

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

1. Vierteljahr 1966



Bestellnummer: M 7 — vj 1/66

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Schaubilder

Indices der Seefrachtraten, der Getreidefrachtraten und der Tankerraten	3/4
AFRA-Durchschnittsraten für die Tankerfahrt (Großbritannien)	4
Preise für Verkehrsleistungen im 1. Vierteljahr 1966	5
Allgemeine Vorbemerkungen	11
Abkürzungen, Maße und Gewichte	11

Tabellenteil

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	12
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	13
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	15

B. Güterverkehr

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	15
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen	15
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	16

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze	17
2. Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar	20
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt	20

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)	21
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)	23

C. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachtraten	25
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien)	28

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	29
--	----

B. Güterverkehr

1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	31
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	33
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main)	34

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr	35
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr	35
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland	35
4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)	36

B. Fernspreverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse	36
2. Ortsgesprächsgebühren	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)	37

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr	37
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr	37
3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse	38
4. Telexgebühren im Inlandsverkehr	38
5. Telexgebühren im Auslandsverkehr (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf)	38

D. Postomnibusverkehr

Postomnibusgebühren im Inlandsverkehr	39
---	----

Quellenverzeichnis	39
--------------------------	----

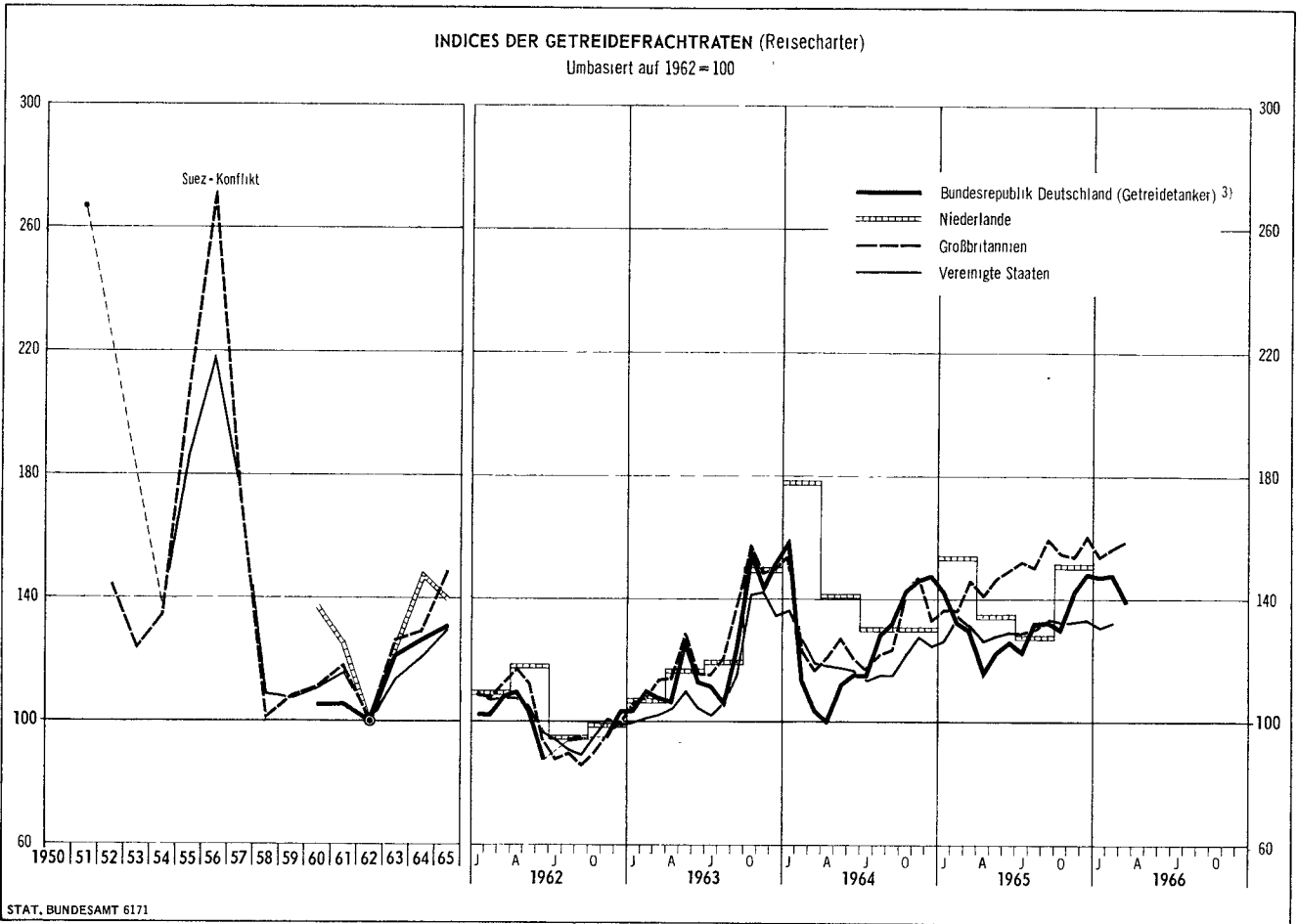
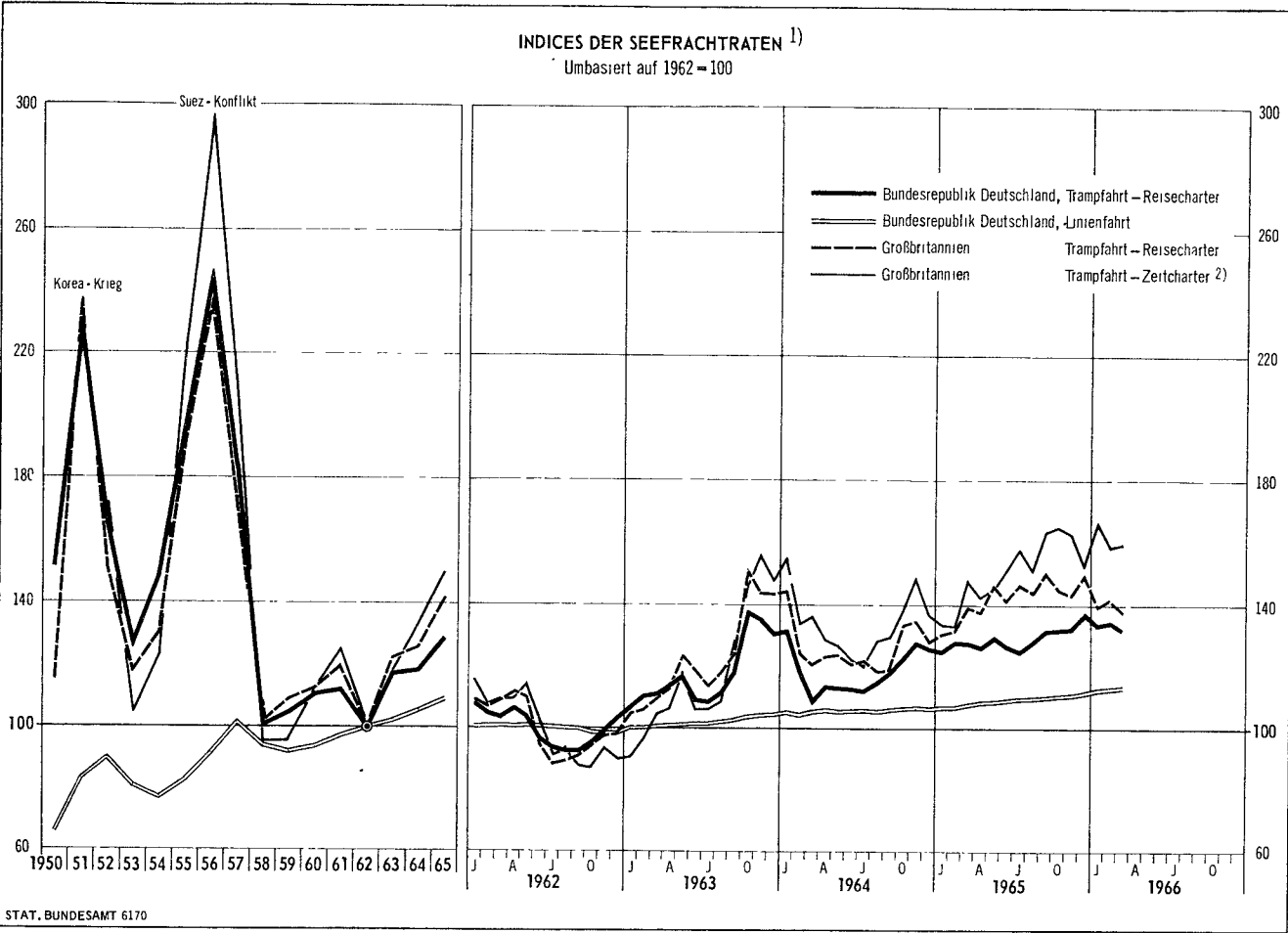
Erläuterungen bzw. Anmerkungen	41
--------------------------------------	----

Abgeschlossen am 6. Mai 1966

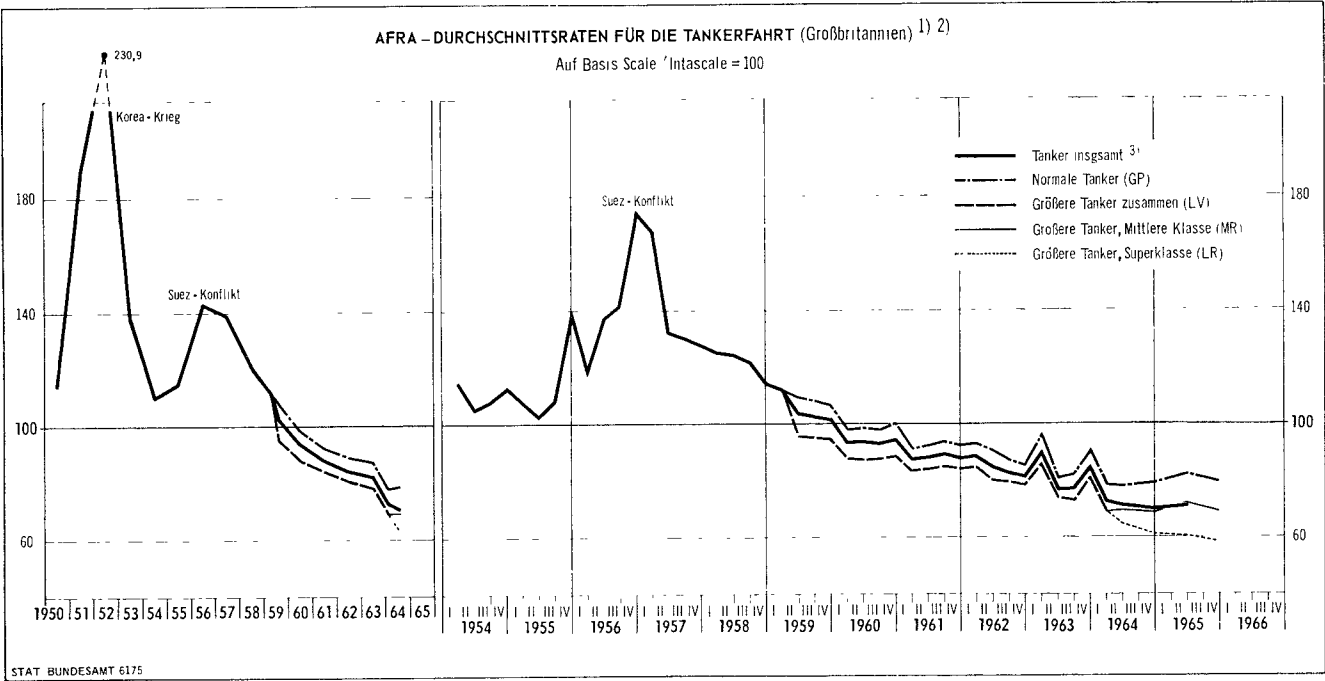
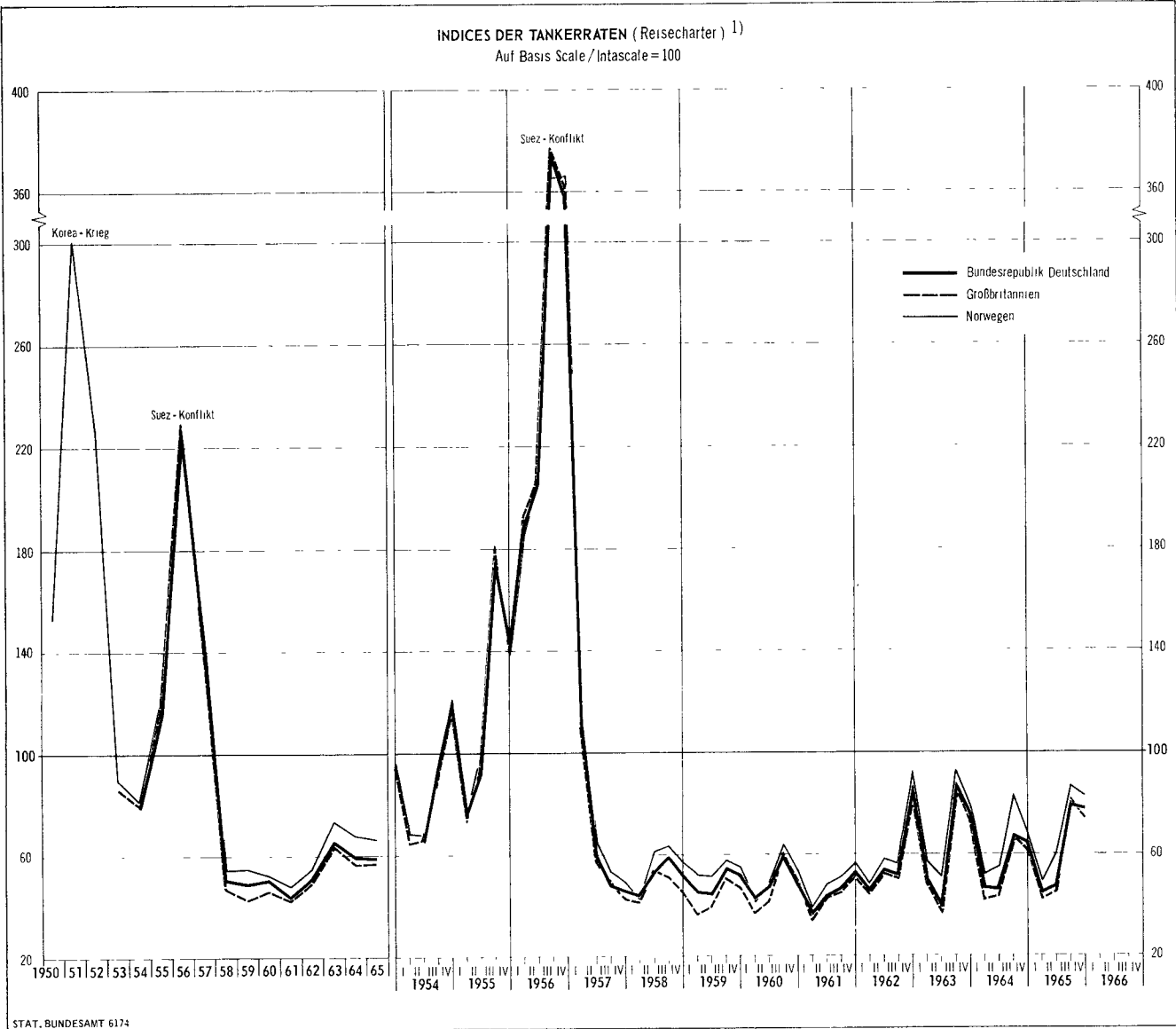
Erschienen im Juli 1966

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,00



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 42



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 42

Preise für Verkehrsleistungen im 1. Vierteljahr 1966

Eisenbahntarife

Die Deutsche Bundesbahn hat nach Zustimmung des Bundeskabinetts im Laufe des März ihren Personen- und Gütertarif (DPT und DEGT) revidiert. Diese Revision sieht allgemein höhere Tarifsätze für die Personen- und Güterbeförderung sowie eine umfassende Änderung im Tarifaufbau des DEGT vor. Die Erhöhung des Betriebseinkommens wird von der Bundesbahn auf insgesamt rund 560 Mill. DM veranschlagt. An dieser Mehreinnahme wird voraussichtlich

der Personenverkehr mit 200 Mill. DM,
der Expresgutverkehr mit 32 Mill. DM und
der Frachtgüterverkehr mit 330 Mill. DM

beteiligt sein. Damit sollen vor allem die bevorstehenden Lohn-erhöhungen für Bundesbahnbedienstete aufgefangen werden. Eine allgemeine Gesundung der Eisenbahnfinanzen erhofft man sich dagegen von umfangreichen Maßnahmen zur Betriebsratio-nalisierung, die zum Teil schon angelaufen sind, so z. B. Auto-matisierung des Bahnbetriebs, Personalabbau und Stilllegung unrentabler Nebenstrecken.

Am 1. März 1966 wurden von der Deutschen Bundesbahn zu-nächst neue Personenbeförderungstarife in Kraft gesetzt. Die damit verbundene Tarifierhöhung wirkte sich für die Bahn-benutzer unterschiedlich aus, da die vorwiegend aus politischen Gründen gewährten Sozialrabatte für die einzelnen Benutzer-kategorien unterschiedlich stark gekürzt wurden:

Kürzung der Nachlasse nach Benutzer-Kategorien

Personenkreis	Nachlaß in %	
	bisher	ab 1. 3. 1966
Schüler (Wochenzeitkarten)	88,0—93,1	74,0
(Monatszeitkarten)	79,2—92,9	74,0
(einfache Fahrkarten)	50,0	30,0
Arbeiter (Ruckfahrkarten)	33,3	30,0
Binnenschiffer	33,3	30,0
Deutsche Seeleute	33,3	30,0
Heimarbeiter	33,3	30,0
Erholungsbedürftige Kinder	75,0	50,0
Personen der öffentlichen Krankenpflege	33,3	30,0
Hilfsbedürftige Kranke	33,3	30,0
Mittellose Zöglinge und Pfleglinge	33,3	30,0
Mittellose Blinde, Taubstumme und	33,0	30,0
Schwerhörige	33,0	30,0
Besucher von Kriegsgräbern	50,0	30,0

Nach dieser Übersicht hat sich die Tarifierhebung am stärk-sten auf den Schülerverkehr ausgewirkt. Diese Tarifänderungen sollen dazu beitragen, die Bundesbahn von finanziellen Be-lastungen zu befreien, die im Interesse der Allgemeinheit liegen und daher von den hierfür zuständigen staatlichen Stellen und öffentlichen Einrichtungen eventuell in Form einer Zuschuß-gewährung zu übernehmen wären. Die ebenfalls unter diese Be-günstigungen fallende 50%ige Ermäßigung für Schul-, Jugend-pflege- und Familienfahrten, die unentgeltliche Beförderung der Begleiter von Blinden und Schwerbeschädigten sowie das An-recht der Schwerbeschädigten auf Benutzung der ersten Wagen-klasse mit Fahrausweisen der zweiten Wagenklasse bleiben da-gegen in vollem Umfang erhalten.

Unter Berücksichtigung einer einheitlichen Grundpreisanhebung um 6.25% beträgt die Fahrpreissteigerung für die Hauptgrup-pen der Bahnbenutzer im einzelnen:

Änderung des Grundfahrpreises nach Hauptsektoren des Personenverkehrs

Tarifstelle	bisheriger | neuer		Erhöhung in %
	Grundpreis in Pf je km		
Regelfahrpreis 1. Klasse	8,00	8,50	6,25
2. Klasse ¹⁾	12,00	12,75	6,25
Zeitkartenpreis im Berufsverkehr ²⁾	3,94	4,50	14,21
im Schulerverkehr ²⁾	1,27	2,25	77,17

¹⁾ Für Schienen- und Bahnbus-Verkehr. — ²⁾ Durchschnitts-Kilometersatz.

Außerdem wurden die Fahrpreise für Militärpersonen sowie die Beförderungssätze für Reisegepäck und Fahrräder um 10% im Durchschnitt erhöht. Dabei verringern sich die Zuschläge für die Anhebung der Einzelpositionen des Reisegepäcktarifs bei

steigenden Beförderungsweiten. In ähnlicher Weise verteuerte sich auch der Expresgutverkehr (durchschnittlich um 12%) und der Expresgut-Schwerverkehr (um 45%).

Die Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen in der Bundesrepublik Deutschland hat ferner in der 250. Sitzung am 13. und 14. Januar 1966 in München eine grundlegende Re-form des Eisenbahn-Gütertarifs (DEGT) beschlossen. Der re-vidierte Gütertarif trat nach Genehmigung durch das Bundes-kabinetts am 15. März 1966 in Kraft. Auf Grund der Änderungs-vorschläge der Deutschen Bundesbahn wurden die Frachtsätze des Wagenladungstarifs unterschiedlich erhöht. Zugleich wurde die Tarifstruktur selbst grundsätzlich umgebildet. Folgende Strukturänderungen standen im Mittelpunkt der Tarifrevision:

1. Zusammenfassung der Wertklassen A/B und C/D zur neuen Klasse A, der Klassen E und F zur neuen Klasse B sowie Umwandlung der bisherigen Klasse G in die neue Klasse C bzw. der Klasse GK in CK (Aschenkoks und Eisenerz)
2. Schaffung einer neuen Gewichtshauptklasse, der 25-t-Klasse, womit ein Anreiz zur besseren Ausnutzung der Güterwagen gegeben wird
3. Anpassung der Wert- und Gewichtsklassenstaffel an die er-höhten Selbstkosten des Eisenbahngüterverkehrs und an die veränderten Markt- bzw. Wettbewerbsbedingungen
4. Erhöhung des Stückguttarifs
5. Kostenanpassung des Nebengebührentarifs
6. Geringfügige Erhöhung der Abfertigungsgebühr (+ 3%).

Das Spannungsverhältnis der Regelsätze innerhalb der Wert- und Gewichtsklassen des Wagenladungstarifs hat sich infolge der Tarifreform gegenüber dem bisherigen Stand wie folgt ver-ändert (Angaben in % des Regelsatzes der obersten Güter- bzw. Gewichtsklasse für eine Streckenfracht von 100 km):

1. Allgemeine Regelgüterklassen a) Wertstaffel

Tarifstand	A/B	C/D	E	F	G
bisher	100	95	90	84	78
neu	100	100	91	91	84,5

b) Mengenstaffel

Tarifstand	25 t	20 t	15 t	10 t	5 t	Kleine Wagen- ladungen
	-Klasse					
bisher	100	100	105	140	190	320
neu	100	105	110	150	220	370

2. Montangüterklassen a) Wertstaffel

Tarifstand	I	II	III	IV	V
bisher ¹⁾	92,0	92,0	82,0	82,4	80,3
neu ²⁾	96,5	96,5	89,0	89,0	87,0

¹⁾ Gegenüber A/B 20. — ²⁾ Gegenüber A 25

b) Mengenstaffel

Tarifstand	25 t	20 t	15 t	10 t	5 t
	-Klasse				
	bis 200 km		bis 250 km		
bisher	100	100	105	120	160
neu	100	105	110	150	200

Wie aus den Zahlenübersichten zu ersehen ist, wurden die oberen Güterklassen und die Gewichtshauptklassen schwächer, die unteren Güterklassen und die Gewichtsnebenklassen stärker heraufgesetzt. Damit will die Deutsche Bundesbahn einmal dem sich verstärkenden Wettbewerb begegnen, zum anderen wieder-um die Bahnbenutzer zur besseren Ausnutzung des Laderaums anregen. Die erforderlichen Mehreinnahmen im Wagenladungs-verkehr des Regeltarifs sollen vor allem die erhöhten 200-km-Streckenfrachtsätze der heutigen Klasse C/D 20 (+ 7,6%), F 20 und G 20 (jeweils + 11,4%) erbringen.

Die anlässlich der letzten Tarifrevision vom 1. 8. 1964 für alle Wert- und Gewichtsklassen einheitlich festgesetzte Entfernungsdegression wurde indessen unverändert in den neuen Tarif übernommen.

Die durchschnittliche Tarifierhöhung für Wagenladungen stellt sich auf etwa 5,6%.

Die Stückgutsätze wurden um etwa 14,5% angehoben. Hier wirkte sich vor allem die Heraufsetzung der Abfertigungsgebühr von 1,20 auf 1,50 DM je 100 kg und des festen Zuschlags für Sendungen bis 1 000 kg von 1,70 auf 3,00 DM aus. Außerdem wurde ein zusätzlicher Zuschlag von 1,00 DM für alle Stückgutsendungen eingeführt, die in sogenannten „K“-Bahnhöfen des Bahnhoftarifs zum Versand gebracht oder nach solchen Bahnhöfen aufgegeben werden. Dabei wird dieser Zuschlag gegebenenfalls doppelt fällig. Unter K-Bahnhöfen, die gegenwärtig 73% aller Bahnhöfe der Deutschen Bundesbahn umfassen, sind Bahnhöfe mit geringem Verkehrsaufkommen (unter 8 t Stückgutumschlag täglich) zu verstehen. Offenbar soll damit der Knotenpunktverkehr gefördert werden.

Neben dem Wagenladungs- und Stückguttarif wurde auch der Eisenbahntiertarif (DETT) dem neuen Tarifniveau angepaßt. Dabei ergaben sich auf Grund der Streichung der Nachlässe auf Frachtsätze des Regelgütertarifs sowie auf Grund zusätzlicher Zuschläge Tarifsteigerungen um bis zu 21%.

Im Nebengebührentarif wurden folgende Gebühren erhöht:

- Wiege-, Zähl- und Ladegobühren,
- Gebühren für die Ausführung nachträglicher Verfügungen usw.,
- Lager- und Platzgelder,
- Schutzwagengebühren,
- Mietsätze für Dornkeile und andere Ladegeräte.

Die Frachtermäßigung für verladereigene Ladegeräte, Wagendecken und Deckenträger (Paletten) wurde eingeschränkt. Wagenstandgelder, Deckenmieten und Zollabfertigungsggebühren blieben unverändert.

Tarifänderungen ausländischer Eisenbahnen

Land (Eisenbahngesellschaft)	Tarifsektor	Stichtag der Neu- festsetzung	Durchschnittliche Veränderung in % gegenüber bisherigem Tarifstand
Niederlande (N.S.)	Personentarif darunter: Schülerzeitkarte ¹⁾	4. 2. 66 1. 3. 66	+ 7,0 + 5,0
Belgien (SNCR)	Personentarif Gütertarif: 5-t-Klasse übrige Gewichtsklassen Eilgut in der 5-t-Klasse Eilgut in den übrigen Gewichtsklassen	1. 1. 66 1. 1. 66 1. 1. 66 1. 1. 66 1. 1. 66	+ 11,0 ²⁾ + 30,0 ³⁾ + 30,0 ³⁾ + 30,0 ³⁾ .. ⁴⁾
Frankreich (SNCF)	Personentarif darunter: 1. Klasse 2. Klasse Gütertarif: Wagenladungen darunter: Steine und Erden Futtermittel, Stroh, lebende Pflanzen Gütertarif: Stück- u. Expreßgut Stück- u. Expreßgut	1. 3. 66 1. 3. 66 1. 3. 66 1. 3. 66 1. 3. 66 1. 3. 66 1. 3. 66 1. 3. 66 1. 3. 66	+ 5,0 + 5,3 + 2,6 + 5,1 + 2,5 + 2,5 + 10,5 ⁵⁾ + 5,5 ⁵⁾
Großbritannien (BR)	Personentarif: Zeitkarten Gütertarif: Wagenladungen ⁷⁾ Stück- u. Expreßgut Verderbl. Frachten	30. 1. 66 30. 1. 66 30. 1. 66 30. 1. 66	+ 8,0 + 5,0 + 10,0 + 20,0
Schweden (SJ)	Personentarif: Regelfahrpreise Monatskarten bis 12 km Monatskarten über 12 km Gütertarif ⁸⁾ : Wagenladungen 5 t Stückgut	1. 1. 66 1. 1. 66 1. 1. 66 1. 1. 66 1. 1. 66	+ 5,0 (+ 4 skr) (+ 5 skr) + 5,0 + 5,0
Jugoslawien (JZ)	Personen- und Gütertarif	1. 1. 66	+ 63,0 ⁹⁾
Vereinigte Staaten ¹⁰⁾	Gütertarif für Karosserieteile	8. 10. 65	+ 10,0 ⁹⁾
Kanada (CNR/CPR)	Gütertarif für Schwefeltransporte von Alberta nach Vancouver	März 66	+ 29,0

¹⁾ Vor dem 1. 3. 1966 Jugendkarte. — ²⁾ Außerdem: Wegfall der 10%igen Rückfahrermäßigung. — ³⁾ Zum Teil weniger. — ⁴⁾ Geringfügige Ermäßigung. — ⁵⁾ Transport auf dem Schienenweg. — ⁶⁾ Transport mit Kraftfahrzeugen der SNCF. — ⁷⁾ Ohne Kontrakttarife. — ⁸⁾ Ohne Wagenladungen von 10 und mehr t, Expreßgut und Pakete. — ⁹⁾ Nur in Slowenien. Am 1. 1. 1966 wurden in Jugoslawien 6 unterschiedliche Tarifgebiete für den Eisenbahnverkehr gebildet. Sie entsprechen der politischen Landesgliederung in den Einzelrepubliken. — ¹⁰⁾ Eisenbahn-Gesellschaften im Osten der Vereinigten Staaten.

Die Aufhebung des Regeltarifs wird sich auch in vollem Umfang auf die internationalen Tarife, die Ausnahmetarife und den Militärguttarif auswirken, sobald die entsprechenden Tarifnovellen, die zur Zeit vorbereitet werden, fertiggestellt sind.

Ausländische Eisenbahntarife

Auch in einigen anderen europäischen Ländern sahen sich die Eisenbahnverwaltungen zu umfassenden Tarifrevisionen veranlaßt. Zum Teil blieb aber die Transportverteuerung auf einzelne Tarifsektoren beschränkt, wie aus der vorstehenden Übersicht hervorgeht.

Straßenverkehrstarife

Im Einklang mit den Tarifmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn wurde nach Abschluß des interministeriellen Genehmigungsverfahrens am 14. 3. 1966 auch die Revision des Reichskraftwagentarifs (RKT) wirksam. Danach wurden die Wagenladungsregelsätze im Straßengüterverkehr grundsätzlich umgestaltet, und zwar nach folgenden Richtlinien:

1. Durchschnittliche Erhöhung der Frachtsätze um 5,6%
2. Aufhebung der bisherigen Güterklasse G und Einreihung der zur Zeit nach dieser Klasse eingestuften Güterpositionen in die Güterklasse F
3. Änderung der Gewichtsklassenzuschläge
4. Verminderung und Vereinfachung der Entfernungsdegression
5. Änderung der Entfernungsstufen
6. Zusammendrangung der verbleibenden Wertklassen A/B, C/D, E und F
7. Übernahme der Montanklassen I bis V in die Klassen A/B bis F.

Ferner wurde der Stückguttarif durchschnittlich um 6,37% erhöht.

Die Frachtzuschläge für die einzelnen Güterklassen,

- nämlich für Klasse A/B 20: Kein Zuschlag
- C/D 20: + 1,7% (im Höchstfalle)
- E 20: + 3,4 bis 14% (Φ + 6%)
- F 20: + 5 bis 20% (Φ + 9%)
- G 20: + 17 bis 40% (durch Einreihung in Güterklasse F),

werden nicht mehr wie bisher nach dem Wert des Transportguts, sondern nach der Markt- und Kostenlage abgestuft. Ein Großteil der Frachtpositionen nach Güterklasse G war schon bisher durch Ausnahmetarife begünstigt. Für weitere Frachtpositionen, die besonders frachtempfindliche Massengüter, wie z. B. Ton, bestimmte Holzarten, Kartoffeln und Zuckerrüben umfassen, wurden ebenfalls Ausnahmetarife beantragt, da die Marktlage eine infolge Aufhebung der Güterklasse G eintretende Frachterhöhung nicht zuließ. Danach betragen z. B. die Ermäßigungen gegenüber den Regelsätzen der 20-t-Klasse für

- Kartoffeln bei einer Versandweite von 255 km 9,5%,
- Zuckerrüben bei einer Versandweite von 160 km 6,8%,
- Getreide je nach Versandweite 2,3 bis 9,1%.

Die Gewichtszuschläge der 5- und 10-t-Nebenklassen sowie der 15-t-Klasse wurden aus Kostengründen stärker als die der 20-t-Hauptklasse angehoben. Die gewichtsbedingte Tarifierhöhung sollte nach dem Entwurf der Tarifkommission im Höchstfalle 87,6% betragen. Unter dem Druck der Verladerschaft wurden die Steigerungssätze später jedoch auf

- 18 bis 25% in der 5-t-Klasse und
- 12,5 bis 23% in der 10-t-Klasse

begrenzt. Überdies wurde im neuen Wagenladungstarif des RKT eine Marge von – 5% für die Regelsätze dieser beiden Nebenklassen eingeführt. Damit entsprach die Tarifkommission einem weiteren Antrag des Verladerausschusses, der allerdings ursprünglich eine noch stärkere Verankerung von Tarifspannen vorgesehen hatte. Eine 5%ige Marge gilt ebenso für alle Ausnahmetarife, die anlässlich der Tarifreform erhöht bzw. formell geändert oder neu eingeführt worden sind. Bisher war diese Regelung nur bei einigen Baustofftarifen (F 2 B 1, F 3 B 2 und F 5 B 1) sowie für den Stahltarif 8 B 14 vorgesehen.

Zur Vereinfachung des Tarifgefüges wurden die Montangüter-Klassen I und II den Klassen C/D, III, IV und V der Klasse F angeglichen.

Demzufolge erhöhten sich die Regelsätze der Montanklassen I und II um 1,1 bis 1,9%, III, IV und V um rund 9%.

Die unterschiedliche Entfernungsdegression innerhalb der einzelnen Güterklassen wurde vereinheitlicht und im ganzen vermindert, da eine solche Regelung den Interessen des Straßen-güterverkehrs besser entspricht.

Am 1. Januar 1966 setzte die Straßenbahnverwaltung der Stadt Frankfurt am Main ihre Personenbeförderungstarife um rund 16% herauf.

Infolge einer neuen Entscheidung des tschechischen Verkehrs-ministeriums müssen ab 1. Januar 1966 Transportgenehmigun-gen, die für jede Einfahrt in die Tschechoslowakei einzeln zu be-antragen sind und bisher kostenfrei erteilt wurden, nunmehr von der „Cechofracht“, dem staatlich tschechischen Speditions- und Schiffsahrtsunternehmen, eingeholt werden, das diese Geneh-migungen nur noch gegen eine Gebühr von jeweils 130 DM erteilt.

Frankreich

Im Zusammenhang mit den Tarifierhöhungen der französischen Staatsbahn und sonstiger öffentlicher Verkehrs- und Versor-gungsunternehmen sind am 1. März d. J. auch die Beförderungs-preise der Pariser Verkehrsbetriebe gestiegen. Über das Aus-maß der Tarifsteigerungen ist bisher nichts näheres bekannt geworden.

Großbritannien

Nachdem die Personentarife der Londoner Transportanstalten bereits Anfang 1965 revidiert worden waren, erhöhten sie sich im Januar d. J. abermals, und zwar um 5 bis 10%. Von dieser Tarifumstellung ist der Autobus- und U-Bahnverkehr sowie der Lokal- und Vorortverkehr der britischen Staatsbahnen inner-halb Groß-Londons betroffen.

Israel

Umfassende Steuererhöhungen der israelischen Regierung lösten neben einem beträchtlichen Preisanstieg für einige Mo-nopolwaren auch eine Tarifierhebung der öffentlichen Omnibus-unternehmen aus (+ 12%).

Frachtraten der Binnenschifffahrt

Der Frachtverkehr auf den bundesdeutschen Wasserstraßen war trotz der Ruhrkohlentransporte zur Auslagerung weiterhin rückläufig, vor allem in der Binnentankschifffahrt. Die Beschäf-tigungslage wurde zum Teil durch jahreszeitlich bedingt ungün-stiges Wetter, zum Teil durch Hochwasser beeinträchtigt. So ver-teuerten z. B. Erschwerniszuschläge wegen Eisbehinderung im Verkehrsgebiet des Frachtausschusses Hamburg den Waren-transport auf dem Wasserwege innerhalb der Schiffsahrtsbezirke Unterelbe, Elbe und Lübeck vorübergehend um 1,00 bis 1,50 DM je t.

Allgemein blieben die Frachteinnahmen der Binnenschifffahrt aus Mangel an Ladung hinter den Erwartungen zurück. Sie er-wiesen sich zudem wegen des laufend ansteigenden Kostendrucks als immer weniger auskömmlich. Besonders bei kleinen Schiff-fahrtsunternehmen kam es wieder zu Zahlungsschwierigkeiten. In diesem Zusammenhang verdient auch die in letzter Zeit an-gespannte Finanzlage der Bauwirtschaft Erwähnung, von der verschiedene Binnenschifffahrtsbetriebe in Mitleidenschaft ge-zogen wurden. Für die Oberrheinhäfen Ludwigshafen, Speyer, Karlsruhe, Kehl, Maximiliansau und Worms traten mit Wir-kung vom 1. Januar 1966 höhere Ufergeldtarife in Kraft. Unter „Ufergeld“ sind Gebühren zu verstehen, die für alle Güter, welche die Uferlinie überschreiten, an die Hafenverwaltungen abzuführen sind. Das Gebührenaufkommen soll zur Kosten-deckung für die Instandsetzung und Instandhaltung der Kailinie und der Uferanlagen beitragen. Die Gebührensätze wurden je nach Güterklasse unterschiedlich erhöht (Sätze in Pf je 100 kg):

	bisher	ab 1. 1. 1966
Güter der Klasse I	3,5	5,0
II	3,0	4,5
III	2,5	4,0
IV	2,0	3,5
V	1,5	2,5
VI	1,0	2,0
Gewönl. Sand, Kies, Splitt, unbearbeitet . . .	0,3	1,0

Gleichzeitig wurde die 10/oige Frachtausgleichsabgabe im Steinkohlenverkehr auf dem Rhein nach Süddeutschland erneut wirksam, nachdem die Aussetzungsfrist am 31. 12. 1965 abge-laufen war. Diese Abgabe war am 11. 4. 1962 in Höhe von 20/o eingeführt und am 21. 8. 1964 auf 10/o herabgesetzt worden.

Im grenzüberschreitenden Rheinverkehr von und nach Basel wurden die Tarifsätze des Basler Frachtenpools für alle Güter um 1 bis 3 sfrs je Tonne erhöht. Die Umschlags- und Speditions-tarife der Basler Rheinhäfen wurden ebenfalls heraufgesetzt.

Die Raten für frei vereinbarte Frachtabschlüsse im grenzüber-schreitenden Massengutverkehr von und nach Rotterdam bildeten sich im Laufe des ersten Quartals deutlich zurück. Teilweise kam das Befrachtungsgeschäft infolge der Kältewellen vom Januar und Februar völlig zum Stillstand. In dieser Zeit vermehrte sich die in Rotterdam auf Beschäftigung wartende Binnenschiffsahrts-tonnage bis auf 400 000 t (300% über dem Normalstand). Rotterdam gilt allgemein als eisfreier Hafen.

Ratenveränderung für Transporte der internationalen Rhein-schifffahrt

Ausgewählte Güter- und Verkehrsrelationen	Ratenveränderung in %	
	Dezember 1965	März 1966 gegenüber März 1965
Getreide von Rotterdam nach Mannheim	— 37	— 1
Erz von Rotterdam nach Rhein-Ruhrhäfen	— 34	+ 8
von Rotterdam nach Mannheim ¹⁾	— 38	— 8
Chemische Produkte/Kunstdünger von Ludwigshafen ²⁾ nach Rotterdam	— 29 ³⁾	— 29

¹⁾ Massengüter (bes. Kohle und Schwefelkies, ohne Getreide). — ²⁾ Einschließ-lich Mannheim. — ³⁾ Gegenüber November 1965.

Anfang März wurde Binnenschifffahrtstonnage am Frachten-markt wieder flotter aufgenommen. Dennoch zeichneten sich noch keine Auftriebstendenzen in der Entwicklung der Abschlus-sraten ab.

Frankreich

Die allgemeine Preiserhöhung für Transporte und Öffentliche Dienste innerhalb Frankreichs erstreckte sich auch auf die fran-zösischen Binnenschifffahrtstarife. Am 1. März wurden die Transportsätze durchschnittlich um 5.22% heraufgesetzt.

Fährpreise

Nachdem die beteiligten Häfen ihre Kaigebühren heraufge-setzt hatten, führten die Britsh Railways für ihre vier Fährver-bindungen zwischen Großbritannien und der Republik Irland Seetransportzuschläge in Höhe von 6 Pence für die einfache Überfahrt bzw. von 1 Shilling für die Hin- und Rückfahrt ein.

Der Personentarif der Townsend Ferries für die einfache Überfahrt von Dover nach Calais wurde bereits am 1. 1. 1966 erhöht, und zwar um 4s auf 2 £ 5s. Dafür bietet dieser Fähr-dienst einen günstigen Ausflugstarif von viertägiger Dauer an. Danach kostet seit dem 15. 12. 1965 die Hin- und Rückfahrt pro Person 4 £ 10s bei kostenfreier Beförderung eines Pkw. Außer-dem bezogen Townsend Ferries auch den Hafen Zeebrügge (Bel-gien) in ihren Kanaldienst ein. Es gelten die gleichen Fährpreise wie für die Verbindung Dover-Calais (einfache Fahrt je Person und Auto 2 £ 5s bzw. 3 £).

Tarifverbilligungen ergaben sich für die Fährverbindung des Transport Ferry Service zwischen Tilbury und Antwerpen/Rotter-dam. Ab 1. Januar 1966 werden je-Quadratfuß Ladung im Roll-on-roll-off-Dienst 5s 9d gegenüber vorher 6s 4d berechnet. Diese Tarifiermäßigung wurde durch die beträchtliche Steigerung des Frachtaufkommens in den letzten Jahren ermöglicht. Außer-dem wird neuerdings der Fahrer des überzusetzenden Kraftfahr-zeugs frei befördert. Zusammen mit der Ratenermäßigung stellt sich hier die Gesamtverbilligung auf rund 10%.

Seefrachtraten und Schiffscharterraten

Das abflauende Geschäftsinteresse der Getreidebefrachter an Einzelabschlüssen löste um die Jahreswende 1965/66 eine vor-übergehende Zunahme des Tonnageangebots aus und verur-sachte zum Jahresende 1965 eine leichte Unterbrechung der

Ratenhauss. Nachdem die Tagesraten etwa bis Mitte Februar eher nachgaben, erholten sie sich anschließend infolge einer stärkeren Aktivität indischer und fernöstlicher Auftraggeber für Getreide- und Zeitbefrachtungen. Der Auftrieb am Seefrachtenmarkt wurde durch den Streik der japanischen Seeleute verstärkt, da die japanischen Befrachter in größerem Umfang Fremdtonnage aufnahmen. Dieser Streik hatte die japanische Schifffahrt bereits vor dem Jahresende 1965 in der Zeit vom 27. 11. bis 24. 12. 1965 lahmgelegt. Er war am 25. 1. 1966 erneut ausgebrochen. Aber bereits am 29. Januar wurde dieser Lohnkonflikt durch die Zusicherung erheblicher Heuerzuschläge wieder beendet. Die japanischen Reeder beziffern ihre Geschäftsverluste auf rund 30 Mill. £. Im Verlauf des März griff der Ratenrückgang am Tankermarkt auf den Trampfrachtenmarkt über.

Veränderung der Reisecharterraten

Reisecharterindices	Veränderung in % März 1966 gegenüber	
	Dezember 1965	März
Bundesrepublik Deutschland	- 4	+ 3
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	- 8	- 1
davon Getreide	- 1	+ 9
Holz	- 17	- 18
Schwefel	+ 2	+ 25
Kohlen	- 5	- 8
Norwegen	+ 1	+ 1
Italien	- 1	+ 7
Vereinigte Staaten	-	+ 2

Von den traditionellen Auftragsländern für die langfristige Beschäftigung der Tramp-tonnage Japan, China und Indien gingen auch im ersten Quartal des Jahres 1966 wieder die Hauptimpulse für das Zeitchartergeschäft aus. Wenn auch der Geschäftsumfang gegenüber der Anspannung am Jahresbeginn zeitweise zurückging, blieben die Zeitcharterraten weiter gut behauptet. Neben den herkömmlich bevorzugten Schiffstypen, z. B. Kriegsbauten von rund 10 000 bis 11 000 tdw und schnelleren Motorschiffen von 12 000 bis 15 000 tdw (für Linienbedarf), waren neuerdings auch Bulk-Carrier-Größen bei festen Raten gefragt. Die unverändert feste Haltung des Zeitchartersektors hat sich auch in der Berichtszeit auf den Gesamtfrachtenmarkt stabilisierend ausgewirkt. Gegenüber dem Vorjahresstand lagen die Zeitcharterraten auch im März 1966 um etwa 10% höher.

Veränderung der Zeitcharterraten

Zeitcharterindices	Veränderung in % März 1966 gegenüber	
	Dezember 1965	März
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 5	+ 8
Norwegen	- 6	+ 2
Vereinigte Staaten ¹⁾	+ 1	+ 16

¹⁾ Für Abschlüsse mit einer Mindestlaufzeit von 6 Monaten.

Die Befrachtungstätigkeit in der Küstenschifffahrt wurde infolge des kalten Winterwetters weiter eingeschränkt. Im Laufe des Januar/Februar schob sich die Eisgrenze der Ostsee soweit nach Süden vor, daß der Frachtverkehr nur noch südlich der Linie Kalmar — Danzig ohne Eisbrecherhilfe möglich war. Stornierungen laufender Kontrakte und mangelnde Abschlußmöglichkeiten in nördlichen Ostseehäfen verstärkten den Angebotsdruck der beschäftigungslosen Küstentonnage. Daraufhin schwächten sich die Raten für prompte Ladetermine weiter ab, wobei eine stärkere Baissebewegung nur durch die Zurückhaltung beider Marktpartner vermieden wurde. Nur einige wenige Kontrakte für eisgefährdete Ladehäfen konnten zu günstigen Bedingungen (für die Reeder) abgeschlossen werden. Nach den Witterungsverhältnissen im zeitigen Frühjahr ist mit einem sehr späten Saisonbeginn und damit weiterhin mit schwachen Frachtmärkten zu rechnen.

Die Tankerraten der Tagesfahrt fielen nach ihrem jahreszeitlich bedingten Höchststand im Dezember und Januar schneller auf den saisonalen Sommertiefstand zurück als nach

den allgemeinen Bedarfsaussichten dieses Winters anzunehmen war. Die milde Wetterlage in Süd-, West- und Mitteleuropa hielt den Nachholbedarf für Heizöl in engen Grenzen, aber auch die Kälteperioden in Nordeuropa haben nicht verhindern können, daß die Januar-Konjunktur im Öltankergeschäft bald abflaute. Auch das nach Beilegung des japanischen Seeleutestreiks sich verstärkende Marktinteresse japanischer Befrachter vermochte den Ratenverfall am Tankermarkt nicht aufzuhalten. Seit Anfang März hielten sich die Raten auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Raten für sogenannte „reine Ladungen“ (Erdöl-derivate), die am Frachtengeschäft des Tankermarktes nur einen kleinen Anteil haben, schwächten sich nicht weniger stark ab. Sie sind in den dargestellten Tankerindices nicht enthalten.

Das Geschäft für langfristige Befrachtungen verlief sehr ruhig.

Veränderung der Tankerraten

Tankerfrachtenindices auf Basis Scale/Intascale	Veränderung in % März 1966 gegenüber	
	Dezember 1965	März
Reisecharterindices		
Bundesrepublik	- 49	- 1
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	- 55	- 6
Norwegen	- 44	+ 6

Die Frachtraten der Schifffahrtslinien für den Seetransport von Massen- und Stückgutpartien entwickelten sich infolge umfassender Tarifierhöhungen im europäischen Nahseeverkehr am Jahresanfang kräftig nach oben. Darüber hinaus führten die Eisschwierigkeiten im Ostseeverkehr vielfach zur Erhebung von Zuschlägen.

Veränderung der Linienfrachtraten

Frachtenindices für die Linienfahrt (berechnet vom Bundesministerium für Verkehr)	Veränderung in % März 1966 gegenüber	
	Dezember 1965	März
Insgesamt	+ 1,7	+ 5,4
davon Stückgut	+ 1,5	+ 5,0
Massengut	+ 1,9	+ 6,5

Für die einzelnen Fahrtrouten haben sich folgende Tarifveränderungen ergeben:

Veränderung der Liniengrundraten

Verkehrsrelationen		Stichtag der Neu- festsetzung	Durch- schnittliche Veränderung in % gegenüber bisherigem Tarifstand
von	nach		
UK	Malta, Nordafrika, Cypern ...	1. 1. 66	+ 10
UK	Libanon, Syrien u. sudl. Türkei ¹⁾	1. 1. 66	+ 10
Rotterdam/ Amsterdam	Europ. Mittelmeer- u. Schwarz- meerhäfen	1. 1. 66	+ 10
UK/Kont	Israel ¹⁾	1. 3. 66	+ 10
UK/Kont	Ostmittelmeerhäfen ²⁾ ³⁾	1. 3. 66	+ 15
UK/Kont	Walvis Bay/Beira Rge	1. 2. 66	- 5 ⁴⁾
UK/Kont	Ostafrika (Chinde/Cape Guardafui-Range)	1. 3. 66	- 5 ⁴⁾
Kont/Skan- dinavien/ Nordafrika	Madagaskar/Réunion, Komoren ¹⁾	1. 1. 66	+ 6
UK/Irland	Kanad. St. Lorenz- und Gr. Seen-Häfen	1. 1. 66	+ 10 ⁵⁾
		1. 1. 66	+ 5 ⁶⁾

¹⁾ Der gegenwärtig bestehende zeitbedingte 10%ige Erschwereniszuschlag für Transporte nach türkischen Häfen wurde in die Tarifraten einbezogen. — ²⁾ Und umgekehrt. — ³⁾ Ohne israelische Häfen. — ⁴⁾ Nur für palettierte Sendungen nach Warenklassen 1—21 des Linientarifs auf MaBbasis. — ⁵⁾ Kontraktraten bis 250 s/t. — ⁶⁾ Kontraktraten über 250 s/t.

Außerdem wurden Ratenänderungen für verschiedene Routen der Linienfahrt ohne Angabe der genauen Veränderungen gemeldet, und zwar zum 1. 1. 1966 für Transporte zwischen Nordkontinent und UK
„ Nordkontinent und Südostnorwegen
„ Nordkontinent und Finnland
„ UK/Kont. und Südamerika Westküste, sowie

von Rotterdam nach Karlshamn/Stockholm
„ Antwerpen/Hamburg nach Westmarokko
„ Lissabon nach den Kapverdischen Inseln und nach Portug. Guinea
„ UK nach Lobito (Angola)
„ UK/Kont. nach La Plata-Häfen,

zum 16. 1. 1966 für Transporte

von Hamburg/Düinkirchen nach Portugal,

zum 1. 2. 1966 für Transporte

von Bremen/Hamburg/Lübeck nach Schweden
„ Westmarokko nach Antwerpen/Hamburg
„ Marseille nach US-Nordatlantik (Spezialraten),

zum 1. 3. 1966 für Transporte

zwischen UK und West- bzw. Nordnorwegen
„ UK/Hamburg und Dänemark, sowie
von Antwerpen nach Göteborg/Halmstadt
„ Marseille nach US-Nordatlantik (Normalraten)
„ Kontinent nach Ostkanada
„ Kontinent nach US-Große-Seen-Häfen,

zum 15. 3. 1966 für Transporte

von Antwerpen nach Helsingborg/Karlshamn.

Ferner wurden zum 1. 1. 1966 spezielle Frachtbedingungen für den Zubringer- und Palettenverkehr von Hull nach Finnland und Nettoraten für Transporte von Kontinent/Skandinavien nach Neuseeland eingeführt. Danach ermäßigten sich die Frachtraten der Neuseeländdienste einheitlich um 13 s 6 d je t. Dies beruht darauf, daß die bisher in den Tarif einbezogenen Kai-gelder in den neuseeländischen Häfen neuerdings vom Warenempfänger zu tragen sind.

Ratenzuschläge in der Linienfahrt

a) feste Zuschläge¹⁾

Verkehrsrelationen		Stichtag der Neufestsetzung	Währung, Mengeneinheit	bisheriger neuer Zuschlag zur Grundrate	
von	nach				
Bremen-Hamburg	Humber-Häfen	29. 2. 66	s/t	15.6	17.0
Humber-Häfen	Bremen-Hamburg	29. 2. 66	s/t	24.6	26.6
Kont./Skand.	Antigua ²⁾	24. 3. 66	\$/t	7.40	7.80
UK	Antigua ²⁾	24. 3. 66	s/t	53.0	56.0
Kont./Skand.	St. Lucia ²⁾	24. 3. 66	\$/t	2.80	3.10
UK	Grenada ²⁾	24. 3. 66	s/t	20.6	22.6
	St. Lucia ²⁾	24. 3. 66	s/t		

¹⁾ Zum Ausgleich der Reedereiunkosten für Kai-Lager- und Auslieferungsgelühren in den Loschhäfen. — ²⁾ Kleine Antillen.

b) Vorübergehend eingeführte Zuschläge¹⁾

Verkehrsrelationen		Stichtag der Neufest- setzung	bisheriger	neuer
von	nach		Ratenzuschlag in % der Grundraten	
<u>Nordeuropafahrt</u>				
Hamburg	Dänemark ²⁾	20. 2. 66	—	+ 25 ³⁾
		3. 3. 66	+ 25 ³⁾	—
Hull/London	Ostschweden ²⁾	7. 2. 66	—	+ 20 ³⁾
Brem./Hbg./Lüb.	Kalmar/Stockholm ²⁾ ..	7. 2. 66	—	+ 20 ³⁾
	Uddevalla/Kalmar ²⁾ ..	14. 2. 66	—	+ 15 ³⁾
		14. 3. 66	+ 15 ³⁾	—
Antwerpen	Ostschweden	7. 2. 66	—	+ 20 ³⁾
Antwerpen	Helsingborg/Karlsh. ²⁾	16. 2. 66	—	+ 20 ³⁾
	Goteborg/Halmst. ²⁾ ..	15. 2. 66	—	+ 15 ³⁾
Brem./Hbg./Lüb.	Finnland	1. 1. 66	—	+ 25 ³⁾
<u>Mittelmeerfahrt</u>				
UK/Kont	Piräus	7. 2. 66	—	+ 20
Hbg.-Dunkirchen	Piräus	28. 3. 66	+ 20	+ 10
Piräus	Bordeaux/Hamburg ..	7. 2. 66	—	+ 20
		28. 3. 66	+ 20	+ 10
UK	Türkei	9. 2. 66	+ 10 ⁴⁾	—
Hbg./Düinkirchen	Beirut	28. 2. 66	—	+ 15
<u>Mittelostfahrt</u>				
UK/Kont./Skand.	Dschiddah (Saud.Ar.) .	14. 2. 66	+ 15	+ 25
UK/Kont	Kuweit	1. 1. 66	+ 15	+ 10
<u>Fernostfahrt</u>				
UK/Kont	Saigon	1. 1. 66	—	+ 25
		15. 3. 66	+ 25	+ 30
<u>Südamerikafahrt</u>				
Buenos Aires	UK/Kont	31. 1. 66	—	... ⁵⁾

¹⁾ Erschwerungszuschläge wegen Hafenverstopfung u. ä. — ²⁾ Und umgekehrt — ³⁾ Eiszuschlag. — ⁴⁾ Der bisher erhobene 10%ige Erschwerungszuschlag wurde in die Tarifraten einbezogen. — ⁵⁾ Einheitlicher Zuschlag: 23 s bzw. 3 \$ je t für UK bzw. Kontinent-Löschten.

Hafengebühren und Umschlagkosten

Aus den Häfen verschiedener Schiffahrtsländer wurden Kostensteigerungen für Hafendienstleistungen gemeldet. In der Berichtszeit waren vor allem Häfen des Nordkontinents und Großbritannien von Tarifierhöhungen betroffen.

Hafengebühren und Umschlagkosten

Hafen	Gebühren- bzw. Kostenart	Stichtag der Neufestsetzung	Veränderung in % gegenüber dem bisherigen Gebührenstand
Bremen	verschied. Kostensätze der Lagerhausgesellschaft	1. 1. 66	+ ... ¹⁾
Hamburg	Hafentransportsätze für palettierte Ladung	16. 12. 65	— 10 ²⁾
Rotterdam	Saugentlöschung f. Getreide	1. 2. 66	+ 6
	Umschlagkostensätze	2. 1. 66	+ 10
Amsterdam	Seehafengelder	1. 1. 66	+ 5
	Binnenhafengelder	1. 1. 66	+ 10
Antwerpen	Umschlagkostensätze	1. 1. 66	+ 9 ⁴⁾
	Empfangsgelder	1. 1. 66	+ 13
	Hafengelder ²⁾	1. 1. 66	+ 9
Liverpool	Hafengebührenordnung	2. 2. 66	... ⁴⁾
Garston	Umschlagkostensätze und Lagergelder	1. 2. 66	+ 5
Manchester	Umschlagkostensätze	1. 3. 66	+ 5
Clyde ³⁾	Flußlotsgelder	1. 1. 66	+ 14
Brit. Häfen	Löschkostensätze des National Coal Board f. Holz	Anf. 66	+ ... ¹⁾
Schwed. Häfen	Leuchfeuerabgaben	1. 1. 66	+ 35
	Lotsenabgaben	1. 1. 66	+ 22
Pers. Golf-Häfen	Leuchfeuerabgaben	1. 1. 66	— 11
Santos	Umschlagkostensätze	13. 1. 66	+ 15
	Schleppergebühren	23. 1. 66	+ 15
Buenos Aires	Stauerei- und Tally-Löhne	1. 1. 66	+ 50

¹⁾ Tarifierhöhung ohne Angabe der genauen Veränderung. — ²⁾ Einführung von Containerrabatten. — ³⁾ Nur private Dienstleistungen, auch Rollgelder. — ⁴⁾ Tarifvereinfachung. — ⁵⁾ Schiffahrtsstraße in Südwest-Schottland.

Der am 1. 1. 1966 neu vereinbarte Heuertarif wird die Frachtenpolitik der deutschen Reedereien beeinflussen. In diesem neuen Tarif wurden die Grundheuern linear um 12% und die Kapitänsbezüge um 12,5% angehoben. Die Zuschlagsätze erhöhten sich zusätzlich durch Änderungen der Tarifstruktur.

Personenflugpreise

Schweiz

Mit Wirkung vom 1. März 1966 stiegen die zusätzlich zum Flugpreis erhobenen Fluggastgebühren der Flughafenverwaltungen in Zürich und Genf von 3 auf 5 sfrs. Gleichzeitig erhöhten sich die Gebühren, die von den Fluggesellschaften für jede Landung an die Flughafenverwaltungen zu entrichten sind.

Vereinigte Staaten von Amerika

Die intensiven Bemühungen mehrerer amerikanischer Binnenfluggesellschaften zur Hebung des ausländischen Flugtourismus in den Vereinigten Staaten waren mit gezielten Tarifmaßnahmen verbunden. U. a. führten die Trans World Airlines (TWA) am 1. Januar 1966 für ausländische Touristen einen zusätzlichen Rundflug-Sondertarif ein. Zu einem Gesamtflypreis von 220 \$ je Person in der Touristenklasse (von 250 \$ in der I. Klasse) können innerhalb von 90 Tagen Flugverbindungen der Gesellschaft zwischen beliebigen amerikanischen Flughäfen benutzt werden. Das bedeutet eine Ersparnis von 70 \$ bzw. 30% gegenüber den bisherigen Rundflugpreisen. Andere Fluggesellschaften haben ähnliche Sondertarife eingeführt.

Von den Frontier Airlines wird Fluggästen, die bereit sind, ohne feste Bindung auf Warteliste zu fliegen, ab März 1966 ein 50%iger Rabatt eingeräumt.

Luftfrachtraten

Am 1. Januar 1966 wurden nach den Beschlüssen der IATA-Konferenz in Venedig (vom 4. bis 27. Mai 1965) zwischen Nordamerika und Europa neue Spezialraten im Luftfrachtdienst eingeführt bzw. Ermäßigungen bei Auflieferung größerer Versandmengen bewilligt (vgl. Vortext M 7, Jg. 1965/vj. 3—S 9). Danach verbilligt sich der Transport verschiedener wichtiger Export- und Importwaren auf dem Luftwege beim Versand großer Frachtpartien wie folgt:

Spezialluftfrachtraten im Atlantikverkehr

Güterart	Versandmengen	Ermäßigung in %
Früchte und/oder Gemüse	500 kg u. mehr	37/41
Leder	1000 kg u. mehr	25
Außenbordmotoren	1000 kg u. mehr	18
Bücher, Postkarten, Kalender usw.	500 bis 900 kg	6
Magazine, Zeitschriften und Zeitungen	300 bis 499 kg	38
	500 bis 999 kg	10
	1000 kg u. mehr	4
Automatische Kontrollapparate für physikalische Messungen	500 kg u. mehr	29

Außerdem werden in derselben Verkehrsrelation höhere Mengenrabatte für Versandmengen von 10 000 kg und mehr auch bei solchen Frachtpositionen gewährt, die bereits durch Spezialraten für kleinere Partien begünstigt werden.

Am 1. März d. J. wurden ferner die Spezialraten des IATA-Luftfrachttarifs für den Pazifikverkehr revidiert. Darunter ist in erster Linie der Luftfrachtverkehr zwischen Kalifornien und Japan bzw. Hongkong zu verstehen. Wie im Atlantikverkehr wurden Massensendungen bestimmter Frachtpositionen durch die Tarifmaßnahme besonders begünstigt, so z. B.:

Spezialluftfrachtraten im Pazifikverkehr

Guterart	Versandmengen	Ermäßigung in %
Elektronische Datenverarbeitungs- anlagen, Ton- und Fernseh-Rund- funkgeräte	5000 kg u. mehr	35
Elektrische Anlagen f. d. Haushalt, Optische Waren, Projektionszubehör	200 bis 499 kg	9
	500 kg u. mehr	17
Textilien	300 bis 999 kg	42

Die US-Speditionsfirma Air Express International bietet für kombinierte See-/Lufttransporte von Japan (Osaka, Kobe und Yokohama) über die Vereinigten Staaten nach Europa (39 Empfangsorte einschl. Großbritannien) neue Kundensätze an. Diese Raten unterschreiten die bisher für diesen Dienst berechneten zum Teil um 20%.

Post- und Fernmeldegebühren

Umfangreiche Gebührenerhöhungen für Post- und Fernmeldedienste kündigte die Deutsche Bundespost an. Die Mehreinnahmen aus den erhöhten Gebühren sind zum Ausgleich des hohen Defizits im Posthaushalt bestimmt, das im Voranschlag für das Jahr 1966 mit 500 Mill. DM angegeben wird. Zunächst traten am 1. März 1966 höhere Postreisegebühren in Kraft, also zum gleichen Termin, an dem auch die Personenfahrpreise im Schienen- und Bahnbus-Verkehr heraufgesetzt worden sind. Wie im

Zur Beachtung

Zur Erklärung der Preisänderungen wurden zum Teil nicht nachprüfbare Marktberichte und Zeitungsmeldungen verwendet.

Personentarif der Deutschen Bundesbahn stieg auch im Postreisedienst die Kilometergebühr von 8,0 auf 8,5 Pf. Die Fahrgebühren im Berufs- und Schülerverkehr wurden ebenfalls angehoben. Dabei wurde der Nahverkehr allgemein stärker belastet. Auch die Gebühren für die Sachbeförderung wurden erhöht. Die im Jahre 1966 aus dem Gebührenaufkommen der genannten Postdienste zu erwartenden Mehreinnahmen sollen nach Angaben der Deutschen Bundespost 10 bis 15 Mill. DM betragen. Für weitere Postdienste sollen die Gebührenerhöhungen am 1. April in Kraft treten.

In der Berichtszeit wurden die Telexgebühren für folgende Verbindungen nach dem Ausland herabgesetzt:

Telexgebühren für Auslandsverbindungen

Bestimmungs- land	Stichtag der Neufestsetzung	Telexgebühr für eine 3-Minuten-Verbindung in DM		Ermäßigung in %
		alt	neu	
Griechenland . . .	1. 1. 1966	7,80	5,70	27
Schweden	1. 3. 1966	3,00	2,70	10

Belgien

Am 1. 3. 1966 wurden verschiedene Posttarife erhöht, und zwar für:

Inlandsdrucksachen bis 20 g von 0,50 auf 0,60 bfrs
Auslandsdrucksachen je 50 g von 1,00 auf 1,50 bfrs
Inlandswarenproben je 50 g von 2,50 auf 5,00 bfrs
Eilbotenzustellung von 8,00 auf 12,00 bfrs
Einschreibgebühr von 7,00 auf 10,00 bfrs.

Schweiz

Die PTT-Betriebe setzten die Grundgebühr für Auslandsdrucksachen von 0,10 auf 0,20 sfrs herauf.

Speditionstarife

Auf Grund einer Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft wurde am 18. März 1966 der Einheitsgebührentarif für die Rollfuhr von Stückgut, Wagenladungen und Expreßgut geändert. Je nach Ortsklasse der Bestimmungsorte und nach dem Gesamtgewicht der Fracht- und Expreßgutsendungen wurden die Transportsätze um 7 bis 33% erhöht.

Am 31. März d. J. wurden die Vergütungen im Spediteur-sammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen geändert. Zu den bisher berechneten Kundensätzen werden danach feste Zuschläge erhoben, die je nach dem Gesamtgewicht der Frachtpartie zwischen 1,50 und 3,70 DM variieren. Für Sendungen über 1 000 kg werden die Zuschläge um weitere 0,30 DM je 100 kg erhöht.

Allgemeine Vorbemerkungen

Als Quellen dienen amtliche Veröffentlichungen, internationale Fachveröffentlichungen, die Wirtschaftspresse des In- und Auslandes und Angaben verschiedener amtlicher und privater Stellen (siehe im einzelnen das Quellenverzeichnis S. 39/40).

Die Monatspreise für Verkehrsleistungen ergeben sich aus den Tariffestsetzungen oder werden aus den im jeweiligen Monat bekanntgewordenen Abschlußpreisen als einfaches arithmetisches Mittel errechnet. Abweichungen hiervon werden unter den einzelnen Abschnitten bzw. Titeln der „Erläuterungen bzw. Anmerkungen“ besonders vermerkt. Die Jahrespreise stellen das einfache arithmetische Mittel der Monatspreise dar.

Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment	Nordd. = Norddeutsche
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl	Wk. = Westküste
ALALC = Asociacion Latinoamericana de Libre Comercio	Ok. = Ostküste
ALAMAR = Asociacion Latinoamericana de Armadores	n = Nominell
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
RKT = Reichskraftwagentarif	RM = Reichsmark
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	DM = Deutsche Mark
E = Eilzug	bfrs = Belgische Francs
D = Schnellzug	dkr = Dänische Kronen
Bf = Bahnhof	ffrs = Französische Francs (bis 31. 12. 1959)
Hbf = Hauptbahnhof	NF = Nouveaux Francs (vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962)
Vbf = Verschiebebahnhof	FF = Französische Francs (ab 1. 1. 1963)
Pr. = Privat	lfrs = Luxemburgische Francs
Hj. = Halbjahr	hfl = Holländische Gulden
MOT = Ministry of Transport	nkr = Norwegische Kronen
USMC = United States Maritime Commission	S = Österreichische Schilling
IATA = International Air Transport Association	skr = Schwedische Kronen
USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)	sfr = Schweizer Franken
UK = United Kingdom	£ = Pfund Sterling
Hbg. = Hamburg	s = Shilling
Emd. = Emden	\$ = US-Dollar
Rttd. = Rotterdam	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
Antw. = Antwerpen	FMB = Federal Maritime Board (USA)
	CAB = Civil Aeronautics Board (USA)

BRT = Bruttoregistertonne
bzw. NRT = Nettoregistertonne

t. d. w. = Tons deadweight (all told)

c. c. = cubic capacity

Maßeinheiten der bei den Klassifikationsgesellschaften eingetragenen Gesamttraumvermessung eines Schiffes einschließlich fast aller Aufbauten, Betriebs-, Lade- und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebsräume (= 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm).

Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur sog. Ladelinie.

Die räumliche Ladefähigkeit der sog. Bulk-, Schütt- oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume sowie der Kühl- und der Ölladeräume eines Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.

1 lb = 453,59265 Gramm
1 qr = 480 lbs = 217,724 kg
1 t = 1 000 kg
1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t
1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t
1 Fathom = 165 cu ft = 4,6721 cbm
1 Standard (St. Petersburg) = 216 cu ft = 6,116 cbm

engl. Meile = 1 609,34 m
p = vorläufige Zahl
r = berichtigte Zahl
s = geschätzte Zahl

— an Stelle einer Zahl = nichts vorhanden
. an Stelle einer Zahl = kein Nachweis vorhanden
... an Stelle einer Zahl = Angaben liegen zum Zeitpunkt des Druckes noch nicht vor

Grundsätzliche Änderungen innerhalb einer Reihe, die den zeitlichen Vergleich beeinträchtigen, sind durch einen Querstrich in der Zahlenreihe angedeutet. Über die Art der Änderung geben die jeweiligen Anmerkungen nähere Auskunft.

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

in RM/DM

Stichtag der Neufestsatzung	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1000 km				
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾			
a) Sätze in allen Zügen ²⁾ *)															
Einfache Fahrt															
1. 6. 1932	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00			
1. 4. 1946	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00			
25. 7. 1948	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00			
15. 10. 1951	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00			
1. 2. 1958	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00			
1. 1. 1963	6,00	4,00	12,60	8,40	23,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00			
1. 3. 1966	6,40	4,20	13,20	8,80	24,60	16,40	43,60	29,00	60,00	40,00	114,00	76,00			
Hin- und Rückfahrt															
1. 6. 1932	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00			
1. 4. 1946	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00			
25. 7. 1948	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00			
15. 10. 1951	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	63,00	42,00	84,00	56,00	147,00	98,00			
1. 2. 1958	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	159,00	106,00			
1. 1. 1963	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00			
1. 3. 1966	11,20	7,40	23,80	15,80	45,00	30,00	79,60	53,00	108,00	72,00	183,00	122,00			
b) Schnellzug-(D-)Zuschläge ³⁾															
1. 6. 1932	1,00	0,50	2,00	1,00	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50			
1. 1. 1945	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50			
1. 4. 1946	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00	10,00	5,00	10,00	5,00	10,00	5,00			
25. 7. 1948	1,50	1,00	1,50	1,00	3,00	2,00	6,00	4,00	6,00	4,00	6,00	4,00			
15. 10. 1951	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00			
23. 5. 1954	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00			
c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag ³⁾)															
19. 10. 1936	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50			
1. 4. 1946	4,00	2,00	4,00	2,00	4,00	2,00	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00			
25. 7. 1948	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00			
15. 10. 1951	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00			
23. 5. 1954	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00			
3. 6. 1956	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00			
d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag ⁴⁾)															
2. 6. 1957	6,00	—	6,00	—	6,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—			
1. 12. 1957	4,00	—	4,00	—	4,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—			
30. 5. 1965	5,00	—	5,00	—	5,00	—	8,00	—	8,00	—	8,00	—			
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		bis 600 km	über 600 km		alle Entfernungen					
	1. Kl.			2. Kl.				3. Kl.							
				Einbettabteil				Zweibettabteil							
bis 14. 2. 1951	25,00			29,00		15,00		17,50		12,50		14,50		10,00	
15. 2. 1951				30,00		17,50		20,00		15,00		17,00		10,00	
12. 2. 1953				35,00		21,00		24,00		18,00		20,00		12,00	
	bis 500 km	bis 501 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 700 km	über 700 km
	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00			
	1. Klasse						2. Klasse								
	Einbettklasse ⁶⁾			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse					
3. 6. 1956 ⁷⁾	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00			
1. 3. 1958	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	12,00			
15. 3. 1961 ⁸⁾	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	13,50			
27. 5. 1962	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	16,00			
1. 11. 1964	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	15,50	16,50	17,00			

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾
Belgien, Sätze in bfrs Einfache Fahrt								
bis 30. 11. 1949	64,00	37,00	252,00	145,00	—	—	—	—
1. 12. 1949	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
1. 7. 1952	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
1. 8. 1956	70,00	43,00	278,00	169,00	—	—	—	—
15. 3. 1959	73,00	45,00	288,00	179,00	—	—	—	—
1. 4. 1964	75,00	50,00	297,00	198,00	—	—	—	—
1. 1. 1966	83,00	55,00	327,00	218,00	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 30. 11. 1949	102,00	59,00	403,00	232,00	—	—	—	—
1. 12. 1949	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
1. 7. 1952	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
1. 8. 1956	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
15. 3. 1959	124,00	84,00	398,00	290,00	—	—	—	—
1. 4. 1964	135,00	90,00	535,00	357,00	—	—	—	—
1. 1. 1966	166,00	110,00	654,00	516,00	—	—	—	—
Dänemark, Sätze in dkr Einfache Fahrt								
1. 8. 1946	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
1. 6. 1950	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
1. 6. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
1. 5. 1953	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
1. 10. 1954	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
1. 8. 1959 ²⁾	9,00	6,00	36,00	24,00	63,00	42,00	—	—
15. 1. 1962	9,90	6,60	39,60	26,40	69,00	46,00	—	—
1. 5. 1963	10,80	7,20	43,20	28,80	75,00	50,00	—	—
1. 5. 1965	12,00	8,00	48,00	32,00	84,00	56,00	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 8. 1946	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
1. 6. 1950	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
1. 6. 1951	10,80	7,20	43,20	28,80	76,20	50,80	—	—
1. 5. 1953	11,60	7,70	46,00	30,60	81,60	54,40	—	—
1. 10. 1954	12,60	8,40	50,00	33,40	88,80	59,20	—	—
1. 8. 1959	13,60	9,00	54,00	36,00	94,00	63,00	—	—
15. 1. 1962	15,00	9,90	59,40	39,60	104,00	69,00	—	—
1. 5. 1963	16,20	10,80	64,80	43,20	113,00	75,00	—	—
1. 5. 1965	19,20 ³⁾	12,80 ³⁾	76,80 ³⁾	51,20 ³⁾	135,00 ³⁾	90,00 ³⁾	—	—
Frankreich, Sätze in ffrs (Ab 1. 1. 1963 in FF⁴⁾) Einfache Fahrt ⁴⁾								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
15. 5. 1953	406	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 835	6 278
3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
1. 1. 1960	6,20	4,20	24,50	16,40	60,50	40,40	120,50	80,40
23. 10. 1961	6,60	4,40	26,10	17,40	64,30	42,90	128,10	85,40
20. 5. 1963	7,40	4,90	29,10	19,40	71,90	47,90	143,10	95,40
1. 3. 1966	7,80	5,20	30,70	20,50	75,70	50,50	150,70	100,50
Italien, Sätze in Lire Einfache Fahrt								
1950	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 060
1. 8. 1952	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
10. 12. 1953	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
1. 8. 1956	580	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
1. 7. 1961	670	370	2 700	1 480	6 700	3 700	12 000	6 700
1. 1. 1963	770	430	3 100	1 700	7 700	4 250	13 800	7 700
1. 2. 1964	800	450	3 100	1 700	7 700	4 250	13 800	7 700
Hin- und Rückfahrt								
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
1. 8. 1952	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
1. 7. 1961	1 140	640	4 540	2 520	13 400	7 400	24 000	13 400
1. 1. 1963	1 540	860	6 200	3 400	15 400	8 500	27 600	15 400
1. 2. 1964	1 600	900	6 200	3 400	15 400	8 500	27 600	15 400
Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge Einfache Fahrt ⁴⁾								
1950	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 016	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
1. 3. 1957 ⁵⁾	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
1. 1. 1959	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
1. 4. 1961	390	260	1 380	920	3 000	2 000	6 000	4 000
1. 4. 1965	480	320	1 670	1 110	3 600	2 400	7 200	4 800
1. 1. 1966	9,00	6,00	36,00	24,00	90,00	60,00	180,00	120,00
Luxemburg, Sätze in lfrs Einfache Fahrt								
1950	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	72,00	50,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965	79,00	60,00	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965	141,00	108,00	—	—	—	—	—	—
Niederlande, Sätze in hfl Einfache Fahrt								
bis 31. 1. 1950	2,35	1,65	7,90	5,50	—	—	—	—
1. 2. 1950	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—
1. 2. 1952	2,75	1,90	9,60	6,60	—	—	—	—
1. 9. 1955	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—
1. 4. 1957	3,15	2,20	11,50	8,00	—	—	—	—
1. 6. 1963	3,45	2,35	12,15	8,15	—	—	—	—
15. 3. 1964	3,70	2,55	13,30	8,90	—	—	—	—
3. 1. 1965	4,00	2,80	14,50	9,70	—	—	—	—
4. 2. 1966	4,40	3,00	15,60	10,50	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 31. 1. 1950	3,70	2,60	14,75	10,25	—	—	—	—
1. 2. 1950	4,30	3,00	15,55	10,80	—	—	—	—
1. 2. 1952	4,65	3,20	16,60	11,50	—	—	—	—
1. 9. 1955	4,90	3,40	18,40	12,80	—	—	—	—
1. 4. 1957	5,40	3,75	20,20	14,00	—	—	—	—
1. 6. 1963	5,80 ⁶⁾	3,90 ⁶⁾	21,15 ⁶⁾	14,15 ⁶⁾	—	—	—	—
15. 3. 1964	6,00 ⁶⁾	4,05 ⁶⁾	22,30 ⁶⁾	14,90 ⁶⁾	—	—	—	—
3. 1. 1965	6,40 ⁶⁾	4,30 ⁶⁾	23,80 ⁶⁾	15,90 ⁶⁾	—	—	—	—
4. 2. 1966	6,80 ⁶⁾	4,60 ⁶⁾	25,20 ⁶⁾	16,90 ⁶⁾	—	—	—	—

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km				
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾			
Norwegen, Sätze in nkr Einfache Fahrt ²⁾											
1950	8,50	4,80	34,00	19,00	85,00	47,50	127,50	71,50			
1. 5. 1952	9,00	5,00	36,00	20,00	90,00	50,00	135,00	75,00			
1. 10. 1954	12,00	8,00	34,50	23,00	79,50	53,00	117,00	78,00			
1. 11. 1955	8,70	5,80	34,50	23,00	86,30	57,50	129,50	86,30			
1. 9. 1960	9,90	6,60	39,60	26,40	99,00	66,00	148,50	99,00			
1. 7. 1962	11,40	7,60	45,60	30,40	114,00	76,00	171,00	114,00			
Österreich ³⁾ , Sätze in S Einfache Fahrt ²⁾											
1950	12,00	8,00	48,00	32,00	99,00	66,00	135,00	90,00			
1. 9. 1951	15,00	10,00	60,00	40,00	139,50	93,00	220,50	147,00			
1. 1. 1954	18,90	12,60	75,00	50,00	174,00	116,40	276,00	184,00			
1. 1. 1961	28,00	16,40	110,00	64,40	261,00	153,00	449,00	264,00			
Schweden, Sätze in skr Einfache Fahrt											
1950	5,85	3,90	22,50	15,00	42,30	28,20	65,70	43,80			
1. 5. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	78,50	51,00			
1. 4. 1952	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00			
1. 6. 1955	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00			
1. 1. 1957	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00			
1. 2. 1958	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00			
1. 9. 1959	9,00	6,00	32,90	22,60	76,50	50,00	111,00	74,00			
1. 9. 1962	9,90	6,60	37,50	25,00	82,50	55,00	120,00	80,00			
1. 10. 1964	10,50	7,00	40,50	27,00	87,00	58,00	126,00	84,00			
1. 1. 1966	11,10	7,40	42,00	28,00	91,50	61,00	133,50	89,00			
Hin- und Rückfahrt											
1950	8,85	5,90	33,75	22,50	84,60	56,40	131,40	87,60			
1. 5. 1951	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	135,00	90,00			
1. 4. 1952	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50	99,00			
1. 6. 1955	12,00	8,00	46,50	31,00	103,50	69,00	151,50	101,00			
1. 1. 1957	13,20	8,80	52,50	35,00	114,00	76,00	168,00	112,00			
1. 2. 1958	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00			
1. 9. 1959	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00			
1. 9. 1962	15,60	10,40	60,00	40,00	130,50	87,00	190,50	127,00			
1. 10. 1964	16,80	11,20	63,00	42,00	138,00	92,00	201,00	134,00			
1. 1. 1966	17,70	11,80	66,00	44,00	145,50	97,00	213,00	142,00			
Schnellzugzuschlag											
	1. Klasse ¹⁾				2. Klasse ¹⁾						
1950	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00			
1. 5. 1951	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00			
1. 4. 1952	6,00	4,00	6,00	6,00	4,00	4,00	6,00	4,00			
1. 6. 1953	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00			
1. 1. 1957	4,50	3,00	4,50	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00			
1. 9. 1962	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00			
1. 10. 1964	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00			
Schweiz, Sätze in sfrs Einfache Fahrt											
1950	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—			
1. 4. 1952	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40			
1. 10. 1959	8,00	5,80	28,40	20,20	47,20	33,60	—	—			
1. 11. 1964	9,40	6,60	30,40	21,00	53,40	38,80	—	—			
Hin- und Rückfahrt											
1950	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—			
1. 4. 1952	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50			
1. 10. 1959	12,00	8,60	42,40	30,40	70,60	50,40	—	—			
1. 11. 1964	14,20	9,80	45,40	31,40	79,80	55,20	—	—			
1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse											
Portugal, ¹⁾ Sätze in Escudos Einfache Fahrt											
1. 4. 1919	20,00	17,50	12,50	80,00	70,00	50,00	200,00	175,00	125,00	—	—
1. 9. 1955	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—	—
1. 7. 1961	23,00	20,00	15,00	92,00	80,00	60,00	230,00	200,00	150,00	—	—
1. 8. 1963	24,00	16,00	—	96,00	64,00	—	240,00	160,00	—	—	—
Hin- und Rückfahrt											
1. 4. 1949	40,00	35,00	25,00	160,00	140,00	100,00	400,00	350,00	250,00	—	—
1. 9. 1955	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00	280,00	—	—
1. 7. 1961	46,00	40,00	30,00	184,00	160,00	120,00	460,00	400,00	300,00	—	—
1. 8. 1963	48,00	32,00	—	192,00	128,00	—	480,00	320,00	—	—	—
Spanien, ¹⁾ Sätze in Pesetas Einfache Fahrt											
1950—1953	16,30	10,20	...	65,00	40,65	...	162,50	101,55	...	324,95
21. 5. 1954	24,60	17,90	11,20	98,35	71,50	44,70	245,75	178,75	111,70	491,50	357,45
1. 10. 1956	24,70	18,00	11,25	98,80	71,90	44,90	246,90	179,55	112,25	493,80	359,10
1. 4. 1957	33,35	24,40	15,20	133,35	97,00	60,65	333,35	242,45	151,50	666,60	484,80
1. 11. 1958	34,00	25,00	16,00	134,00	98,00	61,00	334,00	243,00	152,00	667,00	485,00
10. 10. 1959	48,00	35,00	22,00	188,00	138,00	86,00	470,00	344,00	213,00	939,00	688,00
Hin- und Rückfahrt											
1950—1953	32,60	20,40	...	130,00	81,30	...	325,00	203,10	...	640,90
21. 5. 1954	49,20	35,80	22,40	196,70	143,00	89,40	491,50	357,50	223,40	983,00	714,90
1. 10. 1956	49,40	36,00	22,50	197,60	143,80	89,80	493,80	359,10	224,50	987,60	718,20
1. 4. 1957	66,70	48,70	30,40	266,70	194,00	121,30	666,70	484,90	303,00	1 333,10	969,60
1. 11. 1958	68,00	50,00	32,00	268,00	196,00	122,00	668,00	486,00	304,00	1 334,00	970,00
10. 10. 1959	96,00	70,00	44,00	376,00	276,00	172,00	940,00	688,00	426,00	1 878,00	1 376,00
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km Einfache Fahrt ²⁾											
	1. Klasse						2. Klasse ⁴⁾				
1. 1. 1950	4,07						2,44				
1. 5. 1952	2,63						1,75				
15. 9. 1957	3,00						2,00				
	1—200	201—230	231—255	256—275	276—300	über 300	1—200	201—230	231—255	256—275	276—300
	Meilen						Meilen				
1. 11. 1959	3,373		3,15			3,00	2,25		2,10		2,00
12. 6. 1960	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,50	2,00	1,10	1,00	2,00
1. 9. 1961	4,15	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,75	2,00	1,10	1,00	2,00
3. 6. 1962	4,50	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	3,00	2,00	1,10	1,00	2,00
15. 9. 1962	4,50		3,00			2,63	3,00		2,00		1,75
1. 2. 1965

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM¹⁾

Stand: 1. Mai 1966

Fahrtstrecke von — nach	km ²⁾	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	304	77,00	62,20	154,00	124,40
Hoek van Holland—Venlo (Grenze)	191	19,50	13,80	39,00	27,60
Venlo (Grenze)—Passau	767	89,00	60,00	154,00	104,00
Passau—Wien West	298	26,80	16,40	53,60	32,80
Insgesamt	1 560	212,30	152,40	400,60	288,80
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	18,80	12,60	37,60	25,20
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	69,00	50,00	138,00	100,00
Aachen Süd (Grenze)—Passau	758	89,00	60,00	154,00	104,00
Passau—Wien West	298	26,80	16,40	53,60	32,80
Insgesamt	1 571	203,60	139,00	383,20	262,00
Paris—Salzburg					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	64,10	42,80	128,20	85,60
Kehl (Grenze)—Salzburg	561	69,60	47,00	121,00	82,00
Insgesamt	1 073	133,70	89,80	249,20	167,60
Paris—Kopenhagen					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	30,50	20,40	61,00	40,80
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	23,50	15,70	47,00	31,40
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	87,60	59,00	148,00	100,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	366	44,40	29,60	71,00	47,30
Insgesamt	1 501	186,00	124,70	327,00	219,50
Paris—Prag					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	64,10	42,80	128,20	85,60
Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	65,00	44,00	115,00	78,00
Cheb (Grenze)—Prag	230	41,00	27,30	82,00	54,60
Insgesamt	1 249	170,10	114,10	325,20	218,20
Amsterdam—Bern					
Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	18,70	13,20	36,80	26,40
Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,60	51,00	130,00	88,00
Basel Bad. Bf.—Bern	126	21,80	15,10	32,50	22,40
Insgesamt	907	115,90	79,30	199,30	136,80
Brüssel—Rom					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	20,80	13,90	41,60	27,80
Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf.	597	75,60	51,00	130,00	88,00
Basel bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	339	40,00	27,70	60,00	41,30
Chiasso/Iselle fr.—Rom	707	71,50	39,70	143,00	79,40
Insgesamt	1 796	207,90	132,30	374,60	236,50
Kopenhagen—Innsbruck					
Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	195/59	34,70	23,20	54,80	36,70
Puttgarden Mitte See—Kufstein	1 119	125,00	84,00	199,00	134,00
Kufstein—Innsbruck	73	7,90	5,30	15,80	10,60
Insgesamt	1 446	167,60	112,50	269,60	181,30
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	20,40	12,60	40,80	25,20
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	38,70	25,80	77,40	51,60
Insgesamt	2 368	231,50	154,00	391,20	260,10
Oslo—Mailand					
Oslo—Kornsjø (Grenze)	170	22,80	15,40	45,60	30,80
Kornsjø (Grenze)—Lübeck/Travemünde	747	113,00	88,20	177,90	138,60
Lübeck/Travemünde — Basel Bad. Bf.	945	110,00	74,00	181,00	122,00
Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	339	40,00	27,70	60,00	41,30
Chiasso/Iselle fr.—Mailand	55	5,90	3,30	11,80	6,60
Insgesamt	2 256	291,70	208,60	476,30	339,30
Stockholm—Paris					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	88,20	60,20	141,30	96,80
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	190/81	38,90	26,00	60,80	40,80
Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	740	89,00	60,00	154,00	104,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	23,50	15,70	47,00	31,40
Jeumont (Grenze)—Paris	241	30,50	20,40	61,00	40,80
Insgesamt	2 041	270,10	182,30	464,10	313,80

B. Güterverkehr

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

in RM/DM je 100 kg

Gewichtsstufen	Stichtag der Tarifänderung									
	1. 10. 1936 ³⁾	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963	15. 3. 1966
	a) Stückgutsätze									
1— 100 kg	2,80	3,92	4,90	6,36	6,36	6,98	7,69	8,74	9,04	
101— 500 kg	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,90	7,38	8,26	8,56	
501—1000 kg	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,96	6,22	6,87	7,17	
über 1000 kg							5,25	5,77	6,07	
	b) Stückgutzuschläge (je Sendung)									
1— 500 kg	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70	3,00
501—1000 kg	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70	3,00

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen⁴⁾ (von mindestens 15 t bzw. 20 t bzw. 25 t⁵⁾, Entfernung 150 km)

in RM/DM je 100 kg

Regelklassen bzw. Ausnahmetarife	Stichtag der Tarifänderung									
	1. 10. 1936 ³⁾	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 8. 1964	15. 3. 1966	
	15 t									
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	2,35	2,24	1,89	1,80
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19	2,24	2,13	1,79	1,70
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,24	2,13	1,79	1,70
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	2,24	2,13	1,79	1,70
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	2,07	1,97	1,69	1,61
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,75	1,67	1,56	1,49
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46	1,39	1,45	1,38
Ausnahmetarif										
6 B 1 Kohlen	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	1,46 ⁸⁾	1,46 ⁸⁾	1,29 ⁹⁾	1,29 ⁹⁾
1 B 34 Grubenholz ⁹⁾	1,30 ⁷⁾	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49	2,37	2,49	2,37

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

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

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)					mit mehr als 40 % Wassergehalt	sonstiger		
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	20 t		5 t	20 t	15 t	20 t	25 t ⁵⁾	20 t			25 t ⁵⁾				20 t
1959 D	37,60	14,30	46,90	33,60	25,30	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1960 D	37,60	14,70	47,32	33,60	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 ⁷⁾	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
1965 Juli	28,20	16,70	49,40	33,60	20,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
Aug.	28,20	16,70	49,40	33,60	20,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
Sept.	28,20	16,70	49,40	33,60	20,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
Okt.	28,20	16,70	55,00	33,60	20,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
Nov.	28,20	16,70	55,00	33,60	20,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
Dez.	28,20	16,70	55,00	33,60	20,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
1966 Jan.	28,20	16,70	55,00	33,60	20,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
Febr.	28,20	16,70	55,00	33,60	20,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
März	28,20	16,70	55,00	33,60	20,46	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80
15. März	28,20	16,70	55,00	33,60	20,60	32,90	21,70	24,00	19,40	16,20	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80
Ware	Baumwolle	Häute u. Felle	Ton, roh	Schweifkies	Stein- u. Siedesalz	Schwefelkies-abbürnde	Eisen- u. Manganerz	Stahlschrott	Steinkohlen-, briquets und -koks	Rohbraunkohle	Braunkohlenbriquets	Rohes Erdöl	Benzin (VK)		
von	Bremen	Hamburg	Goldhausen	Megg (Westf.)	Hamel	Duisburg-Hochfeld Süd	Peine	Hamm (Westf.)	Gelsenkirchen Hbf.	Niederaußem	Frechen	Meppen	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)	Düsseldorfdorf-Reisholz (52 km)	Hamm (Westf.) (145 km)	Hamburg (439 km)	Gelsenk.-Horst Nord (157 km)	Göttingen (272 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	21 S 1 b)	23 S 3 b)	C ³⁾ 4) c)	7 B 21 c)	B ³⁾ 4) b)	7 B 2 c) 4)	7 B 24 c) 4)	IV c) 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) 4)	A ³⁾ 4) d)
Gewichtsklasse	15 t	20 t	25 t ⁵⁾										20 t	25 t ⁵⁾	
1959 D	16,50	35,00	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,90	19,20	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1960 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,30 ⁸⁾	18,40 ⁸⁾	6,70	14,30	22,10	16,20	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	16,20	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	16,20	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	16,20	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	16,08	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	15,80	23,60
1965 Juli	16,50	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
Aug.	16,50	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
Sept.	16,50	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
Okt.	16,50	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
Nov.	16,50	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
Dez.	16,50	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
1966 Jan.	16,50	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	17,60	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
Febr.	16,50	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,20	9,60	11,40	17,60	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
März	15,70	31,60	15,60	8,00	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	17,60	6,10	12,60	21,10	15,80	22,90
15. März	15,70	31,60	16,50	8,00	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	17,60	6,10	12,60	21,10	15,80	22,90
Ware	Dieselskraftstoff (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schwefelsäure	Thomas-Phosphat	Ammonnitrat	Kohlensaurer Kalk	Zement	Roh-eisen in Masseln	Halbzeug ⁹⁾	Walzdraht aus Stahl	Stab-, Formstahl ¹⁰⁾	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren aus Stahl
von	Hamburg Süd	Wesseling		Bochum-Langendreer	Duisburg-Hochfeld Süd	Braunschweig Hgbf.	Ludwigs-hafen (Rh.) BASF	Regensburg Hbf.	Wiesbaden-Biebrich Industriebf.	Gelsenkirchen	Dortmund	Duisburg Hbf.	Oberhausen Hbf.	Braunschweig Hgbf.	Düsseldorf-Graenberg
nach	Göttingen (272 km)	Würzburg (331 km)		Duisburg Hbf. (42 km)	Hagen Hbf. (64 km)	Kiel Hgbf. (284 km)	Bamberg (267 km)	München Hbf. (136 km)	Bad König (76 km)	Duisburg (26 km)	Iserlohn (38 km)	Hamm (Westf.) (85 km)	Osnabrück (134 km)	Hamburg Hgbf. (182 km)	Herford (180 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	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⁾ c)			A ³⁾ 4) c)
Gewichtsklasse	25 t ⁵⁾		20 t	25 t ⁵⁾			20 t			25 t ⁵⁾					
1959 D	22,30	25,30	25,30	7,30	9,60	16,10	17,40	6,10	9,80	5,24	6,45	13,33	19,50	25,10	24,50
1960 D	22,30	25,30	25,30	7,30	9,25	16,26	17,43	6,26	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1961 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1962 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1963 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1964 D	21,01	23,84	25,30	6,88	7,90	18,00	17,70	8,00	9,68	5,20	6,40	12,38	17,92	22,93	22,42
1965 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
1965 Juli	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Aug.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Sept.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Okt.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Nov.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Dez.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1966 Jan.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Febr.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
März	20,50	23,20	25,30	6,50	7,70	18,00	17,70	8,00	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
15. März	20,50	23,20	25,30	6,50	7,70	18,00	17,70	8,00	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Getreide ¹⁾											
	Roggen und Weizen ²⁾	Uebr. Getreide d. Güterkl. IV ³⁾	Roggen und Weizen ²⁾	Brot-	Futter-	Brot-	Futtergetreide	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futtergetreide	
	Hamburg			Bremen						Emden		
von	Düsseldorf		Braunschweig	Köln		Mannheim		Heilbronn ³⁾		Köln		
nach												
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	
1965 April	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26	
1965 Mai	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26	
1965 Juni	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26	
1965 Juli	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25		
1965 Aug.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25		
1965 Sept.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25		
1965 Okt.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25		
1965 Nov.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25		
1965 Dez.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25		
1966 Jan.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25		
1966 Febr.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25		
1966 März	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25		

Ware	Getreide ¹⁾				Getreide und Mehl ¹⁾		Steinkohle in kompl. Ladungen ⁷⁾	Ortskohle ⁸⁾ a)		
	Roggen und Weizen	Futter- getreide	Roggen und Weizen	Futter- getreide	ab 50 t	ab 100 t				
Strecke	Emden				Hamburg			Zechengruppen des Ruhrgebiets		
von								I	II	III
nach	Mannheim		Heilbronn ³⁾		Berlin			Emden		
1956 D	13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1957 D	13,22	12,62	15,13 ³⁾	14,53 ³⁾	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31
1958 D	14,72	14,02	16,78	16,08	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62
1959 D	14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12
1960 D	14,85	14,14	16,75	16,04	13,86	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58
1961 D	14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24
1962 D	13,30	12,67	14,98	14,34	12,42	12,15	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 D	11,14	10,61	12,66	12,13	11,04	10,82	9,54	5,98	6,60	7,80
1965 D	10,94	10,67	12,49	12,23	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
1965 April	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Mai	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Juni	11,14	10,61	12,66	12,13	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Juli	10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Aug.	10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Sept.	10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Okt.	10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Nov.	10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Dez.	10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
1966 Jan.	10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Febr.	10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
März	10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32

Ware	Küstenkohle ⁷⁾ b)			Exportkohle ⁷⁾ c)			Bunkerkohle ⁷⁾ d)		
Strecke	Zechengruppen des Ruhrgebiets								
von	I	II	III	I	II	III	I	II	III
nach	Emden								
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
1965 April	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1965 Mai	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1965 Juni	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1965 Juli	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1965 Aug.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1965 Sept.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1965 Okt.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1965 Nov.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1965 Dez.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1966 Jan.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1966 Febr.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1966 März	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79

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

A. Binnenschifffahrt
1. Frachtsätze
in DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle ¹⁾	Ortskohle ¹⁾	Steinkohle ¹⁾							Braunkohlenbriketts		
Strecke	von	Ruhrgebiet			Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.		
	nach	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ²⁾ Osthafen	Würzburg ²⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main ²⁾)	Würzburg ²⁾	
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	6,58r	9,78r
1965 April		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1965 Mai		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1965 Juni		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1965 Juli		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1965 Aug.		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1965 Sept.		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1965 Okt.		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1965 Nov.		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1965 Dez.		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67r	9,87r
1966 Jan.		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Febr.		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 März		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)			
Strecke	von	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Kehl	Bremen ⁵⁾		
	nach	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort ³⁾		Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)			
1956 D		6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85	14,20	13,65	
1957 D		6,34	8,94 ⁶⁾	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 ⁶⁾	2,85	14,20	13,65	
1958 D		6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85	15,12	14,67	
1959 D		6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85	15,20	14,67	
1960 D		6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	15,20 ¹¹⁾	14,67	
1961 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I 16,92	14,37	
1962 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	II 16,90	14,35	
1963 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1964 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1965 D		6,52	9,17r	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1965 April		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1965 Mai		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1965 Juni		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1965 Juli		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1965 Aug.		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1965 Sept.		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1965 Okt.		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1965 Nov.		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1965 Dez.		6,61	9,26r	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1966 Jan.		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1966 Febr.		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	
1966 März		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35	

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)				Kies			Bimssteine ⁴⁾					
Strecke	von	Bremen ⁷⁾			Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.					
	nach	Heilbronn ⁸⁾ über Küsten-Kan. u. Wes.Dat.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Datt.-Kan.	Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig			
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 ¹¹⁾			21,95 ¹¹⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47		
1961 D		I 28,77	II 25,92	III 24,47	I 24,32	II 21,87	III 20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1965 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	8,54	4,55	7,86	8,60
1965 April		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1965 Mai		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1965 Juni		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1965 Juli		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1965 Aug.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1965 Sept.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1965 Okt.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1965 Nov.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1965 Dez.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1966 Jan.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1966 Febr.		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1966 März		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70

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

A. Binnenschifffahrt
1. Frachtsätze
in DM je 1000 kg

Ware	Strecke	Bimskies ¹⁾		Salz ¹⁾			Schnittholz		
		Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn ²⁾		Borth/Rh.	Heilbronn ²⁾	Bremen	
		Frankfurt/M. ³⁾ — Oberhafen	Heilbronn ³⁾	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim
1956 D.		4,43	6,12	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17 55
1957 D.		4,42	6,39 ⁴⁾	3,83 ⁴⁾	4,03 ⁴⁾	3,65	5,62 ⁴⁾	13,06	17,55
1958 D.		4,91	7,21	4,26	4,46	4,17	6,23	15,03	19,82
1959 D.		4,95	7,28	4,20	4,40	4,11	6,19	15,19	20,01
1960 D.		4,95	7,11	4,11	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1961 D.		4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1962 D.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	6,19	15,19	20,01
1963 D.		4,34	6,34	4,33 ⁵⁾	4,78 ⁵⁾	3,80	6,31	15,19	20,01
1964 D.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1965 D.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1965 April		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Mai		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Juni		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Juli		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Aug.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Sept.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Okt.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Nov.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Dez.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1966 Jan.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Febr.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
März		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Ware		Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien							
		unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr
Strecke		Rhein-Ruhr-Häfen							
		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
1965 April		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Mai		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juni		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juli		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Aug.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Sept.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Okt.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Nov.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Dez.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1966 Jan.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Febr.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
März		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Ware		Normalgüter in Partien von 100 t ⁶⁾							
Güterklasse		I	II	III	IV	V	VI		
Strecke		Hamburg (Bugsiergebiet A)							
		Berlin (unterhalb)							
1956 D.		12,80	12,50	12,30	12,00	11,80		11,60	
1957 D.		13,89	13,70	13,53	13,33	13,20		13,09	
1958 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77		13,70	
1959 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77		13,70	
1960 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77		13,70	
1961 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77		13,70	
1962 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77		13,70	
1963 D.		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77		13,70	
1964 D.		15,19	15,04	14,88	14,73	14,63		14,55	
1965 D.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63	
1965 April		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63	
Mai		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63	
Juni		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63	
Juli		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63	
Aug.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63	
Sept.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63	
Okt.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63	
Nov.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63	
Dez.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63	
1966 Jan.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63	
Febr.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63	
März		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71		14,63	

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

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

Sätze in DPF je 1000 kg

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

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

Ware	Strecke	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
		Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
			Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾	Braubach ³⁾ (und umgekehrt)	Lülsdorf ³⁾	Rhein-, Main-, Neckarstationen ³⁾⁴⁾
1954 D		4,23	4,29	4,82	3,01	4,32
1955 D		3,41	5,65	4,11	—	—
1956 D		—	—	—	—	—
1957 D		1,63	1,73	0,97	—	—
1958 D		0,38	0,05	—	—	—
1959 D		15,61	23,66	20,96	7,53	7,53
1960 D		0,05	0,27	0,11	—	—
1961 D		2,72	1,83	0,97	—	—
1962 D		15,93	15,55	14,12	12,85	12,85
1963 D		12,63	10,72	8,80	9,01	9,01
1964 D		14,45	21,12	15,36	1,95	1,95
1958 Januar		4,52	0,65	—	—	—
1959 September		33,33	60,00	48,00	—	—
Oktober		72,90	96,13	96,13	72,90	72,90
November		34,00	66,67	50,67	—	—
Dezember		47,10	61,13	56,77	17,42	17,42
1960 Mai		0,65	3,23	1,29	—	—
1961 Oktober		18,71	21,94	11,61	—	—
November		12,67	—	—	—	—
Dezember		1,29	—	—	—	—
1962 September		7,33	11,33	5,33	—	—
Oktober		57,42	71,61	63,23	36,77	36,77
November		80,00	80,00	80,00	80,00	80,00
Dezember		46,45	23,64	20,91	37,42	37,42
1963 Januar ⁵⁾		45,00	37,00	26,00	10,00	10,00
Februar ⁵⁾		80,00	76,00	70,67	80,00	80,00
März		19,35	6,40	5,60	18,06	18,06
November		2,00	5,33	2,00	—	—
Dezember		5,16	3,37	1,29	—	—
1964 Januar		50,32	56,77	43,23	21,29	21,29
Februar		19,31	4,14	2,76	2,07	2,07
März		6,45	1,29	—	—	—
Juli		14,84	34,84	25,16	—	—
August		31,61	61,29	44,52	—	—
September		20,67	50,67	35,33	—	—
Oktober		13,55	26,45	20,65	—	—
November		14,67	18,00	12,67	—	—
Dezember		1,94	—	—	—	—
1965 Januar		0,65	—	—	—	—
Februar		—	—	—	—	—
März		1,29	—	—	—	—

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

B. Seeschifffahrt												
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)												
Ware	Getreide ¹⁾							Ölkuchen ²⁾				
von	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	Elbe			Rotter- dam ⁴⁾	Elbe				
Route	Elbe	Stettin/ Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁶⁾	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/ Oskarshamn	Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁶⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ⁶⁾	Helsing- borg/Ystad (Schweden)
Währung Mengeneinheit	s je 1000 kg		DM je 1000 kg				DM je 1000 kg					
1956 D	28.0	.	8,14	10,75	11,37	13,67	13,32	12,13	14,50	13,51	14,09	15,00
1957 D	22.8	.	7,10	7,88	7,53	8,07	10,26	9,91	9,50	9,39	8,75	11,25
1958 D	17.5	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78
1959 D	18.6	.	5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,83	9,08	8,81	10,66	11,03
1960 D	18.5	.	6,17	7,66	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19
1961 D	18.10	19.8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	10,96	8,25	8,72	10,81	9,96
1962 D	18.1	19.0	6,03	7,31	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39
1963 D	19.10	22.4	6,52	7,39	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	8,83	11,19	11,38
1964 D	21.4	22.2	5,72	7,70	7,94	8,45	9,50	12,90	8,79	9,89	12,44	10,72
1965 D	20.7	22.3	6.52	7,81	8,34	8,97	9,76	13,52	9,09	10,17	11,84	10,89
1963 I. Vj.	18.5	21.7	6,75	7,35	11,77	8,19	.	13,05	10,50	11,46	13,14	11,75
II. Vj.	19.3	.	5,81	6,55	6,92	7,70	8,45	12,60	7,54	8,42	9,94	9,88
III. Vj.	18.7	18.9	6,88	6,31	7,32	8,21	8,31	11,09	7,24	8,15	9,43	10,25
IV. Vj.	22.11	26.8	6,72	9,31	9,98	11,38	11,40	13,24	10,39	11,84	13,53	13,89
1964 I. Vj.	21.7	23.6	5,17	8,06	7,66	8,00	9,83	11,38	8,26	9,15	11,62	9,98
II. Vj.	21.2	.	4,78	7,04	7,69	7,88	9,32	13,04	8,79	9,45	12,17	11,21
III. Vj.	.	19.9	6,34	7,28	7,39	7,58	8,82	12,46	8,36	9,83	11,79	10,00
IV. Vj.	.	23.3	6,79	8,28	9,04	10,00	10,03	15,64	9,74	11,14	14,19	12,15
1965 I. Vj.	20.10	21.1	6,34	7,50	8,13	8,75	9,33	.	8,85	10,09	12,58	10,64
II. Vj.	21.5	.	5,34	7,69	8,08	8,25	9,26	.	8,64	9,42	11,45	10,72r
III. Vj.	19.1	19.8	7,38	7,67	7,88	8,38	9,08	.	8,80	9,72	10,66	9,80
IV. Vj. ¹³⁾	.	25,4	7,30	8,38	9,29	10,43	11,37	13,69	10,06	11,44	12,66	12,39
Ware	Ölkuchen ²⁾	Grubenholz		Schnittholz								
von	Elbe	Hamina/ Björneborg (Finnland)	südl. Vester- vik/Ystad ⁷⁾ (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)						Brahestad/ Tornia (Finnland)	Göteborg/ Venersee (Schweden)	
Route	nördl. Ystad/ Oskarshamn (Schweden)	Groß- britannien, Ostküste	Elbe/ Weser/ Ems	belg. ⁸⁾ Rheinend- häfen	niederl. ⁹⁾ Rheinend- häfen	Rhein- häfen ¹⁰⁾ Ruhrhäf.	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend- häfen ⁹⁾	
Währung Mengeneinheit	DM/1000 kg	s/Fathom	DM/Fathom	s/Stand.	hfl/Stand.	DM je Standard				s je Standard	hfl/Stand.	
1956 D	16,15	217.1	.	240.0	120,19	144,10	114,06	104,38	99,18	250,4	277,11	92,42
1957 D	9,00	183.6	.	205.6	102,86	140,60	98,69	94,67	94,78	216,0	245,9	86,98
1958 D	9,16	127.1	.	169.2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180,5	200,6	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	102,01	131,15	104,67	103,47	110,71	247,11	262,4	89,66
1963 I. Vj.	.	.	.	202.11	105,11	126,08	94,30	96,37	99,01	221.2	234.1	86,29
II. Vj.	10,17	180,0	75,01	230.7	100,24	126,47	107,60	97,97	97,31	247,2	261,6	96,15
III. Vj.	10,36	185,0	75,26	229.11	100,74	126,22	107,08	103,68	96,50	247,2	255,6	97,26
IV. Vj.	13,28	189.4	74,67	248.11	104,11	124,99	113,95	101,23	103,88	271,6	283,9	99,37
1964 I. Vj.	11,06	174,0	81,25	218.1	97,03	129,94	98,50	98,18	109,34	238,10	251,1	84,65
II. Vj.	11,35	169,11	75,69	228.2	105,19	129,65	108,78	102,10	99,12	250,9	255,8	92,63
III. Vj.	10,48	183,8	77,58	226.3	106,20	133,56	108,88	105,42	105,39	255,3	263,2	93,78
IV. Vj.	12,56	194,10	83,00	233.3	100,83	130,19	103,50	109,06	107,96	262,4	309,2	98,71
1965 I. Vj.	13,07	204,6	.	225.6	106,36	131,39r	101,48	103,91	106,79r	243,6	259,7	85,50
II. Vj.	11,64r	.	.	227.3r	99,15r	129,97r	100,17r	104,09r	111,37r	246,9	257,8r	85,09r
III. Vj.	10,55	.	77,25	221.0	99,12	130,24	106,29	104,75	115,59	247,2	259,8	93,75
IV. Vj. ¹³⁾	12,72	.	.	227.9	104,11	133,00	113,00	101,12	.	254,4	276,1	91,40
Ware	Schnittholz				Kaolin ¹¹⁾		Naturwerksteine					
von	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vester- vik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelsund/ Härnösand ¹²⁾ (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste		Bornholm (Dänemark)	Limfjord- häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)			
Route	Elbe/ Weser	Rhein- häfen ¹⁰⁾ Ruhrhäfen	niederländische Rheinendhäfen ⁹⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weser		Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg		
Währung Mengeneinheit	DM je Standard		hfl je Standard	s je Standard	DM je 1000 kg							
1956 D	79,29	107,63	.	91,08	251.7	168.7	20,91	9,22	.	.	10,19	9,35
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209.4	131.4	15,19	9,00	.	.	9,92	9,00
1958 D	65,10	.	60,00	70,64	181.6	127.1	13,45	7,67	.	7,00	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	9,49
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223.2	146.7	15,31	9,02	6,90	5,25	9,42	7,32
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202.11	145.9	14,23	8,60	7,41	6,08	8,93	8,03
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243.0	180.6	16,10	9,68	6,41	6,25	9,26	7,23
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250.0	177.2	15,21	9,15	9,21	6,26	9,38	7,72
1965 D	80,14	99,50	82,44	91,14	249.0	179.5	14,99	9,11	9,00	6,44	9,54	.
1963 I. Vj.	77,05	93,81	78,83	95,17	213.8	157.8	16,21	9,00	.	.	8,06	.
II. Vj.	73,00	93,91	83,89	98,42	242.3	174.5	15,64	8,62	5,90	6,29	8,93	7,07
III. Vj.	79,88	94,86	90,88	100,16	243.1	182.2	15,68	10,44	6,64	6,25	10,22	.
IV. Vj.	.	94,38	94,36	109,01	272.11	207.10	16,86	10,21	7,00	6,25	9,83	8,57
1964 I. Vj.	.	94,52	82,86	90,02	235.8	135.4	14,86	8,73	.	6,25	8,24	6,94
II. Vj.	76,92	100,38	85,69	94,29	247.2	170,10	14,85	9,25	9,38	6,25	8,95	.
III. Vj.	76,00	100,03	88,83	97,81	254.9	192.6	14,76	9,52	9,73	6,25	10,21	.
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	.
II. Vj.	78,50	99,63r	85,28	91,63r	248,9	181,2r	14,82r	.	.	6,48	8,79	.
III. Vj.	78,67	99,67	81,50	93,33	244.11	179,5	14,61	9,25	.	6,42	10,30	.
IV. Vj. ¹³⁾	.	.	.	90,83	266,9	200,11	15,88	9,14	.	6,36	10,53	.

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (In Reisecharter)

Ware	Kiesel, Schotter, Splitt						Sand	Salz	Schlacke ¹⁾		Schrott ²⁾	Steinkohle
von	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt ³⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁴⁾	Limfjörds- hafen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)		Antwerpen	Lübeck	Rotter- dam ⁵⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Stettin/ Danzig
Route	Lübeck/ Flensburg	Elbe				Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) ⁶⁾	Elbe		Rhein- hafen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe
Währung Mengeneinh.	DM je 1000 kg						s/1000 kg	skr/1000 kg	hfl/1000 kg	DM je 1000 kg		
1956 D					7,88	7,56		17,83			18,05	
1957 D	6,67				7,81			16,06			16,53	
1958 D		5,41	5,50		7,81	7,22		13,42				9,30
1959 D	5,96	5,19	4,99	5,00	7,21	6,15	15,2	12,75			13,42	9,27
1960 D	6,18	5,40	5,64	4,80	7,37	6,26	16,4	12,00			14,26	10,68
1961 D	6,01	5,66	5,78	5,57	7,91	6,42	17,0	14,23	7,00	5,98	13,95	10,25
1962 D	5,58	5,48	5,61	6,81	7,62	6,36	14,6	13,24	7,11	5,49	14,30r	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	5,74	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	5,51	15,18	11,03
1963 I. Vj.	6,83	5,90								5,65		11,99
II. Vj.	6,54	5,30	5,37	6,95	8,01	6,62	15,2	12,54	6,92	5,18	13,48	11,65
III. Vj.	6,61	6,19	5,95	7,53	8,77	7,26	14,11	12,58	7,12	5,94	15,51	11,79
IV. Vj.	6,42	6,46	6,37	7,39	8,94	7,34	18,8	14,51	7,27	6,50	17,98	13,85
1964 I. Vj.	7,14	5,48	5,53	5,92	7,89	6,94			7,33	5,53	14,37	11,08
II. Vj.	4,84	4,99	5,31	6,11	7,56	6,86	14,6	12,59	7,18	4,83	13,28	11,41
III. Vj.		5,47	6,06	7,45	8,24	7,15	15,2	12,78	7,21	5,43	15,19	11,99
IV. Vj.	6,29	5,88	6,98	7,31	8,19	7,29	20,5	12,87	7,29	6,29	16,81	13,49
1965 I. Vj.	5,68	5,07		6,27	8,32	6,63	21,6		7,18	5,25	14,93	10,09
II. Vj.	4,13	4,98	5,00	7,06	7,91	7,25r	17,0	12,77	7,18	5,09	14,77	11,31r
III. Vj.	6,63	5,67		7,37	8,10		16,4	12,82	7,23	5,50		11,06
IV. Vj. ¹³⁾		6,04	6,58	7,63	8,08		18,5	12,79	7,26	6,21		11,34

Ware	Steinkohle						Koks ⁸⁾					
von	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe	
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) ⁹⁾	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark ¹⁰⁾	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm ⁶⁾ (Schweden)	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ¹¹⁾
Währung Meng. einh.	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
1963 I. Vj.	10,48	21,99	18,4	17,8	24,4	17,9	25,8	19,25		25,3	23,9	24,2
II. Vj.	10,68	20,40	16,6	16,10	19,6	20,0	21,5	16,36	15,61	20,7	19,6	21,5
III. Vj.	10,91	19,50	16,9	16,6	18,8	19,10	22,0	16,50	17,41	20,8	19,7	20,8
IV. Vj.	11,54	22,69	20,8	21,2	24,9	24,5	27,10	18,70	19,60	23,11	24,1	22,3
1964 I. Vj.	11,10	17,27	18,5	17,5	19,5	15,5	21,10	17,98		20,6	20,1	22,2
II. Vj.	10,34	16,15	15,11	16,10	17,9	17,1	20,5	15,36	15,90	20,4	18,3	19,9
III. Vj.	10,73	20,79	17,8	17,0	18,0	17,7	22,11	16,02	16,41	21,0	20,5	21,0
IV. Vj.	11,80	22,00	20,8	18,5	21,7	21,4	26,8	19,11	19,52	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
II. Vj.	10,33	18,03	15,8	16,3	17,8	15,7		16,42	18,52	22,5	19,3	
III. Vj.	10,38	19,12	16,6	15,11	17,2	18,4	23,0	16,69	18,56	23,6	20,5	21,5
IV. Vj. ¹³⁾	10,88	20,94	20,11	18,8	21,3	21,3	26,5	18,51	22,25	31,7	23,9	23,6

Ware	Koks ⁸⁾			Briketts ¹²⁾	Kalidüngemittel		Eisen und Stahl					
von	Elbe	Lübeck	Groß- britannien, Ostküste	Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- hafen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Däne- mark ¹⁰⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Strömst./ Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	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	20,99	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
1963 I. Vj.		23,6	30,2	24,17	22,67	25,07	23,1	15,48		20,33	9,36	
II. Vj.	14,32	18,10	29,3	18,68	21,02	20,42	21,11	15,75	16,53	19,24	8,44	9,67
III. Vj.	14,95	18,5	30,9	18,22	21,50	20,84	20,6	15,18	15,18	19,73	8,31	9,96
IV. Vj.	17,48	23,3	38,6	21,27	24,83	23,00	27,8	21,43	22,06	17,16	9,55	11,61
1964 I. Vj.	15,40	20,11	31,2	17,69	20,29	18,06	21,8	15,98	17,56	18,41	8,71	9,36
II. Vj.		15,10	26,10		19,35	18,65	20,9	14,31	15,19	18,21	8,62	9,56
III. Vj.	14,92		26,10	19,17	20,94	20,03	21,0	15,85	15,51	18,86	9,17	9,82
IV. Vj.		20,9	32,8	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	16,84	8,70	9,69
II. Vj.			24,8r		20,38	18,63	22,3	16,10r	16,49	16,80	8,36	9,82
III. Vj.	16,08		28,3	18,36	19,51	17,25	20,8	14,48	14,96	16,31	8,64	9,48
IV. Vj. ¹³⁾		22,9	35,10	21,25	22,96	20,33	27,10	19,21	21,05	17,22	9,14	10,13

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

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

Ware	Getreide											
von	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf			Nord-Pazifik ²⁾	
Route	UK	Antw./ Hbg.	UK	Antw./Rttd./ Amst.	Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	Japan ³⁾	UK	Antw./ Hbg.
nach	UK	Antw./ Hbg.	UK	Antw./Rttd./ Amst.	Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	Japan ³⁾	UK	Antw./ Hbg.
Währung	s	\$	s	\$		s	\$	s	\$		s	\$
Mengeneinheit	je 2240 lbs											
1956 D	.	.	89.4	10.90	10.61	103.6	11.76	115.8	14.02	21.92	153.9	18.17
1957 D	.	.	60.4	6.29	5.72	66.5	8.23	78.11	9.50	16.43	97.5	10.53
1958 D	92.10	.	40.11	4.14r	4.85	42.0	4.40	45.9	4.95	8.37	56.9	7.06
1959 D	79.1	9.57	40.2	3.99	4.42	46.8	4.92	49.5	4.86	8.41	59.10	7.09
1960 D	82.4	8.16	42.6	3.85	4.04	43.2	4.95	53.1	4.75	9.38	59.2	7.37
1961 D	83.0	9.42	45.10	3.89	4.44	46.7	5.41	56.5	5.36	10.86	6.81 ⁴⁾	6.97
1962 D	65.11	7.75	35.8	3.03	3.48	35.1	4.06	40.5	4.39	7.88	6.17	6.88
1963 D	68.11	8.44	41.2	4.90	5.01	41.3	4.53	51.11	5.59	9.69	7.44	7.69
1964 D	68.10	8.86	41.1	4.39	4.49	42.4	5.73	51.0	5.26	10.27	7.85r	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
1965 April	66.5	8.75	46.11	4.46	4.61	44.2	.	.	5.13	10.53	8.25	.
Mai	71.0	8.43	47.11	4.38	4.71	47.6	.	57.6	4.64	10.64	8.00	.
Juni	.	9.02	44.11	4.35	4.24	.	.	54.2	5.46	11.70	.	.
Juli	66.11	8.76	40.1	4.66	4.24	.	5.35	72.6	4.88	12.48	8.88	.
Aug.	73.6	9.30	42.10	4.98	4.68	47.1	5.50	62.11	5.27	12.98	.	7.25
Sept.	83.3	10.22	52.8	5.56	5.47	48.2	5.75	75.0	6.27	13.01	.	7.28
Okt.	99.8	10.77	53.9	4.90	4.88	48.4	5.73	64.8	5.98	12.59	8.62	7.65
Nov.	.	10.67	48.2	6.00	.	52.0	6.26	77.6	6.24	12.46	.	7.00
Dez.	.	.	.	.	.	46.2	6.00	.	6.46	12.31	8.95	7.83
1966 Jan.	.	9.75	.	.	.	46.7	.	58.1	5.59	11.72	8.85	8.35
Febr.	82.0	10.34	67.6	5.30	5.43	44.0	4.75	58.6	5.63	11.80	10.00	8.75
März	77.10	9.89	51.11	5.13	5.21	46.4	4.63	75.0	5.23	11.84	.	8.38

Ware von Route nach Währ./Mengeneinh.	Getreide									Kopra	Esparto	Zucker
	La Plata ⁵⁾			West-	Ost- Australien	Full Range	Süd- china ⁶⁾	Süd- afrika ⁷⁾	Schwarz- meer	Philip- pinen	Algerien	Kuba ⁸⁾
	UK	Antw./ Hbg.	West- Italien	UK/Kont.			Ceylon ⁶⁾	UK	Antw./ Hbg. ⁹⁾	Antw./ Hbg. ⁹⁾	UK	
	s je 2240 lbs									\$ je cu ft	s je 2240 lbs	
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	.	126.7	81.5	0.41	126.1	105.11
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	.	93.7	59.2	0.26	110.9	97.1
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	.	54.0	30.2	0.15	80.11	40.7
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	.	60.4	38.3	0.17	79.4	39.8
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	.	62.5	38.4	0.18	81.2	52.4
1961 D	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	.	62.8	40.4	0.16	81.8	57.6
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	35.11	52.5	33.5	0.15	81.0	49.8
1963 D	78.8	74.6	78.0	76.5	84.10	83.7	46.2	61.11	36.11	0.19	85.2	68.5
1964 D	83.8	77.0	83.10	75.3	83.8	81.8	50.2	59.7	37.6	0.20	93.5	68.4
1965 D	95.5	84.6	88.0	87.0	94.5	91.6	53.3	61.7	.	0.24	92.7	75.11
1965 April	91.0	81.0	89.3	82.6	90.10	88.9	.	58.9	.	.	90.0	.
Mai	91.3	79.7	78.6	88.6	91.5	90.9	56.6	.	.	0.24	.	.
Juni	99.5	78.4	85.9	93.4	99.5	96.2	.	59.8	.	0.26	97.6	78.0
Juli	97.10	81.1	87.9	91.3	97.6	95.9	.	.	.	0.25	.	.
Aug.	95.5	88.5	85.2	91.3	98.4	96.7	53.6	65.0	.	0.25	92.6	.
Sept.	100.0	99.0	93.2	91.3	98.11	97.3	.	62.6	.	0.24	95.0	.
Okt.	99.5	93.9	85.3	90.0	97.6	93.9	51.0	62.6	.	0.24	92.6	73.9
Nov.	102.2	88.11	87.4	88.4	98.9	92.6	52.6	.	.	0.24r	92.6	.
Dez.	102.8	93.10	99.2	89.2	.	.	56.3	.	.	0.25	92.6	.
1966 Jan.	100.0	90.6	.	90.10	.	.	44.6	56.6	.	0.27	.	.
Febr.	97.6	83.11	92.6	92.6	.	.	58.5	.	.	0.25	92.6	.
März	99.3	85.5	91.7	100.0	.	.	.	.	.	0.27	.	.

Ware von Route nach Währ./Mengeneinh.	Zucker				Fischmehl.	Schwefelkies				Schwefel	Apatit	Eisen- und Manganerze
	Kuba ⁶⁾		Queensland ¹⁰⁾		Peru	Morohou- Bay	Huelva			US-Golf	Murmansk	Vitoria
	Antw./ Hbg. ⁹⁾	UK	Antw./Rttd./ Amst.	UK	Antw./ Hbg. ⁹⁾	Niederlande	UK	Belgien	Niederlande	UK	Lübeck- Stettin	Antw./ Hbg. ⁹⁾
	s je 2240 lbs					\$ je cu ft. ¹¹⁾						
1956 D	112.0	214.8 ¹²⁾	223.6 ¹³⁾	135.1	.	58.9	56.2	43.7	41.9	112.9	48.10	107.8
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	.	44.9	46.7	35.5	31.8	96.5	44.2	77.10
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	.	26.9	36.3	22.9	23.2	49.6	20.7	39.4
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	.	26.3	34.1	25.9	24.6	47.10	20.6	41.1
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	.	26.6	35.7	24.11	23.9	49.2	21.11	44.11
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	.	26.7	.	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
1965 April	.	100.0	97.6	.	.	.	.	.	.	67.6	.	34.0
Mai	.	101.8	99.2	.	0.26	36.6	.	.	.	.	.	45.8
Juni	.	.	.	76.7	.	.	.	26.6	.	67.10	.	41.8
Juli	.	.	.	81.3	.	.	.	.	.	70.0	.	39.0
Aug.	.	.	.	83.2	.	.	.	26.9	.	69.3	.	37.9
Sept.	.	.	.	86.3	.	.	.	.	.	64.3	.	.
Okt.	.	.	.	81.0	.	.	.	.	.	.	.	38.6
Nov.	.	98.9	96.3	81.3	.	34.6	.	.	.	70.0	.	.
Dez.	.	.	.	.	0.20	.	.	.	.	72.6	.	.
1966 Jan.	79.8	98.9	96.3	71.3	.	.	.	.	.	63.9	.	.
Febr.	.	.	.	.	0.20	.	.	.	.	67.6	.	32.8
März	.	100.0	97.6	.	.	.	.	.	.	73.9	.	30.0

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Hochseeschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Zinkkonz.	Kohle				
Route	Marmagoa	Südafrika/ Mosambik	Luanda ²⁾	Conakry	Melilla	Poti	Port Pirie	Hampton Roads				
von	Antw./Hbg. ³⁾			Polen	Antw./Hbg. ³⁾		Brist. Kan./ Le Havre/ Hbg.	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	Rio de Janeiro
nach												
Währg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs								\$ je 2240 lbs			
1956 D	122.8	115.6	.	72.6	40.1	66.9	186.0	78.0	77.2	11,52	19,90	11,35
1957 D	77.3	69.2	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
1965 April	.	.	36.9	.	.	.	96.11	30.9	30.11	4,83	8,18	8,44
Mai	57.5	43.5	.	34.9	.	.	.	32.6	29.6	4,99	8,23	7,90
Juni	50.1	.	.	34.9	.	.	100.0	.	26.6	5,05	8,40	8,75
Juli	49.0	45.0	40.0	.	.	.	98.6	30.0	26.4	4,93	8,04	7,63
Aug.	46.8	.	.	38.0	.	.	.	27.3	.	.	8,44	8,13
Sept.	48.6	.	.	.	.	.	102.6	28.0	26.11	.	8,00	8,25
Okt.	50.2	.	.	35.11	.	31.3	.	30.2	27.0	4,90	8,10	8,75
Nov.	48.10	36.0	.	.	.	.	102.6	31.5	29.2	4,95	7,73	7,65
Dez.	51.0	.	.	.	.	.	.	.	26.3	4,50	9,18	8,00
1966 Jan.	44.0	.	.	.	21.0	.	97.11	.	25.6	4,55	7,98	.
Febr.	.	.	.	.	.	.	97.6	30.3	.	4,80	8,14	8,00
März	47.8	.	.	37.0	.	.	99.6	.	24.6	.	7,88	8,05

Ware	noch: Kohle			Erdöl, roh						Rohphosphat		
Route	Australien	Danzig/Stettin		Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax
nach	Japan	Portugal	West-italien	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Antw./Rttd.	
Währg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs											
1956 D	.	.	46.2	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6	39.9	44.0
1957 D	69.10	.	29.5	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	90.7	27.6	32.0
1958 D	36.2	28.10	22.0	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	19.8	20.6
1959 D	40.0	30.9	25.3	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9	20.4
1960 D	39.3	.	25.2	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4	20.10
1961 D	41.4	35.11	30.4	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	21.8	51.10	20.5	20.9
1962 D	34.7	30.2	22.1	15.6	16.6	22.5	30.10	32.0	44.9	18.9	20.0	.
1963 D	34.11	31.0	35.5	20.11	22.3	33.2	35.3	38.5	39.9	.	21.0	19.9
1964 D	30.9	34.2	33.8	19.2	19.11	.	.	33.8	34.9	55.6	22.8	27.6
1965 D	35.7	34.6	31.0	19.7	20.5	.	.	32.1	34.3	64.0	26.2	26.10
1965 April	33.8	35.0	.	14.2	15.1	.	.	24.1	25.0	.	.	29.0
Mai	32.3	.	.	13.7	13.5	.	.	23.5	24.2	.	.	.
Juni	36.2	.	.	17.6	18.6	.	.	23.10	24.8	60.0	.	30.3
Juli	34.4	.	.	13.0	12.5	19.8	20.11	20.8	21.6	.	31.0	.
Aug.	.	.	.	21.9	23.1	.	.	23.2	23.6	.	.	22.0
Sept.	35.11	.	.	17.11	19.0	.	.	29.8	29.7	.	.	.
Okt.	36.2	.	.	16.9	17.10	.	.	36.4	37.2	.	22.0	.
Nov.	36.6	.	.	26.0	27.7	.	.	40.7	41.8	.	25.5	24.0
Dez.	37.5	.	.	31.11	33.10	.	.	58.0	60.3	68.0	.	.
1966 Jan.	35.8	.	.	27.8	28.5	.	.	58.6	60.9	.	.	.
Febr.	36.9	.	.	27.8	29.4	.	.	38.8	40.0	.	32.6	.
März	35.6	.	.	13.0	12.4	.	.	28.5	29.7	.	32.6	.

Ware	Düngemittel		Grubenholz	Bauholz und Stückgüter			Schrott				Stahlwaren	
Route	Antw./Hbg. ³⁾		Archangel ⁴⁾	Nord-Pazifik			Große Seen	USNH ⁵⁾			Japan ⁶⁾	
nach	Alexandria	Süd-China	ECUK	UK	Südafrika ⁵⁾	Australien ⁵⁾	West-italien ⁵⁾	Antw./ Rttd./ Amst. ⁵⁾	West-italien ⁵⁾	Japan ⁵⁾	Nord-spanien ⁷⁾	US-Golf ⁷⁾
Währg./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	35.9	59.10	194.10	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	63.0	216.8	12.57	12.88	14.45	9.67	7.52	7.52	12.28	8.01	6.67
1964 D	37.8	62.10	225.0	13.44	15.36	15.71	10.69	7.82	8.28	12.76	8.43	7.18
1965 D	.	82.8	230.6	15.66	17.12	17.58	10.27	9.21	9.48	12.24	9.41	8.88
1965 April	.	82.0	230.0 ⁸⁾	.	.	17.09	.	10.00	.	13.36	.	7.90
Mai	.	84.6		15.25	.	17.29	.	8.42	9.32	13.02	8.00	7.78
Juni	.	.		.	17.00	.	.	.	9.74	14.08	.	10.00
Juli	.	84.0	227.6 ⁸⁾	15.63	17.23	17.79	.	.	.	13.84	.	9.90
Aug.	.	.		15.50	.	18.21	10.00	.	9.47	.	10.90	8.37
Sept.	.	85.0		17.50	.	.	10.53	.	9.40	14.08	9.47	9.45
Okt.	.	83.6	234.0 ⁸⁾	.	.	17.83	.	.	9.54	14.09	9.90	.
Nov.	.	.		15.40	.	17.67	.	.	10.03	.	.	10.37
Dez.	.	.		15.25	.	.	.	.	10.08	14.30	.	.
1966 Jan.	52.0	.	.	.	.	.	.	.	9.53	12.50	9.30	9.00
Febr.	54.0	.	.	.	.	.	.	.	9.68	12.91	9.87	.
März	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

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

C. Schifffahrtsindizes
1. Indices der Seetrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland								Norwegen	
Berechnende Stelle	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg					„Die Welt“ ⁽¹⁾ Hamburg			Norwegian Shipping News, Oslo	
Einsatzart	Linienfahrt			Trampfahrt	Tankerfahrt	Trampfahrt		Tankerfahrt	Trampfahrt	
				Reisecharter		Reisecharter	Zeitcharter	Reisecharter	Reisecharter	Zeitcharter ⁽²⁾
Indexgruppe	Gesamt- index	Stückgut	Massengut	insgesamt	Mineralöl £-Raten	insgesamt		Getreide (insges.)	insgesamt	
Basis	2. Hj. 1954 = 100	Dez. 1959 = 100		2. Hj. 1954 = 100	Scale ⁽³⁾ = 100	1960 = 100	1964 = 100	1960 = 100	II. Hj. 1947 = 100	
1956 D	119,1	—	—	166,2	227,4	—	—	—	152,7	196,8
1957 D	132,0	—	—	123,6	144,1 ³⁾	—	—	—	124,8	139,1
1958 D	122,3	—	—	67,7	50,4	—	—	—	78,0	63,6
1959 D	119,5	—	—	70,3	48,9	—	—	—	79,2	64,9
1960 D	121,7 ³⁾	101,5	99,7	74,6	50,2	100,0	—	100,0	82,1	73,9
1961 D	126,6	106,5	101,6	75,4 ⁴⁾	43,6	106,9	—	100,4	84,2	80,9
1962 D	110,9	101,8	101,8	67,4	51,1	89,1	—	95,1	71,5	64,8
1963 D	130,5	111,7	106,2	79,1	65,7	107,0	—	115,5	85,2	78,8
1964 D	132,8	116,1	109,6	79,5	59,0	112,6	100,0	120,1	85,6	88,3
1965 D	137,7	119,2	114,5	86,8	58,9	127,1	117,5	124,7	89,6	98,9
1964 Juli	137,8	116,4	109,3	75,4	39,8	106,4	96,7	109,8	83,5	83,6
Aug.	137,6	116,4	108,7	77,1	51,3	107,0	99,7	122,1	84,0	79,4
Sept.	138,1	116,6	109,6	79,4	46,8	110,5	98,5	125,4	84,2	84,3
Okt.	158,4	116,8	110,1	82,2	58,3	119,5	102,0	135,7	87,3	85,9
Nov.	139,0	117,2	110,8	85,9	62,1	121,7	105,3	138,8	89,2	86,8
Dez.	138,7	116,8	110,7	84,7	82,5	115,6	96,1	140,2	86,7	86,5
1965 Jan.	139,1	117,3	110,7	84,0	73,8	121,5	100,6	134,7	89,0	91,7
Febr.	139,1	117,4	110,6	86,0	65,5	126,3	110,6	125,6	90,0	89,1
März	140,0	117,6	112,5	85,8	53,5	125,1	110,4	123,3	89,4	95,3
April	141,5	118,7	114,3	84,9	42,0	120,2	112,6	108,9	88,3	96,3
Mai	141,6	118,6	114,6	87,1	41,0	123,6	120,0	116,8	89,4	99,8
Juni	142,0	118,7	115,5	85,2	50,3	126,0	119,9	119,7	89,3	104,1
Juli	142,7	119,4	115,8	83,9	41,3	126,3	120,4	116,0	89,7	105,8
Aug.	142,1	119,4	114,0	86,0	56,5	128,8	127,4	125,5	90,0	101,7
Sept.	143,1	120,0	115,7	88,5	44,2	132,2	121,7	126,0	90,5	100,8
Okt.	143,7	120,3	116,4	88,6	59,3	127,9	123,2	123,4	90,1	98,5
Nov.	144,2	121,0	116,3	88,9	77,5	132,4	122,7	135,3	89,6	100,3
Dez.	145,2	121,7	117,6	92,6	102,1	134,8	120,8	140,8	89,6	103,5
1966 Jan.	146,6	122,8	118,7	89,7	102,1	127,2	122,2	139,8	89,1	99,3
Febr.	147,2	123,3	119,2	90,5	77,3	127,4	125,7	140,6	89,5	98,9
März	147,6	123,5	119,8	88,6	52,9	129,1	125,6	132,5	90,4	97,4

Land	Norwegen		Niederlande							
Berechnende Stelle	Norwegian Shipping News, Oslo		Statistisches Zentralamt, Den Haag							
Einsatzart	Tankerfahrt Reisecharter		Trampfahrt Reisecharter							
Indexgruppe	Mineralöl		Hochseeschifffahrt ⁽³⁾						Küstenschifffahrt ⁽³⁾	
	£-Raten	\$-Raten	Gesamt- index	Getreide	Schwefel- kies	Erz	Kohle	Dunge- mittel	Gesamt- index	Holz Kohle
Basis	Intascale ¹⁾ = 100	ATRS ²⁾	1960 = 100							
1956 D	223,5	162,5	—	—	—	—	—	—	—	—
1957 D	149,7	102,8	—	—	—	—	—	—	—	—
1958 D	54,2	47,0	—	—	—	—	—	—	—	—
1959 D	54,6	44,5	—	—	—	—	—	—	—	—
1960 D	52,2	45,4	100	100	100	100	100	100	100	100
1961 D	48,0	41,3	91	91	97	89	104	89	99	93
1962 D	54,7	46,1	75	73	85	73	79	83	93	93
1963 D	73,3	54,6	88	90	95	78	92	91	101	123
1964 D	67,1	47,5	100	108	119	81	93	97	109	108
1965 D	65,8	44,2	100	102	121	90	105	103	108	97
1964 Juli	52,7	38,1	92	95	126	79	91	91	110	110
Aug.	54,1	43,5								
Sept.	57,2	40,7								
Okt.	75,1	50,2								
1964 Nov.	76,9	42,6	93	95	121	82	87	99	115	114
Dez.	97,0	55,4								
1965 Jan.	78,0	46,4	102	112	112	77	112	98	108	109
Febr.	66,3	44,5								
März	58,1	36,7								
April	48,8	30,3								
1965 Mai	49,7	35,4	98	98	121	93	99	102	103	104
Juni	49,4	34,4								
Juli	46,9	31,1	95	93	125	91	103	105	109	109
Aug.	66,2	41,7								
Sept.	66,8	34,9								
Okt.	67,2	47,3								
1965 Nov.	81,4	67,3	107	110	122	99	102	105	111	111
Dez.	110,4	80,9								
1966 Jan.	98,2	—	...	...	...	...	...	...	...	...
Febr.	88,2	—								
März	61,5	—								

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seiten 42/43; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

C. Schiffsfrachtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Großbritannien									
Berechnende Stelle	Chamber of Shipping London									Harley, Mullion & Co London
Einsatzart	Trampfahrt ¹⁾ Reisecharter								Zeitcharter ²⁾	Tankerfahrt Reisecharter
Indexgruppe	Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Düngemittel	Motorschiffe	Rohöl £-Raten (insgesamt)
Basis	1960 = 100 ³⁾									Intascale = 100
1956 D.....	211,6	244,0	184,3	175,5	—	188,2	221,1	198,2	264,4	229,5
1957 D.....	151,9	156,3	138,4	136,8	—	149,6	170,4	162,4	183,8	143,4
1958 D.....	90,4	90,6	90,6	90,7	—	97,2	79,8	102,9	81,9	46,9
1959 D.....	96,9	97,3	98,3	98,1	—	96,9	93,3	93,7	85,0	42,8
1960 D.....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100 0	46 1
1961 D.....	106,8	106,2	112,1	103,2	107,3	100,2	110,4	108,4	111,6	42,5
1962 D.....	89,1	90,0	97,1	90,1	82,3	77,0	82,9	99,2	89,1	49,8
1963 D.....	109,0	113,6	116,8	109,8	104,9	96,4	101,4	99,5	104,8	63,9
1964 D.....	112,1	115,9	123,0	115,0	118,4	98,9	97,2	111,2	119,0	56,4
1965 D.....	126,5	134,0	127,6	127,0r	142,1	115,2	106,5	134,9	134,0	56,6
1964 Juli.....	108,4	105,1	129,1	113,9	122,3	96,0	91,1	111,0	106,9	39,8
Aug.....	105,3	109,6	109,1	110,2	—	95,4	94,0	104,8	114,1	47,8
Sept.....	105,6	111,1	109,1	111,6	114,1	88,9	93,2	106,4	115,3	42,7
Okt.....	118,8	127,2	124,5	123,2	—	96,0	106,1	—	122,9	57,3
Nov.....	120,0	132,0	116,9	123,6	129,8	104,8	105,4	115,6	132,6	58,2
Dez.....	113,7	119,4	114,6	119,9	—	108,3	106,6	103,8	121,7	87,2
1965 Jan.....	116,1	122,8	111,0	131,2	124,8	100,4	101,0	—	118,7	70,7
Febr.....	117,1	122,6	113,8	128,8	—	101,5	111,9	114,2	118,3	62,6
März.....	124,1	131,4	—	132,2	125,5	106,2	107,2	129,5	131,8	50,3
April.....	122,3	127,1	132,1	102,6	—	114,2	110,6	137,6	126,7	38,9
Mai.....	130,5	132,1	134,9	129,1	146,1	131,5	108,4	139,6	129,7	40,5
Juni.....	125,7	134,1	141,0	102,9	—	120,0	105,8	135,1	134,7	45,4
Juli.....	130,6	136,8	126,6	131,6	149,8	134,2	101,3	140,1	140,6	34,0
Aug.....	128,1	135,0	129,6	131,1	146,8	109,2	106,8	139,1	134,3	51,0
Sept.....	134,1	143,9	134,4	145,3	—	113,3	105,2	143,8	145,4	50,6
Okt.....	128,9	139,2	132,4	—	—	118,0	108,6	—	146,9	56,1
Nov.....	127,3	138,2	120,2	131,3	147,3	118,5	107,6	—	144,8	78,3
Dez.....	133,5	144,7	—	130,4	154,7	—	103,3	—	135,6	105,9
1966 Jan.....	124,1	138,0	109,3	130,0	138,3	114,7	101,2	128,0	148,6	97,8
Febr.....	126,1	141,0	—	109,1	144,8	—	105,5	123,1	141,1	76,6
März.....	122,4	142,9	110,0	108,7	157,2	113,9	98,6	121,8	141,9	47,3

Land	Vereinigte Staaten									
Berechnende Stelle	Maritime Research Inc., New York									
Einsatzart	Trampfahrt Reisecharter						Zeitcharter			
Indexgruppe	Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle	weniger als 1 Monat	1—2 Monate	2—3 Monate	mehr als 6 Monate
Basis	1951 = 100									
1956 D.....	73,2	81,8	61,4	70,8	92,5	65,0	.	.	.	.
1957 D.....	64,1	65,6	64,8	65,6	73,0	60,4	.	.	.	.
1958 D.....	39,6	40,8	44,3	50,7	48,2	32,8	.	.	.	.
1959 D.....	38,7	40,3	43,5	50,4	46 5	31,6	33,3	38,4	33,8	34,8
1960 D.....	40,5	41,7	43,7	49 9	49 0	31,5	42,1	35,1	40,2	41,9
1961 D.....	42,1	43,5	44,8	51,3	48,7	36,4	44,8	37,1	43,6	45,7
1962 D.....	37,0	37,5	43,6	48,3	46,2	31 1	35 4	29,5	34,5	36,7
1963 D.....	41,3	42,6	44,1	53,3	45,5	35,7	47,5	38,4	42,3	42,8
1964 D.....	43,4	45,4	45,9	56,7	45,6	35,9	54,1	41,8	48,4	48,4
1965 D.....	45,3	48,9	47,4	59,6	46,7	35,7	61,3	48,6	57,5	55,2
1964 Juli.....	41,9	42,6	45,9	54,7	45,4	35,6	49,1	38,8	45,9	43,0
Aug.....	42,4	43,3	45,9	56,1	45,3	35,5	50,9	39,9	47,5	45,0
Sept.....	42,0	43,2	45,9	56,1	45,1	34,6	47,6	41,4	49,2	46,0
Okt.....	43,4	45,9	45,9	58,2	45,2	34,9	52,4	41,9	49,6	48,5
Nov.....	44,5	47,9	46,1	58,0	45,8	35,9	55,2	43,0	49,3	49,3
Dez.....	43,8	46,8	46,1	57,5	45,4	35,3	58,0	42,2	48,2	44,5
1965 Jan.....	44,1	47,4	46,1	57,7	45,7	35,4	55,8	43,4	49,2	49,0
Febr.....	45,7	50,4	46,2	58,5	46,1	36,2	49,5	42,6	54,7	52,4
März.....	45,0	49,1	46,4	60,0	46,1	35,3	55,4	46,2	54,2	51,6
April.....	44,5	47,4	46,5	61,3	46,2	35,5	60,3	48,8	56,9	55,0
Mai.....	45,0	48,0	47,0	60,1	46,4	36,1	69,0	52,7	59,0	54,4
Juni.....	45,2	48,4	47,7	59,7	46,6	35,9	70,1	49,9	60,5	54,5
Juli.....	45,2	48,3	48 2	60,0	47,0	35,7	70,1	49,8	59,2	57,3
Aug.....	45,4	48,7	48,2	60,2	47,0	35,6	63,0	52,2	57,9	56,0
Sept.....	45,8	50,0	48,4	59,6	47,3	35,7	63,3	49,8	57,4	58,3
Okt.....	45,6	49,6	48,1	59,2	47,3	35,7	54,6	48,9	60,1	58,4
Nov.....	45,8	49,7	48,1	59,7	47,4	35,9	59,2	47,4	60,0	56,5
Dez.....	45,9	49,9	48,1	59,8	47,4	35,9	65,8	51,4	61,0	59,2
1966 Jan.....	45,4	49,0	48,1	59,7	47,4	35,8	65,5	51,1	62,0	58,8
Febr.....	45,7	49,6	48,1	59,7	47,4	35,6	58,4	50,2	62,6	55,7
März.....	46,1	50,5	48,1	59,7	47,4	35,5	72,0	49,5	64,6	59,6

Land	Vereinigte Staaten									
Berechnende Stelle	Maritime Research Inc., New York									
Einsatzart	Trampfahrt									
	Reisecharter						Zeitcharter			
Indexgruppe	Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle	weniger als 1 Monat	1—2 Monate	2—3 Monate	mehr als 6 Monate
Basis	1951 = 100									
1956 D.....	73,2	81,8	61,4	70,8	92,5	65,0	.	.	.	.
1957 D.....	64,1	65,6	64,8	65,6	73,0	60,4	.	.	.	.
1958 D.....	39,6	40,8	44,3	50,7	48,2	32,8	.	.	.	.
1959 D.....	38,7	40,3	43,5	50,4	46 5	31,6	33,3	38,4	33,8	34,8
1960 D.....	40,5	41,7	43,7	49 9	49 0	34,5	42,1	35,1	40,2	41,9
1961 D.....	42,1	43,5	44,8	51,3	48,7	36,4	44,8	37,1	43,6	45,7
1962 D.....	37,0	37,5	43,6	48,3	46,2	31,1	35 4	29,5	34,5	36,7
1963 D.....	41,3	42,6	44,1	53,3	45,5	35,7	47,5	38,4	42,3	42,8
1964 D.....	43,4	45,4	45,9	56,7	45,6	35,9	54,1	41,8	48,4	48,4
1965 D.....	45,3	48,9	47,4	59,6	46,7	35,7	61,3	48,6	57,5	55,2
1964 Juli.....	41,9	42,6	45,9	54,7	45,4	35,6	49,1	38,8	45,9	43,0
Aug.....	42,4	43,3	45,9	56,1	45,3	35,5	50,9	39,9	47,5	45,0
Sept.....	42,0	43,2	45,9	56,1	45,1	34,6	47,6	41,4	49,2	46,0
Okt.....	43,4	45,9	45,9	58,2	45,2	34,9	52,4	41,9	49,6	48,5
Nov.....	44,5	47,9	46,1	58,0	45,8	35,9	55,2	43,0	49,3	49,3
Dez.....	43,8	46,8	46,1	57,5	45,4	35,3	58,0	42,2	48,2	44,5
1965 Jan.....	44,1	47,4	46,1	57,7	45,7	35,4	55,8	43,4	49,2	49,0
Febr.....	45,7	50,4	46,2	58,5	46,1	36,2	49,5	42,6	54,7	52,4
März.....	45,0	49,1	46,4	60,0	46,1	35,3	55,4	46,2	54,2	51,6
April.....	44,5	47,4	46,5	61,3	46,2	35,5	60,3	48,8	56,9	55,0
Mai.....	45,0	48,0	47,0	60,1	46,4	36,1	69,0	52,7	59,0	54,4
Juni.....	45,2	48,4	47,7	59,7	46,6	35,9	70,1	49,9	60,5	54,5
Juli.....	45,2	48,3	48 2	60,0	47,0	35,7	70,1	49,8	59,2	57,3
Aug.....	45,4	48,7	48,2	60,2	47,0	35,6	63,0	52,2	57,9	56,0
Sept.....	45,8	50,0	48,4	59,6	47,3	35,7	63,3	49,8	57,4	58,3
Okt.....	45,6	49,6	48,1	59,2	47,3	35,7	54,6	48,9	60,1	58,4
Nov.....	45,8	49,7	48,1	59,7	47,4	35,9	59,2	47,4	60,0	56,5
Dez.....	45,9	49,9	48,1	59,8	47,4	35,9	65,8	51,4	61,0	59,2
1966 Jan.....	45,4	49,0	48,1	59,7	47,4	35,8	65,5	51,1	62,0	58,8
Febr.....	45,7	49,6	48,1	59,7	47,4	35,6	58,4	50,2	62,6	55,7
März.....	46,1	50,5	48,1	59,7	47,4	35,5	72,0	49,5	64,6	59,6

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seiten 42/43; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

C. Schifffahrtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Italien													
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾													
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter													
Indexgruppe	Gesamt- index	Europa- fahrt zu- sammen	Getreide				Getreide Zucker	Getreide Erz	Mais Erz	Zucker	Pyrit	Erz	Erz Phosphat	Kohle
von Fahrtroute nach			Nord- Ame- rika ²⁾	Nord- Pazifik	Austra- lien	Schwarz- meer	Mittel- Ame- rika ³⁾	Süd- Ame- rika ⁴⁾	Südost- afrika ⁵⁾	Austra- lien/ Mauritius	Mittel- meer ⁶⁾	Indien Ägypten ⁷⁾	westl. Mittel- meer ⁸⁾	Northern Range
			Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	West- europa	Großbrit./ Kontinent	West- italien	Großbrit./ Kontinent	
Basis	1954 = 100													
1958 D.....	75	73	64	68	73	91	78	65	71	79	82	64	70	70 64
1959 D.....	77	77	64	73	85	90	77	71	79	87	80	74	69	68 60
1960 D.....	79	79	70	67	87	91	80	76	88	81	85	81	69	75 69
1961 D.....	83	81	72	66	86	100	83	80	81	88	91	74	65	76 73
1962 D.....	73	69	57	60	75	87	66	68	68	73	72	61	57	64 57
1963 D.....	83	83	74	68	86	84	78	85	76	91	74	69	67	87 73
1964 D.....	82	79	71	66	87	—	78	80	81	86	90	66	73	80 65
1965 D.....	93	89	87	74	98	—	87	93	85	95	103	77	82	86 76
1964 Juli.....	80	78	66	—	79	—	69	75	81	82	98	66	77	74 61
Aug.	75	74	58	—	—	—	68	74	73	83	—	63	72	75 64
Sept.	76	71	63	—	88	—	65	76	76	85	—	63	71	73 55
Okt.	80	80	73	67	89	—	77	87	76	96	100	63	71	81 69
Nov.	88	85	80	61	91	—	90	84	90	98	74	65	75	91 70
Dez.	81	79	77	65	93	—	75	84	81	79	—	73	—	80 70
1965 Jan.	89	88	110	66	92	—	86	85	92	83	102	63	71	82 72
Febr.	89	85	82	81	91	—	90	93	86	97	—	66	73	88 77
März.	87	82	77	—	95	—	80	87	—	—	—	66	73	81 76
April.	93	88	91	79	93	—	77	94	75	83	86	92	—	78 83
Mai.	94	89	100	77	99	—	74	89	—	83	94	110	—	88 82
Juni.	96	95	77	—	104	—	88	94	84	99	146	83	111	89 70
Juli.	94	88	83	79	106	—	73	81	85	106	93	69	—	87 75
Aug.	94	90	85	71	100	—	89	96	81	107	96	74	—	90 72
Sept.	95	93	87	72	99	—	101	99	90	113	105	72	—	93 74
Okt.	89	88	81	70	101	—	94	94	88	106	110	76	—	88 72
Nov.	89	88	84	68	101	—	103	102	—	93	98	77	—	88 80
Dez.	94	92	86	75	104	—	91	103	—	—	—	—	81	81 75
1966 Jan.	92	91	77	78	109	—	90	101	80	84	134	72	71	81 61
Febr.	94	90	87	88	110	—	85	92	—	87	—	—	—	83 —
März.	93	89	83	—	115	—	96	101	—	81	—	83	74	— 65

Land	Italien															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾															
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter															
Indexgruppe	Kohle			Phosphat		Ameri- ka- fahrt zu- sammen	Erz			Kohle	Asien- fahrt zu- sammen	Getreide	Getreide/ Zucker/ Kohle	Salz/ Phos- phat	Erz	
von Fahrtroute nach	Groß- britan- nien	Nord- Europa	Groß- britannien Kontinent	Nord- Afrika ²⁾	Casa- blanca		Brasi- lien	Afrika/ Mittel- meer ¹⁾	Indien			Nor- thern Range	Nord- Pazifik	Nord- Atlantik ³⁾	Mittelmeer/ Rotes Meer ¹³⁾	Indien/ Ma- laysia ¹⁴⁾
	Westitalien	Buenos Aires	Großbrit./ Kontinent	Süd- afrika ¹⁰⁾	Northern Range			Süd- amerika	Japan							
Basis	1954 = 100															
1958 D.....	95	80	91	66	92	77	71	85	71	82	71	62	68	68 83		
1959 D.....	96	88	88	65	86	80	77	89	74	86	71	61	68	70 84		
1960 D.....	98	88	84	68	86	85	84	88	80	87	74	65	77	73 82		
1961 D.....	100	99	96	69	92	93	84	119	83	102	83	73	88	— 88		
1962 D.....	90	82	83	70	71	87	86	107	79	84	65	61	65	82 66		
1963 D.....	147	119	92	80	84	96	60	66	87	122	73	74	73	71 72		
1964 D.....	—	120	98	75	85	103	75	63	99	128	78	78	82	87 75		
1965 D.....	121	119	103	75	—	111	88	66	120	131	91	94	91	94 87		
1964 Juli.....	—	114	—	70	—	121	—	—	—	121	73	69	90	— 76		
Aug.	—	113	—	74	—	80	—	68	—	93	72	72	74	— 71		
Sept.	—	—	—	66	—	97	—	69	101	121	73	74	74	— 71		
Okt.	—	—	97	72	—	85	—	56	106	93	79	80	86	— 72		
Nov.	—	129	98	85	—	119	—	—	108	130	80	79	88	— 73		
Dez.	—	—	—	87	—	101	77	—	—	126	78	78	82	— 74		
1965 Jan.	121	114	97	71	—	96	89	57	99	138	83	83	81	— 85		
Febr.	—	110	—	72	—	109	89	—	—	129	94	105	95	— 82		
März.	—	110	—	73	—	101	89	90	—	124	88	97	85	89 83		
April.	—	118	100	81	—	124	—	—	111	137	96	101	96	— 91		
Mai.	—	—	—	79	—	123	—	—	116	130	93	90	92	— 96		
Juni.	—	—	—	—	—	107	99	—	—	115	94	94	89	100 95		
Juli.	—	123	105	72	—	129	—	—	116	142	96	88	105	— 95		
Aug.	—	120	106	72	—	130	—	—	128	132	90	95	95	— 81		
Sept.	—	122	109	73	—	108	92	72	131	135	88	92	91	— 81		
Okt.	—	—	—	71	—	100	—	57	—	144	88	94	86	— 84		
Nov.	—	—	—	77	—	95	—	55	118	112	88	93	88	— 84		
Dez.	—	133	—	—	—	115r	73	—	138r	135	92	92	93	— 90		
1966 Jan.	—	121	114	—	—	117	—	—	117	—	89	91	85	— 92		
Febr.	—	—	—	—	—	132	—	—	—	132	90	91	86	— 92		
März.	—	—	—	107	—	108	76	—	116	131	90	96	84	— 90		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seiten 42/43; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

C. Schifffahrtsindizes

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

Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London													
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt ¹⁾													
Darstellungsform	Meßzahlen		Raten in s je 2240 lbs											
Indexgruppe von Fahrtroute nach	insgesamt	Karibische See				US-Golf				Persischer Golf				
		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		
Basis	Tanker-Größenklassen													
	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV
	Grundtarif Scale Nr. 2, bis 14. 12. 1953 ²⁾													
	Grundtarif Scale Nr. 3, ab 15. 12. 1958													
1954 D	110,0		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9	
1955 D	114,5		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1	
1956 D	142,6		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5 ⁵⁾		87,9 ⁶⁾	
1957 D	139,2		45,3		48,5		53,6		56,0		92,4 ⁵⁾		95,6 ⁶⁾	
1958 D	121,0		39,4		42,1		46,6		48,9		65,9		68,6	
1959 I.	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10	
1959 II-IV D.	108,2	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,7	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,1	55,4
1960 D	98,6	87,9	32,0	28,7	34,0	30,4	37,10	33,9	40,3	35,11	55,0	49,8	57,1	51,7
1961 D	92,5	84,2	30,1	27,4	31,11	29,0	35,6	32,4	37,9	34,4	51,11	47,10	53,11	49,8
1962 D	89,1	80,7	28,11	26,3	30,9	27,10	34,3	31,0	36,4	32,11	50,3	46,1	52,4	47,10
1963 D	87,5	78,5	28,5	25,6	30,2	27,1	33,7	30,2	35,9	32,1	49,6	45,1	51,4	46,9
1961 III. Vj.	93,9	85,1	30,6	27,8	32,5	29,4	36,1	32,8	38,4	34,9	52,8	48,4	54,8	50,2
IV. Vj.	92,2	84,1	30,0	27,4	31,10	29,0	35,5	32,4	37,8	34,4	51,10	47,10	53,10	49,8
1962 I. Vj.	93,1	84,7	30,3	27,6	32,1	29,3	35,9	32,6	38,0	34,7	52,3	48,1	54,3	49,11
II. Vj.	90,5	80,0	29,5	26,0	31,3	27,7	34,9	30,9	36,11	32,8	51,0	45,9	52,11	47,6
III. Vj.	87,1	79,4	28,4	25,10	30,1	27,5	33,6	30,6	35,7	32,5	49,4	45,6	51,2	47,2
IV. Vj.	85,5	78,5	27,9	25,6	29,6	27,1	32,10	30,2	34,11	32,1	48,6	45,1	51,4	46,9
1963 I. Vj.	96,3	85,9	31,4	27,11	33,3	29,8	37,0	33,0	39,4	35,1	53,10	48,8	55,11	50,7
II. Vj.	80,7	73,8	26,3	24,0	27,10	25,6	31,0	28,4	33,0	30,2	46,2	42,9	47,11	44,4
III. Vj.	82,0	73,0	26,8	23,9	28,4	25,2	31,6	28,1	33,6	29,10	46,9	42,4	48,7	43,11
IV. Vj.	90,8	81,4	29,6	26,5	31,4	28,1	34,11	31,3	37,1	33,3	51,1	46,6	53,1	48,3
1964 I. Vj.	78,3	68,9	25,5	22,5	27,0	23,9	30,1	26,6	32,0	28,2	44,11	40,4	46,8	41,10
1964 1. Hj.	78,0	64,3 ¹⁷⁾	25,4	20,11 ¹⁷⁾	26,11	22,2 ¹⁷⁾	30,0	24,8 ¹⁷⁾	31,10	26,3 ¹⁷⁾	44,10	38,0 ¹⁷⁾	46,6	39,5 ¹⁷⁾
2. Hj.	79,1	60,9 ¹⁷⁾	25,8	19,10 ¹⁷⁾	27,3	21,0 ¹⁷⁾	30,5	23,5 ¹⁷⁾	32,3	24,10 ¹⁷⁾	45,4	36,4 ¹⁷⁾	47,0	37,8 ¹⁷⁾
1965 1. Hj.	82,1	60,1 ¹⁷⁾	26,8	19,6 ¹⁷⁾	28,4	20,9 ¹⁷⁾	31,6	23,1 ¹⁷⁾	33,6	24,6 ¹⁷⁾	46,10	35,11 ¹⁷⁾	48,7	37,8 ¹⁷⁾
2. Hj.	79,8	58,2 ¹⁷⁾	25,11	18,11 ¹⁷⁾	27,6	20,1 ¹⁷⁾	30,8	22,4 ¹⁷⁾	32,7	23,9 ¹⁷⁾	45,8	35,1 ¹⁷⁾	47,5	36,3 ¹⁷⁾
Berechnende Stelle	W. G. Weston London	Fairplay, London												
Indexart	Zeitcharter-Volume-Index ⁴⁾	Index der Bunkerölpreise ⁷⁾						Preismeßzahlen für Neubautonnage ¹³⁾						
Darstellungsform	Meßzahlen													
Indexgruppe	insgesamt	Gesamtindex		Heizöl ¹⁰⁾	Dieselkraftstoff/Gasöl ¹¹⁾	Standard-Motorschiff 11 000/13 000 t dw		Bulk-Carrier 25 000 t dw ¹⁴⁾		Baupreis	Übergabepreis	Baupreis	Übergabepreis	
		I ⁸⁾	II ⁹⁾			Baupreis	Übergabepreis	Baupreis	Übergabepreis					
Basis	1960 = 100	1959 = 100				1962 = 100 (1022500 £) | (875000 £) | (1345200 £) ¹⁵⁾ (1218800 £) ¹⁶⁾								
1956 D	66,9	—	—	—	—	100,7	147,1	—	—	—	—	—	—	
1957 D	63,5	—	—	—	—	106,8	135,6	—	—	—	—	—	—	
1958 D	58,1	—	—	—	—	108,6	102,9	—	—	—	—	—	—	
1959 D	84,5 ¹²⁾	100	100	100	100	103,2	100,0	—	—	—	—	—	—	
1960 D	100,0	91	89	90	92	100,7	102,9	—	—	—	—	—	—	
1961 D	122,9	91	88	90	92	99,3	105,9	—	—	—	—	—	—	
1962 D	95,2	90	88	89	90	100,0	100,0	100,0	100,0	—	—	—	—	
1963 D	125,4	84	81	81r	86	100,7	107,4	100,8	114,6	—	—	—	—	
1964 D	135,8r	84	81	81	86	101,5	107,4	101,5	106,3	—	—	—	—	
1965 D	205,4 ¹⁸⁾	84p	81p	81p	86p	103,2	105,9	99,8 ¹⁴⁾	102,6 ¹⁴⁾	—	—	—	—	
1962 I. Vj.	95,3	91	.	89	91	99,8	102,9	99,6	100,0	—	—	—	—	
II. Vj.	86,3	92	.	89	91									
III. Vj.	96,1	90	.	89	90									
IV. Vj.	103,1	90	.	89	90									
1963 I. Vj.	120,3	83	81	81	85	100,2	100,0	100,4	104,2	—	—	—	—	
II. Vj.	135,5	84	81	81	86									
III. Vj.	121,6	84	81	81	86									
IV. Vj.	124,1	84	81	81	86									
1964 I. Vj.	148,4	84	81	81	86	101,2	114,7	101,1	116,7	—	—	—	—	
II. Vj.	131,2	84	81	81	86									
III. Vj.	110,2	84	81	81	86									
IV. Vj.	153,5	84	81	81	86									
1965 I. Vj.	234,5	84p	81p	81p	86p	102,7	105,9	99,2 ¹⁴⁾	106,7 ¹⁴⁾	—	—	—	—	
II. Vj.	216,2	84p	81p	81p	86p									
III. Vj.	175,4	84p	81p	81p	86p									
IV. Vj.	— ¹⁹⁾	84p	81p	81p	86p									

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen siehe Seiten 42/43; Quellenverzeichnis siehe Seite 40.

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

in DM (HF = Hinflug, HR = Hin- und Rückflug)

Von Frankfurt (Main) nach			1961		1962		1963		1964		1965		1966	
			Durchschnitt										März	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar ²⁾	I.	Spar ²⁾
Europa														
Belgien	Brüssel	HF HR HR a)	107 194 —	77 139 111	112 202 —	80 144 115	116 218 —	82 155 123	117 223 —	83 158 126	117 223 —	83 158 126	117 223 —	83 158 126
Deutschland	Berlin	HF HR HR b)	111 200 —	93 168 136	111 200 —	93 131 125	111 217 —	86 133 123	111 222 —	84 136 —	111 222 —	84 136 —	111 222 —	84 136 —
	Bremen	HF HR HR c)	127 233 —	97 177 132	120 240 —	74 143 —	120 240 —	79 158 —	120 240 —	79 158 —	120 240 —	79 158 —	120 240 —	79 158 —
	Düsseldorf	HF HR HR b) HR c)	62 114 — —	48 88 — 70	62 124 — —	39 78 — —	62 124 — —	42 84 — —	62 124 — —	42 84 — —	62 124 — —	42 84 — —	62 124 — —	42 84 — —
	Hamburg	HF HR HF e) HR c)e)	131 241 — —	102 187 — e) 144	132 264 — —	86 173 — —	128 256 — —	87 174 75 e) 135	128 256 — —	87 174 73 e) 135	128 256 — —	87 174 72 e) 135	128 256 — —	87 174 72 e) 135
	Hannover	HF HR HR c)	86 158 —	66 122 96	85 170 —	53 107 96	85 170 —	57 114 —	85 170 —	57 114 —	85 170 —	57 114 —	85 170 —	57 114 —
	München	HF HR HR e)	88 161 —	68 125 98	85 170 —	62 123 —	85 170 —	66 132 —	85 170 —	66 132 —	85 170 —	66 132 —	85 170 —	66 132 —
	Nürnberg	HF HR HR c)	50 92 —	39 72 60	50 100 —	36 72 —	50 100 —	38 76 —	50 100 —	38 76 —	50 100 —	38 76 —	50 100 —	38 76 —
	Stuttgart	HF HR HR c)	50 92 —	39 71 56	50 100 —	33 66 —	50 100 —	35 70 —	50 100 —	35 70 —	50 100 —	35 70 —	50 100 —	35 70 —
Frankreich	Paris	HF HR	144 261	108 195	162 292	121 219	173 325	129 241	175 333	130 247	175 333	135 256	175 333	136 259
Griechenland	Athen	HF HR HR a)	680 1225 —	516 928 —	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
Groß- britannien	London	HF HR HR ab)	237 427 —	183 330 —	245 441 —	189 341 —	249 467 —	189 355 —	250 475 —	189 360 —	252 478 —	191 362 —	252 479 —	191 363 —
Italien	Mailand	HF HR HR a)	218 393 —	159 286 236 ¹⁾	226 407 —	164 296 247 ¹⁾	226 424 —	164 308 252	226 430 —	164 312 254	226 430 —	164 312 254	226 430 —	164 312 254
	Rom	HF HR HR a)	320 576 —	232 418 343 ¹⁾	330 594 —	240 432 360 ¹⁾	330 619 —	240 450 369	330 627 —	240 456 372	330 627 —	240 456 372	330 627 —	240 456 372
Jugoslawien	Belgrad	HF HR HR a)	393 707 —	283 509 405	403 726 —	289 521 418	399 743 —	281 527 418	397 755 —	278 529 418	397 755 —	278 529 418	397 755 —	278 529 418
Niederlande	Amsterdam	HF HR HR a)	114 206 —	82 148 117	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 ab) 130
Norwegen	Oslo	HF HR HR d)	390 702 —	318 572 —	406 731 —	328 591 —	422 792 —	341 640 —	427 812 —	345 656 475	427 812 —	345 656 482	427 812 —	345 656 484
Österreich	Wien	HF HR	204 366	148 268	210 378	153 276	210 394	153 287	210 399	153 291	210 399	153 291	210 399	153 291
Portugal	Lissabon	HF HR HR a)	522 940 —	386 695 611	517 931 —	382 683 605	531 996 —	385 723 605	535 1017 —	386 734 605	535 1017 —	386 734 605	535 1017 —	386 734 605
Spanien	Barcelona	HF HR HR a)	336 605 —	245 442 —	334 602 —	244 440 359	334 627 —	244 453 373	334 635 —	244 464 378	334 635 —	244 464 378	334 635 —	244 464 378
	Madrid	HF HR HR a)	401 723 —	297 535 446	398 717 —	294 530 442	409 767 —	302 568 465	412 783 —	305 580 473	412 783 —	305 580 473	412 783 —	305 580 473
Schweden	Stockholm	HF HR HR d)	390 702 —	318 572 —	406 731 —	328 591 —	422 792 —	341 640 475	427 812 —	345 656 475	427 812 —	345 656 482	427 812 —	345 656 484
Schweiz	Genf	HF HR	169 304	127 229	174 314	132 238	174 331	132 247	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251
	Zürich	HF HR	122 220	89 160	126 227	92 166	126 240	92 173	126 240	92 175	126 240	92 175	126 240	92 175
Türkei	Istanbul	HF HR HR f)	798 1437 —	585 1053 —	791 1424 —	580 1044 —	791 1483 —	579 1087 949	791 1503 —	579 1101 927	791 1503 —	580 1102 927	791 1503 —	580 1102 927

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

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

Von Frankfurt (Main) nach			1961		1962		1963		1964		1965		1966	
			Durchschnitt										März	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2056	1405	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469
HR a)			—	—	—	—	—	1029	—	1029	—	990 ¹⁾	—	990
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2825	1549 ²⁾	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535
		HR	5085	2788 ²⁾	5040	2763	5250	2879	5320	2917	5320	2917	5320	2917
Asien														
Aden	Aden	HF	2023	1334	2005	1322 ¹⁾	2005	1322 ¹⁾	2005	1322	2005	1322	2005	1322
		HR	3642	2401	3609	2380 ¹⁾	3760	2479 ¹⁾	3810	2512	3810	2512	3810	2512
Birma	Rangun	HF	3300	2001 ²⁾	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983
		HR	5941	3602 ²⁾	5888	3570	6133	3719	6215	3768	6215	3768	6215	3768
Ceylon	Colombo	HF	2645	1718 ²⁾	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703
		HR	4761	3094 ²⁾	4718	3066	4915	3194	4980	3236	4980	3236	4980	3236
Indien	Bombay	HF	2396	1526 ²⁾	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512
		HR	4314	2747 ²⁾	4275	2722	4454	2835	4513	2873	4513	2873	4513	2873
	Kalkutta	HF	2622	1718 ²⁾	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703
		HR	4721	3094 ²⁾	4679	3066	4874	3194	4939	3236	4939	3236	4939	3236
Irak	Bagdad	HF	1430	978	1423	975 ¹⁾	1423	975 ¹⁾	1423	975	1423	975	1423	975
		HR	2574	1760	2562	1755 ¹⁾	2669	1829 ¹⁾	2704	1853	2704	1853	2704	1853
HR a)			—	—	—	—	—	1297	—	1297	—	1248 ¹⁾	—	1248
Iran	Abadan	HF	1571	1091	1580	1087 ¹⁾	1580	1087 ¹⁾	1580	1087	1580	1087	1580	1087
		HR	2828	1964	2844	1957 ¹⁾	2963	2039 ¹⁾	3002	2066	3002	2066	3002	2066
	Teheran	HF	1594	1097	1580	1087 ¹⁾	1580	1087 ¹⁾	1580	1087	1580	1087	1580	1087
		HR	2870	1975	2844	1957 ¹⁾	2963	2039 ¹⁾	3002	2066	3002	2066	3002	2066
Japan	Tokio	HF	4544	2735 ²⁾	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711
		HR	8179	4924 ²⁾	8106	4880	8444	5083	8556	5151	8556	5151	8556	5151
Libanon	Beirut	HF	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2056	1405	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469
HR a)			—	—	—	—	—	1029	—	1029	—	990 ¹⁾	—	990
Philippinen	Manila	HF	4148	2509 ²⁾	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487
		HR	7467	4517 ²⁾	7400	4477	7708	4664	7811	4726	7811	4726	7811	4726
Malaysia	Singapur	HF	3515	2034 ²⁾	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016
		HR	6328	3662 ²⁾	6272	3629	6533	3781	6620	3831	6620	3831	6620	3831
Syrien	Damaskus	HF	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2056	1405	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469
HR a)			—	—	—	—	—	1029	—	1029	—	990 ¹⁾	—	990
Thailand	Bangkok	HF	3470	2001 ²⁾	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983
		HR	6247	3602 ²⁾	6191	3570	6449	3719	6535	3768	6535	3768	6535	3768
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF	4385	2792	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767
		HR	7893	5026	7823	4981	8149	5189	8258	5258	8258	5258	8258	5258
Amerika ²⁾														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3211	1886	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884
		HR	5760	3395	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580	5906	3580
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3070	1673	3068	1672	2993	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672
		HR	5527	3012	5523	3010	5611	3135	5640	3177	5640	3177	5640	3177
Chile	Santiago	HF	3443	2066	3440	2064	3365	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064
		HR	6197	3719	6192	3716	6308	3871	6346	3922	6346	3922	6346	3922
Kolumbien	Barranquilla	HF	2563	1772	2540	1756	2540	1756	2390	1679	2340	1616	2340	1616
		HR	4613	3190	4572	3161	4763	3293	4541	3191	4446	3071	4446	3071
Uruguay	Montevideo	HF	3211	1886	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884
		HR	5760	3395	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580	5906	3580
Venezuela	Caracas	HF	2523	1764	2500	1748	2500	1748	2350	1613	2350	1613	2300	1568
		HR	4541	3176	4500	3147	4688	3278	4465	3066	4465	3066	4370	2980
Vereinigte Staaten	New York	HF	2188	1259	2168	1248	2093	1235	1768	1097	1668	1044	1668	1008
		HR	3938	2267	3902	2246	3923	2315	3360	2085	3170	1985	3170	1916
HR b)			—	1734	—	1703	—	1712	—	1559	—	1570	—	1520

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965	1966
			Durchschnitt				Apr.-Dez.	Durchschnitt		Marz
Europa										
Belgien	Brüssel	1 bis 45	0,84	0,81	0,81	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92
		über 45	0,63	0,61	0,61	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,16	2,24
		über 45	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,63	1,68
Deutschland	Berlin	1 bis 45	1,10	1,10	1,10	unter 45	1,08	1,08	1,08	1,08
		46 bis 500	0,80	0,80	0,77	ab 45	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
		über 1000	0,67	0,40	ab 1000	0,40	0,40	0,40	0,40	
		Bremen	1 bis 45	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36
		über 45	1,00	1,00	1,05	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04
	Düsseldorf	1 bis 45	0,60	0,60	0,60	unter 45	0,60	0,60	0,60	0,60
		über 45	0,45	0,45	0,45	ab 45	0,48	0,48	0,48	0,48
	Hamburg	1 bis 45	1,35	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36
		über 45	1,00	1,00	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04
	München	1 bis 45	0,85	0,85	0,85	unter 45	0,88	0,88	0,88	0,88
		über 45	0,65	0,65	0,65	ab 45	0,64	0,64	0,64	0,64
	Stuttgart	1 bis 45	0,45	0,45	0,45	unter 45	0,48	0,48	0,48	0,48
		über 45	0,35	0,35	0,35	ab 45	0,36	0,36	0,36	0,36
Finnland	Helsinki	1 bis 45	4,12	3,96	3,92	unter 45	3,92	3,92	4,03	4,24
		über 45	3,11	2,99	2,96	ab 45	2,96	2,90	3,03	3,16
Frankreich	Paris	1 bis 45	1,09	1,05	1,04	unter 45	1,04	1,04	1,05	1,08
		über 45	0,84	0,81	0,80	ab 45	0,80	0,80	0,81	0,84
Großbritannien	London	1 bis 45	1,68	1,61	1,60	unter 45	1,60	1,60	1,63	1,68
		über 45	1,26	1,21	1,20	ab 45	1,20	1,20	1,23	1,28
Italien	Rom	1 bis 45	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,15	2,20
		über 45	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,61	1,64
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45	0,88	0,85	0,84	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92
		über 45	0,67	0,65	0,64	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68
Norwegen	Oslo	1 bis 45	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,21	3,32
		über 45	2,48	2,38	2,36	ab 45	2,36	2,36	2,40	2,48
Österreich	Wien	1 bis 45	1,47	1,41	1,40	unter 45	1,40	1,40	1,40	1,40
		über 45	1,09	1,05	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04
Portugal	Lissabon	1 bis 45	3,95	3,79	3,63	unter 45	3,36	3,36	3,36	3,36
		über 45	2,98	2,87	2,73	ab 45	2,52	2,52	2,52	2,52
Spanien	Madrid	1 bis 45	3,15	3,03	2,88	unter 45	2,64	2,64	2,64	2,64
		über 45	2,35	2,26	2,16	ab 45	2,00	2,00	2,00	2,00
Schweden	Stockholm	1 bis 45	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,21	3,32
		über 45	2,52	2,42	2,40	ab 45	2,40	2,40	2,44	2,52
Schweiz	Zürich	1 bis 45	1,01	0,97	0,92	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92
		über 45	0,76	0,73	0,69	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68
Türkei	Istanbul	1 bis 45	5,63	5,41	5,36	unter 45	5,36	5,36	5,36	5,36
		über 45	4,24	4,08	4,04	ab 45	4,04	4,04	4,04	4,04
Afrika										
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48
Kongo (Leopoldv.)	Leopoldville	1 bis 45	12,35	11,87	11,76	unter 45	11,76	11,76	11,76	11,76
		über 45	9,28	8,92	8,84	ab 45	8,84	8,84	8,84	8,84
Ghana	Accra	1 bis 45	11,59	11,14	11,04	unter 45	11,04	11,04	10,96	10,80
		über 45	8,69	8,36	8,28	ab 45	8,28	8,28	8,23	8,12
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,32	3,19	3,29	unter 45	3,45	3,52	3,52	3,52
		46 bis 500	2,48	2,33	2,46	ab 45	2,59	2,64	2,64	2,64
		über 500			2,24	ab 500	2,35	2,40	2,40	2,40
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	16,59	15,94	15,80	unter 45	15,80	15,80	15,80	15,80
		über 45	12,43	11,95	11,84	ab 45	11,84	11,84	11,84	11,84
Asien										
Birma	Rangun	1 bis 45	17,85	17,15	17,00	unter 45	17,36	17,36	17,36	17,36
		über 45	13,40	12,88	12,76	ab 45	13,00	13,00	13,00	13,00
Ceylon	Colombo	1 bis 45	14,99	14,41	14,28	unter 45	14,60	14,60	14,60	14,60
		über 45	11,26	10,82	10,72	ab 45	10,96	10,96	10,96	10,96
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	23,73	22,80	22,60	unter 45	23,04	23,04	23,04	23,04
		46 bis 250	17,81	17,11	16,96	ab 45	17,28	17,23	17,28	17,28
		251 bis 500		17,02	16,68	ab 300	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
		1001 bis 2500		15,90	13,32	ab 500	13,84	13,84	13,84	13,84
		2501 bis 7500			11,84	—	—	—	—	—
über 7500	10,96	—	—		—	—	—			
Indien	Bombay	1 bis 45	13,52	13,00	12,88	unter 45	13,16	13,16	13,16	13,16
		über 45	10,16	9,77	9,68	ab 45	9,88	9,88	9,88	9,88
	Kalkutta	1 bis 45	14,78	14,21	14,08	unter 45	14,36	14,36	14,36	14,36
		über 45	11,09	10,66	10,56	ab 45	10,76	10,76	10,76	10,76
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	20,96	20,14	19,96	unter 45	20,36	20,36	20,36	20,36
		46 bis 2500	15,71	15,10	14,96	ab 45	15,28	15,28	15,28	15,28
		2501 bis 7500			14,20	—	—	—	—	—
		über 7500	13,32	—	—	—	—	—	—	
Irak	Basra	1 bis 45	8,44	8,11	8,04	unter 45	8,04	8,04	8,04	8,04
		über 45	6,34	6,09	6,04	ab 45	6,04	6,04	6,04	6,04
Iran	Teheran	1 bis 45	9,70	9,32	9,24	unter 45	9,24	9,24	9,24	9,24
		über 45	7,31	7,02	6,96	ab 45	6,96	6,96	6,96	6,96
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48
Japan	Tokio	1 bis 45	27,85	26,76	26,52	unter 45	27,04	27,04	27,04	27,04
		46 bis 100	20,87	20,06	19,88	ab 45	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
		251 bis 500		18,87	16,32	ab 200	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
		1001 bis 2500		19,39	12,96	ab 400	14,20	14,20	14,20	14,20
2501 bis 7500	11,48	ab 500	13,48		13,48	13,48	13,48			
		über 7500			10,60	—	—	—	—	
Libanon	Beirut	1 bis 45	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48
Pakistan	Karachi	1 bis 45	12,35	11,87	11,76	unter 45	12,00	12,00	12,00	12,00
		über 45	9,28	8,92	8,84	ab 45	9,00	9,00	9,00	9,00
Syrien	Damaskus	1 bis 45	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48
Thailand	Bangkok	1 bis 45	18,77	18,04	17,88	unter 45	18,24	18,24	18,24	18,24
		über 45	14,07	13,52	13,40	ab 45	13,68	13,68	13,68	13,68

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965	1966
			Durchschnitt				April-Dez.	Durchschnitt		März
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sydney ¹⁾	1 bis 45	25,70	24,70	24,48	unter 45	26,24	26,24	25,65	24,48
		über 45	19,28	18,53	18,36	ab 45	19,68	19,68	19,24	18,36
Neuseeland	Auckland ¹⁾	1 bis 45	29,36	28,39	28,48	unter 45	28,48	28,48	28,45	28,40
		über 45	22,01	21,28	21,36	ab 45	21,36	21,36	21,33	21,28
Amerika										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45	22,39	21,51	21,32	unter 45	23,28	23,28	23,28	23,28
		46 bis 100		16,14	16,00	ab 45	17,48	17,48	17,48	17,48
		101 bis 250	16,80	15,46	13,96	ab 100	14,68	14,68	14,68	14,68
		251 bis 500		13,16	13,16	ab 200	13,16	13,16	13,16	
		über 500		12,12	12,12	ab 300	12,12	12,12	12,12	
				11,12	11,12	ab 400	11,12	11,12	11,12	
			ab 500	10,12	10,12	10,12	10,12			
Bolivien	La Paz	1 bis 45	22,76	21,66	21,04	unter 45	22,24	22,24	22,24	22,24
		46 bis 100		16,05	15,16	ab 45	16,68	16,68	16,68	16,68
		101 bis 250	17,09	15,25	12,76	ab 100	13,08	13,08	13,08	13,08
		251 bis 500		14,96	11,88	ab 200	11,76	11,76	11,76	11,76
		501 bis 1000	15,77	13,05	9,56	ab 300	10,92	10,92	10,92	10,92
		1001 bis 1500		12,94	9,24	ab 400	10,16	10,16	10,16	10,16
		12,64	8,32	ab 500	9,40	9,40	9,40	9,40		
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45	20,54	19,74	19,56	unter 45	21,52	21,52	21,52	21,52
		46 bis 100		14,81	14,68	ab 45	16,16	16,16	16,16	16,16
		101 bis 250	15,41	14,20	12,84	ab 100	13,56	13,56	13,56	13,56
		251 bis 500		13,92	12,00	ab 200	12,16	12,16	12,16	12,16
		über 500	15,38	12,75	8,56	ab 300	16,24	11,24	11,24	11,24
					ab 400	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36
			ab 500	9,44	9,44	9,44	9,44			
Chile	Santiago	1 bis 45	22,93	22,04	21,84	unter 45	23,80	23,80	23,80	23,80
		46 bis 100		16,55	16,40	ab 45	17,88	17,88	17,88	17,88
		101 bis 250	17,22	15,85	14,32	ab 100	15,04	15,04	15,04	15,04
		251 bis 500		15,53	13,36	ab 200	13,52	13,52	13,52	13,52
		über 500	16,56	13,70	9,56	ab 300	12,48	12,48	12,48	12,48
					ab 400	11,48	11,48	11,48	11,48	
			ab 500	10,44	10,44	10,44	10,44			
Kanada	Montreal	1 bis 45	12,98	11,66	9,92	unter 45	11,12	11,12	11,12	11,12
		46 bis 100		8,54	6,80	ab 45	8,32	8,32	8,32	8,32
		101 bis 250	9,74	7,76	4,48	ab 100	5,28	5,28	5,28	5,28
		251 bis 500		7,50	3,68	ab 200	4,48	4,48	4,48	4,48
		501 bis 1000	8,77	6,54	3,32	ab 300	4,08	4,08	4,08	4,08
		über 1000		6,43	3,00	ab 400	3,80	3,80	3,80	3,80
			ab 500	3,52	3,52	3,52	3,52			
Kolumbien	Barranquilla	1 bis 45	16,55	15,66	15,04	unter 45	16,24	16,24	16,24	16,24
		46 bis 100		11,55	10,64	ab 45	12,16	12,16	12,16	12,16
		101 bis 250	12,43	10,75	8,24	ab 100	9,04	9,04	9,04	9,04
		251 bis 500		10,45	7,36	ab 200	8,16	8,16	8,16	8,16
		501 bis 1000	11,80	9,50	6,12	ab 300	7,56	7,56	7,56	7,56
		1001 bis 1500		9,39	5,80	ab 400	7,00	7,00	7,00	7,00
		9,29	5,48	ab 500	6,28	6,28	6,28	6,28		
Kuba	Havana	1 bis 45	15,12	13,74	12,04	unter 45	13,24	13,24	13,24	13,24
		46 bis 100		10,11	8,44	ab 45	9,96	9,96	9,96	9,96
		101 bis 250	11,34	9,31	6,04	ab 100	6,84	6,84	6,84	6,84
		251 bis 500		9,02	5,16	ab 200	5,96	5,96	5,96	5,96
		501 bis 1000	10,46	8,13	4,76	ab 300	5,56	5,56	5,56	5,56
		1001 bis 1500		8,02	4,44	ab 400	5,24	5,24	5,24	5,24
		7,98	4,32	ab 500	4,96	4,96	4,96	4,96		
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45	16,51	15,05	13,28	unter 45	14,72	14,56	14,48	14,48
		46 bis 100		11,40	9,64	ab 45	11,32	11,21	11,11	11,00
		101 bis 250	12,73	10,60	7,24	ab 100	8,20	8,09	8,00	7,92
		251 bis 500		10,31	6,36	ab 200	7,32	7,21	7,13	7,08
		501 bis 1000	11,72	9,30	5,92	ab 300	6,92	6,81	6,73	6,68
		1001 bis 1500		9,19	5,60	ab 400	6,60	6,49	6,41	6,36
		9,08	5,28	ab 500	6,12	6,19	6,07	5,96		
Peru	Lima	1 bis 45	20,92	19,89	19,28	unter 45	20,48	20,48	20,33	20,28
		46 bis 100		14,72	13,84	ab 45	15,36	15,36	15,27	15,24
		101 bis 250	15,71	13,92	11,44	ab 100	11,88	11,88	11,82	11,80
		251 bis 500		13,63	10,56	ab 200	10,64	10,64	10,61	10,60
		501 bis 1000	14,57	11,08	8,52	ab 300	9,88	9,88	9,88	9,88
		1001 bis 1500		11,87	8,20	ab 400	9,20	9,20	9,20	9,20
		11,64	7,52	ab 500	8,56	8,56	8,44	8,40		
Uruguay	Montevideo	1 bis 45	22,39	21,51	21,32	unter 45	23,28	23,28	23,28	23,28
		46 bis 100		16,14	16,00	ab 45	17,48	17,48	17,48	17,48
		101 bis 250	16,80	15,46	13,96	ab 100	14,68	14,68	14,68	14,68
		251 bis 500		13,16	13,16	ab 200	13,16	13,16	13,16	13,16
		über 500	16,71	12,12	12,12	ab 300	12,12	12,12	12,12	12,12
					ab 400	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
			ab 500	10,12	10,12	10,12	10,12			
Venezuela	Caracas	1 bis 45	15,79	15,06	14,68	unter 45	15,88	15,88	15,88	15,88
		46 bis 100		11,07	10,36	ab 45	11,88	11,88	11,88	11,88
		101 bis 250	11,84	10,27	7,96	ab 100	8,76	8,76	8,76	8,76
		251 bis 500		9,98	7,08	ab 200	7,88	7,88	7,88	7,88
		501 bis 1000	11,43	9,22	5,84	ab 300	7,48	7,48	7,48	7,48
		1001 bis 1500		9,11	5,52	ab 400	7,28	7,28	7,28	7,28
		8,96	5,08	ab 500	5,84	5,84	5,84	5,84		
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45	13,36	12,02	10,28	unter 45	11,48	11,48	11,48	11,48
		46 bis 100		8,81	7,04	ab 45	8,56	8,56	8,56	8,56
		101 bis 250	10,04	8,01	4,64	ab 100	5,44	5,44	5,44	5,44
		251 bis 500		7,71	3,76	ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56
		501 bis 1000	9,03	6,71	3,36	ab 300	4,16	4,16	4,16	4,16
		über 1000		6,61	3,04	ab 400	3,84	3,84	3,84	3,84
			ab 500	3,56	3,56	3,56	3,56			

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
			November						
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel	Bagdad	100	4,70	4,70	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
	Beirut	45	3,91 ¹⁾	3,57	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	Brüssel	100	0,46	0,46	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48
	Damaskus	100	3,53	3,53	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
	New York	45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
		100	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,44	3,44
		500	3,82	3,82	3,64	3,64	3,00	3,00	3,00
	Teheran	45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbeklei- dung	Damaskus	45	3,28	3,28	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
	New York	45	5,08	3,36	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
		200	5,08	3,36	3,20	3,20	3,20	2,64	2,64
		500	5,08	3,36	3,20	3,20	3,20	2,20	2,20
		1000	5,08	3,36	3,20	3,20	3,20	2,20	1,64
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	45	9,07	9,07	11,64 ²⁾	11,64 ²⁾	13,16 ²⁾	13,16 ²⁾	13,16 ²⁾
		100	9,07	9,07	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas	45	8,11	8,11	10,36 ²⁾	10,36 ²⁾	11,88 ²⁾	11,88 ²⁾	5,16
		100	8,11	8,11	5,68	5,68	5,68	5,68	4,92
		500	8,11	8,11	5,68	5,68	5,68	5,68	4,56
	Göteborg	100	2,10 ³⁾	2,10 ³⁾	1,36	1,36	1,36	1,36	1,44
	Mexiko City	45	7,22	7,22	5,48	9,64 ²⁾	11,32 ²⁾	11,16 ²⁾	11,00 ²⁾
		100	7,22	7,22	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York	45	4,62	3,02	2,88	2,88	3,00	3,00	3,00
		500	4,62	3,02	2,72	2,72	2,48	2,40	2,40
	Stockholm	100	1,76	1,76	1,68	1,68	1,68	1,68	1,80
	Teheran	45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel	45	0,46	0,46	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,46	0,46	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40
	Göteborg	45	2,10 ³⁾	2,10 ³⁾	1,40	1,40	1,40	1,40	1,48
	Stockholm	45	2,52 ²⁾	2,52 ²⁾	2,40 ²⁾	2,40 ²⁾	1,80	1,80	1,88
	Teheran	100	1,76	1,76	1,68	1,68	1,68	1,68	1,80
Bijouteriewaren		45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
	London	45	0,88	0,88	0,84	0,88	0,88	0,88	0,96
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Er- satzteile	Algier	45	1,55	1,55	1,48	1,48	1,56	1,56	1,56
	Brüssel	100	0,46	0,46	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		500	0,46	0,46	0,46	0,46	0,40	0,40	0,40
	Casablanca	45	1,93	1,93	1,84	1,84	1,96	1,96	1,96
	Teheran	45	3,82	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Teile von Automobilen und von Land- wirtschaftlichen Maschinen	New York	45	10,04 ²⁾	2,94	2,80	2,80	3,00	3,00	3,00
		100	3,40	2,94	2,80	2,80	3,00	3,00	3,00
		200	3,40	2,94	2,80	2,80	3,00	1,80	1,80
		300	3,40	2,94	2,80	2,80	2,80	1,80	1,80
		500	3,40	2,94	2,80	2,80	2,40	1,80	1,80
		1000	3,40	2,77	2,64	2,64	2,40	1,80	1,80
Geschäfts-, Büromaschinen ³⁾	Kairo	100	3,86 ¹⁾	3,86 ¹⁾	3,72 ¹⁾	3,72 ¹⁾	3,72 ¹⁾	3,72 ¹⁾	3,72 ¹⁾
	New York	45	5,33	5,33	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
		200	5,33	5,33	4,40	4,40	3,20	3,20	3,20
		250	5,33	5,33	2,80	2,80	3,20	3,20	3,20
		500	5,33	5,33	2,80	2,80	2,40	2,40	2,40
		1000	5,33	5,33	2,80	2,80	2,40	2,00	2,00
		3000	5,33	5,33	2,64	2,64	2,40	2,00	2,00
Kugellager	London	100	0,88	0,88	0,84	0,84	0,84	0,84	0,88
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen ..	Amsterdam	100	0,46	0,46	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		250	0,46	0,46	0,44	0,44	0,40	0,40	0,40
	Bagdad	45	4,87	4,87	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64
	New York ³⁾	45	10,04 ²⁾	10,04 ²⁾	3,52	3,52	3,60	3,60	3,60
		100	5,08	5,08	3,52	3,52	3,60	3,60	3,60
		200	5,08	5,08	3,52	3,52	3,44	3,44	3,44
		250	5,08	5,08	3,36	3,52	3,44	3,44	3,44
		500	5,08	5,08	3,36	3,52	3,44	3,12	3,12
Optische Waren, fotogr. u. Projektions- ausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatz- teile a. n. g.		1000	5,08	5,08	2,88	2,88	2,96	2,96	2,96
	Algier	45	1,51	1,51	1,44	1,44	1,56	2,04 ¹⁾	2,04 ¹⁾
	New York	45	5,25	3,40	3,24	3,24	3,30	3,32	3,32
		300	5,25	3,40	3,24	3,24	2,88	2,88	2,88
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissen- schaftliche und Labor-		1000	5,25	3,40	3,24	3,24	2,64	2,64	2,64
	London	45	0,88	0,88	0,84	0,88	0,88	0,88	0,96
		100	0,88	0,88	0,84	0,80	0,80	0,80	0,84
Chirurgische, medizinische und zahnärzt- liche Instrumente mit Zubehör		250	0,88	0,88	0,84	0,64	0,64	0,64	0,68
	Beirut	45	3,44	3,44	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Kairo	45	3,44	3,44	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	New York	45	5,25	3,40	3,24	3,24	3,32	3,32	3,32
		300	5,25	3,40	3,24	3,24	2,88	2,88	2,88
Uhren aller Art a. n. g.		1000	5,25	3,40	3,24	3,24	2,64	2,64	2,64
	New York	45	6,01	6,01	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		100	6,01	6,01	4,56	4,56	5,36	5,36	5,36
		200	6,01	6,01	4,56	4,56	4,48	4,48	4,48
		250	6,01	6,01	3,68	3,68	4,48	4,48	4,48
		300	6,01	6,01	3,68	3,68	4,08	4,08	4,08
		400	6,01	6,01	3,68	3,68	3,76	3,76	3,76
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musk- truhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen		500	6,01	6,01	3,28	3,28	3,48	3,48	3,48
		1000	6,01	6,01	2,96	2,96	3,48	3,48	3,48
	Beirut	100	3,40	3,40	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24

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

B. Güterverkehr

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

In DM je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
			November						
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,47	1,47	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
	Lissabon	100	2,98 ¹⁾	2,98 ¹⁾	2,84 ¹⁾	2,52 ¹⁾	1,84	1,84	1,84
		250	2,06 ²⁾	2,06 ²⁾	1,92 ²⁾	1,92 ²⁾	1,68	1,68	1,68
		500	2,06 ²⁾	2,06 ²⁾	1,92 ²⁾	1,92 ²⁾	1,52	1,52	1,52
	Tanger	45	1,72	1,72	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64
Tierische Eingeweide und/oder Gedärme .	Damaskus	45	2,27	2,06	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
	Delhi	100	3,49	3,49	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	Istanbul	100	4,24 ¹⁾	4,24 ¹⁾	4,08 ¹⁾	4,04 ¹⁾	4,04 ¹⁾	4,04 ¹⁾	2,16
		250	2,35	2,35	2,24	2,24	2,24	2,24	1,88
		500	2,35	2,35	2,24	2,24	2,24	2,24	1,60
	Kairo	45	2,27	2,27	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16
	Kalkutta	100	4,24	4,24	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
	Karachi	100	3,44	3,44	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Oran	100	1,60	1,60	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Teheran	250	2,39	2,39	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
Chemikalien, Drogen, Pharmazentika und Arzneimittel a. n. g.	New York	45	5,09 ³⁾	5,09 ³⁾	3,62 ³⁾	3,64	3,64	3,64	3,64
		100	5,09 ³⁾	5,09 ³⁾	3,62 ³⁾	3,64	3,64	3,44	3,44
		250	3,80 ³⁾	3,80 ³⁾	3,62 ³⁾	3,64	3,64	3,44	3,44
		500	3,80 ³⁾	3,80 ³⁾	3,62 ³⁾	3,64	3,00	3,00	3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	45	2,69	2,69	2,68	2,68	2,56	2,56	2,56
		100	2,44	2,44	2,32	2,32	2,32	2,56	2,56
		250	2,18	1,81	1,72	1,72	1,72	2,56	2,56
		500	1,81	1,81	1,72	1,72	1,72	2,56	2,56
	Bangkok ⁴⁾	45	5,12	5,12	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88
	Johannesburg	100				6,72 ¹⁾	2,96	2,96	2,96
		250	4,96	4,96	4,72	4,72	2,96	2,96	2,96
	Karachi ⁵⁾	100	3,15	3,15	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	London	100	0,88	0,88	0,84	0,80	0,80	0,80	0,84
		250	0,88	0,88	0,84	0,80	0,72	0,72	0,76
	Mailand ⁶⁾	100	0,88	0,88	0,84	0,80	0,80	0,80	0,80
	Montreal	45	4,54 ³⁾	4,54 ³⁾	3,44 ³⁾	3,40	3,60	3,60	3,60
		100	4,54 ³⁾	4,54 ³⁾	3,44 ³⁾	3,40	3,40	3,40	3,40
		500	4,54 ³⁾	4,54 ³⁾	3,44 ³⁾	3,40	3,40	2,60	2,60
		1000	4,54 ³⁾	4,54 ³⁾	3,44 ³⁾	3,40	3,40	2,40	2,40
	Paris	45	0,59 ⁷⁾	0,58 ⁹⁾	0,56	0,52	0,52	0,52	0,56
		100	0,59 ⁷⁾	0,59	0,56	0,52	0,48	0,48	0,48
	Teheran	250	2,39	2,39	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	Manchester	45	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,00	1,00	1,00	1,08
		100	0,97	0,97	0,92	0,92	0,92	0,92	1,00
		250	0,97	0,97	0,92	0,84	0,84	0,84	0,92
		500	0,97	0,97	0,92	0,84	0,84	0,84	0,80
	New York	45	4,63 ³⁾	3,06 ³⁾	2,91 ³⁾	2,88	3,00	3,00	3,00
		500	4,63 ³⁾	3,06 ³⁾	2,91 ³⁾	2,88	2,40	2,40	2,40
	Tokio	100	9,41 ²⁾	8,74 ²⁾	8,00	8,00	8,56	8,56	8,56
		250	9,41 ²⁾	8,74 ²⁾	8,00	8,00	8,56	8,56	8,00
		500	9,41 ²⁾	8,74 ²⁾	8,00	8,00	8,56	8,56	7,60
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	45	9,07	9,07	11,64 ¹⁾	11,64 ¹⁾	11,76 ¹⁾	11,76 ¹⁾	11,76 ¹⁾
		100	9,07	9,07	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
		45	6,72	6,72	9,04 ¹⁾	9,04 ¹⁾	11,88 ¹⁾	11,88 ¹⁾	11,88 ¹⁾
		100	6,72	6,72	5,68	5,68	5,68	5,68	5,68
	Dublin	45	1,18	1,18	1,12	1,12	1,12	1,12	1,28
		45	1,26 ¹⁾	1,26 ¹⁾	1,20 ¹⁾	0,84	0,84	0,84	0,96
		100	0,76	0,76	0,72	0,80	0,80	0,80	0,84
		250	0,76	0,76	0,72	0,72	0,72	0,72	0,76
	Manchester	500	0,76	0,76	0,72	0,64	0,64	0,64	0,72
		45	1,43 ¹⁾	1,43 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,00	1,00	1,00	1,08
		100	0,97	0,97	0,92	0,92	0,92	0,92	1,00
		250	0,97	0,97	0,92	0,84	0,84	0,84	0,92
	Mexiko City	500	0,97	0,97	0,92	0,76	0,76	0,76	0,80
		45	7,22	7,22	9,64 ¹⁾	9,64 ¹⁾	11,32 ¹⁾	11,16 ¹⁾	10,72 ¹⁾
		100	7,22	7,22	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York	45	4,63 ³⁾	3,06 ³⁾	2,91 ³⁾	2,88	3,00	3,00	3,00
		500	4,63 ³⁾	3,06 ³⁾	2,91 ³⁾	2,88	2,40	2,40	2,40
	Paris	45	0,50	0,50	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	9,41 ²⁾	8,74 ²⁾	8,00	8,00	8,56	8,56	8,56
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	2,02 ¹⁾	2,02 ¹⁾	1,92 ¹⁾	1,28	1,28	1,28	1,28
		100	1,34	1,34	1,28	1,16	1,16	1,16	1,16
		250	1,34	1,34	1,28	1,04	1,04	1,04	1,04
	Brüssel	45	0,63 ¹⁾	0,63 ¹⁾	0,60 ¹⁾	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,46	0,46	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48
		250	0,46	0,46	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40
	Malmö	100	1,26	1,26	1,20	1,20	1,20	1,20	1,28
	Manchester	45	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,00	1,00	1,00	1,08
		100	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	0,92	0,92	0,92	1,00
		250	0,88	0,88	0,84	0,84	0,84	0,84	0,92
	New York	500	0,88	0,88	0,84	0,76	0,76	0,76	0,80
		45	4,63 ³⁾	4,63 ³⁾	4,41 ³⁾	4,40	4,40	4,40	4,40
		250	4,63 ³⁾	4,63 ³⁾	3,00 ³⁾	3,04	4,40	4,40	4,40
		300	4,63 ³⁾	4,63 ³⁾	3,00 ³⁾	3,04	3,04	3,04	3,04
	Paris	45	0,55	0,50	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	3,23	3,23	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08	3,08
	Tel Aviv/Jaffa	250	3,23	3,23	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08	2,60
		500	3,23	3,23	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08	2,36
	Zürich	45	0,59	0,59	0,56	0,52	0,52	0,52	0,52
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g. ...	Glasgow	100	1,72 ¹⁾	1,72 ¹⁾	1,64 ¹⁾	1,20	1,20	1,20	1,20
		250	1,18	1,18	1,12	1,00	1,00	1,00	0,96
	New York	45	3,70 ³⁾	2,96 ³⁾	4,41 ³⁾	4,40	4,40	4,40	4,40
		200	3,70 ³⁾	2,96 ³⁾	4,41 ³⁾	4,40	3,20	3,20	3,20
		250	3,70 ³⁾	2,96 ³⁾	2,82 ³⁾	2,80	3,20	3,20	3,20
		500	3,70 ³⁾	2,96 ³⁾	2,82 ³⁾	2,80	2,52	2,40	2,40
		1000	3,70 ³⁾	2,96 ³⁾	2,82 ³⁾	2,80	2,52	2,00	2,00
		3000	3,70 ³⁾	2,78 ³⁾	2,65 ³⁾	2,64	2,52	2,00	2,00

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

Sätze in DM

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Stichtag der Neufestsetzung	Briefe										Postkarten			
	Orts-				Fern-				Auslands-		Orts-	Fern-	Auslands-	
	verkehr													
bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g	verkehr				
1. 12. 1933	8	16	20	30	12	24	40	60	25	15	5	6	15	
1. 3. 1946	16	32	40	60	24	48	80	120	50	30	10	12	30	
1. 9. 1948	10	20	30	40	20	40	60	80	30	20	8	10	20	
1. 7. 1954	10	20	30	40	20	40	60	80	40 ^{a)}	20	8	10	20 ^{a)}	
1. 3. 1963	20 ¹⁾	40 ¹⁾	70 ²⁾	90 ³⁾	20 ¹⁾	40 ¹⁾	70	90	40 ³⁾	20	15 ²⁾	15	20 ³⁾	
Stichtag der Neufestsetzung	Drucksachen							Geschäftspapiere						
	Inlands-					Auslands-		Inlands-				Auslands-		
	verkehr							verkehr						
bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	min- destens	
1. 12. 1933	3	4	8	15	30	5	5	8	15	30	5	5	25	
1. 3. 1946	6	8	16	30	60	10	10	16	30	60	10	10	50	
1. 9. 1948	4	6	10	20	40	10	5	20	30	50	10	5	30	
1. 7. 1954	7	10	15	25	50	10	10	25	30	50	10	10	40	
1. 3. 1963	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	15	10 ¹⁾	20 ¹⁾	40 ¹⁾	40 ¹⁾	70 ⁴⁾	10 ⁴⁾	40 ⁴⁾	
Stichtag der Neufestsetzung	Warensendungen (Warenproben) ¹⁾								Päckchen					
	Inlands-				Auslands-				Inlands- verkehr	Auslandsverkehr				
	verkehr				verkehr					verkehr				
bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weitere 50 g	mindestens	für je 50 g	mindestens					
1. 12. 1933	8		15	30	5	5	10	40	10	50				
1. 3. 1946	16		30	60	10	10	20	80	20	100				
1. 9. 1948	10		20	40	10	5	10	60	10	60				
1. 7. 1954	15		25	50	10	10	20	70	20	80				
1. 3. 1963	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	10	10	20	80	20	80			

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

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

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungstück⁸⁾

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

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

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen
Sätze in DPF

Stichtag der Neufestsatzung	Postzeitungsgut ¹⁾			Zeitungsdruksachen ²⁾					
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenlg.	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 100 g bis 1000 g
	bis 50 km	über 50 km							
1. 12. 1933	2,5	5,0	20,0	3	4	8	15	30	—
1. 5. 1939	2,5	5,0	20,0	3	3	4	8	15	30
1. 3. 1946	5,0	10,0	40,0	6	8	16	30	60	—
1. 9. 1948	3,5	7,5	30,0	4	4	6	10	20	40
1. 7. 1954	3,5	7,5	30,0	7	7	10	15	25	50
1. 1. 1964	Postzeitungsgut je kg		Postzeitungsschnell- gut je kg	Streifbandzeitungen					
	10,0		12,0	10	15	20	25	50	

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)
Sätze in DPF

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

B. Fernspreverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

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

2. Ortsgesprächsgebühren

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

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Stichtag der Neufestsatzung	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer ⁴⁾ bei einer Entfernung zwischen den Ortsnetzen												
	bis 5 km	üb. 5km bis 10 km	üb. 10km bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	üb. 100 km bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 0 bis 18 und 21 bis 24 Uhr													
1. 5. 1927	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00 ⁵⁾
1. 1. 1940		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 4. 1946		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 6. 1950		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 7. 1954		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88				
1. 8. 1964		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,36		
											3,03		
in der Zeit von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 18 bis 21 Uhr													
1. 5. 1927	0,10	0,20	0,20	0,27	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 ⁵⁾
1. 1. 1940		0,20	0,20	0,26 ^{2/3}	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1. 9. 1944		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1. 4. 1946		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 6. 1950		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	1,80	2,16	2,52	2,88	3,24	3,60
1. 7. 1954		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	1,92	2,30		2,69		
1. 8. 1964		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03		

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)
in DM

Monat bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer ¹⁾											
	innerhalb des Bereichs einer Knoten- vermittlungs- stelle ²⁾	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen ³⁾					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen ³⁾					
		bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 7 bis 18 Uhr												
Juli 1952	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes											
11. 8. 1953	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1. 8. 1964	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,20	4,20	4,20
1. 12. 1964	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	3,78	3,78	3,78
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 18 bis 7 Uhr ⁴⁾												
Juli 1952	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁴⁾											
11. 8. 1953	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,00
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	2,24
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64
1. 8. 1964	0,40	0,54	0,80	1,20	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
1. 12. 1964	0,36	0,54	0,72	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08

C. Telegrafen- und Telexverkehr
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr
in RM/DM je Telegrammwort⁶⁾

Stichtag der Neufestsetzung	Gewöhnliche		Dringende		Blitz- telegramme	Brieftelegramme ⁷⁾	
	Ortstelegramme	Ferntelegramme	Ortstelegramme	Ferntelegramme		bis zu 22 Wörtern weit.	für jedes Wort
1. 4. 1929	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50		0,05
1. 3. 1931	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50		0,05
1. 4. 1946	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00		— ⁸⁾
1. 8. 1948	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50		0,05
1. 1. 1963	0,20 ⁹⁾	0,20	0,40 ⁹⁾	0,40	2,00	1,00 ¹⁰⁾	0,10

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr
[a) gewöhnliche Telegramme¹¹⁾, b) Brieftelegramme¹²⁾]
in RM/DM je Telegrammwort

Von Plätzen des Bundesgebiets nach			Stand am							
			1. 4. 1937	1. 10. 1939	1. 7. 1950	1. 6. 1951	1. 10. 1953	1. 4. 1956	1. 6. 1963	1. 8. 1964
Europa										
Dänemark	Kopenhagen	a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,30	0,30
		b)	0,085	0,08	0,135	0,13	0,135	0,135	0,15	0,15
Frankreich	Paris	a)	0,18	0,17	0,29	0,29	0,29	0,29	0,30	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. S. 40.

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

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

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

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

5. Telexgebühren im Auslandsverkehr
(handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf⁵⁾)
in DM je Verbindung von drei Minuten Dauer⁶⁾

Von Düsseldorf nach Land Ort		Jahr ⁷⁾													
		1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Europa															
Frankreich	Paris	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	3,00	3,00	3,00	(2,70) ⁸⁾	(2,70) ⁸⁾	(2,70) ⁸⁾	(2,70) ⁸⁾
Griechenland	Athen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,25	7,80	7,80	7,80	7,80
Großbritannien	London	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,45	3,45	3,45	(3,30) ⁸⁾	(3,30) ⁸⁾	(3,30) ⁸⁾	(3,30) ⁸⁾
Italien	Rom	—	—	—	—	—	—	6,60	6,60	6,60	6,60	6,30	(4,80) ⁸⁾	(4,80) ⁸⁾	(4,80) ⁸⁾
Jugoslawien	Belgrad	—	—	—	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	3,30	3,30	3,30	3,30
Niederlande	Amsterdam	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾
Polen	Warschau	—	—	—	—	—	—	3,75	3,75	3,75	3,75	3,60	3,30	3,30	3,30
Schweden	Stockholm	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	4,50	(4,20) ⁸⁾	(4,20) ⁸⁾	(4,20) ⁸⁾	(3,40) ⁸⁾	(3,00) ⁸⁾	(3,00) ⁸⁾	(3,00) ⁸⁾	(3,00) ⁸⁾
Schweiz	Bern	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	(2,40) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾	(1,80) ⁸⁾
Afrika															
Südafrika	Kapstadt	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00	36,00	36,00
Asien															
Japan	Tokio	—	—	—	—	—	—	—	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00	36,00	36,00
Singapur	Singapur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,30	45,90	45,90	45,90	45,90
Amerika															
Argentinien	Buenos Aires	—	—	—	—	—	—	50,40	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00	36,00	36,00
Vereinigte Staaten	New York	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00	36,00	36,00
	San Franzisko	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	36,00	36,00	36,00	36,00

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

D. Postomnibusverkehr
Postomnibusgebühren im Inlandsverkehr
in RM/DM¹⁾

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebührententfernung											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
	Regelfahrschein (Einfache Fahrt)				Rückfahrschein ²⁾ (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrschein (ab 1. 1. 63)			
1928 ²⁾	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 ²⁾	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 4. 1939	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 1. 1943	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1. 7. 1944	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1. 8. 1948	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
15. 4. 1957	0,40	0,80	1,50	2,30	0,70	1,40	2,60	3,90	3,00	6,50	12,00	18,00
1. 4. 1958	0,40	0,80	1,50	2,30	(0,70) ⁴⁾	(1,40) ⁴⁾	2,60	3,90	3,50	7,00	13,00	20,00
1. 1. 1963	0,40	0,80	1,60	2,40	(0,70) ⁴⁾	(1,40) ⁴⁾	2,80	4,20	4,00	7,00	14,00	20,00
1. 3. 1966	0,60	1,00	1,60	2,40	(1,00) ⁴⁾	(1,80) ⁴⁾	2,80	4,40	5,00	8,50	14,00	20,00
	Schülerzehnerkarte ⁵⁾ gültig nur an Werktagen				Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 62) ⁶⁾			
1928 ²⁾ ..	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 ²⁾	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10,80	—	—	—	—
1936	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1939	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
16. 6. 1940	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,40	8,80	13,20	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 1. 1943	1,25	2,50	5,00	7,50	1,80	3,60	7,20	10,80	1,50	3,00	6,00	9,00
1. 7. 1944	1,00	2,00	4,00	6,00	1,40	2,80	5,60	8,40	1,20	2,40	4,80	7,20
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1. 8. 1948	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,35	8,65	13,00	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 4. 1958	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	9,00	12,00	14,00	3,50	5,50	8,50	10,00
1. 1. 1961	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50 ⁶⁾	5,50 ⁶⁾	8,50 ⁶⁾	10,00 ⁶⁾
1. 1. 1963 ..	2,50	4,50	8,50	13,00	4,00	6,50	10,00	13,00	—	—	—	—
1. 3. 1966	4,30	7,00	11,00	16,00	5,00	7,50	11,00	14,50	—	—	—	—
	Schülerwochenkarte ⁷⁾ gültig nur an Werktagen				Monatskarte (bis 14. 4. 57) Arbeitermonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Monatskarte für jedermann — für 62 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Schülermonatskarte ⁷⁾ gültig nur an Werktagen			
1928 ²⁾	2,40	4,80	9,60	14,40	13,50	27,00	54,00	81,00	—	—	—	—
1932 ²⁾	1,90	3,85	6,60	8,65	10,80	21,60	37,80	48,60	9,85	19,45	34,05	43,75
1936	1,45	2,90	5,80	8,65	8,10	16,20	32,40	48,60	6,50	12,80	25,95	38,90
1. 4. 1939	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	25,95	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1. 1. 1943	0,90	1,80	3,60	5,40	5,40	10,80	21,60	32,40	4,05	8,10	16,20	24,30
1. 7. 1944	0,80	1,60	3,20	4,80	4,00	8,00	16,00	24,00	3,00	6,00	12,00	18,00
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1. 8. 1948	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	26,00	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1. 4. 1958	1,50	3,00	5,00	7,00	14,00	22,00	34,00	40,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1. 1. 1963	1,50	3,00	5,00	7,00	16,00	25,00	38,00	48,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1. 3. 1966	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. Seite 44, Quellenverzeichnis s. Seite 40.

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

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

B. Güterverkehr

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

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

2. Schiffsabgaben auf dem kanal. Main und Neckar

Bundesministerium für Verkehr, Bonn

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reised charter)

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

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reised charter)

Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Fairplay, London; Norwegian Shipping News, Oslo; Informazioni Marit- time, Roma; Journal of Commerce, New York; Financial Times, London; Notes Rapides, Paris; Economische Voorlich- ting, Rotterdam; The Review of the River Plate, Buenos Aires; Harley Mullion and Co. Ltd., London; Metal Bulletin, London; Steel Times, London; Nitrogen, London; Sulphur, London; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zwei- gniederlassung Hamburg; Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin; Wirtschafts-Correspondent, Hamburg; Hansa, Zeit- schrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Transportdienst, Ver- lader- und Verkehrsfachblatt, Hamburg; Erdöl- Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

Schluß siehe S. 40

Qellenverzeichnis

II. Schiffsverkehr

C. Schifffahrtsindices

1. Indices der Seefrachtraten

Deutscher Seefrachtenindex

Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 93. Jahrgang, S. 402 ff. und 618/19; 97. Jahrgang Nr. 14/15 vom 2. 4. 1960; 98. Jahrgang, Nr. 20 — 1. Oktober-Heft 1961 ¹⁾

„Welt“-Trampfrachtenindex

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

Trampfrachtenindices Niederlande

Statistisch Zentrallamt der Niederlande, Den Haag; Maandstatistiek van Verkeer en vervoer, Jahrgang Nr. 25, Heft Nr. 12, Dezember 1962 ¹⁾

Index der Seefrachtraten, Niederlande

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

Index der Trampschifffahrtsfrachten, Großbritannien

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

Index der Tankerfrachten, Großbritannien

Harley Mullion and Co. Ltd., Kempson House, 35/37 Camomile Street, London, E. C. 3

Trampfrachtenindices Großbritannien

Westinform Service of Shipping Information W. G. Weston Ltd., 163 Queen Victoria Street, London E. C. 4, Westinform Shipping Report Nr. 25 v. November 1954 ¹⁾

Index der Getreide-Tankerfrachten, Großbritannien

desgl.

Index der Seefrachtraten, Norwegen

Norwegian Shipping News, Radhusgaten 8, Oslo, Jahrgang 1951, Nr. 10 und 17, vom 25. 8. 1951 ¹⁾

Index der Trampfrachtraten, Dänemark

Statistiske Efterretninger, herausgegeben vom Statistiske Departement, Kopenhagen, 50. Jahrgang, Nr. 9 vom 19. 2. 1958 ¹⁾

Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten

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

Internationaler Trampfrachtenindex, Italien

Informazioni Marittime, Via Alfredo Baccarini 24, Roma; Rivista di Politica Economica, Via Cesare Battisti 121, Roma, Estratto dal Fasc. VI — Juni 1959, Verfasser: Dr. Vito Dante Flore ¹⁾; Inform. Maritt. Anno XV Num. 7, Juli 1959 ¹⁾

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

London Tanker Brokers' Panel, 36/38 New Broad Street, London E. C. 2; Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Petroleum Press Service, Mai 1954 ¹⁾; Erdöl-Informationsdienst, E. Stahmer, Hamburg, 13. Jahrgang, Nr. 3, vom 15. Juli 1959 ¹⁾

Sonstige Schifffahrtsindices (Großbritannien)

Zeitcharter-Volume-Index

desgl. — Westinform Shipping Report Nr. 25 v. Nov. 1954 ¹⁾

Index der Bunkerölpreise

Fairplay Shipping Journal, Palmerston House: Bishopsgate, London E. C. 2, Fairplay Nr. 4167 v. 4. 7. 1963 ¹⁾

Preisindex für Neubautonnage

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

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr (IATA-Preise)

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

B. Güterverkehr (IATA-Raten)

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

IV. Post- und Fernmeldegebühren

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen

Schaubilder

Seite 3

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

Seite 4

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. 28 (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 dw, ab 1. 7. 1964 von 15000 bis 69999 t dw. Für die Jahre 1950 bis 1953 wurde der Ratenverlauf einer zweijährigen Tankerzeitcharter unter folgenden Bedingungen einbezogen: Motortanker, Tragfähigkeit 12000 t dw, Dienstgeschwindigkeit 11 kn je Stunde, Brennstoffverbrauch 13 t Dieselöl 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 Amts für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

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

Seite 12

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Der Grundpreis je Kilometer für die frühere 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — ³⁾ Vor dem 23. 5. 1954 wurden für die Benutzung von Eilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — ⁴⁾ Für die Benutzung von Trans-Europ-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

Seite 13

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

Seite 14

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

Seite 15

¹⁾ In den Fahrpreisen sind die normalen Schnellzugzuschläge, jedoch nicht Sonderzuschläge für Fernschnell- und TEE-Züge enthalten. Die Fahrpreise für die ausländischen Teilstrecken wurden aufgrund der „DM-Streckenfahrpreise des Gemeinsamen Internationalen Tarifs für die Beförderung von Personen (TCV)“ zusammengestellt. — ²⁾ Entfernung in Bahn-Kilometern.

B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

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

Seite 15 (Fortsetzung)

³⁾ Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — ⁴⁾ Für Montangüter Regelklassen I bis V ab 1. 2. 1958: 15 t-Klasse I DM 2,23, II DM 2,22, III DM 1,75, IV DM 1,74, V DM 1,70; 20 t-Klasse I DM 2,12, II DM 2,11, III DM 1,67, IV DM 1,66, V DM 1,62; ab 1. 8. 1964: 15 t-Klasse I DM 1,79, II DM 1,76, III DM 1,56, IV DM 1,55, V DM 1,51; 20 t-Klasse I DM 1,70, II DM 1,68, III DM 1,49, IV DM 1,48, V DM 1,44. — ⁵⁾ Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse, ab 15. 3. 1966 die 25 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — ⁶⁾ Die Frachtsätze sind für 500 km angegeben, da der Tarif erst von 250 km an gilt und die durchschnittliche Beförderungsweite ungefähr bei 500 km liegt. — ⁷⁾ Gültig ab 1. 4. 1937. — ⁸⁾ Bei Vollladung von 15 t- bzw. 20 t-Waggons. Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Am 1. 3. 1962 wurde der Frachtsatz des Kohlentarifs auf 1,29 DM je 100 kg ermäßigt. Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). — ⁹⁾ Ab 15. 3. 1966 neue Güterklasse A. — ¹⁰⁾ Ab 15. 3. 1966 neue Güterklasse B. — ¹¹⁾ Ab 15. 3. 1966 neue Güterklasse C.

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

Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten werden unter Berücksichtigung der von der Bundesbahnhauptverwaltung mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung der jeweils geltenden Regelklassen (vgl. Tabelle I. B. 1) bzw. Ausnahmetarife zu Monatszahlen und als arithmetisches Zwölfmonatsmittel zu Jahreszahlen zusammengefaßt.

Seite 16

¹⁾ Für Fische wurde ab 15. 7. 1958 für die Monate April bis September ein Sommertarif, für die Monate Oktober bis März ein Wintertarif eingeführt. Das frachtpflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz beigegebene Eis. — ²⁾ Die mittlere Warenauslastung 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. 4/1966 Kopfspalte der Tabelle B 3 auf S. 15 und Tabellenanmerkungen auf S. 40. — ⁵⁾ Vor dem 15. 3. 1966 20 t-Gewichtsklasse. Die Frachtsätze der neu eingeführten 25 t-Klasse liegen um 4,76% unter den Sätzen der 20 t-Klasse. — ⁶⁾ 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. — ⁷⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); seit 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ⁸⁾ Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Röhren gewalzte Stahlplatten zum Schmieden in warmen Zustand oder zum Auswalzen. — ⁹⁾ Unbearbeitet.

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

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

Seite 17

¹⁾ Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ²⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ³⁾ Einschl. Schifffahrtsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 20). — ⁴⁾ Ab 1. 6. 1956. — ⁵⁾ Ab 1. 4. 1956. — ⁶⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁷⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebiets (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Fahrtkosten gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ⁸⁾ Vom 8. 8. 1950 bis 16. 1. 1951 Ausnahmeverkehr.

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 18

¹⁾ Siehe Seite 17, Anmerkung ⁷⁾. — ²⁾ Einschl. der Schifffahrtsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ³⁾ Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁴⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löscheziten. — ⁵⁾ Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — ⁶⁾ Ab 1. 4. 1955 Lade- und Löschezit $\frac{1}{2}$ + $\frac{1}{2}$ und umgekehrt. — ⁷⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden: Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774, II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an. — ⁸⁾ Ohne Schifffahrtsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — ⁹⁾ März bis Dezember. — ¹⁰⁾ Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — ¹¹⁾ D Januar/Juli.

Seite 19

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löscheziten. — ²⁾ Ohne Schifffahrtsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 20). — ³⁾ Einschl. Schifffahrtsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 20). — ⁴⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁵⁾ Ab 1. 4. 1963 Lade- und Löschezit $\frac{1}{2}$ + $\frac{1}{2}$. D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löscheziten) berechnet. — ⁶⁾ Für Partien von 50 t stellen sich die Frachtsätze jeweils um 0,30 DM je Tonne höher.

2. Schifffahrtsabgaben auf dem kanalisierten Main und Neckar

Für alle Binnenschifftransporte auf der schiffbaren Flußstrecke des kanalisierten 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 20

¹⁾ Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt.

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

Seite 20 (Fortsetzung)

¹⁾ Tarifliche Pegelmeßstelle Kaub. — ²⁾ Tarifliche Pegelmeßstelle Köln. — ³⁾ 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. — ⁴⁾ 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 Küstenfahrt) sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen.

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 21

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

Seite 22

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

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 23

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

Seite 24

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

C. Schifffahrtsindices

1. Indices der Seefrachtraten

Den Trampfrachtindices liegen für den Überseetransport Frachtabschlüsse in englischen 0, US-\$ und DM, für den nordeuropäischen Küstentransport auch Abschlüsse in skr, dkr und hfl zugrunde. Der Frachtenindex der Linienfahrt des BMV, Abt. See, Hamburg, umfaßt außer Tarifraten und offenen Raten in englischen £, US-\$ und DM auch Raten in anderen Währungen (z. B. dkr, nkr, skr, hfl, sfrs, Can-\$).

Monatszahlen der Trampfrachtindices stellen die Meßziffern der — zumeist gewonnenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtenindices der Firma W. G. Weston, London und der Firma Maritime Research Inc., New York, sowie beim britischen Tankerfrachtenindex der Firma Harley Mullion, London, sind die ausgewiesenen Monatszahlen das arithmetische Mittel der im entsprechenden Monat anfallenden Wochenmeßziffern. Die Jahreszahlen sind alsdann das arithmetische Mittel der Monatszahlen des jeweiligen Jahres. Die Monats- und Jahreszahlen des niederländischen Trampfrachtenindex (Den Braber) werden unter Berücksichtigung der aktuellen Transportmengen gemittelt.

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

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

II. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

Seite 25

¹⁾ Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengütern in 17 weltweiten Relationen im einfachen Durchschnitt der Meßziffer, berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrage der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — ²⁾ Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — ³⁾ Im Januar 1960 wurden die Zahlen des deutschen Linienfrachtenindex auf Basis 1958 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1959 (120,6 mit den Indexzahlen auf Basis 1954 verkettet). — Ab Dezember 1959 werden zusätzlich zum Index für die Linienfahrt gesonderte Gruppenindexzahlen für Stück- und Massengut veröffentlicht, die nach dem Verhältnis der in ihrem Bereich beförderten Gütermenge (2,33:1) zum Gesamtindex zusammengezogen werden. — ⁴⁾ Im Januar 1961 wurden die Zahlen des deutschen Trampfrachtenindex auf Basis 1960 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1960 (80,7) mit den Zahlen auf Basis 1954 verkettet. — ⁵⁾ Ölbrenner (Dampfer) und Motorschiffe von 9000 bis 11000 t d w. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung bis zu 12 Monaten. — ⁶⁾ Vor 1957 auf Basis MOT, vom 1. 1. 1957 bis 15. 5. 1962 auf Basis Scale. — ⁷⁾ Vor 1960 auf Basis USMC. — ⁸⁾ Einschl. große Küstenschifffahrt (Mittelmeerfahrt). — ⁹⁾ Nordeuropäische Küstenschifffahrt.

Seite 26

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

Seite 27

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

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

Seite 28

¹⁾ Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wird jeweils am Quartalsbeginn als mittlere Rate aller Scale- (ab 1. 7. 1962 aller Intascale-) Werte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse im abgelaufenen Quartal sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften veröffentlicht, einbezogen sind Tanker aller Größen über 9999 t d w. Gesamttragfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden stattdessen gesonderte Meßzifferreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 t d w. (GP = General Purpose) und für Großtanker ab 25000 t d w. (LV = Large Vessels) geführt; ab 1. 7. 1964 werden Meßzifferreihen nur noch halbjährlich jedoch für 3 Größenklassen berechnet: 15000 bis 24999 t d w (GP = General Purpose), 25000 bis 44999 t d w. (MR = Medium Range) und 45000 bis 69999 t d w (LR = Large Range). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem Golf. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Quartalszahlen und werden ebenso wie die unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Scale-Tarifs in Shilling je t umgerechneten Quartals- und Jahreszahlen vom Statistischen Bundesamt errechnet (vgl. Erläuterungen zu D. Index der Seefrachten). — ²⁾ Grundtarif Scale Nr. 1 (vom 1. 11. 1952) kam für die AFRA-Raten nicht zur Anwendung. — ³⁾ Suezroute: Zusätzlich a 6,3 je 2240 lbs. Suezkanal-Gebühren (konstant). — ⁴⁾ Kap-Route. — ⁵⁾ Vom November 1956 bis Mai 1957 über Kap-Route (Suez-Krise). — ⁶⁾ Der Zeitcharter-Volume-Index wird für den Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage berechnet. — ⁷⁾ Erarbeitet auf Grund von Statistiken des amerikanischen Bureau of Mines und der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD), zu dem Zweck, den Trend der für Nord-West-Europa geltenden Bunkerölpreise verfolgen zu können. Dieses Gebiet wurde für die Indexberechnung in sechs Ländergruppen eingeteilt: Norwegen, Schweden und Dänemark; Bundesrepublik Deutschland; Belgien und Niederlande; Frankreich; Vereinigtes Königreich und Irland; Portugal. — ⁸⁾ Gesamtindex auf fester Index-Basis: Verhältnis Heizöl zu Diesel- und Gasöl = 70.30. — ⁹⁾ Gesamtindex auf wechselnder Basis, um den steigenden Anteil des Heizölbedarfs ab 1959 sichtbar zu machen. — ¹⁰⁾ Es sind folgende Heizöle enthalten: Marine fuel oil, bunker C; mittlere oder „dünnflüssige“ Heizöle („Redwood No. 1 at 100- F“ ist das gebräuchlichste). — ¹¹⁾ Dieselöl und Gasöl ist im Verhältnis 80:20 enthalten. — ¹²⁾ Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von Jahreszahlen auf Basis Januar-Juni 1954 = 100. — ¹³⁾ Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der britischen Schiffsfahrtszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — ¹⁴⁾ Der Neubaupreis bezog sich in den Jahren 1962 bis 1964 auf einen Bulk-Carrier mit einer Tragfähigkeit von 24000 t. Materialeinsparungen und Formverbesserungen aufgrund technischer Fortschritte im Schiffsbau sowie Erleichterungen der Bedingungen für die Schiffs-Klassifizierung ermöglichten eine Erhöhung der Tragfähigkeit bei sonst gleichbleibenden Schiffsabmessungen. Demzufolge stellte „Fairplay“ seine Preisangaben für den Bulk-Carrier von 24000 auf 25000 t t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verringerung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — ¹⁵⁾ Umgerechnet vom Baupreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1325000 £). — ¹⁶⁾ Umgerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1200000 £). — ¹⁷⁾ Large Range (45000 bis 69999 t d w.). — ¹⁸⁾ Monatsdurchschnitt Januar—Oktober. — ¹⁹⁾ Die Berechnung des Zeitcharter-Volume-Index wurde im Laufe des November 1965 eingestellt.

III. Luftverkehr

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

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Seite 29

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

Seite 30

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen, ab 1. 7. 1965 innerhalb eines Monats. — b) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen, ab 1. 4. 1964 innerhalb 21 Tagen. ¹⁾ Touristenklasse. — ²⁾ Die Touristenklasse wurde auf den Südafrika-, Mittel- und Fernosttrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. 10. 1960, auf den Nordatlantikrouten am 1. 7. 1960, auf den Südatlantikrouten am 1. 3. 1961 durch die Sparklasse ersetzt. — ³⁾ Flugpreise für die Benutzung von Düsenflugzeugen. Bis 1960 wurden Propellerflugpreise veröffentlicht (s. M 7 vj 3 1956 bis vj 3 1965). — ⁴⁾ Monatsdurchschnitt Juli—Dezember.

B. Güterverkehr

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

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

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 1/4 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 32

¹⁾ Ostroute über Indien.

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

Seite 33

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

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

Seite 34

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren je Zeitungstück im Postzeitungsvertrieb

Seite 35

¹⁾ Ab 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warensendungen die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Größengrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, sollen ab 1. 1. 1966 nach der jeweils nächst höheren Gebührenstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 65) gelten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20 g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — ²⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortgebührensätzen befördert. — ³⁾ Für die Beförderung von Briefen bis 20 g und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963, nach den Niederlanden ab 1. 8. 1964, nach Italien ab 15. 8. 1965 die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze erhoben. — ⁴⁾ Die Sendungsart „Geschäftspapiere“ ist weggefallen. Diese Sendungen unterliegen den Briefgebühren (im Inlandsverkehr ab 1. 3. 1963, im Auslandsverkehr ab 1. 1. 1966). — ⁵⁾ Paketgebühren der Entfernungzone 2 (bis 150 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungzone 1 (bis 75 km), 3 (bis 300 km), 4 (über 300 km). — ⁶⁾ Ab 1. 3. 1963 ist in den angegebenen Paketgebührensätzen die Gebühr für eine Wertangabe von 500 DM enthalten, sofern der Wert nur auf der Paketkarte angegeben ist. Bis 28. 2. 1963 wurden für unversiegelte Wertpakete und Wertpostgüter mit Wertangabe von 500 DM zusätzliche Gebühren in Höhe von 20 Pf berechnet. — ⁷⁾ In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 3. 1950 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen. — ⁸⁾ Zeitungstück = die Folge der Zeitungsnummernstücke in der Bezugszeit; Zeitungsnummernstück = das einzelne Exemplar einer Zeitungsnummer. — ⁹⁾ Ab 1. 1. 1964 ist an Stelle der Zeitungsgebühr und Zeitungszustellungsgebühr eine einheitl. Vertriebsgebühr getreten. Zusätzlich werden ab 1. 1. 1964 vom Verleger eine vierteljährliche Zeitungsgrundgebühr von 10 DM für jede zum Postzeitungsdienst zugelassene Zeitung sowie eine Einweisungsgebühr von 10 Pf für die Einweisung eines Verlagsstückes, eine Vermittlungsgebühr von 20 Pf für die Bestellung und für jede erneute Bestellung eines Zeitungstückes erhoben. Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — ¹⁰⁾ Bei Drucksachen im Auslandsverkehr, die schwerer als 50 g sind, wird für jede Gewichtsstufe von 50 g (auch für die erste Stufe) ein Gebührensatz von 10 Pf erhoben. — ¹¹⁾ Die Sendungsart „Warenproben“ wird im Inlandsverkehr vom 1. 8. 1964 an mit „Warensendung“, im Auslandsverkehr weiterhin mit „Warenproben“ bezeichnet.

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

Seite 36

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

4. Gebühren im Postzahlungsverkehr (Inland)

B. Fernspreverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 36 (Fortsetzung)

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst (Inlandsverkehr)

Seite 37

¹⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählferrdienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — ³⁾ Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) berechnet. — ⁴⁾ Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wiedereingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählferrdienst keine Anwendung. — ⁵⁾ Vom 1. 7. 1963 bis 31. 7. 1964 wurden für Gespräche von 3 Minuten Dauer in der Zeit von 18 bis 21 Uhr bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen von mehr als 50 bis 75 km 0,96 DM von mehr als 75 bis 100 km 1,28 DM, bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen bis 200 km 1,60 DM, von mehr als 200 bis 300 km 1,92 DM und von mehr als 300 km 2,24 DM berechnet.

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

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

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 37 (Fortsetzung)

¹¹⁾ Ab 1. 7. 1950 wurde die Gebühr für 5 Wörter, ab 1. 1. 1960 die Gebühr für 7 Wörter als Mindestsatz berechnet. — ¹²⁾ Als Mindestsatz für Brieftelegramme wurde bis zum 30. 6. 1950 die Gebühr für 25, ab 1. 7. 1950 die Gebühr für 22 Wörter berechnet.

3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

5. Telexgebühren im Auslandsdienst (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf)

Seite 38

¹⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Telexdienstes vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 von Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, Folgen 1 bis 3. — ³⁾ In Verkehrsbeziehungen, in denen die Gebührenerfassungsgeräte noch nicht auf die volle Zeitimpulszahlung umgestellt sind, werden jeweils bis zur Beendigung der Umstellungsarbeiten die vor dem 1. 2. 1956 geltenden Fernschreibgebühren erhoben. — ⁴⁾ Normalgebühren infolge vorübergehenden Wegfalls der Ermäßigung. — ⁵⁾ Für andere Orte der Bundesrepublik weichen die Gebühren von den hier aufgeführten ab. — ⁶⁾ Für jede volle oder angefangene weitere Minute wird $\frac{1}{2}$ der angegebenen Drei-Minuten-Gebühr berechnet. Die Gebühr wird für jede Telexverbindung auf volle DM 0,10 gerundet. — ⁷⁾ Die für die einzelnen Jahre angegebenen Gebührensätze sind zum Teil erst im Verlauf des jeweils genannten Jahres in Kraft getreten. — ⁸⁾ Der Selbstwählferrverkehr wurde eingeführt: 1956 nach den Niederlanden, Belgien, der Schweiz, Schweden und Dänemark, 1959 nach Finnland, Norwegen und Luxemburg, 1960 nach Österreich, 1961 nach Großbritannien und Frankreich, 1962 nach Ungarn, 1963 nach der Tschechoslowakei und Italien, 1964 nach Irland und nach den Vereinigten Staaten, 1965 nach Polen und Kanada.

D. Postomnibusverkehr

Postomnibusgebühren im Inlandsverkehr

Seite 39

¹⁾ Ohne Berücksichtigung von örtlichen Sonderverhältnissen. — ²⁾ Richtpreise. — ³⁾ Für Rückfahrtscheine mit beschränkter Geltungsdauer (z. B. Sonn- und Feiertags-Rückfahrtscheine) gelten besondere Bestimmungen. — ⁴⁾ Rückfahrtscheine werden nur in bestimmten Verkehrsbeziehungen und in der Regel nur für Fahrten ausgegeben, deren einfache Streckengebühr DM 1,10 und mehr beträgt. — ⁵⁾ Schülerzehkarten werden wie Schülerzeitkarten nur auf Antrag ausgegeben. Bezugsberechtigung wie bei den Schülerzeitkarten (vgl. Anm. 7). Bis 31. 12. 1962 waren außerdem auch Personen bis zu einem Alter von 21 Jahren als Teilnehmer an Lehrgängen und Kursen mit allgemeinen und hauswirtschaftlichen Bildungszielen bezugsberechtigt. Ab 1. 1. 1963 erstreckt sich die Bezugsberechtigung außer auf Schüler gem. Anm. 7 unter bestimmten Voraussetzungen auch auf Schüler von Privatschulen. — ⁶⁾ Bis 1951 wurden Arbeiterzeitkarten nur an Arbeiter, Angestellte und Beamte mit einem monatlichen Bruttoeinkommen unter RM/DM 200, ab 1952 unter DM 300, ab 1957 unter DM 750, ab 1958 unter DM 1.250 ausgegeben. Ab 1. 1. 1961 entfiel für die Zeitkartenausgabe jede Beschränkung hinsichtlich Personenkreis und Einkommenshöhe; ab 1. 1. 1963 werden besondere Arbeiterzeitkarten nicht mehr ausgegeben. — ⁷⁾ Schülerzeitkarten werden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgegeben. Ab 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Bezugsberechtigten einbezogen. Ab 1. 1. 1963 Lehrlinge nur noch bei einem Bruttoarbeitsentgelt bis zu 150 DM monatlich. Ab 1. 3. 1966 können Schülerzeitkarten von Antragsberechtigten bis zum vollendeten 27. Lebensjahr gelöst werden.