abschn. 1, Ziffer 20), die nach Verkündung durch den Bundesminister für Verkehr im Bundesanzeiger am 1. 6. 1967 in Kraft getreten ist. Danach wird der Zuschlag für Lebensmitteltransporte in Isothermfahrzeugen von 10 auf 15% erhöht. Falls besondere Kühl- oder Wärmeleistungen für den Transport erforderlich werden, erhöht sich dieser Zuschlag auf 20 bis 40%. Bisher wurden die dem Unternehmer für den Einsatz von Kühl- und Wärmemaschinen vom Verloader zu erstattenden Kosten von Fall zu Fall frei vereinbart.

In der Gütereinteilung des RKT-Regelklassentarifs für Wagenladungen wurden verschiedene Güterpositionen mit frachtsenkender Wirkung geändert:

Die Position „Spreu“ (Regelklasse F) wurde am 1. 4. 1967 ergänzt. Danach sind neben dem Zerkleinern und Mahlen auch das Imprägnieren und Tränken von Spreu mit Bitumen zugelassen (bisher nach A/B).

Die Position „Tonwaren“ (C/D) wurde am 1. 5. 1967 auf „Fliesentrennwände in Verbindung mit anderen Stoffen“ (z. B. Kunststoff) ausgedehnt (bisher nach A/B). Gleichzeitig wurde die Position „Wasserglas“ von C/D nach E umgestuft.

Die Positionen „Kunstseiden-, Zellwoll- und Baumwollabfälle“ sowie „Reißbaumwolle und Reißwolle“ wurden am 1. 6. 1967 von C/D nach E umgestuft. Ballenware bzw. gesackte und lose Ware von weniger als 250 kg je cbm verblieben jedoch in der bisherigen Regelklasse (C/D).

Innerhalb des RKT wurden entsprechend der nachfolgenden Tabelle mehrere Ausnahmetarife neu eingeführt:

Ordn.-Nr. des AT	Bezeichnung und örtlicher Geltungsbereich des Ausnahmetarifs (geschätzte Frachtmenge des begünstigten Güterverkehrs)	Datum der Neueinführung	Veränderung ¹⁾ in %	zusätzliche Tarifmarge in %
109	Sekt von Haßloch/Weinstr. nach best. Orten (20000 t)	1. 4. 67	— 11 ²⁾	— 5
301	Kies, Sand, Schlacken, Steine usw. ³⁾ (1300000 t)	1. 4. 67	+ 5 ⁴⁾	— 5
513	Stahlknüppel von Bochum, Geisweid (Siegen), Krefeld u. Witten nach Homburg (Kr. Homburg)	1. 5. 67	— 10	—
690	Natriumsulfat (Glaubersalz) von Berlin nach Hamburg und Lübeck	1. 4. 67	+ 31 ⁵⁾	— 5
902	Lebensmittel und sonstige Güter des Haushaltsbedarfs von Heilbronn und Vierns nach allen Orten auf Entfernungen von 200 km (30000 bis 40000 t) 5 u. 10 t-Sätze	1. 4. 67	— 10	— 5
	15 t-Sätze	1. 4. 67	— 1	— 5
991	Bestimmte Ein- und Ausfuhr-güter zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet (Durchfuhr)			
	Abt. I: Güter der Lad. Kl. A/B	1. 4. 67	— 8	— 5
	Abt. II: Güter der Lad. Kl. C/D I, II	1. 4. 67	— 15	— 5

¹⁾ Gegenüber den bisher für Wagenladungen geltenden Regelsätzen. — ²⁾ Nur für Anschlußverkehre, sonst gleiche Sätze wie Regelklasse A/B. — ³⁾ Ohne Beschränkung auf bestimmte Verkehrsbeziehungen. — ⁴⁾ Durchschnittliche Verteuerung gegenüber den Frachtsätzen des bisher geltenden AT F 2 B1 (im Höchstfalle + 13%). — ⁵⁾ Gegenüber dem bisher geltenden DB-DR-Tarif.

Nach einem Beschluß des Bundeskabinetts werden die von den bundesdeutschen Transportunternehmen an die sowjetische Besatzungszone zu zahlenden Straßenbenutzungsgebühren im Interzonenverkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet auch im Jahre 1967 in Höhe des sowjetischen Gebührenaufschlages vom 1. 4. 1955 bzw. 10. 6. 1955 erstattet. Diese Gebühren waren damals von der Zonenregierung um ein Mehrfaches erhöht worden.

Die in diesem Zusammenhang von der EWG-Kommission seit längerer Zeit erhobenen Forderungen nach Gleichstellung aller Transportunternehmer in EWG-Ländern auch in Bezug auf die Gebührenerstattung im Berlin-Verkehr (Streichung für deutsche Unternehmen oder Ausdehnung auf Unternehmen der übrigen EWG-Länder) wurden von der Bundesregierung bisher immer mit dem Hinweis, der Berlin-Verkehr sei als „innerdeutscher Verkehr“ anzusehen, zurückgewiesen. Die Gebührenerstattung fällt unter die sogenannte Deutschland-Klausel des EWG-Vertrages, nach der zum Ausgleich von wirtschaftlichen Nachteilen, die ursächlich auf der Teilung Deutschlands beruhen, Beihilfen zulässig sind.

Gleichzeitig mit der Erhöhung der Eisenbahngütertarife (am 20. 6. 1967) verteuerten sich in Frankreich auch die Tarife für den Straßengüterverkehr (durchweg um 7,5%).

Binnenschifffahrt

Im zweiten Quartal 1967 sind auf Veranlassung der zuständigen Bezirks-Frachtausschüsse der Binnenschifffahrt verschiedene Ausnahmesätze mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr gesenkt worden:

Güterart — Transportstrecke	Änderungs- datum	Veränderung der Transportsätze in %
Getreide		
von Minden und von Unterweserhäfen nach Rhein-Herne-Kanalhäfen und nach Hamm	20. 6. 1967	— 6
nach Rhein-/Ruhrhäfen	20. 6. 1967	— 11
Kohlen		
von Hamburg und Lubeck nach Berlin	15. 4. 1967	— 5
von Hamburg nach Wolfsburg	15. 4. 1967	— 12
von Ruhrzechen nach Berlin	1. 5. 1967	— 4
Baustoffe		
von Oberweserhäfen nach Berlin	1. 6. 1967	— 11

Mit der Frachtermäßigung für Kohlentransporte von bundesdeutschen Plätzen nach Berlin wurden die kürzlich eingeführten Zuschläge zum Ausgleich der von der Sowjetischen Besatzungszone erhobenen Schleusengebühren wieder aufgehoben. Die übrigen Frachtnachlässe sollten der Erhaltung des Transportvolumens dienen.

Sand-, Splitt- und Kiestransporte der Binnenschifffahrt im Verkehr vom übrigen Bundesgebiet nach Berlin unterliegen seit dem 1. April 1967 besonderen Transportvereinbarungen der beteiligten Binnenschifffahrtsunternehmen, die einen besonderen Kiesfrachten-Pool für den Berlin-Verkehr gebildet haben. Das Übereinkommen soll den notwendigen Transportraum für die Versorgung des Berliner Baugewerbes unter rationellen Bedingungen sicherstellen. Außerdem soll es die Einhaltung der rechtsverbindlichen Frachten im innerdeutschen Verkehr gewährleisten sowie die Bildung und Sicherung angemessener Frachten im internationalen Verkehr ermöglichen. Für den Kiestransport nach Berlin (jährlich rund 1 Mill. t) ist eine Quotenverteilung unter den Mitgliedsunternehmen auf Grund der in den letzten Jahren beförderten Gütermengen vor allem mit häufigen Frachtausschreibungen sowie mit der zunehmenden Konkurrenz aus dem Osten begründet.

Die für den grenzüberschreitenden Güterverkehr frei vereinbarten Frachtraten der Rheinschifffahrt bröckelten im April und Mai d. J. unter dem Eindruck des allgemein zurückgehenden Ladungsangebots in Rotterdam zunächst weiter ab. Seit Anfang Juni ist dort jedoch der Umschlag von Seegütern in Binnenschiffe — vor allem von Getreideladungen — wieder beträchtlich angestiegen.

Daraufhin konnten sich auch die Frachtraten teilweise wieder befestigen. Jedoch reichten diese Marktpulse zu einer all-

gemeinen kräftigen Ratenerhöhung noch nicht aus. Auch im zweiten Quartal 1967 war die Ratentendenz der zu Tal beförderten Rheinfrachten fester als die des Bergverkehrs.

Ausgewählte Güter- und Verkehrsrelationen	Veränderung in % Juni 1967 gegenüber	
	März 1967	Juni 1966
Getreide		
von Rotterdam nach Duisburg	+ 5	— 26
Düsseldorf	—	— 29
Köln	—	— 14 ¹⁾
Mannheim	— ²⁾	— 29
Stuttgart	—	— 16
Mehl (in Säcken)		
von Mannheim/Ludwigshafen nach Rotterdam	— ²⁾	—
Bimsstein/Lavalith		
von Neuwied nach Rotterdam	+ 2	— 10 ¹⁾
Erz		
von Rotterdam nach Rhein-/Ruhrhäfen	+ 5	— 6
Köln ³⁾	— 4 ²⁾	+ 11
Mannheim ³⁾	— 2	— 6
Chemische Produkte/Kunstdünger		
von Mannheim/Ludwigshafen nach Rotterdam	—	— ¹⁾

¹⁾ Gegenüber Mai 1966. — ²⁾ Gegenüber Februar 1967. — ³⁾ Massenschwergüter, bes. Kohlen und Chemiegrundstoffe (z. B. Bauxit, Phosphat, Schwefelkies).

Im Einklang mit der Erhöhung des französischen Eisenbahngütertarifs (+ 5,4%) sowie des französischen Straßengütertarifs (+ 7,5%) wurden die Frachttarife der französischen Binnenschifffahrt um rund 5% heraufgesetzt.

Seeschifffahrt

Die seit Ende März d. J. leicht anziehenden Trampfrachtraten bröckelten im Laufe des April und Mai teils wegen der Marktunterbrechung während der Feiertage, teils wegen der Zuspitzung des Nahostkonfliktes weiter ab. Reeder und Befrachter hielten sich zurück, da Dauer und Verlauf der Auseinandersetzungen im Nahen Osten zunächst im ungewissen blieben. Die Marktruhe hielt im wesentlichen noch bis zum Ende der Kampfhandlungen zwischen Israel und den arabischen Staaten (vom 6. bis 10. Juni 1967) an. Verschiedentlich wurde aber bereits im Mai Frachtraum zu höheren Raten abgeschlossen, vor allem für Getreide- und Düngemittelladungen von Nordamerika und von Westeuropa nach Mittel- und Fernost. Der Marktanteil dieser Abschlüsse hatte mengenmäßig jedoch noch nicht ausgereicht, um einen Marktschwung herbeizuführen. Erst als infolge der arabischen Boykottmaßnahmen gegen die Ölversorgung Westeuropas aus Nahost und Nordafrika die Öltankerraten sprunghaft anzogen, wurden auch für Trockentonnage in größerem Umfang höhere Frachtsätze bewilligt.

Reisecharterindizes	Veränderung in % Juni 1967 gegenüber	
	März 1967	Juni 1966
Bundesrepublik Deutschland	+ 12	+ 6
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nord- irland)	+ 7	+ 2
davon Getreide	+ 11	+ 7
Zucker	+ 6	— 1
Holz	— 1	— 11
Kohle	+ 15	+ 22
Norwegen	+ 11	+ 10
Italien	+ 13	— 8
Vereinigte Staaten	+ 3	—

Bald nach Beginn des Waffenstillstands wurde offenbar, daß die Sperre des Suezkanals länger als erwartet dauern würde. Daraufhin zogen zahlreiche Tankerreeder ihre in der Getreidefahrt beschäftigte Tonnage zurück, um die steigenden Erträge in der Ölfahrt wahrzunehmen. Gleichzeitig charterten die Linienreedereien in ungewöhnlich hohem Umfang Tramptonnage auf Zeitbasis, um ihre in der Ostafrika-, Mittelost- und Fernostfahrt (durch den Zeitverlust des Kapumwegs) bedrohten Fahrpläne aufrechterhalten zu können. Dementsprechend ging das Tonnageangebot am Trampfrachtenmarkt erheblich zurück. Darüber hinaus beeinträchtigte der Totalausfall der amerikanischen Handelsflotte, die seit dem 6. 6. 1967 wegen eines Streiks der Schiffsoffiziere für längere Zeit stillgelegt hat, die Marktmöglichkeiten der Verloader.

Die Zeitcharterraten stiegen in den Monaten April bis Juni etwa ebenso stark an wie die Frachtraten am Tagesmarkt. Neben Einheiten der üblicherweise beschäftigten Größenklassen waren vor allem Bulk-Carrier (etwa 20 000 bis 30 000 t) gefragt. Letztere wurden bevorzugt für überdurchschnittliche lange Beschäftigungszeiten (etwa 7 bis 12 Monate) abgeschlossen.

Zeitcharterindices	Veränderung in % Juni 1967 gegenüber	
	März 1967	Juni 1966
Bundesrepublik Deutschland ¹⁾	+ 15	+ 8
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 2	- 10
Norwegen	+ 1	- 1
Vereinigte Staaten ²⁾	+ 21	+ 9

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

Am nordeuropäischen Küstenfrachtenmarkt nahm das Abschlußgeschäft im April etwas zu, ohne jedoch den an sich sehr niedrigen Ratenstand wesentlich zu verändern. Aber bereits im Mai und Juni ließ die Marktaktivität wieder nach. Selbst die Juni-Ereignisse im Nahen Osten haben den Küstenfrachtenmarkt zunächst nicht beeinflusst. Um so mehr wirkten sich aber hier die Folgen der rückläufigen Wirtschaftsentwicklung in den beteiligten Ländern aus. In der Bundesrepublik veranlaßte zudem die Ungewißheit wegen der künftigen steuerlichen Bewertung der Altvorräte (im Zusammenhang mit der bevorstehenden Einführung der Mehrwertsteuer) die deutschen Holzimporteure, besonders vorsichtig zu disponieren. Da sich auch die britischen Holzimporteure vom Markt zurückhielten, kam das sonst zu Beginn des Frühjahrs übliche Saisongeschäft der Holzfahrt selbst in den Monaten Mai und Juni noch nicht in Gang. Die vergleichsweise geringen Ladungsangebote lauteten durchweg auf prompte Verschiffung, während spätere Ladetermine weder bei den Reedern noch bei den Verladern Interesse fanden. Auch die Entwicklung des Kohlenfrachtenmarktes verlief für die Küstenschifffahrt enttäuschend. Hier zeigten die Raten, von Einzelfällen abgesehen, ebenfalls einen Tiefstand.

Die Entwicklung der Tagesraten für Öltanker hatte in den Monaten April und Mai in etwa der jahreszeitlich bedingten schlechten Beschäftigungslage der Ölfahrt entsprochen. Sie erreichten ihren diesjährigen Tiefstand bereits im April und lagen damit noch etwas schwächer als zur gleichen Zeit des Vorjahres. Als dann die Feindseligkeiten im Nahostkonflikt Anfang Juni offen ausbrachen, kehrte sich die Ratentendenz unverzüglich um. Soweit die Tankertonnage noch in der Getreidefahrt beschäftigt war (Anfang Juni: rund 4 Mill. tdw.), drängte sie massiv — teilweise unter Bruch noch laufender Charterverpflichtungen — in die Ölfahrt zurück. Darüber hinaus wurden 25 bisher aufgelegte Tanker von zusammen 700 000 bis 800 000 tdw. wieder in Dienst gestellt. Dabei fielen auf Grund des arabischen Ölbargos gegen die Vereinigten Staaten, Großbritannien und die Bundesrepublik die Rohöltransporte aus Libyen und aus dem Irak ganz aus. Der Iran und die übrigen vorderasiatischen und afrikanischen Ölländer lieferten jedoch nach einer kurzen Unterbrechung wieder in vollem Umfang, so daß die Öltankerschaft nahezu ungehindert weiterging. Ölgesellschaften und Tankerreeder orientierten ihre Ratenideen nunmehr an dem wegen der erheblich längeren Kaproute steil ansteigenden Tonnagebedarf für den Öltransport vom Persischen Golf nach Westeuropa. Diese Marktimpulse genügten, um die Raten im Laufe des Juni auf das Fünffache ihrer Ausgangsbasis zu steigern.

Tankerfrachtenindices (Reisecharter)	Veränderung in % Juni 1967 gegenüber	
	März 1967	Juni 1966
Bundesrepublik Deutschland	+ 172	+ 202
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 250	+ 361
Norwegen	+ 196	+ 234

Gegenüber dem Höchststand während der Suezkrise in den Jahren 1956 und 1957 blieb allerdings der jetzige Ratenauftrieb immer noch um die Hälfte zurück. Wegen der vorübergehend

ausgefallenen Rohöllieferungen aus Mittelost und Nordafrika deckten die Ölgesellschaften den europäischen Rohölbedarf aber auch zu einem Teil in Venezuela. Infolgedessen stiegen die Frachtraten der atlantischen Ölfahrt ebenfalls stark an, ohne allerdings die Raten der Mittelostfahrt zu erreichen.

Allgemein bemühten sich die Ölgesellschaften, ihre zusätzlichen Transportverpflichtungen mit Hilfe mittel- und langfristiger Konsekutiv- und Mengenverträge zu konstanten Frachtraten abzuwickeln. So charterte z. B. die British Petroleum Company, um einer zu erwartenden starken Ratenüberhöhung zu vorzuzukommen, Anfang Juni gleichzeitig 20 Tanker mit zusammen 800 000 tdw für den Rohöltransport vom Persischen Golf nach dem Kontinent zu Intascale - 25, was einer Frachtrate von 43 s via Suez und 59.6 s via Kap entspricht. Infolgedessen stiegen die mittleren Raten nach der Durchschnittsberechnung des London Tanker Brokers' Panel für lang-, mittel- und kurzfristige Ölbefrachtungen sowie für werkeigene Öltransporte verhältnismäßig langsam an. Um die marktstörenden Einflüsse politischer Krisen (z. B. des Nahostkonfliktes) kurzfristig sichtbar zu machen, werden die AFRA-Raten seit dem 15. 7. 1967 monatlich — statt wie bisher halbjährlich — berechnet:

AFRA-Durchschnittsraten ¹⁾ auf Basis Intascale	Veränderung in % ²⁾ 15. Juli 1967 gegenüber	
	1. Januar 1967	1. Juli 1966
für Tanker		
von 15 000 bis 24 999 tdw (General Purpose) ..	+ 23	+ 12
von 25 000 bis 44 999 tdw (Medium Range) .	+ 37	+ 18
von 45 000 bis 69 999 tdw (Large Range) .	+ 25	+ 14

¹⁾ Nach London Tanker Broker's Panel. Die Berechnung umfaßt zu rd. 90% mittel- und langfristige Konsekutiv- und Mengencharterraten sowie Selbstkosten der Werklifflotten und zu rd. 10% Reisecharterraten — ²⁾ Nach Terminen der Neufestsetzung.

Die Ergebnisse der in der sowjetischen Schifffahrtszeitschrift „Morskoi Flot“, Jahrgang 1966, November, erstmals veröffentlichten Seefrachten- und Tankerfrachtenindices des sowjetischen Ministeriums für die Handelsschifffahrt werden auf Seite 28 dargestellt. Eine kurze Beschreibung der Indices folgt im Anschluß an den Vortext dieses Berichts auf Seite 11.

Der Linienratenindex des BMV bewegte sich in den Monaten April und Mai unter dem Einfluß der weiter angestiegenen Reedereikosten für den Schiffsbetrieb einzelner Liniendienste sowie für die Leistungen verschiedener Häfen erneut leicht nach oben. Dieser Trend setzte sich auch gegen — regional begrenzte — Ratenabschwächungen durch, die sich aus der Herabsetzung von Erschwerniszuschlägen für die Abwicklung des Seegüterumschlags in einigen Häfen ergeben haben. Die Raten für den Massenguttransport auf Linienschiffen, die noch vor wenigen Monaten wegen der rückläufigen Ratentendenz des Seefrachtenmarktes nachgegeben hatten, zeigten im April und Mai ebenfalls eine Ratenbefestigung. Im Juni d. J. hat sich dann der Ratenauftrieb infolge der Fortdauer der Suezkanalsperre verstärkt. Er beschränkte sich allerdings auf bestimmte Fahrtgebiete und zwar im wesentlichen auf die Ostafrika-, Mittel- und Fernostlinien. Wegen der Umlegung ihrer Frachtdienste auf die Kaproute hatten diese Linien erhebliche Kosten zu tragen. Sie ergaben sich einmal aus der Charterung von Tramptonnage zwecks Einhaltung der Fahrpläne. Zum ändern mußten für umwegbedingte Zwischenaufenthalte, z. B. in Kapstadt oder Dakar

Frachtenindices für die Linienschifffahrt (berechnet vom Bundesministerium für Verkehr)	Veränderung in % Juni 1967 gegenüber	
	März 1967	Juni 1966
Insgesamt	+ 3,7	+ 4,7
davon Stückgut	+ 3,6	+ 5,8
Massengut	+ 4,0	+ 1,9

(vor allem wegen der zeitweiligen Überfüllung dieser Häfen) zusätzliche Hafenkosten bezahlt werden. Schließlich zogen auch die Bunkerölpreise kräftig an. Wegen dieser erschwerenden Fahrtbedingungen wurden die im Laufe des Juni eingeführten Krisen- bzw. Umwegzuschläge auf 5 bis 50% erhöht (vgl. Tabelle B „Krisenzuschläge“, S. 9). Trotzdem haben die Linienraten im Mittel aller, d. h. der von der Sperrung des Suezkanals betroffenen und der von ihr nicht betroffenen Fahrtrichtungen von Mai bis Juni nur um 4,5% angezogen.

Die Grundraten der Linientarife wurden während des zweiten Quartals lediglich in einigen wenigen Fahrtrichtungen heraufgesetzt:

Veränderung der Liniengrundraten

Fahrtsgebiete Frachtlinienvverkehr		Stichtag der Neu- festsetzung	Ver- änderung in %
von	nach		
Mittelmeerfahrt UK Antw./Hamburg	Port Said und Suez Port Said und Suez	1. 6. 1967 1. 6. 1967	+ 10 + 5
Afrikafahrt Kontinent	Kanarische Ins.	1. 4. 1967	+ 10
Australienfahrt UK/Kontinent	Australien	1. 4. 1967	+ 10 ¹⁾
Nordamerikafahrt US-Golf Nordkontinent	Nordkontinent US-Ostküste	18. 5. 1967 3. 4. 1967	+ 7,5 ²⁾ - 7,5
Cross-Trade-Fahrt Südafrika	Australien/Neuseeland ³⁾	1. 5. 1967	+ 7,5

¹⁾ Raten für Kraftfahrzeugtransporte (ohne Ersatzteile, unverpackt, Ersatzteil-Rate + 4%). — ²⁾ Für Militärsendungen im Auftrage der amerikanischen Bundesregierung — ³⁾ Und umgekehrt

Gleichzeitig wurden die Frachttarife für den Linienverkehr weiterer Fahrtsgebiete revidiert, ohne daß Einzelheiten über die Höhe der Ratenzuschläge bekannt geworden wären. Es handelt sich um folgende Liniendienste:

Nordeuropafahrt

- von Bremen/Hamburg/Lübeck nach Ostschweden (Stockholm) — Tarifrevision am 1. 6. 1967 —
- von Bremen/Hamburg/Lübeck nach Südostnorwegen (Oslo) — 1. 4. 1967 —
- zwischen Kontinenthafen und West- bzw. Nordnorwegen — 1. 5. 1967 —
- von London und Hull nach Dänemark — 1. 4. 1967 —

Mittelmeerfahrt

- von Großbritannien nach Alexandria — 1. 6. 1967 —

Nordamerikafahrt

- für Transporte vom US-Golf nach dem Nordkontinent — 16. 6. 1967 —
- von Ostkanada bzw. von amerikanischen Häfen an den Großen Seen nach dem Nordkontinent — 1. 4. 1967 —

Außerdem änderten sich während des zweiten Quartals die festen und die vorübergehenden Ratenzuschläge für den Frachtlinienvverkehr mit verschiedenen Zielhäfen:

Veränderung der Ratenzuschläge in der Linienfahrt

A. Hafenzuschläge

1. Feste Hafenzuschläge

Fahrtsgebiete Frachtlinienvverkehr		Stichtag der Neu- festsetzung	Wäh- rung, Mengen- einheit	bis- heriger Zuschlag zur Grundrate	neuer Zuschlag zur Grundrate
von	nach				
Sudamerikafahrt Buenos Aires	UK Kontinent/Skand.	24. 4. 1967 24. 4. 1967	s/t S/t	11,6 1,50	— —
UK	Barranquilla/ Cartagena/ Santa Marta ¹⁾	1. 5. 1967	s/t	7,0	9,0
Kontinent/ Skand.	Barranquilla/ Cartagena/ Santa Marta ¹⁾	1. 5. 1967	S/t	1,00	1,35
Mittelamerika- fahrt	Kingston (Jamaika)	1. 4. 1967	s/t	25,0	—
UK Kontinent/ Skand.	Kingston (Jamaika) St. Kitts, Nevis ²⁾	1. 4. 1967 7. 4. 1967	S/t s/t	3,50 47,6	— 45,6
UK Kontinent/ Skand.	St. Kitts, Nevis ²⁾	7. 4. 1967	S/t	6,70	6,40

¹⁾ Wegen Erhöhung der amtlichen Leuchtfeuer- und Tonnengebühren in den genannten kolumbianischen Häfen (am Atlantik). — ²⁾ Inseln der Kleinen Antillen (Brit. Westindien)

2. Vorübergehend erhobene Hafenzuschläge¹⁾

Fahrtsgebiete Frachtlinienvverkehr		Stichtag der Neu- festsetzung	bis- heriger Zuschlag zur Grundrate in %	neuer Zuschlag zur Grundrate in %
von	nach			
Nordeuropafahrt Kontinent	Finnland ²⁾	1. 5. 1967	50	—
Mittelmeerfahrt Hamburg/Dun- kirchen Range	Piräus	24. 4. 1967 26. 6. 1967	10 20	20 10
UK	Piräus	10. 4. 1967 30. 6. 1967	10 20	20 —
Hamburg/Dun- kirchen Range	Beirut	5. 6. 1967	20	—
UK	Beirut	8. 5. 1967	20	—
Rote-Meer-Fahrt UK/Kontinent	Djidda	17. 4. 1967 22. 5. 1967	25 20	20 15
Mittelostfahrt Kontinent/Mittel- meer	Kuweit Dammam, Ras at Tannura	10. 5. 1967 15. 5. 1967	20 10	15 5
	Bandar Shapour Khorramshahr	19. 5. 1967 21. 6. 1967	10 10	— 5
Cross-Trade-Fahrt Buenos Aires ³⁾	Hongkong/Singapur/ Malaysia	13. 5. 1967	15	10
Buenos Aires ³⁾	Australien/Neuseeland	13. 5. 1967	15	10
Buenos Aires ³⁾	Süd- u. Westafrika	13. 5. 1967	15	10

¹⁾ Erschwerungszuschläge wegen Hafenverstopfung u. a. — ²⁾ Winterzuschlag (Eiszuschlag). — ³⁾ Und umgekehrt.

B. Während der Suez-Kanalsperre geltende Krisenzuschläge

Fahrtsgebiete Frachtlinienvverkehr und umgekehrt		Stichtag der Einführung	Krisen- zuschlag in %
von	nach		
Mittelmeerfahrt Bordeaux/Hamburg Range Italien	Syrien/Libanon Israel/Ägypten Syrien/Libanon Israel/Ägypten	5. 6. 1967	5 ¹⁾ 10/25 5
Italien	Alexandria ²⁾	15. 6. 1967	25
Alexandria	Italien ²⁾	29. 6. 1967 5. 6. 1967 21. 6. 1967	— 25 5
Afrikafahrt Europa	Madagaskar, La Réunion, Komoren	7. 6. 1967	15
Europa	Ostafrika	9. 6. 1967	15
Rote-Meer-Fahrt UK/Kontinent	Aden Djibouti ²⁾ , Assab, Massaua	9. 6. 1967 9. 6. 1967 9. 6. 1967	35 40 45
	Port Sudan Akaba	9. 6. 1967 7./12. 6. 1967	50 50 50
Djibouti	Europa ²⁾	15. 6. 1967	50
Mittelostfahrt Kontinent UK/Kont.	Persischer Golf Indien/Pakistan/ Ceylon/Birma	8. 6. 1967 8. 6. 1967	25 17,5 10/25
Italien	Mittelosthäfen	15. 6. 1967	10/25
Fernostfahrt UK Kontinent Europa	Kambodscha/Vietnam Kambodscha/Vietnam Malaysia, Singapur, China, Japan, Philippinen	13. 6. 1967 10. 6. 1967	10 10
Europa Kontinent	Indonesien West-Irian	10. 6. 1967 15. 6. 1967 15. 6. 1967	10 10 10
Australienfahrt UK/Kontinent	Austral. Neuguinea Australien	15. 6. 1967 15. 6. 1967	5 5
Cross-Trade-Fahrt US-Atlantik, US-Golf	Hafen ostl. v. Aden, Ost- u. Südafrikan Häfen	15. 6. 1967	25

¹⁾ Ab 9. 6. 1967 kann der Zuschlag von den beteiligten Reedereien ohne vorherige Ankündigung jederzeit beliebig erhöht werden. — ²⁾ Nur in der angegebenen Fahrtrichtung.

Im zweiten Quartal 1967 wurden in einigen Fahrtgebieten Vorzugsraten für Behältersendungen eingeführt, und zwar im Verkehr

von Kontinenthäfen nach kanadischen und amerikanischen Große-Seen-Häfen am 1. 4. 1967 (Wycar-Linie)

zwischen Kontinenthäfen und Große Seen-Häfen Anfang Mai d. J. (Bellstar-Linie)

im Transitverkehr

von Europa nach Ostasien auf dem Seewege mit Zwischen-transit über die Vereinigten Staaten (auf dem Schienenwege) am 15. 6. 1967 (United Cargo Corporation, N. Y.)

Die Aufnahme des Europa-Fernost Transitfrachtendienstes war ursprünglich erst für den Herbst 1967 vorgesehen, wurde jedoch wegen der Schließung des Suezkanals vorverlegt. Der Zeitgewinn gegenüber der Suez-Route beträgt 12 bis 14 Tage.

Die Londoner Transportversicherer hatten die Zuschläge für das Kleine Kriegsrisiko, das in normalen Zeiten international einheitlich mit 3/8 Promille des Frachtwertes (= 9 d je 100 £) abgedeckt wird, im Seegüterverkehr mit den Nahostländern wegen der Zuspitzung des Nahostkonfliktes im Mai mehrmals heraufgesetzt. Mitte Juni wurden dann die Prämiensonderzuschläge teilweise reduziert.

Die (22) Mitgliedsreedereien der Atlantik-Passage-Konferenz führten zu Beginn der Schifffahrtssaison 1967 (im April) verschiedene Preisermäßigungen sowie sonstige Vergünstigungen für Schiffspassagen von europäischen nach nordamerikanischen Häfen (und in der Gegenrichtung) ein, u. a.

einen 20%igen Preisnachlaß für Studentengruppen ab 20 Personen während der Vor- und Nachsaison,
einen verbilligten Pauschalpreis für Gruppenreisen mit eingeschlossenen Landarrangements zu besonders günstigen Bedingungen.

Außerdem wurde die zulässige Reisedauer für Ausflugsreisen von Europa nach Nordamerika mit 15%iger Fahrpreisermäßigung um 61 Tage (auf insgesamt 9 Monate) ausgedehnt. In der Gegenrichtung erhöhte sich die Reisedauer auf 35 Tage. Ferner wurde der zeitliche Geltungsbereich der 5%igen Hin- und Rückreiseermäßigung im Normalverkehr verlängert. Sie ist von April 1967 an während des ganzen Jahres mit Ausnahme der sechs Wochen dauernden Hochsaison gültig. Wegen der Suezkanalsperre wurden am 21. 6. 1967 die konferenzgebundenen Passagepreise für Seereisen von Europa nach Fernost (und in der Gegenrichtung) um 10 bis 12% heraufgesetzt.

Luftverkehr

Die Deutsche Lufthansa führte am 1. 4. 1967 in Anlehnung an die IATA-Jugendtarife im Europaverkehr auf ihren binnendeutschen Flugstrecken einen um 25% verbilligten Sondertarif für Hin- und Rückflüge Jugendlicher im Alter von 12 bis 21 Jahren ein. Nachdem die Air France diesen Sondertarif gleichzeitig in ihren Binnen- und Europatarif sowie in den Streckentarif für Flüge zwischen Frankreich und Nordafrika übernommen hatte, dehnte sie diese Tarifvergünstigung am 1. 5. 1967 auch auf die im Berlin-Verkehr beflogenen Strecken Frankfurt bzw. München—Berlin aus. In Verbindung mit den zusätzlich gewährten Preisnachlässen für Gruppenflüge ergeben sich damit für Jugendflüge nach Berlin Gesamt-ermäßigungen bis zu 35%.

Die französische Fluggesellschaft Air Inter führte am 1. 4. 1967 mit der Erweiterung ihres Verkehrsprogramms ein neues Tarifsystem für den französischen Binnenverkehr ein. Danach setzen sich die Binnenflugpreise dieser Gesellschaft aus einem festen Beitrag zu den allgemeinen Unkosten und einem angemessenen Tarifzuschlag auf Grund der Entfernung in der Luftlinie anstatt wie bisher nach der maßgebenden Entfernung in Bahnkilometern zusammen. Auf stark frequentierten Strecken, z. B. Paris—Nizza, werden gewisse Ermäßigungen gewährt.

Die Verwaltung des niederländischen Zentral-Flughafens „Schiphol-Center“ (Amsterdam) setzte Anfang Mai 1967 zum Ausgleich der Kosten für die Ende April abgeschlossene Modernisierung der Flughafenanlagen die Landegebühren für Flugzeuge um 30% und die Fluggastgebühren um 25% herauf. Im Verlauf der letzten zehn Jahre sind die Landegebühren in Schiphol damit auf etwa das Doppelte gestiegen.

Die nationale Fluggesellschaft Iberia revidierte ebenfalls Anfang Mai ihre Beförderungspreise im inner-spanischen Personenflugverkehr, nach dem die spanischen Flughafenverwaltungen erst wenige Wochen zuvor die Flughafengebühren heraufgesetzt hatten. Zugleich wurde eine weitere Flugpreiserhöhung zur Verringerung des Betriebsdefizits angekündigt. Danach wird sich der spanische Binnenflugverkehr allgemein um 20% verteuern.

Die Betätigung unabhängiger amerikanischer Fluggesellschaften im internationalen Pauschal-Reiseverkehr (vgl. Vortext zu M 7 vj 1/1967 S. 9) wurde durch eine Entscheidung des New Yorker Appellationsgerichtshofes in Frage gestellt. Diese Instanz hatte die entsprechende Genehmigung des CAB auf Antrag der beiden amerikanischen IATA-Gesellschaften Pan Am Airways und Trans World Airlines für nichtig erklärt. Die betroffenen Fluggesellschaften legten jedoch gegen diesen Spruch Revision beim Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten ein und teilten mit, daß ihre für Pauschalreisen im Jahre 1967 bereits geschlossenen Charterverträge unter allen Umständen den Vereinbarungen entsprechend abgewickelt würden.

Post- und Fernmeldeverkehr

Die Blockierung des normalen Seeweges nach Ostafrika bzw. nach Mittel- und Ostasien infolge der Schließung des Suezkanals im Juni wirkte sich auch auf den Auslandspaketverkehr der Deutschen Bundespost aus. Zur Deckung der Mehrkosten für die Beförderung der Postpakete nach ostafrikanischen, mittel- und ostasiatischen Bestimmungsländern auf Umwegstrecken werden seit dem 14. 6. 1967 einheitliche Zuschläge neben den zur Zeit geltenden Paketgebühren erhoben, und zwar für Pakete

bis 1 kg	0,60 DM
über 1 bis 3 kg	0,80 DM
über 3 bis 5 kg	1,00 DM
über 5 bis 10 kg	2,50 DM
über 10 bis 20 kg	3,20 DM

Am 1. 4. 1967 wurden die Telexgebühren für eine Drei-Minuten-Verbindung zwischen der Bundesrepublik und

Großbritannien	von 3,30 auf 2,70 DM
Irland	von 4,80 auf 3,60 DM

ermäßigt. Die für den automatischen Telexverkehr festgesetzten Verbindungszeiten je Gebühreneinheit von 0,10 DM stiegen dementsprechend im Verkehr mit

Großbritannien	von 5,45 auf 6,66 Sekunden
Irland	von 3,75 auf 5,00 Sekunden.

Im Telexverkehr mit Jugoslawien wurde der Selbstwählbetrieb eingeführt (0,10 DM je 6 Sekunden Verbindungszeit). Gleichzeitig wurde die Drei-Minuten-Gebühr im handvermittelten Fernschreibverkehr mit Jugoslawien von 3,30 auf 3,00 DM herabgesetzt.

Die staatliche venezolanische Telefongesellschaft (ANTV) führte am 1. 6. 1967 eine neue Gebührenordnung für den Fernsprechverkehr ein. Die neuen Fernsprechteilnehmer wurden für kommerzielle und private Fernsprechteilnehmer in unterschiedlicher Höhe festgesetzt. Die Mehrerträge aus der Gebührenerhöhung sollen der Beschaffung zusätzlicher Mittel für den Ausbau des Fernsprechnetzes in Venezuela dienen.

Spedition und Lagerei

Auf Grund der Verordnung PR 3/67 vom 8. Juni 1967 erklärte der Bundesminister für Wirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr die Mitwirkung seines Hauses an der Preisbildung für Leistungen des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes¹⁾ vom 16. 6. 1967 ab für beendet und hob deshalb gleichzeitig seine Verordnung PR 1/61 über den Einheitsgebührentarif für die Rollfuhr von Stückgut, Wagenladungen und Expreßgut vom 14. 3. 1961 auf. Während die Eisenbahnen bisher bei der Tarifbildung für das Rollgeld an die vom Bundesminister für Wirtschaft im Einklang mit den Vorschriften des Preisgesetzes festgesetzten Höchstpreise gebun-

¹⁾ Auf Grund der Vorschriften des Preisgesetzes vom 10. 4. 1948.

den waren, so ist seit dem 16. 6. 1967 jede Preisbindung für Rollfuhrleistungen aufgehoben. Die nunmehr von der Bundes-

bahn selbst neu festgesetzten Rollgelder liegen gegenüber den bisherigen Höchstsätzen um 10 bis 27% höher.

Zur Beachtung:

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

Die Seefrachtenindices der Sowjetunion

Im Tabellenteil dieses Heftes werden erstmals auf Seite 28 unter C. 1 „Indices der Seefrachtraten“ auch die Seefrachtenindices des sowjetischen Ministeriums für die Handelsschifffahrt veröffentlicht, und zwar ein Trampfrachtenindex auf Basis 1960 und ein Tankerfrachtenindex auf Basis Intascale. Eine Beschreibung der Berechnungsmethode sowie die Monats- und Jahreszahlen dieser neuen Indices seit 1961 sind in der Novemberausgabe des Jahrgangs 1966 der sowjetischen Schifffahrtszeitschrift „Morskoi Flot“ enthalten, in deutscher Übersetzung auszugsweise wiedergegeben in „Hansa“ 103. Jg. — Nr. 24 — II. Dezemberheft 1966 sowie in „Lloyd's List“ Nr. 46 934 vom 23. 6. 1965.

Da offenbar für cif-Transporte ab sowjetischen Häfen durch sowjetische Schiffe keine Frachtraten anfallen, bezieht sich der sowjetische Trampfrachtenindex, der in erster Linie die Ratenentwicklung für die seewärtige Ausfuhr repräsentativer Massengüter darstellt, grundsätzlich auf nicht sowjetische Trampschiffe. Darüber hinaus sind in ihm einige Frachtrelationen enthalten, die sich auf Ladehäfen sozialistischer Nachbarländer der Sowjetunion sowie auf vergleichbare Seetransporte zwischen Ländern der freien Welt beziehen. Der Index ist einmal nach Hauptgüterarten, zum andern nach den geographischen Merkmalen der Abgangshäfen gruppiert. Die Einzelindices nach Transportrelationen werden auf Grund eines nach den Frachtschiffsummen der Jahre 1957 bis 1959 ermittelten Wägungsschemas zunächst zu Gütergruppenindices, sodann zu einem Gesamtindex bzw. zu einzelnen Regionalindices zusammengefaßt.

Es werden sieben Gütergruppen-Indices mit den folgenden Gewichten berechnet:

Schnittholz	54%
Getreide	11%
Düngemittel	11%
Erze	10%
Kohle	9%
Eisen und Stahl	3%
Zement	2%

Die Gruppenindices werden zu einem Gesamtindex (100%) zusammengefaßt. Daneben werden drei nach der Lage der Verschiffungshäfen gruppierte „Regionale Gesamtindices“ ohne eine gewichtsmäßige Bindung an den Gesamtindex berechnet.

Die Regionalindices werden in sich nach Güterarten gegliedert. Es sind vertreten:

im Regionalindex „Nordmeerhäfen“

Schnittholz	mit 81%
Düngemittel	mit 19%

im Regionalindex „Ostseehäfen“

Schnittholz	mit 51%
Kohle	mit 29%
Eisen und Stahl	mit 10%
Düngemittel	mit 8%

im Regionalindex „Schwarzmeerhäfen“

Getreide	mit 49%
Erz	mit 41%
Zement	mit 10%

Der sowjetische Tankerfrachtenindex zeigt die Entwicklung der Abschlußraten für Tankerladungen des sowjetischen Erdölports (ab 11 000 t) aus sowjetischen und rumänischen Schwarzmeerhäfen. Er wird einmal als Gesamtindex, zum anderen warenmäßig getrennt nach Rohöl und Erdölderivaten berechnet, der Ratenindex für Rohölladungen außerdem nach Ladungen von 11 000 bis 23 000 t bzw. nach Ladungen über 23 000 t. Der Gesamtindex sowie die Gruppenindices werden aus den Meßzifferreihen für die Basisrelationen in der seewärtigen Ausfuhr von Rohöl und Erdölderivaten nach Verkehrs-

- nach der Ostsee (Polen, Sowjetzone, BRD an der Ostsee)
- nach der Nordsee (Deutsche Nordseehäfen, Niederlande, Belgien, Nordfrankreich, Großbritannien)
- nach Skandinavien und Finnland
- nach Mittelmeerländern
- nach Mittel- und Südamerika
- nach Fernost (VR. China, Japan, u. a.).

Die Wägung für die Einzel- und Gruppenindices wurde nicht bekanntgegeben. Als Basisrate wurde bis 1962 die Rate der Londoner Scale Nr. 3 und anschließend die Rate des Intascale-Grundtarifs (des London Tanker Broker's Panel) zugrunde gelegt.

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.

Bei Veränderungszahlen kann das Zeichen „—“ sowohl keine Veränderung als auch eine Veränderung um weniger als fünf Hundertstel Prozent bedeuten.

Abkürzungen, Maße und Gewichte

<p>AFRA = Average Freight Rate Assessment EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle ALALC = und Stahl Asociacion Latinoamericana de Libre ALAMAR = Comercio Asociacion Latinoamericana de Armadores DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif RKT = Reichskraftwagentarif GNT = Tarif für den Güterverkehr mit Kraft- fahrzeugen E = Eilzug D = Schnellzug Bf = Bahnhof Hbf = Hauptbahnhof Vbf = Verschiebebahnhof Pr. = Privat Vj. = Vierteljahr Hj. = Halbjahr MOT = Ministry of Transport USMC = United States Maritime Commission IATA = International Air Transport Association USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range) UK = United Kingdom Hbg. = Hamburg Emd. = Emden Rttd. = Rotterdam Antw. = Antwerpen</p>	<p>Norrd. = Norddeutsche Wk. = Westküste Ok. = Ostküste n = Nominell LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferunggebühren) RM = Reichsmark Rpf = Reichspfennig DM = Deutsche Mark Dpf = Deutscher Pfennig dkr = Belgische Francs ffrs = Dänische Kronen ffrs = Französische Francs (bis 31.12.1959) NF = Nouveaux Francs (vom 1.1.1960 bis 31.12.1962) FF = Französische Francs (ab 1.1.1963) lfrs = Luxemburgische Francs hfl = Holländische Gulden nkr = Norwegische Kronen S = Österreichische Schilling skr = Schwedische Kronen sfr = Schweizer Franken £ = Pfund Sterling s = Shilling \$ = US-Dollar a. n. g. = andern Orts nicht genannt FMB = Federal Maritime Board (USA) CAB = Civil Aeronautics Board (USA)</p>
<p>BRT = Bruttoregistertonne bzw. NRT = Nettoregistertonne</p>	<p>} 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).</p>
<p>t. d. w. = Tons deadweight (all told)</p>	<p>} Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur sogenannten Ladelinie.</p>
<p>c. c. = cubic capacity</p>	<p>} Die räumliche Ladefähigkeit der sogenannten Bulk-, Schütt- oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume sowie der Kühl- und der Ölladeräume eines Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.</p>
<p>t. l. d. = Tons light displacement</p>	<p>} Gesamtgewicht eines (zum Abbruch bestimmten) Schiffes (ohne Ausrüstung, Brennstoff- bzw. Frischwasservorräte usw.).</p>
<p>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</p>	<p>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>
	<p>p = vorläufige Zahl r = berichtigte Zahl s = geschätzte Zahl</p>
	<p>— = nichts vorhanden (bei Veränderungszahlen vgl. Vorbemerkung) . = kein Nachweis vorhanden ... = Angaben liegen zum Zeitpunkt des Druckes noch nicht vor</p>

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		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾								

a) Sätze in allen Zügen²⁾

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	30,80	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	12,00	8,40	24,00	16,00	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	58,00	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-)Zuschläge³⁾

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. 1946	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 Schnellzugzuschlag³⁾)

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 Schnellzugzuschlag³⁾)

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 ⁵⁾
		Deutschen Reichsbahn	Österreich. Bundesbahn	Dänischen Staatsbahn	
1. 5. 1955	5,00	7,00	8,00	8,00	8,00
1. 4. 1958	6,50	6,50	6,50	6,50	8,00
1. 5. 1961	6,50	6,50	6,50	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		alle Entfernungen			
	1. Klasse		Einbettabteil		2. Klasse		Zweibettabteil		3. Klasse			
bis 14. 2. 1951	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50	12,50	14,50	10,00	10,00	10,00	
15. 2. 1951	30,00	30,00	17,50	20,00	15,00	17,00	15,00	17,00	10,00	10,00	10,00	
12. 2. 1953	35,00	35,00	21,00	24,00	18,00	20,00	18,00	20,00	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 600 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						alle Entfernungen		
	Einbettklasse ⁶⁾			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse		
3. 6. 1956 ⁷⁾	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00
1. 3. 1958	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	12,00
15. 3. 1961 ⁸⁾	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	13,50
27. 5. 1962	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	16,00
1. 11. 1964	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	15,50	16,50	17,00
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 ¹⁾	2. Klasse ¹⁾						
Belgien, Einfache Fahrt								
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	17,00	—	—	—	—
1. 4. 1967	6,90	4,70	26,60	17,80	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
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	32,31	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. 4. 1967	13,80	9,40	53,20	35,60	—	—	—	—
Dänemark, Einfache Fahrt								
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	17,36	—	—
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	—	—
1. 7. 1967	8,00	5,30	31,70	21,10	55,10	37,00	—	—
Hin- und Rückfahrt								
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 ²⁾	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	—	—
1. 7. 1967	12,70	8,50	51,00	34,00	87,90	58,60	—	—
Frankreich, Einfache Fahrt³⁾								
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	15,62	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	5,33	3,61	21,07	14,10	52,03	34,74	103,63	69,14
23. 10. 1961	5,39	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
Großbritannien, Einfache Fahrt^{3,4)}								
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	40,23	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
Italien, Einfache Fahrt								
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	15,98	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
Hin- und Rückfahrt								
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	158,00	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
Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt⁵⁾								
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 ⁶⁾	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 ⁵⁾	3,60 ⁵⁾	11,80 ⁵⁾	8,70 ⁵⁾	26,20 ⁵⁾	19,80 ⁵⁾	49,70 ⁵⁾	36,80 ⁵⁾
1. 8. 1965	2,80 ⁵⁾	1,90 ⁵⁾	8,00 ⁵⁾	5,90 ⁵⁾	17,80 ⁵⁾	13,30 ⁵⁾	34,00 ⁵⁾	24,90 ⁵⁾
1. 3. 1966	3,00 ⁵⁾	2,00 ⁵⁾	11,90 ⁵⁾	8,00 ⁵⁾	29,70 ⁵⁾	19,80 ⁵⁾	59,40 ⁵⁾	39,60 ⁵⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt⁵⁾								
1. 3. 1957	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23
1. 4. 1965	— ⁵⁾							

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 40/41, 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 ¹⁾	2. Klasse ¹⁾						
Luxemburg, Einfache Fahrt								
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	8,00	5,40	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
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	16,00	10,80	—	—	—	—	—	—
Niederlande, Personen- und D-Züge, ab 1. 12. 1962 Personenzüge, Einfache Fahrt²⁾								
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	—	—	—	—
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt²⁾								
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	—	—	—	—
Norwegen, Einfache Fahrt²⁾								
1950	5,02	2,84	20,09	11,23	50,23	28,07	76,34	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	25,07	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
Österreich, Personenzüge, Einfache Fahrt²⁾								
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
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt²⁾								
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
Schweden, Personenzüge, ab 1. 5. 1966 Personen- und D-Züge, Einfache Fahrt								
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 ³⁾	9,80 ³⁾	37,00 ³⁾	26,00 ³⁾	76,00 ³⁾	52,00 ³⁾	109,00 ³⁾	74,00 ³⁾
1. 1. 1967	13,10 ³⁾	10,00 ³⁾	41,40 ³⁾	28,90 ³⁾	86,00 ³⁾	58,60 ³⁾	123,40 ³⁾	83,60 ³⁾
Hin- und Rückfahrt								
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 ³⁾	17,20 ³⁾	59,90 ³⁾	42,50 ³⁾	122,40 ³⁾	84,30 ³⁾	175,50 ³⁾	119,70 ³⁾
1. 1. 1967	26,20 ³⁾	20,00 ³⁾	68,80 ³⁾	48,60 ³⁾	139,20 ³⁾	95,40 ³⁾	200,00 ³⁾	136,00 ³⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt²⁾								
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	— ³⁾							
Schweiz, Einfache Fahrt								
1950	6,76	4,83	24,33	17,33	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	—	—
Hin- und Rückfahrt								
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. 40/41, 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
Portugal¹⁾, Einfache Fahrt²⁾												
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	— ¹⁾	13,44	8,96	— ¹⁾	33,60	22,40	— ¹⁾	—	—	—
1. 12. 1965	3,50	2,30	—	13,80	9,20	—	34,40	22,90	—	—	—	—
Spanien, Einfache Fahrt²⁾												
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	33,03
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 DM³⁾

Stand: 1. Juni 1967

Fahrtstrecke von — nach	km ⁴⁾	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	304	77,00	62,20	154,00	124,40
Hoek van Holland—Venlo (Grenze) ..	191	20,60	14,50	41,20	29,00
Venlo (Grenze)—Passau	767	89,00	60,00	154,00	104,00
Passau—Wien West	298	34,40	22,50	68,80	45,00
Insgesamt	1 560	221,00	159,20	418,00	302,40
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	18,80	12,60	37,60	25,20
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze) ..	388	68,20	49,40	130,40	98,80
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
Insgesamt	1 571	210,40	144,50	396,80	273,00
Paris—Salzburg					
Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	64,30	42,90	128,60	85,80
Kehl (Grenze)—Salzburg	561	69,60	47,00	121,00	82,00
Insgesamt	1 073	133,90	89,90	249,60	167,80
Paris—Kopenhagen					
Paris—Nord—Jeumont (Grenze)	241	31,30	20,90	62,60	41,80
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze) ..	174	23,30	15,60	46,60	31,20
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
Insgesamt	1 500	186,60	125,10	328,20	220,30
Paris—Prag					
Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	64,30	42,90	128,60	85,80
Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	65,00	44,00	115,00	78,00
Cheb (Grenze)—Prag	230	41,00	27,80	82,00	54,60
Insgesamt	1 249	170,30	114,70	225,60	158,40
Amsterdam—Bern					
Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	19,50	13,90	39,00	27,80
Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,60	51,00	130,00	88,00
Basel Bad. Bf.—Bern	126	22,50	15,30	33,70	22,50
Insgesamt	907	117,60	80,20	202,70	138,30
Brüssel—Rom					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	20,60	13,90	41,20	27,80
Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf.	597	75,60	51,00	130,00	88,00
Basel bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	339	41,50	28,00	62,20	41,50
Chiasso/Iselle fr.—Rom	707	68,90	38,40	137,80	76,80
Insgesamt	1 796	206,60	131,30	371,20	234,10
Kopenhagen—Innsbruck					
Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	241	34,70	23,20	54,80	36,70
Puttgarden Mitte See—Kufstein	1 119	122,00	82,00	196,00	132,00
Kufstein—Innsbruck	73	10,70	7,60	21,40	15,20
Insgesamt	1 433	167,40	112,80	272,20	183,90
Kopenhagen—Belgrad					
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
Insgesamt	2 368	237,40	158,80	403,00	269,70
Oslo—Mailand					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	26,10	17,60	52,20	35,20
Kornsjö (Grenze)—Lübeck/Travemünde Hafen ..	747	123,40	96,10	196,20	152,40
Lübeck/Travemünde Hafen—Basel Bad. Bf.	945	110,00	74,00	181,00	122,00
Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	339	41,50	28,00	62,20	41,50
Chiasso/Iselle fr.—Mailand	55	5,90	3,30	11,80	6,60
Insgesamt	2 256	306,90	219,00	503,40	357,70
Stockholm—Paris					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	99,20	67,50	160,20	109,40
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See ..	271	38,90	26,00	60,80	40,80
Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze) ..	746	87,60	59,00	148,00	100,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	174	23,30	15,60	46,60	31,20
Jeumont (Grenze)—Paris	241	31,30	20,90	62,60	41,80
Insgesamt	2 040	280,30	189,00	478,20	323,20

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 40/41, 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																		
501—1000 kg										} 3,53	} 4,32	} 5,40	} 5,40	} 5,40	} 5,90	} 6,22	} 6,87	} 7,17
über 1000 kg										} 3,16	} 3,79	} 4,55	} 4,55	} 4,55	} 4,96	} 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 ¹⁾									
501—1000 kg	} 0,504	} 0,617	} 0,771	} 0,771	} 0,771	} 0,92	} 1,40	} 1,70	} 3,00 ¹⁾									

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 ²⁾						für die Montangüterklassen															
	1. 8. 42—31. 1. 58	A	B	C	D	Dk ³⁾	E	F	Fk ³⁾	G	Gk ³⁾	(C)	(D)	(F)	(Fk) ³⁾	I	II	III	IV	V	6 B 1 (Kohlen) ⁴⁾	1 B 34 (Grubenholz) ⁵⁾
1. 2. 58—14. 3. 66	A/B		C/D			E	F		G	Gk ³⁾	I	II	III	IV	V	I	II	III	IV	V	6 B 1 (Kohlen) ⁴⁾	1 B 34 (Grubenholz) ⁵⁾
ab 15. 3. 66	A					B			C	Ck ³⁾	I	II	III	IV	V	I	II	III	IV	V	6 B 1 (Kohlen) ⁴⁾	1 B 34 (Grubenholz) ⁵⁾
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	2,39	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	2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,39	2,39	2,01	1,86	—	—	—	—	—	—	—	—
1. 2. 1958	2,98	2,98	2,98	2,98	2,76	2,76	2,51	2,22	2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—	—	—	—	—	—	—
6. 7. 1960	3,14	2,98	2,98	2,98	2,76	2,76	2,51	2,22	2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—	—	—	—	—	—	—
15. 10. 1962	3,36	3,20	3,20	3,20	2,96	2,96	2,67	2,22	2,22	2,01	3,18	3,17	2,67	2,66	2,59	—	—	—	—	—	—	—
1. 8. 1964	3,42	3,23	3,23	3,23	3,06	3,06	2,83	2,62	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	2,21	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	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	2,56	2,56	2,36	2,36	2,00	1,67	1,67	1,56	2,54	2,53	2,00	1,99	1,94	—	—	—	—	—	—	—
1. 8. 1964	2,52	2,38	2,38	2,38	2,25	2,25	2,09	1,93	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	2,01	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	1,90	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	2,24	2,24	2,07	2,07	1,75	1,46	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	1,79	1,79	1,69	1,69	1,56	1,45	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	2,40	—	—	—	—	—	—
20 t - Klasse ⁶⁾																						
1. 2. 1958	2,24	2,13	2,13	2,13	1,97	1,97	1,67	1,39	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	1,70	1,70	1,61	1,61	1,49	1,38	1,38	1,30	1,70	1,68	1,49	1,48	1,44	1,29 ⁷⁾	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 ⁸⁾																						
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 ¹⁾	Kaffee	Tabak ²⁾	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)					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 ³⁾ 4) b)	24 S 5 b)	A ³⁾ 4) d)	1 B 34 c)	1 B 21 c)	1 B 22 c)	B ³⁾ 4) c)	B ³⁾ 4) c)	B ³⁾ 4) b)	A ³⁾ 4) b)	21 S 2 b)
Gewichtsklasse	25 t ⁵⁾	25 t ⁶⁾	5 t	25 t ¹⁷⁾	15 t	25 t ¹⁷⁾	25 t ⁷⁾	25 t ¹⁵⁾		25 t ⁷⁾			25 t ⁸⁾		
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 ⁹⁾	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 ¹⁶⁾	53,05	33,60	20,54	32,90	21,70 ¹⁵⁾	25,00 ¹⁶⁾	20,60 ¹⁶⁾	16,10 ¹⁶⁾	20,50 ¹⁶⁾	40,90 ¹⁶⁾	26,30 ¹⁶⁾	33,80 ¹⁶⁾	39,80 ¹⁶⁾
1966 Okt.	28,20	17,80	55,00	33,60	20,60	32,90	21,70	25,00	20,60	16,10	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	25,00	20,60	16,10	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	25,00	20,60	16,10	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	25,00	20,60	16,10	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	25,00	20,60	16,10	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	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
1967 April	29,60	17,80	60,10	32,40	20,60	34,50	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
1967 Mai	29,60	17,80	60,10	32,40	20,60	34,50	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
1967 Juni	29,60	17,80	60,10	32,40	20,60	34,50	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40

Ware	Baumwolle	Häute u. Felle	Ton, roh	Schwefelkies	Stein- u. Siedesalz	Schwefelkies-abbrände	Eisen- u. Manganerz	Stahlschrott	Steinkohlen, -briketts und -koks ¹⁰⁾	Rohbraunkohle	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin (VK)		
														von	nach	Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	Gewichtsklasse
von	Bremen	Hamburg	Goldhausen	Meggen (Westf.)	Hamel	Duisburg-Hochfeld Süd	Peine	Hamm (Westf.)	Gelsenkirchen Hbf.	Nieder- aubem	Frechen	Barnstorf (Han.)	Hamburg Süd		
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)	Düsseldorf-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 ³⁾ 4) c)	7 B 21 c)	B ³⁾ 4) b)	7 B 2 c) 4)	7 B 24 c) 4)	IV e) 4)	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 ³⁾ 4) d)
Gewichtsklasse	15 t	20 t	25 t ⁷⁾							20 t ¹¹⁾	25 t ⁷⁾				
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 ¹⁶⁾	8,35 ¹⁶⁾	19,90 ¹⁶⁾	8,10 ¹⁶⁾	3,20 ¹⁶⁾	10,10 ¹⁶⁾	11,40 ¹⁶⁾	16,30 ¹⁶⁾	6,10 ¹⁶⁾	12,60 ¹⁶⁾	21,10 ¹⁶⁾	6,60	22,90 ¹⁶⁾
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
1967 April	15,70	32,90	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 Mai	16,50	32,90	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 Juni	16,50	32,90	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 Massen	Halbzeug ¹²⁾	Walzdraht aus Stahl	Stab-, Formstahl ¹³⁾	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren aus Stahl
von	Hamburg Süd	Wesseling	Bochum-Langendreer	Duisburg-Hochfeld Süd	Braunschweig Hgbf.	Ludwigs-hafen (Rh.) BASF	Regens-burg Hbf.	Wiesbaden-Biebrich Industriebf.	Gelsen-kirchen	Dort-mund	Duis-burg Hbf.	Ober-hausen Hbf.	Braun-schweig Hgbf.	Düsseldor-f-Grafenberg	
nach	Göttingen (272 km)	Würzburg (331 km)	Duis-burg Hbf. (42 km)	Hagen Hbf. (64 km)	Kiel Hgbf. (284 km)	Bam-berg (267 km)	Mün-chen Hbf. (136 km)	Bad König (76 km)	Duis-burg (26 km)	Iser-lohn (38 km)	Hamm (Westf.) (85 km)	Osnab-rück (134 km)	Hamb-urg Hgbf. (182 km)	Her-ford (180 km)	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	B ³⁾ 4) d)	B ³⁾ 4) d)	14 B 4 d)	A ³⁾ 4) d)	B ³⁾ 4) d)	11 B 1 b)		B ³⁾ 4) b)	8 B 8 ⁴⁾ c)			I ⁴⁾ e)		A ³⁾ 4) e)	
Gewichtsklasse	25 t ⁷⁾		25 t ¹⁴⁾	25 t ⁷⁾			25 t ¹⁵⁾		25 t ⁷⁾						
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 ¹⁶⁾	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
1967 April	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 Mai	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 Juni	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 1000 kg

Ware	Getreide ¹⁾												
	Roggen und Weizen ²⁾		Uebr. Getreide d. Güterkl. IV ³⁾	Roggen und Weizen ²⁾		Brot-	Futter-	Brot-		Futter-	Roggen und Weizen		Futter-
	Hamburg		Braunschweig	Köln		Mannheim		Heilbronn ⁴⁾		Köln			
von	Hamburg												
nach	Düsseldorf		Braunschweig	Köln		Mannheim		Heilbronn ⁴⁾		Köln			
1956 D	15,61 ⁴⁾	14,90 ⁴⁾	9,65 ⁵⁾	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44		
1957 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 ⁶⁾	15,03 ⁶⁾	9,04	8,44		
1958 D	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,28	9,58		
1959 D	15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67		
1960 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	10,38	9,67		
1961 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67		
1962 D	13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67		
1963 D	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1964 D	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
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 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		
April	10,71	10,71	7,63		7,60	10,96			12,48		7,25		
Mai	10,71	10,71	7,63		7,60	10,96			12,48		7,25		
Juni	10,71	10,71	7,63		7,60	10,96			12,48		7,25		

Ware	Getreide ¹⁾				Getreide ¹⁾ ab 100 t ⁷⁾	Mehl	Steinkohle in kompl. Ladungen ⁸⁾	Ortskohle ⁸⁾ a)		
	Roggen und Weizen		Futtergetreide					Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	von	Emden		Hamburg		I | II | III				
nach	Mannheim		Heilbronn ⁴⁾		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 ⁹⁾	14,53 ⁹⁾	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	7,36	8,12	
1960 D	14,35	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	6,60	
1965 D	10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	
1966 D		10,73		12,32	10,91	14,93	9,74	5,99	6,62	
1966 Juli		10,73		12,32	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	
Aug.		10,73		12,32	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	
Sept.		10,73		12,32	10,88	15,07	9,70	5,99	6,62	
Okt.		10,73		12,32	10,88	15,07	9,70	5,99	6,62	
Nov.		10,73		12,32	10,88	15,07	9,70	5,99	6,62	
Dez.		10,73		12,32	11,25	16,17	11,20	5,99	6,62	
1967 Jan.		10,73		12,32	11,25	16,17	10,20	5,99	6,62	
Febr.		10,73		12,32	11,25	16,17	10,20	5,99	6,62	
März		10,73		12,32	11,25	16,17	10,20	5,99	6,62	
April		10,73		12,32	11,25	16,17	9,93	5,99	6,62	
Mai		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	
Juni		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	

Ware	Küstenkohle ⁸⁾ b)			Exportkohle ⁸⁾ c)			Bunkerkohle ⁸⁾ d)		
	Zechengruppen des Ruhrgebiets								
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
von	Emden								
nach	Emden								
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 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
April	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Mai	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Juni	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79

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

A. Binnenschifffahrt
1. Frachtsätze
in DM je 1000 kg

Ware	Bunker-	Ortskohle ¹⁾	Steinkohle ¹⁾						Braunkohlenbriketts		
	kohle ¹⁾	Ruhrgebiet			Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
		Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ²⁾ Osthafen	Würzburg ³⁾	Mannheim	Heilbronn ³⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main ²⁾)	Würzburg ³⁾
Strecke	von										
	nach										
1956 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,18	9,06
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	9,41	6,35	9,25
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 ³⁾	10,02	6,57	9,51
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	6,57	9,51
1960 D	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71	9,59	6,57	9,51
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	6,57	9,51
1962 D	7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	6,57	9,51
1963 D	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 D	7,26	8,32	7,67	16,22	7,15	9,67	7,10	9,43	8,43	6,57	9,77
1965 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,58	9,78
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 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	16,76	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 Jan.	7,28	8,34	7,69	16,76	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 Febr.	7,28	8,34	7,69	16,76	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 März	7,28	8,34	7,69	16,76	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 April	7,28	8,34	7,69	16,76	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 Mai	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 Juni	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim ⁴⁾	Heilbronn ⁴⁾	Kehl ⁵⁾	Bremen ⁶⁾		
	Mannheim	Heilbronn ³⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort ³⁾			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal 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 ³⁾	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 ³⁾	2,85	14,20		13,65
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85	15,12		14,07
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85		15,20	
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		15,20 ⁷⁾	
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I	16,92	15,22
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	II	16,90	15,20
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	III	16,90	15,20
1964 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		16,90	15,20
1965 D	6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		16,90	15,20
1966 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		16,90	15,20
1966 Juli	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		16,90	15,20
1966 Aug.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		16,90	15,20
1966 Sept.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		16,90	15,20
1966 Okt.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		16,90	15,20
1966 Nov.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		16,90	15,20
1966 Dez.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		16,90	15,20
1967 Jan.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		16,90	15,20
1967 Febr.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		16,90	15,20
1967 März	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		16,90	15,20
1967 April	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		16,90	15,20
1967 Mai	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		16,90	15,20
1967 Juni	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		16,90	15,20

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)						Kies			Bitmskles ⁴⁾		
	Bremen ⁶⁾						Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
	Heilbronn ³⁾ über Küsten-Kan. u. Wes.Dat.-Kan.			Mannheim über Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Datt.-Kan.			Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
1956 D		26,20		19,85		20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1957 D		27,30		19,85		20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1958 D		27,71		21,31		21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1959 D		27,75			21,95		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D		27,75 ⁷⁾			21,95 ⁷⁾		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	I	28,77	II	24,47	I	24,32	21,87	20,67	3,05	5,82	6,54	4,51
1962 D	II	25,92	III	24,45	II	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51
1963 D	III	25,90	I	24,45	I	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51
1964 D	I	28,75	II	24,45	II	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51
1965 D	II	28,75	III	24,45	III	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51
1966 D	III	28,75	I	24,45	I	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
1966 Juli	I	28,75	II	24,45	II	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
1966 Aug.	II	28,75	III	24,45	III	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
1966 Sept.	III	28,75	I	24,45	I	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
1966 Okt.	I	28,75	II	24,45	II	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
1966 Nov.	II	28,75	III	24,45	III	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
1966 Dez.	III	28,75	I	24,45	I	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
1967 Jan.	I	28,75	II	24,45	II	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
1967 Febr.	II	28,75	III	24,45	III	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
1967 März	III	28,75	I	24,45	I	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
1967 April	I	28,75	II	24,45	II	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
1967 Mai	II	28,75	III	24,45	III	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
1967 Juni	III	28,75	I	24,45	I	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58

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	Bimskies ¹⁾		Salz ¹⁾			Grubenholz		Stammholz	Schnittholz
	Ladest. Vallendar bis Brohl/Rh.		Heilbronn ²⁾		Borth/Rh.	Nordenham		Bremen	Heilbronn ³⁾
	von	nach	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Herne, Castrup-Rauxel, Datteln, Dortmund	Essen	Holzminden	Duisburg-Ruhrort
1956 D	4,43	6,12	3,63	3,83	3,65	.	.	.	5,35
1957 D	4,42	6,39 ⁴⁾	3,83 ⁴⁾	4,03 ⁴⁾	3,65	.	.	.	5,62 ⁴⁾
1958 D	4,91	7,21	4,26	4,46	4,17	.	.	.	6,23
1959 D	4,95	7,28	4,20	4,40	4,11	7,67	8,23	12,83	6,19
1960 D	4,95	7,11	4,11	4,40	3,95	7,10	7,62	12,83	6,19
1961 D	4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	7,10	7,62	12,83	6,19
1962 D	4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	7,10	7,62	12,83	6,19
1963 D	4,34	6,34	4,33 ⁵⁾	4,78 ⁵⁾	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1964 D	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1965 D	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1966 D	4,32	6,34	3,75	4,20	3,80	7,44	8,00	13,34	6,31
1966 Juli	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Aug.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Sept.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Okt.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Nov.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Dez.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
1967 Jan.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Febr.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
März	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
April	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Mai	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Juni	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31

Ware	Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — 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 ⁴⁾	10,20 ⁴⁾	10,10	9,10
1958 D	9,47	8,28	13,02	11,92	12,67	11,53	11,43	10,30
1959 D	9,60	8,40	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45
1960 D	9,60	8,40	13,20	12,10	12,68	11,53	11,60	10,45
1961 D	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1962 D	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1963 D	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 D	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
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 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
April	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Mai	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juni	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45

Ware	Normalgüter in Partien von 100 t ⁶⁾											
	I		II		III		IV		V		VI	
	Hamburg (Bugsiergebiet A)											
Strecke	Berlin											
1956 D	12,80	12,50	12,30	12,00	11,80	11,60	11,80	11,60	11,80	11,60	11,80	11,60
1957 D	13,89	13,70	13,53	13,33	13,20	13,09	13,20	13,09	13,20	13,09	13,20	13,09
1958 D	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70	13,87	13,77	13,87	13,77	13,87	13,70
1959 D	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70	13,87	13,77	13,87	13,77	13,87	13,70
1960 D	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70	13,87	13,77	13,87	13,77	13,87	13,70
1961 D	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70	13,87	13,77	13,87	13,77	13,87	13,70
1962 D	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70	13,87	13,77	13,87	13,77	13,87	13,70
1963 D	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70	13,87	13,77	13,87	13,77	13,87	13,70
1964 D	15,19	15,04	14,88	14,73	14,63	14,55	14,73	14,63	14,73	14,63	14,73	14,55
1965 D	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63	14,81	14,71	14,81	14,71	14,81	14,63
1966 D	15,67	15,53	15,38	15,24	15,14	15,06	15,24	15,14	15,24	15,14	15,24	15,06
1966 Juli	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63	14,81	14,71	14,81	14,71	14,81	14,63
Aug.	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63	14,81	14,71	14,81	14,71	14,81	14,63
Sept.	16,42	16,27	16,12	15,97	15,87	15,80	15,97	15,87	15,97	15,87	15,97	15,80
Okt.	16,42	16,27	16,12	15,97	15,87	15,80	15,97	15,87	15,97	15,87	15,97	15,80
Nov.	16,42	16,27	16,12	15,97	15,87	15,80	15,97	15,87	15,97	15,87	15,97	15,80
Dez.	16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30	16,47	16,42	16,47	16,42	16,47	16,30
1967 Jan.	16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30	16,47	16,42	16,47	16,42	16,47	16,30
Febr.	16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30	16,47	16,42	16,47	16,42	16,47	16,30
März	16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30	16,47	16,42	16,47	16,42	16,47	16,30
April	16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30	16,47	16,42	16,47	16,42	16,47	16,30
Mai	16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30	16,47	16,42	16,47	16,42	16,47	16,30
Juni	16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30	16,47	16,42	16,47	16,42	16,47	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 kanalisierten 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 ¹⁾	39,20	39,20	
Erz	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	2,24	2,24	2,24	2,24	22,40	28,00	
Salz	Heilbronn	—Köln, Leverkusen, Duisburg-Ruhrort	Güterklasse V	80,44	44,80	44,80	44,80	56,00	33,60
			Güterklasse VI	33,60	33,60	33,60	33,60	39,20	33,60
			Ausnahmesatz	22,40	22,40	22,40	22,40	33,60	33,60
Schmittholz	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
			Güterklasse II	84,78	45,00	45,00	75,00	75,00	108,36r
			Güterklasse III	66,94	35,00	35,00	58,33	58,30	90,30r
			Güterklasse IV	47,10	25,00	25,00	41,66	50,00	90,30r
			Güterklasse I	89,60	89,60	89,60	89,60	120,00	100,80r
Güterklasse II	78,40	78,40	78,40	78,40	100,80	100,80r			
Güterklasse III	67,20	67,20	67,20	67,20	78,40	84,00r			
Güterklasse 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 ²⁾	Braubach ³⁾	
						(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			
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			
1963 D			12,63	10,72	8,80	9,01			
1964 D			14,45	21,12	15,36	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			
November			34,00	66,67	50,67	—			
Dezember			47,10	61,13	56,77	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			
November			80,00	80,00	80,00	80,00			
Dezember			46,45	23,64	20,91	37,42			
1963 Januar ⁵⁾			45,00	37,00	26,00	10,00			
Februar ⁵⁾			80,00	76,00	70,67	80,00			
März			19,35	6,40	5,60	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			
Februar			19,31	4,14	2,76	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			13,65	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 ¹⁾							Ölkuchen ²⁾				
	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/Aarhus ³⁾	Elbe			Rotterdam ⁴⁾	Elbe				
	Elbe	Stettin/Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/Aarhus ⁶⁾	Helsingborg/Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/Oskarshamn	Elbe/Weser/Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁷⁾	nördlich Fredericia/Aarhus ⁸⁾	nördlich Aarhus/Aalborg ⁹⁾	Helsingborg/Ystad (Schweden)
Währung Mengeneinheit	s je 1000 kg			DM je 1000 kg			DM je 1000 kg					
1956 D	28.0		8,14	10,75	11,37	13,67	13,32	12,13	14,50	13,51	14,09	15,00
1957 D	22.8		7,10	7,88	7,53	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	8,86	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	7,89	8,74	9,09	9,88	12,38	8,77	9,83	11,19	11,38
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	7,89	7,79	8,54	8,74	13,99	8,50	9,59	11,28	10,73
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	13,69	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	8,88	15,05	7,85	9,14	10,96	9,82
1966 IV. Vj.	22.4	21.1	5,76	7,60	8,35	9,62	9,44	13,84	8,63	9,82	11,59	11,91
1967 I. Vj. ¹³⁾	20.8	19.2	4,87	6,94	6,82	7,92	8,25	11,00	8,10	8,45	9,45	11,44

Ware	Ölkuchen ¹⁾		Grubenholz		Schnittholz							
	Elbe		Hamina/Björneborg (Finnland)	südl. Vestervik/Ystad ²⁾ (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)				Brahestad/Tornia (Finnland)	Göteborg/Vänernsee (Schweden)		
	nördl. Ystad/Oskarshamn (Schweden)	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser/Ems	belg. ³⁾ Rheinhäfen	niederl. ⁴⁾ Rheinhäfen	Rhein-häfen ⁵⁾ Ruhrhaf.	Jade/Ems	Elbe/Weser	Lübeck/Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend-häfen ⁶⁾	
Währung Mengeneinheit	DM/1000 kg	s/Fathom	DM/Fathom	s/Stand.	hl/Stand.	DM je Standard			s je Standard		hl/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	80,33	81,99	180,5	200,6	71,13
1959 D	10,79	146,6	66,00	171,7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7	75,08
1960 D	11,01	170,2		209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10	86,91
1961 D	10,27	158,9	84,00	212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240,8	78,81
1962 D	11,85	156,4	74,80	200,6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,6	225,5	75,38
1963 D	11,39	182,1	74,56	227,6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	253,9	94,54
1964 D	11,36	180,0	78,37	226,5	102,31	130,89	105,03	103,69	105,70	251,9	266,2	92,32
1965 D	12,00	200,5	75,00	225,5	103,09	131,15	104,87	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 III. Vj.	10,48	183,8	77,58	226,3	106,20	133,56	108,83	105,42	105,39	263,2	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	252,4	309,2	98,71
1965 I. Vj.	13,07	204,6		225,6	106,36	131,39	101,48	108,91	106,79	243,6	259,7	85,50
1965 II. Vj.	11,84			227,3	99,15	129,97	101,17	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	96,57	128,73	114,44	107,28	105,47	264,11	271,11	91,14
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.	12,13	191,5		232,1	96,02	131,00	106,90	103,33	115,38	254,0	293,6	91,04
1967 I. Vj. ¹³⁾	11,00	193,5		220,10	89,65			105,11		237,8	253,10	90,83

Ware	Schnittholz				Kaolin ¹⁾		Naturwerksteine				
	westl. Ystad/Varberg (Schweden)	südl. Vestervik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelöund/Härnösand ²⁾ (Schweden)	Stettin/Danzig	Großbritannien, Kanal-küste	Elbe/Weser	Bornholm (Dänemark)	Limfjord-häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)		
	Elbe/Weser	Rhein-häfen ³⁾ Ruhrhäfen	niederländische Rheinhäfen ⁴⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser	Elbe	Lübeck/Flensburg	Elbe	Lübeck/Flensburg		
Währung Mengeneinheit	DM je Standard		hl je Standard	s je Standard	DM je 1000 kg						
1956 D	79,29	107,63		91,08	251,7	168,7	20,91	9,22		10,19	9,35
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209,4	131,4	15,19	9,00		9,92	9,00
1958 D	65,10	60,00	70,64	181,6	127,1	13,45	7,67		7,00	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	8,42
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	15,81	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 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	243,9	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		15,88	9,07		6,36	10,53
1966 I. Vj.		102,15	75,25	105,50r	247,10	146,2	15,84	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.		94,38	82,67	95,67	262,9	186,5	15,38	9,24			9,19
1967 I. Vj. ¹³⁾			78,75	86,63	240,11	145,8	13,53	8,09		5,00	7,65

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 ¹⁾		Schrott ²⁾	Steinkohle	
	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt ³⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁴⁾	Linnfjörden (Dänem.)	Varberg/ Karishamn (Schwed.)			Antwerpen	Lübeck			Rotterdam ⁵⁾
Route												
nach	Lübeck/ Flensburg	Elbe			Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) ⁶⁾	Elbe		Rhein- hafen ⁷⁾ / Ruhrhfen	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		18,42				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	7,02	6,36	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 III. Vj.		5,47	6,06	7,45	8,24	7,15	15,2	12,78	7,21	5,43	15,19	11,99
1964 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
1965 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
1965 III. Vj.	6,63	5,67		7,37	8,10		16,4	12,82	7,23	5,50		11,06
1965 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
1966 II. Vj.	5,35	4,85		6,53	8,31	7,09	16,11	12,94	7,39	4,88	17,25	9,71
1966 III. Vj.	5,63	5,28		6,82	8,08	6,39	17,5	13,03	7,37	5,24	14,52	10,41
1966 IV. Vj.	6,00	4,99		6,13	7,87	6,61	18,4	13,00	7,40	5,07		10,33
1967 I. Vj. ¹³⁾	4,88	4,88		5,11	6,67				7,40	4,59	15,33	9,48

Ware	Steinkohle						Koks ⁸⁾							
	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Wales			Weser/Ems		Rotterdam/ Hamburg		Elbe
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) ⁹⁾	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark ¹⁰⁾	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm ⁶⁾	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ¹¹⁾	
Währung Mengeneinh.	DM/ 1000 kg	dkr/ 1000 kg	s je 1000 kg			s/2240 lbs	s/1000 kg		skr je 1000 kg		s je 1000 kg			
1956 D		21,92	26,6	21,6	24,7	21,5	26,7	19,42	19,56	31,11	23,9	25,1		
1957 D		17,72	21,2	17,2	19,4	15,6	18,8	14,19	14,77	24,2	16,9	20,1		
1958 D	8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9		
1959 D	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7		
1960 D	10,15	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6		
1961 D	9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7		
1962 D	8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4		
1963 D	10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,6	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11		
1964 D	10,92	19,05	18,2	17,5	19,2	17,6	22,11	17,12	17,15	22,10	20,9	22,7		
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 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		
1964 IV. Vj.	11,80	22,00	20,8	18,5	21,7	21,4	26,8	19,11	19,52	28,9	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		
1965 II. Vj.	10,33	18,03	15,8	16,3	17,8	15,7		16,42	18,52	22,5	19,3			
1965 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		
1965 IV. Vj.	10,88	20,94	20,11	18,8	21,3	21,3	26,5	18,51	22,25	31,7	23,0	23,6		
1966 I. Vj.	9,29	17,62		16,10	21,7	17,6	24,9	20,00	25,00		22,3			
1966 II. Vj.	8,72	17,04	15,0	16,8	19,5	19,1		17,13	20,63	24,9	18,2	18,7		
1966 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		
1966 IV. Vj.	16,63	21,01	18,11	16,11	20,9	16,9		19,00	21,50	28,9	22,9	24,2		
1967 I. Vj. ¹³⁾	10,00	15,66	16,5	17,1	17,5	15,8	22,7	17,54			19,7	22,8		

Ware	Koks ⁸⁾			Briketts ¹²⁾	Kalidüngemittel		Eisen und Stahl					
	Elbe	Lübeck	Groß- britanien, Ostküste		Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- hafen ⁷⁾ / Ruhrhfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Däne- mark ¹⁰⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Varberg/ Karishamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Strömst./ Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Strömstadt/ Malmö (Schweden)
Währung Mengeneinh.	skr/1000 kg	s je 1000 kg		dkr je 1000 kg	skr/1000 kg	s/1000 kg	skr je 1000 kg		DM je 1000 kg			
1956 D	17,57	22,0	37,9	17,30	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	8,83	10,25
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07	9,75
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 III. Vj.	14,92		26,10	19,17	20,94	20,03	21,0	15,85	15,51	18,86	9,17	9,82
1964 IV. Vj.		20,9	32,8	19,82	24,10	23,60	26,0	18,90	19,41	16,04	9,79	10,27
1965 I. Vj.		18,0	28,5	16,46	21,24	25,89	23,2	18,09	18,11	16,34	8,70	9,69
1965 II. Vj.			24,8		20,38	18,63	22,3	16,10	16,49	16,80	8,36	9,82
1965 III. Vj.	16,08		28,3	18,36	19,51	17,25	20,8	14,48	14,96	16,31	8,64	9,48
1965 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
1966 II. Vj.	15,17		27,2	15,00	19,00	18,00	22,7	15,70	16,77	17,28	8,29	9,19
1966 III. Vj.	15,00		35,1	17,50	20,50	23,50	21,6	16,27	15,35	16,67	8,56	9,45
1966 IV. Vj.	15,33		33,6	19,64	22,33	18,89	22,6	18,18	17,94	16,71	9,13	10,25
1967 I. Vj. ¹³⁾	14,94		27,0	15,28	19,98	22,00	20,8	16,56	17,25	16,00	8,34	8,58

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

B. Seeschifffahrt
2. Frachtraten der Hochseeschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	Getreide													
	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf			Nord-Pazifik ²⁾			
	von	Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttid./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan ³⁾	UK	Antw./Hbg.
	nach	Währung	s	\$	s	\$	s	\$	s	\$	s	\$	s	\$
Mengeneinheit	je 2240 lbs													
1956 D	.	.	89.4	10,90	10,61	103.6	11,76	115.8	14,02	21,92	153.9	18,17		
1957 D	.	.	60.4	6,29	5,72	66.5	8,23	78.11	9,50	16,43	97.5	10,53		
1958 D	92.10	.	40.11	4,14	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 ⁴⁾	6,97		
1962 D	65.11	7,75	35.8	3,03	3,48	35.1	4,06	40.5	4,39	7,88	6,17	6,88		
1963 D	68.11	8,44	41.2	4,90	5,01	41.3	4,53	51.11	5,59	9,69	7,44	7,69		
1964 D	68.10	8,86	41.1	4,89	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	8,55	44.7	3,82	4,10	41.5	4,66	51.10	4,28	10,32	7,94	7,62		
1966 Juli	65.0	7,41	29.5	3,08	3,58	.	.	51.3	3,80	9,49	.	.		
1966 Aug.	64.8	7,75	51.4	3,13	3,25	.	.	40.0	3,46	9,49	.	.		
1966 Sept.	63.0	6,80	41.11	3,25	3,50	.	.	35.9	3,55	10,30	.	.		
1966 Okt.	70.7	8,47	35.0	3,81	3,99	.	.	53.11	4,74	10,22	.	.		
1966 Nov.	60.0	8,75	43.2	4,41	4,39	34.5	.	54.2	4,37	9,90	6,50	6,36		
1966 Dez.	.	.	.	.	.	33.9	.	41.7	3,21	9,00	6,40	6,25
1967 Jan.	81.3	.	.	.	.	30.5	.	32.4	3,58	8,00	.	5,25
1967 Febr.	60.0	7,00	30.0	2,75	2,75	29.8	.	38.2	3,78	9,31	.	.		
1967 März	77.6	7,89	52.6	3,12	.	33.5	4,18	41.5	3,97	10,60	.	.		
1967 April	76.6	8,42	44.11	3,51	3,76	44.3	.	43.11	4,13	10,87	.	.		
1967 Mai	80.8	8,75	41.0	3,44	3,58	.	.	.	4,20	10,18	.	.		
1967 Juni	74.5	8,07	43.3	4,16	4,23	.	5,70	56.0	5,14	12,23	.	.		

Ware	Getreide								Kopra	Esparto	Zucker	
	La Plata ⁵⁾		West-	Ost-	Full Range	Süd-	Süd-	Schwarz-	Philip-	Algerien	Kuba ⁶⁾	
	von	Route	italien	Australien		china ⁷⁾	afrika ⁷⁾	meer	pinen			
	nach	Währ./Mengeneinh.	UK	Antw./Hbg.	UK/Kont.	Ceylon	UK	Antw./Hbg. ⁸⁾	Antw./Hbg. ⁹⁾	UK	UK	
s je 2240 lbs									\$ je cu ft	s je 2240 lbs		
1956 D	155.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	.	126.7	81.5	0,41	126.1	105.11
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	.	93.7	59.2	0,26	110.9	97.1
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	.	54.0	30.2	0,15	80.11	40.7
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	.	60.4	38.3	0,17	79.4	39.8
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	.	62.5	38.4	0,18	81.2	52.4
1961 D	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	.	62.8	40.4	0,16	81.8	57.6
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	35.11	52.5	33.5	0,15	81.0	49.8
1963 D	78.8	74.6	78.0	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 Juli	90.0	74.5	83.8	82.0	88.9	85.0	44.0	.	.	0,18	91.3	.
1966 Aug.	87.6	69.3	85.11	80.0	.	.	43.11	.	.	0,17	89.5	.
1966 Sept.	82.10	74.1	77.6	78.4	86.3	81.6	43.0	.	.	0,20	88.9	.
1966 Okt.	81.3	.	70.6	76.3	87.6	81.11	42.11	.	.	0,18	87.6	.
1966 Nov.	83.11	70.0	78.2	75.0	86.0	81.1	47.1	.	.	0,17	87.6	.
1966 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	.
1967 Febr.	80.6	68.7	74.1	70.0	.	.	.	45.2	.	0,19	87.6	.
1967 März	85.0	60.8	78.1	.	.	.	49.0	46.11	.	0,18	.	.
1967 April	83.0	63.2	74.1	.	80.0	.	43.0	49.1	.	0,17	.	.
1967 Mai	82.6	58.3	73.9	77.6	79.2	78.11	44.5	61.3	.	0,17	90.0	.
1967 Juni	.	70.8	78.3	.	.	.	48.3	52.2	41.0	.	.	.

Ware	Zucker				Fischmehl.		Schwefelkies				Schwefel	Apatit	Eisen- und Manganerze
	Kuba ⁹⁾		Queensland ¹⁰⁾		Mauritius	Peru	Morphou-Bay	Huelva			US-Golf	Murmansk	Vitoria
	von	Route	UK	Antw./Rttid./Amst.	UK	Antw./Hbg. ¹¹⁾	Niederlande	UK	Belgien	Niederlande	UK	Lübeck-Stettin	Antw./Hbg. ¹²⁾
	nach	Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs	\$ je cu.ft. ¹³⁾		s je 2240 lbs							
1956 D	112.0	214.8 ¹²⁾	223.6 ¹²⁾	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	58.11	0,17	.	.	29.2	29.0	61.7	24.0	26.0	
1966 Juli	.	95.0	92.6	60.3	0,17	.	.	.	.	63.2	.	.
1966 Aug.	.	92.6	90.0	55.0	.	.	.	.	.	52.6	.	.
1966 Sept.	.	.	.	57.1	0,17	.	.	.	.	50.8	.	.
1966 Okt.	.	.	.	55.0	0,16	.	.	.	.	48.9	.	20.0
1966 Nov.	.	.	.	55.0	0,16	.	.	.	.	.	24.0	.
1966 Dez.	.	90.0	87.6	55.0	0,16	.	.	24.3	.	.	.	.
1967 Jan.	.	85.0	82.6	52.6	.	.	30.6	22.0	23.0	47.9	.	17.0	
1967 Febr.	.	83.7	81.1	.	.	.	.	.	23.0	.	.	19.6
1967 März	.	83.9	81.3	.	.	.	.	26.0	.	.	.	17.2
1967 April	.	87.3	84.9	.	0,19	.	.	20.0	.	.	.	20.0	
1967 Mai	.	90.0	87.6	.	.	.	.	.	.	60.9	.	.
1967 Juni	.	90.0	87.6	62.6	.	.	.	.	.	66.0	.	.

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Hochseeschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Zinkkonz.	Kohle				
	Marmagosa	Südafrika/ Mosambik	Luanda ³⁾	Conakry	Melilla	Poti	Port Pirie	Hampton Roads				
		Antw./Hbg. ³⁾		Polen	Antw./Hbg. ³⁾		Brist. Kan./ Le Havre/ Hbg.	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	Rio de Janeiro
Währ./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs						\$ je 2240 lbs					
1956 D	122.8	115.6	.	72.6	40.1	66.9	186.0	78.0	77.2	11.52	19.90	11.35
1957 D	77.3	69.2	75.0	62.9	36.9	.	147.11	53.1	51.11	7.90	15.71	8.02
1958 D	41.1	45.2	.	.	18.9	29.9	74.0	25.8	24.2	3.97	7.60	4.95
1959 D	46.8	44.9	.	30.2	18.5	30.1	91.10	24.10	23.0	3.80	7.76	5.25
1960 D	45.11	45.4	.	29.2	17.11	31.2	100.0	27.5	26.2	4.14	8.35	5.30
1961 D	42.10	41.10	36.1	26.7	17.5	32.3	86.9	30.1	27.4	4.25	9.02	6.32
1962 D	32.9	34.0	30.4	22.11	15.11	24.6	75.8	22.11	20.3	3.61	6.55	5.06
1963 D	37.7	37.2	31.2	25.9	19.0	27.8	95.1	28.11	27.3	4.83	7.18	7.44
1964 D	41.1	40.6	35.3	29.4	20.1	25.10	86.7	27.0	24.6	4.45	7.32	8.11
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 Juli	28.6	44.3	.	.	.	.	95.5	.	.	3.65	6.53	6.57
Aug.	.	.	.	.	.	.	91.6	.	16.0	.	6.58	6.33
Sept.	.	.	.	.	.	.	.	20.0	17.0r	.	6.33	5.88
Okt.	.	.	.	.	.	.	.	19.0	.	.	7.37	7.05
Nov.	28.0	.	.	.	.	.	90.0	.	20.3	3.70	6.28	6.55
Dez.	24.8	.	.	.	.	.	.	.	.	3.50	5.84	6.58
1967 Jan.	32.3	.	.	.	.	.	88.9	.	16.0	.	5.99	6.25
Febr.	.	.	.	.	.	.	.	20.0	.	.	6.10	.
März	28.0	.	.	.	.	.	83.9	.	18.0	.	6.31	.
April	.	.	.	.	.	.	85.0	23.6	19.3	3.45	6.42	.
Mai	30.0	.	.	.	.	.	87.6	22.2	21.0	.	6.67	7.75
Juni	.	.	.	.	.	.	83.9	.	.	.	7.93	8.10

Ware	noch: Kohle			Erdöl, roh				Rohphosphat				
	Australien	Danzig/Stettin		Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax
	Japan	Portugal	West-italien	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Antw./Rtttd.	
Währ./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs											
1956 D	.	.	46.2	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6	39.9	44.0
1957 D	69.10	.	29.5	52.10	60.1	64.5	67.2	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	30.2	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 Juli	27.11	35.0	.	8.6	9.1	.	.	19.2	19.9	.	28.2	.
Aug.	22.11	.	.	11.1	11.9	.	.	21.7	22.6	.	.	.
Sept.	24.3	34.0	.	11.1	11.9	.	.	31.1	32.4	.	.	.
Okt.	24.11	34.0	.	20.9	22.0	33.7	35.9	38.2	39.5	.	24.0	.
Nov.	25.10	.	.	21.0	22.11	.	.	26.5	27.4	.	27.0	.
Dez.	25.1	.	.	14.4	15.0	.	.	37.8	39.0	.	.	.
1967 Jan.	27.0	.	.	16.4	17.4	.	.	33.10	35.1	.	.	.
Febr.	30.0	.	.	10.8	11.0	.	.	31.4	32.5	.	.	.
März	26.2	.	.	13.0	12.6	.	.	23.6	24.5	.	.	.
April	26.9	.	.	10.2	10.9	.	.	19.9	20.2	.	.	.
Mai	28.5	.	20.6	18.6	18.8	.	.	19.11	20.5	.	.	.
Juni	26.7	.	.	41.2	43.7	.	.	49.1	52.7	63.9	25.6	.

Ware	Düngemittel		Grubenholz	Bauholz und Stückgüter			Schrott			Stahlwaren		
	Antw./Hbg. ³⁾		Archangel ⁴⁾	Nord-Pazifik			Große Seen	USNH ⁵⁾		Japan ⁶⁾		
	Alexandria	Sud-China	ECUK	UK	Südafrika ⁵⁾	Australien ⁵⁾	West-italien ⁵⁾	Antw./ Rtttd./ Amst. ⁵⁾	West-italien ⁵⁾	Japan ⁵⁾	Nordspanien ⁷⁾	US-Golf ⁷⁾
Währ./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs		s je Fathom	\$ je 2240 lbs								
1956 D	62.6	154.7	287.5	25.04	30.51	.	.	17.70	.	.	.	.
1957 D	46.5	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	8.01	6.67
1964 D	37.8	68.7	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 Juli	.	81.11	.	.	.	.	.	.	.	10.32	.	.
Aug.	.	79.0	.	.	.	.	.	.	.	10.53	.	.
Sept.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10.84	.	.
Okt.	37.6	79.0	.	.	.	.	.	7.74	.	11.05	.	7.83
Nov.	.	74.0	240.0 ⁸⁾	11.32	.	.
Dez.	.	78.8	.	.	.	.	.	7.33	.	10.40	.	.
1967 Jan.	.	80.11	.	.	.	.	.	.	.	9.86	.	.
Febr.	.	83.10	.	.	.	.	.	.	.	10.59	.	.
März	.	88.7	.	.	.	.	.	.	.	11.59	.	.
April	.	90.7	.	.	.	.	.	11.52	.	11.68	.	.
Mai	.	85.0	.	.	.	.	.	.	.	11.88	.	.
Juni	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13.45	.	.

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

C. Schifffahrtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland							Niederlande					
	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg					Heinz Peters, Hamburg		Statistisches Zentralamt, Den Haag					
	Linienfahrt ¹⁾		Tramp- fahrt ²⁾	Tanker- fahrt	Tramp- fahrt ³⁾	Tanker- fahrt	Trampfahrt						
	Indexgruppe	Gesamt- index	Stückgut	Massengut	ins- gesamt	Rohol- (insg.)	ins- gesamt	Getreide (insg.)	Hochseeschiffahrt ⁴⁾				
								Gesamt- index	Getreide	Schwefel- kies	Erz	Kohle	Dunge- mittel
Basis	2. Hj. 1954 = 100	Dez. 1959 = 100		2. Hj. 1954 = 100	Scale = 100 ⁵⁾	1960 = 100		1960 = 100					
1962 D	130,5	110,9	101,8	67,4	51,1	89,1	95,1	75	73	85	73	79	83
1963 D	132,8	111,7	106,2	79,1	65,7	107,0	115,5	88	90	95	78	92	91
1964 D	137,7	116,1	109,6	79,5	59,0	112,6	120,1	100	108	119	81	93	97
1965 D	142,0	119,2	114,5	86,8	58,9	127,1	124,7	100	102	121	90	105	103
1966 D	147,8	125,0	117,0	79,2	55,1	109,8	120,2	88	91	126	74	84	88
1966 Juli	148,5	125,8	117,0	76,4	34,0	103,3	112,2	80	79	126	77	66	88
Aug.	148,6	126,0	116,7	72,1	37,6	99,1	114,6						
Sept.	148,3	126,2	115,3	72,9	51,7	99,5	119,9						
1966 Okt.	148,1	126,4	114,4	75,3	65,1	103,6	128,5	73	76	126	54	75	81
Nov.	148,3	126,6	114,4	73,3	59,0	102,8	122,8						
Dez.	148,6	126,5	115,5	72,3	61,6	98,4	128,1						
1967 Jan.	148,2	126,7	114,0	72,8	58,1	95,1	108,3	73	73	129	64	62	85
Febr.	148,9	127,2	114,9	71,2	51,4	101,0	107,1						
März	149,3	127,7	114,7	71,8	43,7	104,4	92,7						
1967 April	150,0	128,0	116,1	72,3	35,1	106,7	107,6	72	71	129	62	66	87
Mai	149,7	127,5	116,4	70,7	43,4	103,1	111,3						
Juni	154,8	132,3	119,3	80,6	118,8	115,7	119,9						

Land	Niederlande			Großbritannien							Norwegen					
	Statistisches Zentralamt, Den Haag			Chamber of Shipping, London							Mullion & Co, London		Norwegian Shipping News, Oslo			
	Trampfahrt			Trampfahrt							Tanker- fahrt	Tramp- fahrt	Tanker- fahrt			
	Indexgruppe	Küstenschiffahrt ⁶⁾		Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Dunge- mittel	Rohol- (insg.)	ins- gesamt	Mineralol (insg.)		
Gesamt- index		Holz	Kohle		1960 = 100											
Basis	1960 = 100			1960 = 100										Intascale = 100	Juli 1965- Juni 1966 = 100	Intascale = 100 ⁷⁾
1962 D	93	93	93	89,1	90,0	97,1	90,1	82,3	77,0	82,9	99,2	49,8	80,1	54,7		
1963 D	101	100	123	109,0	113,6	116,8	109,8	104,9	96,4	101,4	99,5	63,9	90,6	73,3		
1964 D	109	109	108	112,1	115,9	123,0	115,0	118,4	98,9	97,2	111,2	56,4	90,5	67,1		
1965 D	108	108	97	126,5	134,0	127,6	127,0	142,1	115,2	106,5	134,9	56,6	101,2	65,8		
1966 D	107	107	103	114,5	125,1	107,1	111,1	131,4	90,1	88,9	127,7	50,9	87,9	61,9		
1966 Juli	109	109	111	107,8	116,6	98,8	111,8	126,1	86,0	80,7	133,1	28,9	80,8	49,2		
Aug.				108,0	123,2	102,7	104,1	114,8	—	76,1	110,5	34,2	78,9	46,2		
Sept.				104,2	114,2	—	111,1	111,2	—	82,7	80,2	—	47,7	80,9	56,3	
1966 Okt.	110	110	100	105,8	110,6	—	105,9	107,3	75,1	94,5	130,8	66,9	83,9	72,3		
Nov.				104,1	112,8	—	107,5	—	70,2	85,8	125,8	53,1	82,1	66,2		
Dez.				111,5	116,0	99,9	110,5	—	—	94,1	131,3	55,2	78,7	61,3		
1967 Jan.	106	106	97	100,5	108,9	86,6	107,6	—	77,2	75,1	132,6	54,6	76,5	62,0		
Febr.				103,1	103,7	92,9	101,2	100,2	—	81,4	136,8	44,8	77,5	50,3		
März				106,2	118,7	93,0	106,9	—	—	68,9	81,5	145,4	36,9	83,0	49,1	
1967 April	97	97	91	103,7	113,7	93,8	104,1	—	67,1	77,4	146,6	30,5	84,7	39,1		
Mai				109,8	113,8	99,9	107,1	—	—	82,0	140,8	36,9	82,8	49,0		
Juni				113,5	131,7	98,4	106,3	—	—	93,4	—	129,1	91,9	145,4		

Land	Italien													
	Ministerium für die Handelsschiffahrt, Rom ⁸⁾													
	Trampfahrt													
	Indexgruppe	Gesamt- index	Getreide				Getreide Zucker	Getreide Erz	Mais Erz	Zucker	Pyrit	Erz	Erz Phosphat	Kohle
Ein- kom- mende Europa- fahrt zu- sammen			Nord- Ame- rika ⁹⁾	Nord- Pazifik	Austra- lien	Schwarz- meer	Mittel- Ame- rika ¹⁰⁾	Süd- Ame- rika ¹¹⁾	Sudost- afrika ¹²⁾	Austra- lien/ Mauritius	Mittel- meer ¹³⁾	Indien Ägypten ¹⁴⁾	Mittel- meer ¹⁵⁾	Northern Range
von Fahrtroute nach		Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	West- europa	Großbrit./ Kontinent	West- italien	Großbrit./ Kontinent
Basis	1954 = 100													
1962 D	73	69	57	60	75	87	66	68	73	72	61	57	64	57
1963 D	83	83	74	68	86	84	78	85	91	74	69	67	87	73
1964 D	82	79	71	66	87	—	78	80	86	90	66	73	80	65
1965 D	93	89	87	74	98	—	87	93	85	103	77	82	86	76
1966 D	83	81	72	75	97	—	76	88	80	73	102	63	69	57
1966 Juli	80	81	74	—	94	—	78	93	—	78	—	—	65	53
Aug.	71	67	37	—	96	—	45	81	—	72	—	50	65	43
1966 Sept.	72	71	67	—	90	—	57	83	—	74	—	—	61	61
Okt.	74	74	77	—	93	—	75	67	—	73	81	53	65	53
1966 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
1967 März	68	68	67	—	—	—	64	89	59	68	—	44	—	48
April	64	64	75	54	64	—	60	77	57	69	—	—	—	57
1967 Mai	72	67	67	—	83	—	62	76	81	73	—	47	—	60
Juni	77	74	108	—	82	—	78	80	76	75	49	—	59	43

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

C. Schiffsfrachtraten
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Italien															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Kohle			Phosphat			Ein-kom-mende Amerika-fahrt zu-sammen	Erz			Kohle	Ein-kom-mende Asien-fahrt zu-sammen	Getreide	Getreide/Zucker/Kohle	Salz/Phosphat	Erz
	Groß-britan-nien	Nord-Europa	Groß-britannien Kontinent	Nord-Afrika ²⁾	Casa-blanca	Brasi-lien		Afrika/Mittel-meer ²⁾	Indien	Nor-thern Range							Indien/ Ma-laysia^{7)}
Fahrtroute von nach	Westitalien	Buenos Aires	Großbrit./Kontinent	Süd-afrika ³⁾	Northern Range			Süd-amerika	Japan							
Basis	1954 = 100															
1962 D	90	82	83	70	71	87	86	107	79	84	65	61	65	82	66	
1963 D	147	119	92	80	84	96	60	66	87	122	73	74	73	71	72	
1964 D	—	120	98	75	85	103	75	63	99	128	78	78	82	87	75	
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	
1966 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	—	—	
April	—	—	—	—	—	61	56	40	—	86	74	76	72	—	—	
Mai	—	—	—	59	—	117	—	—	—	117	75	86	75	—	63	
Juni	—	75	—	84	—	91	—	—	50	133	79	92	83	—	63	

Land	Sowjetunion															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau ⁸⁾															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Gesamt-index	Getreide	Holz	Erz	Kohle	Zement	Dunge-mittel	Eisen und Stahl	ab Nordmeerhäfen			ab Ostseehäfen				
									zusammen	Schnitt-holz	Apatit	zusammen	Schnitt-holz	Kohle	Dunge-mittel	Eisen und Stahl
Basis	1960 = 100															
1961 D	101,6	106,4	103,7	99,7	93,0	104,4	97,1	92,8	102,2	103,2	98,1	98,4	103,4	93,0	91,4	92,8
1962 D	95,4	91,3	99,2	84,1	92,6	106,4	92,8	87,9	99,5	100,6	92,4	93,5	95,4	92,6	92,9	87,9
1963 D	106,9	99,2	113,5	87,1	102,8	106,4	106,5	98,5	110,9	112,4	104,7	110,3	116,2	102,8	113,5	98,5
1964 D	106,4	101,4	109,8	88,0	103,3	120,0	103,4	97,6	110,4	109,7	106,0	108,0	111,4	103,3	94,9	97,6
1965 D	106,9	107,6	110,7	99,5	100,6	141,0	104,1	89,3	110,3	110,6	107,5	103,5	108,3	100,6	93,6	89,3
1966 D	107,6	100,1	110,7	100,0	99,4	139,2	108,1	82,9	111,8	112,2	111,7	102,7	107,7	99,4	—	82,9
1966 Juli	106,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aug.	104,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sept.	105,6	—	110,0	104,3	91,4	132,6	111,5	81,8	112,7	112,0	115,9	97,9	105,0	91,4	—	81,8
Okt.	107,4	102,4	110,1	—	101,3	141,2	106,1	85,2	110,5	110,8	109,1	103,2	108,5	101,9	—	85,2
Nov.	107,5	104,4	110,1	—	101,8	138,8	106,1	—	110,5	—	109,1	103,0	108,3	101,8	—	—
Dez.	109,3	106,6	112,7	—	—	—	103,8	—	106,6	—	110,0	107,8	117,3	—	—	—
1967 Jan.	106,9	108,7	107,2	—	105,7	141,2	—	—	109,4	109,0	—	101,2	102,7	105,7	—	—
Febr.	104,1	106,9	103,9	—	—	140,6	—	—	108,2	108,2	—	94,1	93,2	—	—	—
März	103,3	101,1	104,5	—	93,7	141,7	—	—	109,8	110,2	—	90,9	90,5	93,7	—	—
April	105,6	94,9	109,7	—	95,6	—	—	—	111,8	112,7	—	97,6	102,2	95,6	—	—
Mai	102,5	96,8	103,7	98,4	—	166,6	—	—	105,6	105,0	—	96,6	100,4	—	—	—
Juni	105,9	109,0	109,8	—	94,3	—	—	—	111,2	111,9	—	98,6	104,7	94,3	—	—

Land	Sowjetunion							Vereinigte Staaten von Amerika						
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau							Maritime Research Inc., New York						
Einsatzart	Trampfahrt				Tankerfahrt			Trampfahrt/Reisecharter						
Indexgruppe	ab Schwarzmeerhäfen				ab Schwarzmeerhäfen			Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle	
	zu-sammen	Getreide	Erz	Zement	zu-sammen	Rohöl 11000 bis 23000 t	über 23000 t							Mineral-öl Derivate
Basis	1960 = 100				Intascale = 100			1951 = 100						
1961 D	103,4	106,4	99,7	104,4	65,8	65,8	75,7	42,1	43,5	44,8	51,3	48,7	36,4	
1962 D	89,2	91,3	84,1	106,4	64,8	64,8	78,8	37,0	37,5	43,6	48,3	46,2	31,1	
1963 D	94,9	99,2	87,1	106,4	78,3	78,3	91,7	41,3	42,6	44,1	53,3	45,5	35,7	
1964 D	97,6	101,4	88,0	120,0	70,6	70,6	88,5	43,4	45,4	45,9	56,7	45,6	35,9	
1965 D	108,1	107,6	99,5	141,0	69,4	74,2	52,9	44,6	45,3	48,9	47,4	59,6	46,7	
1966 D	105,7	100,1	100,1	139,2	—	72,2	57,0	83,2	43,4	45,6	47,4	59,3	46,9	
1966 Juli	—	—	—	—	66,1	78,3	44,5	76,7	42,5	43,8	47,1	59,7	46,7	33,9
Aug.	—	—	—	—	—	—	50,0	81,0	41,6	42,4	46,9	59,7	46,6	33,4
Sept.	102,0	—	104,3	132,6	57,5	60,0	55,0	81,2	41,8	42,7	46,9	59,7	46,6	33,4
Okt.	107,0	102,4	—	141,2	—	68,7	—	82,5	42,1	43,7	46,9	58,2	46,6	33,5
Nov.	107,8	104,4	—	138,8	—	—	—	81,2	42,1	43,9	46,8	58,1	46,4	33,6
Dez.	108,9	106,6	—	—	—	—	—	85,0	41,6	42,8	46,8	58,1	46,4	33,5
1967 Jan.	110,1	108,7	—	141,2	—	74,0	57,5	72,2	41,1	42,2	46,8	58,1	46,3	32,9
Febr.	109,2	106,9	—	140,6	—	—	—	—	41,3	43,0	46,7	58,1	46,3	32,5
März	106,5	101,1	—	141,7	—	—	—	—	41,6	43,8	46,7	58,1	46,3	32,5
April	103,4	94,9	—	—	—	—	—	—	41,5	43,8	46,6	58,1	46,3	32,4
Mai	104,4	96,8	98,4	166,6	—	—	—	—	41,4	43,4	46,6	58,1	46,3	32,5
Juni	110,4	109,0	—	—	—	135,0	110,3	106,2	42,9	46,3	46,7	—	46,9	32,8

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

C. Schifffahrtsindizes

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

Land	Großbritannien														
Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London														
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt ¹⁾														
Darstellungsform	Meßzahlen		Raten in s je 2240 lbs												
Fahrtroute von nach	insgesamt		Karibische See						Persischer Golf						
Tankergrößenklasse	GP	LV	Großbritannien			deutsche Nordseehäfen			Großbritannien			deutsche Nordseehäfen			
Basis	100,0		32,6			34,6			49,5			51,7			
1962 D	89,1	80,7	28,11	26,3	30,9	27,10	50,3	46,1	52,4	47,10	47,10	47,10	47,10	47,10	47,10
1963 D	87,5	78,5	28,5	25,6	30,2	27,1	49,6	45,1	51,4	46,9	46,9	46,9	46,9	46,9	46,9
1964 I. Vj.	78,3	68,9	25,5	22,5	27,0	23,9	44,11	40,4	46,8	41,10	41,10	41,10	41,10	41,10	41,10
Tankergrößenklasse	GP	MR	LR	GP	MR	LR	GP	MR	LR	GP	MR	LR	GP	MR	LR
63 Dez.—64 Mai	78,0	69,4	64,3	25,4	22,7	20,11	26,11	23,9	22,2	44,10	40,4	38,0	46,6	41,10	39,5
64 Juni—Nov.	79,1	68,7	60,9	25,8	22,4	19,10	27,3	23,11	21,0	45,4	40,7	36,4	47,0	42,1	37,8
64 Dez.—65 Mai	82,1	71,6	60,1	26,8	23,3	19,6	28,4	24,8	20,9	46,10	41,8	35,11	48,7	43,2	37,3
65 Juni—Nov.	79,8	68,6	58,2	25,11	22,4	18,11	27,6	23,8	20,1	45,8	40,2	35,0	47,5	41,8	36,3
65 Dez.—66 Mai	82,9	73,4	59,1	26,11	23,10	19,2	28,7	25,4	20,5	47,3	42,6	35,5	49,0	44,1	36,9
66 Juni—Nov.	75,9	63,5	53,6	24,8	20,8	17,5	26,2	21,11	18,6	43,9	37,8	32,0	45,5	39,0	33,11
66 Dez.—67 Mai	71,3	61,8	53,4	23,2	20,1	17,4	24,7	21,4	18,5	41,7	36,9	32,8	43,0	38,2	33,10
67 Juni	93,2	86,7	67,1	30,3	28,2	21,10	32,2	29,11	23,2	52,4 ²⁾	49,1 ²⁾	39,5 ²⁾	54,4 ²⁾	51,0 ²⁾	40,10 ²⁾
Land	Großbritannien				Frankreich				Bundesrepublik Deutschland						
Berechnende Stelle	Fairplay, London				Barry Rogliano Salles (Ventes), Paris				Statist. Bundesamt, Wiesbaden						
Indexart	Preismeßzahlen für Neubautonnage ³⁾				Preismeßzahlen für Zweithandtonnage										
Indexgruppe	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 25000 t dw ⁴⁾		Zur Wiederverwendung bestimmt ⁷⁾			Zum Abbruch bestimmt ⁸⁾ Trockenfrachter in							
	Baupreis	Übergabepreis	Baupreis	Übergabepreis	Liberty-Schiff Baujahr 43/45 10500/ 10999 t dw	Motorschiff Baujahr 1958 12500 t dw	Motortanker Baujahr 52/53 18500 t dw	Nord- europa	Süd- europa	Fernost					
Basis	1962 = 100 (1022500 £) | (875000 £)		1962 = 100 (1345200 £ ⁹⁾ (1218800 £ ⁹⁾		(65000 £)	(542500 £)	(469375 £)	1962 = 100 (10,14,8 £ je t Id)	(12,11,8 £ je t Id)	(16,2,9 £ je t Id)					
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0					
1963 D	100,7	107,4	100,8	114,6	93,3	77,9	53,1	74,4	74,5	85,1					
1964 D	101,5	107,4	101,5	106,3	118,3	99,2	66,6	127,0	108,6	97,0					
1965 D	103,2	105,9	99,8 ¹⁾	102,6 ⁴⁾	130,2 p	113,1 p	55,3 p	131,6	131,3	110,0					
1966 D	106,9	108,2	103,7	100,5	157,7 p	138,1 p	40,2 p	129,5	120,2	106,4					
1966 Juli						119,7 p	40,5 p		115,2	114,6					
Aug.									118,2	104,1					
Sept.									99,8	97,6					
Okt.	107,1	110,6	104,1	102,6	167,9 p	139,2 p	50,6 p	111,8	96,2	99,5					
Nov.								135,1		99,9					
Dez.								130,5		92,9					
1967 Jan.									116,8	94,0					
Febr.					143,8 p	122,2 p	46,8 p	114,2		97,6					
März	107,1	110,6	104,1	106,7					111,3	95,7					
April					125,2 p	108,7 p	40,3 p		84,8	100,7					
Mai										91,8					
Juni										96,1					
Land	Bundesrepublik Deutschland				Großbritannien	Norwegen	Vereinigte Staaten								
Berechnende Stelle	Statistisches Bundesamt, Wiesbaden		Heinz Peters, Hamburg	Chamber of Shipping, London	Norwegian Shipp. News, Oslo	Maritime Research Inc., New York									
Indexart	Preismeßzahlen für Zweithandtonnage				Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung										
Indexgruppe	Zum Abbruch bestimmt ⁸⁾ Tanker in			bis zu 24	bis zu 9	bis zu 12	bis zu 1	von 1 bis 2	von 2 bis 3	v. mehr als 6					
	Nord- europa	Süd- europa	Fernost	(12000/ 25000 t dw ⁹⁾	(mehr als 9000 t dw ¹⁰⁾	(10000/ 25000 t dw ¹¹⁾	Monaten								
Basis	(10,16,2 £ je t Id)	1962 = 100 (11,7,5 £ je t Id)	(15,10,1 £ je t Id)	1964 = 100	1960 = 100	Juli 1965 bis Juni 66 = 100	1951 = 100								
1962 D	100,0	100,0	100,0	—	89,1	64,8	35,4	29,5	34,5	36,7					
1963 D	83,1	82,8	95,3	—	104,8	78,8	47,5	38,4	42,3	42,8					
1964 D	131,9	147,3	—	100,0	119,0	88,3	34,1	41,8	48,4	48,4					
1965 D	138,8	143,6	115,6	117,5	134,0	99,0	61,3	48,6	57,5	55,2					
1966 D	107,9	135,2	127,0	108,2	132,4	88,7	53,8	43,0	55,2	53,1					
1966 Juli			125,8	101,2	115,4	79,8	43,9	41,6	51,0	47,3					
Aug.	120,3		119,3	104,0	136,1	81,7	47,6	39,1	51,2	47,4					
Sept.	92,5		119,3	99,0	132,2	81,7	45,8	39,6	50,9	48,3					
Okt.		123,1	109,6	98,3	118,3	77,8	49,5	36,9	46,6	47,7					
Nov.			95,3	98,7	117,9	78,8	43,1	36,2	50,7	45,4					
Dez.			98,7		118,3	77,0	36,1	36,3	50,5	50,8					
1967 Jan.	120,3	114,3	96,7	94,4	117,9	77,4	35,9	34,8	46,1	52,8					
Febr.	120,3		107,5	95,3	114,9	80,3	36,7	38,2	48,8	52,3					
März			95,0	95,0	118,7	80,8	35,2	39,1	50,9	49,4					
April			93,5	98,0	121,3	76,7	38,9	39,8	50,6	47,6					
Mai			104,8	110,9	133,1	75,7	45,2	41,1	54,7	53,3					
Juni		112,1	100,0	108,8	129,9	81,5	40,5	45,6	53,9	59,7					

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			1962		1963		1964		1965		1966		1967			
			Durchschnitt												Juni	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
I. Touristen		I. Touristen		I. Touristen		I. Touristen		I. Touristen		I. Spar ³⁾		I. Spar ³⁾				
Europa																
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 f) 126 ¹⁾	117 223 —	83 158 f) 126	117 223 —	83 158 f) 132		
Bulgarien	Sofia	HF HR	538 969	391 704	538 1009	391 733	538 1023	391 743	572 1087	415 789	583 1108	423 804	583 1108	423 804		
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 —	84 136 —		
	Bremen	HF HR	120 240	74 143	120 240	79 158	120 240	79 158	120 240	79 158	122 245	81 163	123 246	82 164		
	Düsseldorf	HF HR	62 124	39 78	62 124	42 84	62 124	42 84	62 124	42 84	85 171	57 114	93 186	62 124		
	Hamburg	HF HR HF e) HR 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 — —	93 186 74 146	142 284 — —	95 190 75 150		
	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 —	71 142 —		
	München	HF HR	85 170	62 123	85 170	66 132	85 170	66 132	85 170	66 132	105 211	73 146	112 224	75 150		
	Nürnberg	HF HR	50 100	36 72	50 100	38 76	50 100	38 76	50 100	38 76	71 142	49 97	78 156	52 104		
	Stuttgart	HF HR	50 100	33 66	50 100	35 70	50 100	35 70	50 100	35 70	64 129	43 87	69 138	46 92		
Finnland	Helsinki	HF HR HR f)	567 1021 —	430 774 631 ²⁾	578 1083 —	438 822 645 ²⁾	581 1104 —	441 838 645 ²⁾	581 1104 —	441 838 653 ²⁾	581 1104 —	441 838 653 ²⁾	581 1104 —	441 838 669 ²⁾		
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	136 259		
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 f) 779	674 1281 —	511 971 f) 766	674 1281 —	511 971 f) 766		
Großbritannien	London	HF HR	245 441	189 341	249 467	189 355	250 475	189 360	252 478	191 362	252 479	191 363	252 479	191 363		
Italien	Mailand	HF HR HR a)	226 407 —	164 296 247 ²⁾	226 424 —	164 308 252	226 430 —	164 312 254	226 430 —	164 312 254	226 430 —	164 312 f) 254	226 430 —	164 312 f) 254		
	Rom	HF HR HR a)	330 594 —	240 432 360 ²⁾	330 619 —	240 450 369	330 627 —	240 456 372	330 627 —	240 456 372	330 627 —	240 456 f) 372	330 627 —	240 456 f) 372		
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 f) 418	397 755 —	278 529 f) 412		
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 f) 137	124 236 —	87 166 f) 130		
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	435 827 —	353 671 513		
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	153 291		
Portugal	Lissabon	HF HR HR a)	517 931 —	382 683 605	531 996 —	385 723 605	535 1017 —	386 734 605	535 1017 —	386 734 605	535 1017 —	386 734 f) 605	535 1017 —	386 734 f) 605		
Rumänien	Bukarest	HF HR	608 1095	442 796	608 1140	442 820	608 1156	442 840	589 1120	428 813	583 1108	423 804	583 1108	423 804		
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 f) 378	334 635 —	244 464 f) 378		
	Madrid	HF HR HR a)	398 717 —	294 530 442	409 767 —	302 565 465	412 783 —	305 580 473	412 783 —	305 580 473	412 783 —	305 580 f) 473	412 783 —	305 580 f) 473		
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	435 827 —	353 671 513		
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	132 251		
	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	92 175		
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 f) 884	791 1503 —	580 1102 f) 869		

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												Juni	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
I. Spar		I. Spar		I. Spar		I. Spar		I. Spar		I. Spar		I. Spar				
Afrika																
Ägypten	Kairo	HF	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773		
		HR	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469		
		HR a)	—	—	—	1029	—	—	990 ²⁾	—	990	—	—	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		
Asien																
Aden	Aden	HF	2005	1322 ¹⁾	2005	1322 ¹⁾	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322		
		HR	3609	2380 ¹⁾	3760	2479 ¹⁾	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	6133	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	4454	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 ¹⁾	1423	975 ¹⁾	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975		
		HR	2562	1755 ¹⁾	2669	1829 ¹⁾	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853		
		HR a)	—	—	—	1297 ²⁾	—	—	1248 ²⁾	—	1248	—	—	1248		
Iran	Abadan	HF	1580	1087 ¹⁾	1580	1087 ¹⁾	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087		
		HR	2844	1957 ¹⁾	2963	2039 ¹⁾	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066		
	Teheran	HF	1580	1087 ¹⁾	1580	1087 ¹⁾	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087		
		HR	2844	1957 ¹⁾	2963	2039 ¹⁾	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	5088	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151		
Libanon	Beirut	HF	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773		
		HR	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469		
		HR a)	—	—	—	1029	—	—	990 ²⁾	—	990	—	—	990		
Philippinen	Manila	HF	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487		
		HR	7400	4477	7703	4664	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726		
Singapur	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 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773		
		HR	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469		
		HR a)	—	—	—	1029	—	—	990 ²⁾	—	990	—	—	990		
Thailand	Bangkok	HF	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983		
		HR	6191	3570	6449	3719	6585	3768	6585	3768	6585	3768	6585	3768		
Australien und Ozeanien																
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		
Amerika³⁾																
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	1563	2300	1563		
		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	3360	2085	3170	1985	3170	1916	3170	1916		
		HR b)	—	1703	—	1712	—	—	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			Juni
Europa										
Belgien	Brussel	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	2,20	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	2,78	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
Afrika										
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	8,23	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
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	15,94	15,80	unter 45	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80
		über 45	11,95	11,84	ab 45	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84
Asien										
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	14,96	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	Dasra	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			Juni
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sydney ¹⁾	1 bis 45 über 45	24,70 18,53	24,48 18,36	unter 45 ab 45	26,24 19,68	26,24 19,68	25,65 19,24	24,48 18,36	24,48 18,36
Neuseeland	Auckland ¹⁾	1 bis 45 über 45	28,39 21,28	28,48 21,36	unter 45 ab 45	28,48 21,36	28,48 21,36	28,45 21,33	28,40 21,28	28,40 21,28
Amerika										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	21,51 16,14 15,46 15,16 13,89	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12
Bolivien	La Paz	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	21,66 16,05 15,25 14,96 13,05 12,94 12,64	21,04 15,16 12,76 11,88 9,56 9,24 8,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	19,74 14,81 14,20 13,92 12,75	19,56 14,68 12,84 12,00 8,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	21,52 16,16 13,56 12,16 16,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44
Chile	Santiago	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	22,04 16,55 15,85 15,53 13,70	21,84 16,40 14,32 13,36 9,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44
Kanada	Montreal	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	11,66 8,54 7,76 7,50 6,54 6,43	9,92 6,80 4,48 3,68 3,32 3,00	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52
Kolumbien	Barranquilla	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	15,66 11,55 10,75 10,45 9,50 9,39 9,29	15,04 10,64 8,24 7,86 6,12 5,80 5,48	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28
Kuba	Havana	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	13,74 10,11 9,31 9,02 8,13 8,02 7,98	12,04 8,44 6,04 5,16 4,76 4,44 4,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	15,05 11,40 10,60 10,31 9,30 9,19 9,08	13,28 9,64 7,24 6,36 5,92 5,60 5,28	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	14,72 11,32 8,20 7,32 6,92 6,60 6,12	14,56 11,21 8,09 7,21 6,81 6,49 6,19	14,48 11,11 8,00 7,13 6,73 6,41 6,07	14,08 10,55 7,69 6,84 ²⁾ 6,36 6,36 5,95	13,28 9,64 7,24 6,36 ²⁾ 6,36 6,36 5,92 ²⁾
Peru	Lima	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	19,89 14,72 13,92 13,63 11,98 11,87 11,64	19,28 13,84 11,44 10,56 8,52 8,20 7,52	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	20,48 15,36 11,88 10,64 9,88 9,20 8,56	20,48 15,36 11,88 10,64 9,88 9,20 8,56	20,33 15,27 11,82 10,61 9,88 9,20 8,44	20,43 15,33 11,86 10,63 9,88 9,20 8,52	20,48 15,36 11,88 10,64 9,88 9,20 8,56
Uruguay	Montevideo	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	21,51 16,14 15,46 15,16 13,81	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12
Venezuela	Caracas	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	15,06 11,07 10,27 9,98 9,22 9,11 8,96	14,68 10,36 7,96 7,08 5,84 5,52 5,08	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	12,02 8,81 8,01 7,71 6,71 6,61	10,28 7,04 4,64 3,76 3,36 3,04	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. 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
			Durchschnitt							Juni
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel	Bagdad	100	4,52	4,46	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
	Beirut	45	3,43	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	Brüssel	100	0,44	0,45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Damaskus	100	3,39	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
	New York	45	3,67	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
		100	3,67	3,64	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44
		500	3,67	3,64	3,16	3,00	3,00	3,00	3,00
	Teheran	45	3,67	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbekleidung	Damaskus	45	3,15	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
	New York	45	3,23	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
		200	3,23	3,20	3,20	2,78	2,64	2,64	2,64
		500	3,23	3,20	3,20	2,45	2,20	2,20	2,20
		1000	3,23	3,20	3,20	2,45	2,01	1,64	1,64
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	45	8,33	11,64 ¹⁾	12,78 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾
		100	8,06	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas	45	7,28	10,36 ¹⁾	11,50 ¹⁾	11,88 ¹⁾	11,88 ¹⁾	5,16	5,16
		100	7,11	5,68	5,68	5,68	5,30	4,92	4,92
		500	7,11	5,68	5,68	5,68	5,12	4,56	4,56
	Göteborg	100	1,36	1,36	1,36	1,36	1,39	1,44	1,44
	Mexiko City	45	6,48	9,64 ¹⁾	10,90 ¹⁾	11,21 ¹⁾	11,11 ¹⁾	10,55 ¹⁾	9,64 ¹⁾
		100	6,41	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York	45	2,91	2,88	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,85	2,72	2,54	2,42	2,40	2,40	2,40
	Stockholm	100	1,70	1,68	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80
	Teheran	45	3,67	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g. ...	Brüssel	45	0,44	0,45	0,47	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,44	0,43	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Göteborg	45	1,40	1,40	1,40	1,40	1,43	1,48	1,48
	Stockholm	45	1,80	1,80	1,80	1,80	1,83	1,88	1,88
		100	1,70	1,68	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80
	Teheran	45	3,67	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Bijouteriewaren	London	45	0,85	0,85	0,88	0,88	0,91	0,96	0,96
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile	Algier	45	1,49	1,48	1,54	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	0,44	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Casablanca	45	1,86	1,84	1,93	1,96	1,96	1,96	1,96
	Teheran	45	3,67	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Teile von Automobilen und von Landwirtschaftlichen Maschinen	New York	45	2,83	2,80	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00
		100	2,83	2,80	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00
		200	2,83	2,80	2,95	2,10	1,80	1,80	1,80
		300	2,83	2,80	2,80	2,05	1,80	1,80	1,80
		500	2,83	2,80	2,50	1,95	1,80	1,80	1,80
		1000	2,77	2,64	2,46	1,95	1,80	1,80	1,80
Geschäfts-, Büromaschinen ²⁾	Kairo	100	3,73 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾
	New York	45	4,90	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
		200	4,90	4,40	3,50	3,20	3,20	3,20	3,20
		250	4,37	2,80	3,10	3,20	3,20	3,20	3,20
		500	4,37	2,80	2,50	2,40	2,40	2,40	2,40
		1000	4,37	2,80	2,50	2,10	2,00	2,00	2,00
		3000	4,31	2,64	2,46	2,10	2,00	2,00	2,00
Kugellager	London	100	0,85	0,84	0,84	0,84	0,85	1,01	1,08 ³⁾
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	4,68	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64
	New York ³⁾	45	4,44	3,52	3,58	3,60	3,60	3,60	3,60
		100	4,91	3,52	3,58	3,60	3,60	3,60	3,60
		200	4,91	3,52	3,46	3,44	3,44	3,44	3,44
		250	3,99	3,36	3,42	3,44	3,44	3,44	3,44
		500	3,99	3,36	3,42	3,12	3,12	3,12	3,12
	1000	4,23	2,88	2,94	2,96	2,96	2,96	2,96	
Optische Waren, fotogr. u. Projektionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g.	Algier	45	1,46	1,44	1,53	1,72 ³⁾	2,04 ³⁾	2,04 ³⁾	2,04 ³⁾
	New York	45	3,27	3,24	3,30	3,32	3,32	3,32	3,32
		300	3,27	3,24	2,97	2,88	2,88	2,88	2,88
	1000	3,27	3,24	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64	
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor-	London	45	0,85	0,85	0,88	0,88	0,92	0,96	0,96
		100	0,73	0,80	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84
		250	0,73	0,69	0,64	0,64	0,64	0,68	0,68
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör	Beirut	45	3,31	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Kairo	45	3,31	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	New York	45	3,27	3,24	3,30	3,32	3,32	3,32	3,32
		300	3,27	3,24	2,97	2,88	2,88	2,88	2,88
		1000	3,27	3,24	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64
Uhren aller Art a. n. g.	New York	45	5,86	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		100	4,24	4,56	5,16	5,36	5,36	5,36	5,36
		200	4,24	4,56	4,50	4,48	4,48	4,48	4,48
		250	5,09	3,68	4,28	4,48	4,48	4,48	4,48
		300	5,09	3,68	3,98	4,08	4,08	4,08	4,08
		400	5,09	3,68	3,74	3,76	3,76	3,76	3,76
		500	4,96	3,28	3,43	3,48	3,48	3,48	3,48
	1000	4,85	2,96	3,35	3,48	3,48	3,48	3,48	
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen	Beirut	100	3,27	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24
		500	3,27	3,24	3,24	3,24	3,14	2,64	2,64

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
			Durchschnitt							Juni
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,41	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
		100	2,52 ¹⁾	2,52 ¹⁾	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84
	Lissabon	250	1,96 ²⁾	1,92 ²⁾	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
		500	1,96 ²⁾	1,92 ²⁾	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Tanger	45	1,66	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64
Tierische Innereien und/oder Därme	Damaskus	45	1,98	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
		100	3,35	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	Delhi	100	4,08 ¹⁾	4,04 ¹⁾	4,04 ¹⁾	4,04 ¹⁾	2,63	2,16	2,16
		250	2,26	2,24	2,24	2,24	1,97	1,88	1,88
	Istanbul	500	2,26	2,24	2,24	2,24	1,76	1,60	1,60
		45	2,18	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16
	Kairo	100	4,08	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
	Kalkutta	100	3,31	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Karachi	100	1,53	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Oran	100	2,30	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	4,48 ³⁾	3,63	3,64	3,64	3,64	3,64	3,62
		100	4,48 ³⁾	3,63	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44
		250	3,65 ³⁾	3,63	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44
		500	3,65 ³⁾	3,63	3,16	3,00	3,00	3,00	3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	45	2,76	2,59	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56
		100	2,34	2,32	2,34	2,56	1,48	1,48	1,48
		250	2,14	1,72	1,79	2,56	1,32	1,32	1,32
		500	2,14	1,72	1,79	2,56	1,32	1,32	1,32
		45	4,92	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88
	Johannesburg	100	4,76	6,72 ¹⁾	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
		250	4,76	4,72	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
	Karachi ⁵⁾	100	3,03	3,00	3,00	3,00	3,00	3,77 ²⁾	4,84 ³⁾
		250	3,03	3,00	3,00	3,00	3,00	3,13	3,52
	500	3,03	3,00	3,00	3,00	3,00	2,98	3,28	3,28
		100	0,85	0,83	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84
	London	250	0,85	0,83	0,72	0,72	0,73	0,76	0,76
		100	0,85	0,83	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Mailand ⁶⁾	45	3,86 ³⁾	3,42	3,55	3,60	3,60	3,60	3,62
		100	3,86 ³⁾	3,42	3,40	3,40	3,40	3,40	3,44
	Montreal	500	3,86 ³⁾	3,42	3,40	2,80	2,60	2,60	2,56
		1000	3,86 ³⁾	3,42	3,40	2,65	2,40	2,40	2,38
	Paris	45	0,57	0,55	0,52	0,52	0,53	0,56	0,56
		100	0,57	0,55	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Teheran	250	2,30	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 ¹⁾	1,00	1,00	1,00	1,03	1,08
100			0,93	0,92	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00
250			0,93	0,92	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92
500			0,81	0,79	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80
45			2,94 ³⁾	2,90	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00
New York		500	2,94 ³⁾	2,90	2,52	2,40	2,40	2,40	2,38
		100	8,13	8,00	8,42	8,56	8,56	8,56	8,56
Tokio		250	8,13	8,00	8,42	8,56	8,37	8,00	8,00
		500	8,13	8,00	8,42	8,56	8,24	7,60	7,60
Gewebe, ohne Textilfertigwaren		Bogota	100	8,06	6,68	6,68	6,68	6,68	11,76 ¹⁾
	100		6,22	5,68	5,68	5,68	5,68	8,76 ¹⁾	5,68
	Caracas	45	1,13	1,12	1,12	1,12	1,17	1,28	1,28
		100	1,21 ¹⁾	1,09	0,84	0,84	0,88	0,96	0,96
	Dublin	100	0,73	0,75	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84
		250	0,73	0,72	0,72	0,72	0,73	0,76	0,76
	500	0,73	0,69	0,64	0,64	0,67	0,72	0,72	
		45	1,45 ¹⁾	1,29	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08
	Manchester	100	0,93	0,92	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00
		250	0,93	0,89	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92
	500	0,93	0,87	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80	
		100	6,41	5,28	5,28	5,28	5,28	7,51 ¹⁾	5,28
	Mexiko City	45	2,94 ³⁾	2,90 ³⁾	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,94 ³⁾	2,90 ³⁾	2,52	2,40	2,40	2,40	2,38
	Paris	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	8,13	8,00	8,42	8,56	8,56	8,56	8,56
	Tokio	250	8,13	8,00	8,42	8,56	8,37	8,00	8,00
		500	8,13	8,00	8,42	8,56	8,24	7,60	7,60
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	1,94 ²⁾	1,86 ²⁾	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
		100	1,29	1,24	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16
		250	1,29	1,20	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
	Brüssel	45	0,61 ²⁾	0,61 ²⁾	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,44	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	250	0,44	0,43	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	
		100	1,21	1,20	1,20	1,20	1,23	1,28	1,28
	Malmö	45	1,36 ¹⁾	1,29	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08
		100	1,36 ¹⁾	1,21	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00
	250	0,85	0,84	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	
		500	0,85	0,81	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80
	New York	45	4,45 ³⁾	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41
		250	4,45 ³⁾	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41
	300	4,45 ³⁾	4,40	3,38	3,04	3,04	3,04	3,00	
		45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Paris	100	3,11 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08	3,08	3,08
		250	3,11 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	2,60	2,60	2,60
	500	3,11 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	2,36	2,36	2,36	
		45	0,57	0,55	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52
	Zürich	100	1,65 ¹⁾	1,49	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
		250	1,13	1,08	1,00	1,00	1,00	0,96	0,96
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Glasgow	45	4,93 ³⁾	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41
		200	4,93 ³⁾	4,40	3,50	3,20	3,20	3,20	3,17
	250	4,40 ³⁾	2,81	3,10	3,20	3,20	3,20	3,17	
		500	4,40 ³⁾	2,81	2,59	2,43	2,40	2,40	2,38
	1000	4,40 ³⁾	2,81	2,59	2,00	2,00	2,00	2,03	
		3000	4,34 ³⁾	2,64	2,55	2,00	2,00	2,00	2,03

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

Sätze in Rpt/Dpt

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Änderungsdatum	Briefe											
	Orts-					Fern-					Auslands-	
	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g
1933 1. Dezember	8	16	20	30	12	24	40	60	25	15		
1946 1. März	16	32	40	60	24	48	80	120	50	30		
1948 1. September	10	20	30	40	20	40	60	80	30	20		
1954 1. Juli	10	20	30	40	20	40	60	80	40 ³⁾	20		
1963 1. März	20 ¹⁾²⁾	40 ²⁾	70 ²⁾	90 ²⁾	20 ¹⁾	40	70	90	40 ³⁾	20		
1966 1. April	30 ¹⁾³⁾	50 ³⁾	70 ²⁾	90 ³⁾	110 ²⁾	30 ¹⁾	50	70	90	110	50 ³⁾	30

Änderungsdatum	Postkarten			Drucksachen						Geschäftspapiere				
	Orts-	Fern-	Auslands-	Inlands-			Auslands-			Inlands-				
				verkehr	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g
1933 1. Dezember	5	6	15	3	4	8	15	30	5	5	8	15	30	
1946 1. März	10	12	30	6	8	16	30	60	10	10	16	30	60	
1948 1. September	8	10	20	4	6	10	20	40	10	5	20	30	50	
1954 1. Juli	8	10	20 ³⁾	7	10	15	25	50	10	10	25	25	50	
1963 1. März	15 ²⁾	15	20 ³⁾	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	4	10 ⁴⁾	20 ¹⁾⁵⁾	40 ¹⁾⁶⁾	40 ⁵⁾	70 ⁵⁾
1966 1. April	20 ²⁾	20	30 ³⁾	10 ¹⁾	20 ¹⁾	30	40	70	20	10	30 ¹⁾⁵⁾	50 ¹⁾⁶⁾	70 ⁵⁾	90 ⁵⁾

Änderungsdatum	Geschäftspapiere			Warensendungen (Warenproben) ⁶⁾									Päckchen		
	Auslands-			Inlands-					Auslands-				Inlands-	Auslandsverkehr	
	200 g	400 g	500 g	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	mindestens	für je 50 g		mindestens	
1933 1. Dezember	25	40	50	8	15	30	5	5	10	40	10	50			
1946 1. März	50	80	100	16	30	60	10	10	20	80	20	100			
1948 1. September	30	45	55	10	20	40	10	5	10	60	10	50			
1954 1. Juli	40	80	100	15	25	50	10	10	20	70	20	80			
1963 1. März	40	80	100	10 ¹⁾	15	20	25	50	10	10	20	80	20	80	
1966 1. April	320 ⁵⁾	620 ⁵⁾	770 ³⁾	10 ¹⁾	20	30	40	70	20	10	30	100	20	80	

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (Entfernung 150 km)⁷⁾

Änderungsdatum	Pakete									
	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg	über 7 kg bis 8 kg	über 8 kg bis 9 kg	über 9 kg bis 10 kg	über 10 kg bis 11 kg	über 11 kg bis 12 kg	über 12 kg bis 13 kg	über 13 kg bis 14 kg
1932 15. Januar	40	50	60	70	80	90	105	120	135	150
1946 1. März	80	100	120	140	160	180	210	240	270	300
1948 1. September	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
1951 20. Oktober	80	100	125	150	175	200	225	250	275	300
1958 1. Mai	100	120	150	180	210	240	270	300	330	360
1963 ⁸⁾ 1. März	110	160	210	260	300	340	389	420	460	500
1966 ⁸⁾ 1. April	140	190	240	290	330	370	410	450	490	530

Änderungsdatum	Pakete						Postgüter		
	über 14 kg bis 15 kg	über 15 kg bis 16 kg	über 16 kg bis 17 kg	über 17 kg bis 18 kg	über 18 kg bis 19 kg	über 19 kg bis 20 kg	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg
1932 15. Januar	165	180	195	210	225	240	40	45	50
1946 1. März	330	360	390	420	450	480	— ⁹⁾	— ⁹⁾	— ⁹⁾
1948 1. September	260	280	300	320	340	360	50 ⁹⁾	60 ⁹⁾	70 ⁹⁾
1951 20. Oktober	325	350	375	400	425	450	70	80	90
1958 1. Mai	390	420	450	480	510	540	80	100	120
1963 ⁸⁾ 1. März	540	580	620	660	700	740	100	140	180
1966 ⁸⁾ 1. April	570	610	650	690	730	770	120	170	220

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungstück¹⁰⁾

Änderungsdatum	Zeitungsgebühr ¹¹⁾ bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummerngewicht				Zeitungszustellgebühr ¹¹⁾				
	bis 30 g	über 30 g	über 50 g	über 100 g	bei monatlich		bei wöchentlich einmaligem	zusätzlich für jede weit. Ausg. in der Woche	Höchstsatz
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem			
1933 1. Dezember	3,00	0,10	0,60	0,03	2	4	6	6	72
1946 1. März	6,00	0,20	0,12	0,06	4	8	12	12	144
1948 1. September	5,00	0,15	0,10	0,05	3	6	9	9	108
Vertriebsgebühr ¹¹⁾									
bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummernstückgewicht									
bis 30 g					über 30 g bis 1000 g für je 10 g				
1964 1. Januar	18,00				0,90 -				
Vertriebsgebühr ¹²⁾ je Zeitungsnummernstück ¹⁰⁾ mit einem Durchschnittsgewicht									
bis 30 g					über 30 g für je 10 g				
1967 1. Januar	4,00				0,30				

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

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen
Sätze in Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Postzeitungsgut ¹⁾			Zeitungsdrucksachen ²⁾					
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenlg.	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 100 g bis 1000 g
	bis 50 km	über 50 km							
1933 1. Dezember..	2,5	5,0	20,0	3	4	8	15	30	—
1939 1. Mai	2,5	5,0	20,0	3	3	4	8	15	30
1946 1. März	5,0	10,0	40,0	6	8	16	30	60	—
1948 1. September..	3,5	7,5	30,0	4	4	6	10	20	40
1954 1. Juli	3,5	7,5	30,0	7	7	10	15	25	50
	Postzeitungsgut je kg		Postzeitungs-schnellgut je kg	Streifbandzeitungen					
1964 1. Januar ..	10,0		12,0	10		15	20	25	50
1967 1. Januar	13,0		16,0	10		15	25	40	70

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland
Sätze in Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Postanweisungen								
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000	
	RM/DM								
1927 1. August	20	30		40		60	80	100	120
1954 1. Juli	30	40		50		70	90	110	130
1963 1. März	30	50	50	80	100	100	130	130	130
1966 1. April	60	80	80	100	140	140	180	180	180

Änderungsdatum	Zahlkarten												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000	über 1000 bis 1250	über 1250 bis 1500	über 1500 bis 1750	über 1700 bis 2000	über 2000
	RM/DM												
1927 1. August	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100	100
1954 1. Juli	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	90	100	100
1963 1. März	20	30	30	40	50	50	60	80	80	80	80	80	100
1966 1. April	30	40	40	50	60	60	80	80	100	100	100	100	100

5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland
in RM/DM⁴⁾

Änderungsdatum	Gebührentfernung											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
	Regelfahrschein (Einfache Fahrt)				Rückfahrschein ⁶⁾ (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrschein (ab 1. 1. 63)			
1928 ⁵⁾	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 ⁵⁾	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1939 1. April	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1942 1. Januar	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1944 1. Juli	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1948 1. August	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1957 15. April	0,40	0,80	1,50	2,30	0,70	1,40	2,60	3,90	3,00	6,50	12,00	18,00
1958 1. April	0,40	0,80	1,50	2,30	(0,70) ⁷⁾	(1,40) ⁷⁾	2,60	3,90	3,50	7,00	13,00	20,00
1963 1. Januar	0,40	0,80	1,60	2,40	(0,70) ⁷⁾	(1,40) ⁷⁾	2,80	4,20	4,00	7,00	14,00	20,00
1966 1. März	0,60	1,00	1,60	2,40	(1,00) ⁷⁾	(1,80) ⁷⁾	2,80	4,40	5,00	8,50	14,00	20,00
	Schülerzehnerkarte ⁸⁾ gültig nur an Werktagen				Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 62) ⁹⁾			
1928 ⁵⁾	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 ⁵⁾	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10,80	—	—	—	—
1936	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1939 1. April	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1940 16. Juni	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,40	8,80	13,20	1,80	3,60	7,20	10,80
1943 1. Januar	1,25	2,50	5,00	7,50	1,80	3,60	7,20	10,80	1,50	3,00	6,00	9,00
1944 1. Juli	1,00	2,00	4,00	6,00	1,40	2,80	5,60	8,40	1,20	2,40	4,80	7,20
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1948 1. August	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,35	8,65	13,00	1,80	3,60	7,20	10,80
1958 1. April	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50	5,50	8,50	10,00
1961 1. Januar	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50 ⁹⁾	5,50 ⁹⁾	8,50 ⁹⁾	10,00 ⁹⁾
1963 1. Januar	2,50	4,50	8,50	13,00	4,00	6,50	10,00	13,00	—	—	—	—
1966 1. März	4,00	7,00	11,00	16,00	5,00	7,50	11,00	14,50	—	—	—	—
	Schülerwochenkarte ¹⁰⁾ gültig nur an Werktagen				Arbeitermonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Monatskarte für jedermann — für 62 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Schülermonatskarte ¹⁰⁾ gültig nur an Werktagen			
1928 ⁵⁾	2,40	4,80	9,60	14,40	13,50	27,00	54,00	81,00	—	—	—	—
1932 ⁵⁾	1,90	3,85	6,60	8,65	10,80	21,60	37,80	48,60	9,85	19,45	34,05	43,75
1936	1,45	2,90	5,80	8,65	8,10	16,20	32,40	48,60	6,50	12,80	25,95	38,90
1939 1. April	1,10	2,20	4,35	6,50	6,40	13,00	25,95	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1943 1. Januar	0,90	1,80	3,60	5,40	5,40	10,80	21,60	32,40	4,05	8,10	16,20	24,30
1944 1. Juli	0,80	1,60	3,20	4,80	4,00	8,00	16,00	24,00	3,00	6,00	12,00	18,00
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1948 1. August	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	26,00	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1958 1. April	1,50	3,00	5,00	7,00	14,00	22,00	34,00	40,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1963 1. Januar	1,50	3,00	5,00	7,00	16,00	25,00	38,00	48,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1966 1. März	2,50	4,00	6,00	7,50	17,00	26,00	41,00	53,00	8,00	13,00	21,00	27,00

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

Indices der Postgebühren im Inland¹⁾

1958 = 100

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst						Postscheckdienst			Postreisedienst			
	insgesamt	Brief-	Paket-	Zeitungs-	An- weisungs-	Neben- lei- stungen	insgesamt	Konto- für inhaber	Nicht- Konto-	insgesamt	Allgem. Reise- verkehr	Berufs- u. Schüler-	Beför- derung von Sachen
Wägung	1000,0	686,7	256,7	38,4	15,6	2,6	1000,0	221,5	778,5	1000,0	626,4	365,3	8,3
1938 D	56,8	59,5	47,1	62,9	81,8	67,7	82,5	101,4	77,0	81,1	74,1	93,4	64,2
1950 D	86,3	91,5	70,7	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1951 D	87,1	91,5	74,0	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1952 D	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1953 D	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1954 D	94,1	95,7	89,2	97,9	91,4	97,9	91,2	100,7	88,5	76,5	74,1	80,7	73,4
1955 D	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1956 D	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1957 D	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	86,8	90,3	80,7	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	100,0	100,0
1959 D	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1960 D	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 D	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1962 D	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 D	120,1	120,2	122,9	100,5	118,4	102,1	143,8	183,1	132,6	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 D	125,6	124,7	126,6	137,7	122,4	101,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1965 D	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 D	157,7	161,1	151,4	138,2	168,1	101,9	180,0	199,7	174,4	125,6	117,8	137,4	192,5
1958 1. Januar	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	91,0	96,9	80,7	100,0
1. April	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1. Mai	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 1. Januar	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 1. Januar	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	112,1	106,3	121,8	117,8
1. März	123,9	124,3	126,6	100,5	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 1. Januar	125,3	124,3	126,6	137,7	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	717,8
1. August	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 1. März	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	128,3	120,1	140,5	207,5
1. April	168,4	173,1	159,7	138,4	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1967 1. Januar	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5

B. Fernsprechverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

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. August	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. August	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 Münztersprecher	
1927 1. Mai	0,10	0,10	0,10	
1946 1. April	0,15	0,15	0,15	
1950 1. Juni	0,15	0,20	0,20	
1954 1. Juli	0,16	0,16	0,20	
1964 1. August	0,20	0,20	0,20	
1. Dezember	0,18	0,18	0,20	

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Änderungsdatum	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer ¹⁾ 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 ²⁾
1940 1. Januar	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			
1964 1. August	0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03			
	in der Zeit von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 18 bis 21 Uhr												
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 ³⁾
1940 1. Januar	0,20	0,20	0,26 2/3	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00	
1944 1. September	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			
1964 1. August	0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03			

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst (Inlandsverkehr)
in DM

Änderungsdatum	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer ¹⁾											
	innerhalb des Bereichs einer Knotenvermittlungsstelle ²⁾	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen ³⁾					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen ⁴⁾					
		bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 7 bis 18 Uhr												
1952 Juli	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes											
1953 11. August	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	3,84	4,32	4,80
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1964 1. August	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,80	5,40	6,00
1. Dezember	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	4,32	4,86	5,40
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 18 bis 7 Uhr ⁵⁾												
1952 Juli	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁴⁾											
1953 11. August	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30
1954 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
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 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾
1964 1. August	0,40	0,54	0,68	1,00	1,40	1,80	2,20	2,60	3,00	3,40	3,80	4,20
1. Dezember	0,36	0,54	0,72	1,08	1,44	1,80	2,16	2,52	2,88	3,24	3,60	3,96

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr
in RM/DM je Telegrammwort

Änderungsdatum	Gewöhnliche		Dringende		Blitztelegramme ⁷⁾	Brieftelegramme ⁷⁾	
	Ortstelegramme ⁶⁾	Ferntelegramme ⁶⁾	Ortstelegramme ⁶⁾	Ferntelegramme ⁶⁾		bis zu 22 Wörtern ¹⁰⁾	für jedes weit. Wort
1929 1. April	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50	1,10	0,05
1931 1. März	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50	1,10	0,05
1946 1. April	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00	— ⁸⁾	— ⁸⁾
1948 1. August	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	1,10	0,05
1963 1. Januar	0,20 ⁹⁾	0,20	0,40 ⁹⁾	0,40	2,00	1,00 ¹⁰⁾	0,10
1966 1. April	0,30 ⁹⁾	0,30	0,60 ⁹⁾	0,60	— ¹¹⁾	2,20 ¹⁰⁾	0,10

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

[a) gewöhnliche Telegramme¹²⁾, b) Brieftelegramme¹³⁾]
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	
Europa	Dänemark	Kopenhagen	a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,30	0,30
			b)	0,085	0,08	0,135	0,13	0,135	0,135	0,15	0,15
Frankreich	Paris	a)	0,18	0,17	0,29	0,29	0,29	0,29	0,30	0,30	
		b)	0,09	0,085	0,145	0,14	0,145	0,145	0,15	0,15	
Griechenland	Athen	a)	0,29	0,21	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50	
		b)	0,145	0,105	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25	
Großbritannien	London	a)	0,25	0,23	0,39	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40	
		b)	0,125	0,115	0,195	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20	
Italien	Rom	a)	0,23	0,17	0,38	0,38	0,38	0,38	0,36	0,36	
		b)	0,115	0,085	0,19	0,19	0,19	0,19	0,18	0,18	
Jugoslawien	Belgrad	a)	0,23	0,16	0,36	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40	
		b)	0,115	0,08	0,18	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20	
Niederlande	Amsterdam	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,27	0,27	0,30	0,30	
		b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,135	0,135	0,15	0,15	
Polen	Warschau	a)	0,18	0,18	0,32	0,32	0,32	0,32	0,36	0,36	
		b)	0,09	0,09	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18	0,18	
Schweden	Stockholm	a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,34	0,30	
		b)	0,085	0,08	0,135	0,14	0,135	0,135	0,17	0,15	
Schweiz	Bern	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,24	0,24	0,30	0,30	
		b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15	0,15	
Afrika	Südafrika	Kapstadt	a)	1,44	1,44	1,80	1,81	1,81	1,81	1,20	1,20
			b)	0,48	0,48	0,90	0,91	0,905	0,905	0,60	0,60
Ver. Arab. Republik	Kairo	a)	0,94	0,94	1,19	1,19	1,19	1,19	1,20	1,20	
		b)	0,32	0,32	0,595	0,60	0,595	0,595	0,60	0,60	
Asien	Indien	Bombay	a)	1,40	1,40	1,89	1,89	1,89	1,89	1,80	1,80
			b)	0,47	0,47	0,945	0,94	0,945	0,945	0,90	0,90
Japan	Tokio	a)	2,83	2,83	3,08	3,09	3,09	3,09	3,00	3,00	
		b)	0,94	0,94	1,54	1,54	1,545	1,545	1,50	1,50	
Malaysia	Singapur	a)	2,87	2,87	3,60	2,98	2,98	2,98	3,00	3,00	
		b)	0,96	0,96	1,80	1,49	1,49	1,49	1,50	1,50	
Australien und Ozeanien	Australien	Sydney	a)	2,56	2,56	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
			b)	0,86	0,86	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
Amerika	Argentinien	Buenos Aires	a)	2,13	2,13	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
			b)	0,71	0,71	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
Vereinigte Staaten	New York	a)	1,03	1,03	0,97	0,97	0,97	0,97	1,00	1,00	
		b)	0,34	0,34	0,485	0,48	0,485	0,485	0,50	0,50	
	San Franzisko	a)	1,60	1,60	1,13	1,13	1,13	1,13	1,20	1,20	
		b)	0,53	0,53	0,565	0,57	0,565	0,565	0,60	0,60	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 44, Quellenverzeichnis s. 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
1939 1. Januar	15,00	0,50	0,32	0,57
1942 1. Juli	20,00	—		
1956 1. Februar	20,00	—	0,32	—
1964 1. August	30,00	—	—	—

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

Änderungsdatum	In der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 28. 1. 1956 von 7 bis 18.30 Uhr					
	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
1939 1. Januar	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)		
1956 1. Februar ²⁾).						
1964 1. August	0,60		1,20		1,80	
In der Zeit von 19 bis 8 Uhr, bzw. ab 28. 1. 1956 von 18.30 bis 7 Uhr						
	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
1939 1. Januar	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
1948 9. März ⁴⁾	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
1951 1. Januar	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
		innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)	innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)	zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)		
1956 1. Februar ²⁾).						
1964 1. August	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

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

Seite 4

¹⁾ Hochseeschifffahrt.

Indices der Tankerraten (Reisecharter), AFRA-Durchschnittsraten für die Tankerfahrt

Seite 5

¹⁾ Shillingraten für nasse Ladung (Erdöl). — ²⁾ Die dargestellten Vierteljahreszahlen werden am 1. Tag eines jeden Vierteljahres veröffentlicht. Sie werden aus den Einzelraten des jeweils vorausgegangenen Vierteljahres errechnet. — ³⁾ Hinsichtlich der Gliederung der AFRA-Durchschnittsraten nach Tankergrößen s. Anmerkung Nr. 1 zu S. 29 (auf Seite 43). Für die graphische Darstellung des durchschnittlichen Ratenverlaufs ab 1. 7. 1959 wurden die (nach Tankergrößen-Klassen) gestaffelten AFRA-Raten aufgrund von Angaben zur Strukturveränderung innerhalb der Welttankertonnage, die von der Londoner Tanker-Makler-Firma John D. Jacobs in halbjährigen Abständen veröffentlicht werden, zu „Gesamt“-AFRA-Raten für folgende Tankergrößen gemittelt: vom 1. 7. 1959 bis 1. 4. 1964 für Einheiten mit einer Ladekapazität von 13500 und mehr t d w, ab 1. 7. 1964 von 15000 bis 69999 t d w. Für die Jahre 1950 bis 1953 wurde der Ratenverlauf einer zweijährigen Tankerzeitcharter unter folgenden Bedingungen einbezogen: Motortanker, Tragfähigkeit 12000 t d w, Dienstgeschwindigkeit 11 kn je Stunde, Brennstoffverbrauch 13 t Dieseldiesel je Tag, Anlieferung prompt (geschätzte Werte aufgrund von Angaben des London Tanker Brokers Panel, die im UN-Monthly Bulletin of Statistics, December 1956, auf Seite VIII Tabelle 4 veröffentlicht wurden).

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 sfrs.

Seite 13

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

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

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

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

²⁾ 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. — ⁴⁾ Entfernung in Bahn-Kilometern.

B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

¹⁾ 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 Bangeratschaften 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 Rauchkammerlöschte, ab 1. 5. 1965 auch Eisen-erze
(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)

²⁾ Ohne Montangüterklassen. — ³⁾ Die Sonderklassen mit Zusatzbezeichnung —k gelten für Wagenladungen mit beförderungssteuerfreien Gütern, nämlich mit Kohlen 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 Bilguttransporten (Dk). Die Klasse Gk wurde zum 15. 3. 1966 in „Gk“ umbenannt. — ⁴⁾ 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 Mineralsteueraufkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt. Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe 7,6%. — ⁵⁾ 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. — ⁶⁾ 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. — ⁷⁾ Ab 1. 3. 1962. — ⁸⁾ 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.

¹⁾ 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. — ²⁾ Die mittlere Wagenauslastung für Tabak in vollen Wagenladungen liegt bei 11 bis 12 Tonnen. — ³⁾ Neue Bezeichnung der Regelgüterklassen ab 15. 3. 1966. — ⁴⁾ Früher geltende Regelklassen bzw. Ausnahmetarife s. PLW Fachserie M, Reihe 7, vj 4/1963, Kopfspalte der Tabelle B 3 auf Seite 15 und Tabellenanmerkungen auf S. 40. — ⁵⁾ Vor dem 1. 3. 1967 20 t-Klasse (vgl. Anm. 7). — ⁶⁾ Vor dem 1. 9. 1966 20 t-Klasse (vgl. Anm. 7). — ⁷⁾ 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. — ⁸⁾ Vor dem 1. 12. 1966 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anmerkung 7). — ⁹⁾ 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. — ¹⁰⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteueraufkommen 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. — ¹¹⁾ Vor dem 1. 1. 1961 nach AT 14 B 21. — ¹²⁾ Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Rohren, gewalzte Stahlplatten zum Schmieden in warmen Zustand oder zum Auswalzen. — ¹³⁾ Unbearbeitet. — ¹⁴⁾ Vor dem 2. 5. 1966 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. 7). — ¹⁵⁾ Vor dem 1. 7. 1966 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. 7). — ¹⁶⁾ D aus weniger als 12 Monatszahlen berechnet. — ¹⁷⁾ Vor dem 1. 4. 1967 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. 7).

Erläuterungen: a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — d) Privatkesselwagen, die im Binnenverkehr der Deutschen Eisenbahnen zugelassen sind. 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 Frachenausschüssen festgesetzten Tarifen unter Berücksichtigung der mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung errechnet. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Monatszahlen.
Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 22).

Seite 19

¹⁾ Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ²⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ³⁾ Einschl. Schifffahrtsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 22). — ⁴⁾ Ab 1. 6. 1956. — ⁵⁾ Ab 1. 4. 1956. — ⁶⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁷⁾ 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. — ⁸⁾ 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) Schiffskohle. — Zechengruppen: I = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen) bis km 37,26 (Schleuse Herne-Ost), am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. — III = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen).

Seite 20

¹⁾ Siehe Seite 18, Anmerkung ⁷⁾. — ²⁾ Einschl. der Schifffahrtsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 22). — ³⁾ Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁴⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ⁵⁾ Lade- und Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$ und umgekehrt. — ⁶⁾ Nach Beschluß des Frachenausschusses 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. — ⁷⁾ D Januar/Juli. — ⁸⁾ Ohne Schifffahrtsabgaben, Hafens- und Ufergelder.

Seite 21

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ²⁾ Ohne Schifffahrtsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 22). — ³⁾ Einschl. Schifffahrtsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 22). — ⁴⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁵⁾ Ab 1. 4. 1963 Lade- und Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$. D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löszeiten) berechnet. — ⁶⁾ 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. Schifffahrtsabgaben auf den kanalisiertem Flüssen Main und Neckar

Für alle Binnenschiffstransporte auf der schiffbaren Flußstrecke des kanalisiertem Mains und Neckars werden Schifffahrtsabgaben 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 22

¹⁾ Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Der durchschnittlichen Prozentberechnung liegen die für einzelne Tage festgestellten Prozentsätze — soweit in Frage kommend — zugrunde, geteilt durch die Anzahl der Kalendertage des Monats. Bei der Berechnung der Prozentsätze (Frachtsätze einschl. der Kleinwasser- und sonstigen Zuschläge) ist der entsprechende Frachtsatz (ohne Schifffahrtsabgaben auf dem Main und Neckar und ohne Kanalabgaben auf den westdeutschen Kanälen) anzuwenden (vgl. Anmerkungen auf Seiten 19—21). Bei den Jahreszahlen handelt es sich um das auf 12 Monate bezogene arithmetische Mittel der ausgewiesenen Durchschnittsprozentsätze in den einzelnen Monaten.

Seite 22 (Fortsetzung)

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

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 23

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

Seite 24

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

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 25

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

Seite 26

¹⁾ Außerdem großer Küstenschifffahrt und Tankerfahrt. — ²⁾ Portug. Angola. — ³⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ⁴⁾ Ab 1955 große Ladungen (über 900 Fathoms). — ⁵⁾ Umgerechnet von US-\$. Pauschalfrachten. — ⁶⁾ 1—3 Ladehäfen. — ⁷⁾ 1—2 Löschhäfen. — ⁸⁾ Vierteljahreszahl.

C. Schifffahrtsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

Den Trampfrachtindices liegen Frachtabschlüsse auf dem Tagesmarkt (Reisecharter) in englischen £, US-\$ und DM, skr, dkr und hfl zugrunde. Der Frachtenindex der Linienfahrt des BMV, Abt. See, Hamburg, umfaßt außer Tarifraten und offenen Raten in englischen £, US-\$ und DM auch Raten in anderen Währungen (z. B. dkr, nkr, skr, hfl, bfrs, Can.-\$).

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die Maßzahlen der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtenindices der Firma Maritime Research Inc., New York, sowie beim britischen Tankerfrachtenindex der Firma Mullion, 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 Tanker-Indices werden aus Frachtabschlüssen auf dem Tagesmarkt (Reisecharter) nach den Zu- bzw. Abschlägen der nachstehenden Tankerfrachten-Grundtarife berechnet:

Scale = London Market Tanker Nominal Freight Scale als Scale Nr. 1 vom 1. 11. 1952, revidiert am 1. 7. 1954 als Scale Nr. 2, am 15. 12. 1968 als Scale Nr. 3. — Intascale = International Tanker Nominal Freight Scale, gültig ab 15. 5. 1962.

II. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindizes

I. Indices der Seefrachten

Seite 27

¹⁾ Im Januar 1960 wurden die Zahlen des deutschen Linienfrachtenindex auf Basis 1958 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1959 (120,6 mit den Indexzahlen auf Basis 1954 verkettet). — Ab Dezember 1959 werden zusätzlich zum Index für die Linienfahrt gesonderte Gruppenindexzahlen für Stück- und Massengut veröffentlicht, die nach dem Verhältnis der in ihrem Bereich beförderten Gütermenge (2,33:1) zum Gesamtindex zusammengesetzt werden. — ²⁾ Im Januar 1961 wurden die Zahlen des deutschen Trampfrachtenindex auf Basis 1960 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1960 (80,7) mit den Zahlen auf Basis 1954 verkettet. — ³⁾ 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. — ⁴⁾ Einschl. große Küstenfahrt (Mittelmeer). — ⁵⁾ Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — ⁶⁾ Nordeuropäische Küstenfahrt. — ⁷⁾ Vom 1. 1. 1957 bis 15. 5. 1962 auf Basis Scale. — ⁸⁾ Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom. Wegen des früher berechneten Index, vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Jg. 1959, Heft 2. — ⁹⁾ Ab Northern Range, St. Lawrence und Albany. — ¹⁰⁾ Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und San Domingo. — ¹¹⁾ Getreide ab La Plata/Bahia Blanca nach UK/Kontinent/Polen und Westitalien. Erz ab Vitoria nach UK/Nordeuropa. — ¹²⁾ Mais ab Kapstadt/Durban, Erz ab Beira/Lourenco Marques. — ¹³⁾ Ab Huelva/Morphou/Vassiliko-Bay. — ¹⁴⁾ Ab Abu Zenima (Suez) und Marmagoa/Goa. — ¹⁵⁾ Ab La Goulette, Bona, Melilla und Ahneria.

Seite 28

¹⁾ s. Seite 27, Anm. 8. — ²⁾ Ab Sfax und Casablanca. — ³⁾ Zugleich. Gesamtindex für die Afrikafahrt. — ⁴⁾ Ab Monrovia, Casablanca und ab türkische Häfen. — ⁵⁾ Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — ⁶⁾ Phosphat ab Kossér (Rotes Meer), Salz ab Torreveja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — ⁷⁾ Ab Marmagoa und Dungun. — ⁸⁾ Die sowjetischen Seefrachtenindizes werden im Auftrag des sowjetischen Ministeriums für die Handelsschifffahrt vom sowjetischen wissenschaftlichen Institut „Sojuzmorprojekt“ für Entwurfs- und Konstruktionsaufgaben im Seeverkehr berechnet.

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

Seite 29

¹⁾ Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wird jeweils am Quartalsbeginn als mittlere Rate aller Scale- (ab 1. 7. 1962 aller Intascale-)Werte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse im abgelaufenen Quartal sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften veröffentlicht, einbezogen sind Tanker aller Größen über 9999 tdw. Gesamttragfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden stattdessen gesonderte Meßzahlenreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 tdw. (GP = General Purpose) und für Großtanker ab 25000 tdw. (LV = Large Vessels) geführt; ab 1. 7. 1964 werden Meßzahlenreihen nur noch halbjährlich jedoch für 3 Größenklassen berechnet: 14000 bis 24999 tdw. (GP = General Purpose), 25000 bis 44999 tdw. (MR = Medium Range) und 45000 bis 69999 tdw. (LR = Large Range). Seit dem 15. 7. 1967 werden die AFRA-Raten monatlich berechnet und veröffentlicht (erstmalig für Juni 1967). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem Golf. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Quartalszahlen und werden ebenso wie die unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Scale-Tarifs in Shilling je t umgerechneten Quartals- und Jahreszahlen vom Statistischen Bundesamt errechnet (vgl. Erläuterungen zu D. Index der Seefrachten). — ²⁾ Ohne Berücksichtigung von Umweganschlügen (Kaproute). — ³⁾ Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der britischen Schiffsfahrtszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — ⁴⁾ Der Neubaupreis bezog sich in den Jahren 1962 bis 1964 auf einen Bulk-Carrier mit einer Tragfähigkeit von 24000 t. Materialeinsparungen und Formverbesserungen aufgrund technischer Fortschritte im Schiffsbau sowie Erleichterungen der Bedingungen für die Schiffs-Klassifizierung ermöglichten eine Erhöhung der Tragfähigkeit bei sonst gleichbleibenden Schiffsabmessungen. Demzufolge stellte „Fairplay“ seine Preisangaben für den Bulk-Carrier von 24000 auf 25000 t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verbilligung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — ⁵⁾ Umgerechnet vom Baupreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1325000 £). — ⁶⁾ Umgerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1200000 £). — ⁷⁾ Berechnet aufgrund der Jahresberichte der Schiffsmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes) Paris, Quartalszahlen sowie jeweils neueste Jahreszahlen fortgerechnet aufgrund von Preisermittlungen internationaler Schiffsfahrtsveröffentlichungen. — ⁸⁾ Berechnet aufgrund von Preisermittlungen internationaler Schiffsfahrtsveröffentlichungen. — ⁹⁾ Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit von 14 Seemeilen (je Stunde) und schneller. — ¹⁰⁾ Motorschiffe. — ¹¹⁾ Ölbrenner und Motorschiffe.

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 Landgebühren 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 (Ausflugsrute). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen.) — e) Airbusdienst ab 1. 4. 1963 (3 × täglich Pendelverkehr ohne Vorausbuchung). — f) Hin- und Rückflug innerhalb eines Monats. — ¹⁾ Monatsdurchschnitt April/Dezember. — ²⁾ Nur vom 1. 4. bis 31. 10. zugelassen. — ³⁾ 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. ¹⁾ Touristenklasse. — ²⁾ Monatsdurchschnitt Juli—Dezember. — ³⁾ 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).

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 Bruchteile von 1 kg auf das nächste $\frac{1}{8}$ kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm³ und im außereuropäischen Verkehr 9 dm³ als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober.

Seite 33

¹⁾ Ostroute über Indien. — ²⁾ Ab 250 kg Mindestgewicht. — ³⁾ Außerdem DM 5,60 ab 1000 kg Mindestgewicht.

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

Seite 34

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

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

Seite 35

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Seite 36

¹⁾ Ab 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warensendungen die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Höchstgrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, müssen ab 1. 1. 1966 nach der jeweils nächst höheren Gebührenstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 65) galten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20 g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — ²⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — ³⁾ Für die Beförderung von Briefen bis 20 g (ab 1. 1. 1966 Standardbriefe) und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963, nach den Niederlanden ab 1. 8. 1964, nach Italien ab 15. 8. 1965 und nach Vatikanstadt ab 1. 4. 1966, die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze erhoben. — ⁴⁾ Bei Drucksachen im Auslandsverkehr, die schwerer als 50 g sind, wurde vom 1. 3. 1963 bis 31. 3. 1966 für jede Gewichtsstufe von 50 g (auch für die erste Stufe) ein Gebührensatz von 10 Dpf erhoben. — ⁵⁾ Die Sendungsart „Geschäftspapiere“ ist weggefallen. Diese Sendungen unterliegen den Briefgebühren (im Inlandsverkehr ab 1. 3. 1963, im Auslandsverkehr ab 1. 1. 1966). — ⁶⁾ Die Sendungsart „Warenproben“ wird im Inlandsverkehr vom 1. 8. 1964 an mit „Warensendung“, im Auslandsverkehr weiterhin mit „Warenproben“ bezeichnet.

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

⁷⁾ Paketgebühren der Entfernungzone 2 (über 75 bis 150 km. Im Paketverkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet gelten die dargestellten Gebühren seit dem 1. 5. 1955 für Beförderungstrecken innerhalb der nächsthöheren Entfernungsstufe 3: über 150 bis 300 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungzone 1 (bis 75 km), 3 (über 150 bis 300 km), 4 (über 300 km). — ⁸⁾ Ab 1. 3. 1963 ist in den angegebenen Paketgebührensätzen die Gebühr für eine Wertangabe von 500 DM enthalten, sofern der Wert nur auf der Paketkarte angegeben ist. Bis 28. 2. 1963 wurden für unversiegelte Wertpakete und Wertpostgüter mit Wertangabe von 500 DM zusätzliche Gebühren in Höhe von 20 Dpf berechnet. — ⁹⁾ In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 3. 1950 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen.

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren je Zeitungstück im Postzeitungsvertrieb

¹⁰⁾ Zeitungstück = die Folge der Zeitungsnummernstücke in der Bezugszeit; Zeitungsnummernstück = das einzelne Exemplar einer Zeitungsnummer. — ¹¹⁾ Ab 1. 1. 1964 ist an Stelle der Zeitungsgebühr und Zeitungszustellungsgebühr eine einheitl. Vertriebsgebühr getreten. Zusätzlich werden ab 1. 1. 1964 vom Verleger eine vierteljährliche Zeitungsgrundgebühr von 10 DM für jede zum Postzeitungsdienst zugelassene Zeitung sowie eine Einweisungsgebühr von 10 Dpf für die Einweisung eines Verlagsstückes, eine Vermittlungsgebühr von 20 Dpf für die Bestellung und für jede erneute Bestellung eines Zeitungstücks erhoben. Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — ¹²⁾ Ab 1. 1. 1967 wird die Vertriebsgebühr für jedes Zeitungsnummernstück einzeln berechnet (Zeitungsgrundgebühr vgl. 15 DM bzw. j. 60 DM, Einweisungsgebühr 20 Dpf, Vermittlungsgebühr 30 Dpf, vgl. Anm. ¹¹⁾). Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist mir bedingt möglich.

Seite 37

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

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

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland

5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland

Seite 37 (Fortsetzung)

⁴⁾ Ohne Berücksichtigung von örtlichen Sonderverhältnissen. — ⁵⁾ Richtpreise. — ⁶⁾ Für Rückfahrtscheine mit beschränkter Geltungsdauer (z. B. Sonn- und Feiertags-Rückfahrtscheine) gelten besondere Bestimmungen. — ⁷⁾ Rückfahrtscheine werden nur in bestimmten Verkehrsbeziehungen und in der Regel nur für Fahrten ausgegeben, deren einfache Streckengebühr DM 1,10 und mehr beträgt. — ⁸⁾ Schülerzeitkarten werden wie Schülerzeitkarten nur auf Antrag ausgegeben. Bezugsberechtigung wie bei den Schülerzeitkarten (vgl. Anm. 7). Bis 31. 12. 1962 waren außerdem auch Personen bis zu einem Alter von 21 Jahren als Teilnehmer an Lehrgängen und Kursen mit allgemeinen und hauswirtschaftlichen Bildungszielen bezugsberechtigt. Ab 1. 1. 1963 erstreckt sich die Bezugsberechtigung außer auf Schüler gem. Anm. 7 unter bestimmten Voraussetzungen auch auf Schüler von Privatschulen. — ⁹⁾ Bis 1951 wurden Arbeiterzeitkarten nur an Arbeiter, Angestellte und Beamte mit einem monatlichen Bruttoeinkommen unter RM/DM 200, ab 1952 unter DM 300, ab 1957 unter DM 750, ab 1958 unter DM 1250 ausgegeben. Ab 1. 1. 1961 entfiel für die Zeitkartenausgabe jede Beschränkung hinsichtlich Personenkreis und Einkommenshöhe; ab 1. 1. 1963 werden besondere Arbeiterzeitkarten nicht mehr ausgegeben. — ¹⁰⁾ Schülerzeitkarten werden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgegeben. Ab 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Bezugsberechtigten einbezogen. Ab 1. 1. 1963 Lehrlinge nur noch bei einem Bruttoarbeitsentgelt bis zu 150 DM monatlich. Ab 1. 3. 1966 können Schülerzeitkarten von Antragsberechtigten bis zum vollendeten 27. Lebensjahr gelöst werden.

Seite 38

6. Indices der Postgebühren im Inland

¹⁾ Zur Erläuterung der Indexmethode s. Heft vj. 2/1966, S. 10.

B. Fernsprechverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 38

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

Seite 39

¹⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählerdienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — ³⁾ Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18 Uhr) sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18 Uhr) berechnet. — ⁴⁾ Die am 1. 8. 1950 im handvermittelten Ferndienst wiedereingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählerdienst keine Anwendung. — ⁵⁾ Vom 1. 7. 1963 bis 31. 7. 1964 wurden für Gespräche von 3 Minuten Dauer in der Zeit von 18 bis 21 Uhr bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen von mehr als 50 bis 75 km 0,96 DM, von mehr als 75 bis 100 km 1,28 DM, bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen bis 200 km 1,60 DM, von mehr als 200 bis 300 km 1,92 DM und von mehr als 300 km 2,24 DM berechnet.

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

Seite 39 (Fortsetzung)

⁶⁾ Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10fache Wortgebühr, ab 1. 4. 1966 7fache Wortgebühr. — ⁷⁾ Mindestgebühr für ein Brieftelegramm: vom 1. 4. 1929 bis 28. 2. 1931 10fache, vom 1. 3. 1931 bis 31. 12. 1938 20fache, vom 1. 1. 1939 bis 31. 3. 1946 10fache Wortgebühr, vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen, vom 1. 8. 1948 bis 31. 12. 1962 20fache Wortgebühr, ab 1. 1. 1963 1 DM Mindestgebühr für ein Brieftelegramm bis 22 Wörter, ab 1. 4. 1966 22fache Wortgebühr. — ⁸⁾ Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — ⁹⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden gewöhnliche und dringende Ortstelegramme innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 8. 1948 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — ¹⁰⁾ Gesamtgebühren. — ¹¹⁾ Blitztelegramme sind ab 1. 4. 1966 fortgefallen.

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 39 (Fortsetzung)

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

¹⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Telexdienstes vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 von Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, Folgen 1 bis 3. — ³⁾ In Verkehrsbeziehungen, in denen die Gebührenerfassungsgeräte noch nicht auf die volle Zeitimpulszahlung umgestellt sind, werden jeweils bis zur Beendigung der Umstellungsarbeiten die vor dem 1. 2. 1956 geltenden Fernschreibgebühren erhoben. — ⁴⁾ Normalgebühren infolge vorübergehenden Wegfalls der Ermäßigung.