

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

2. Vierteljahr 1966



Bestellnummer: M 7 — vj 2/66

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Schaubilder	
Indices der Seefrachtraten	3
Indices der Tankerraten (Reisecharter); AFRA-Durchschnittsraten für die Tankerfahrt	5
Preise für Verkehrsleistungen im 2. Vierteljahr 1966	6
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 den kanalisierten Flüssen 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	
Indices der Postgebühren im Inlandsverkehr	35
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse	37
2. Ortsgesprächsgebühren	37
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)	37
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)	38
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr	38
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr	38
3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse	39
4. Telexgebühren im Inlandsverkehr	39
Quellenverzeichnis	39
Erläuterungen bzw. Anmerkungen	41

Abgeschlossen am 15. Juli 1966

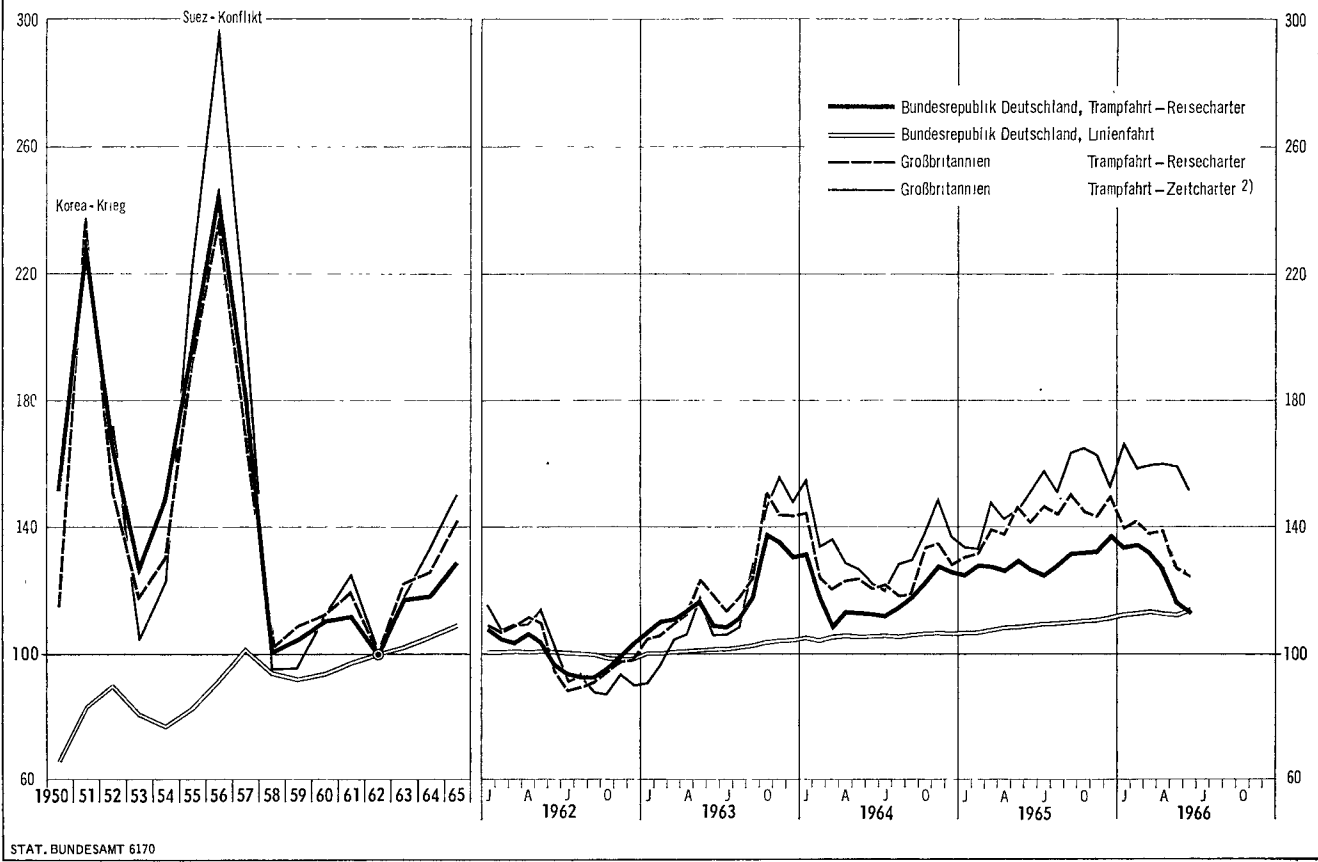
Erschienen im September 1966

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

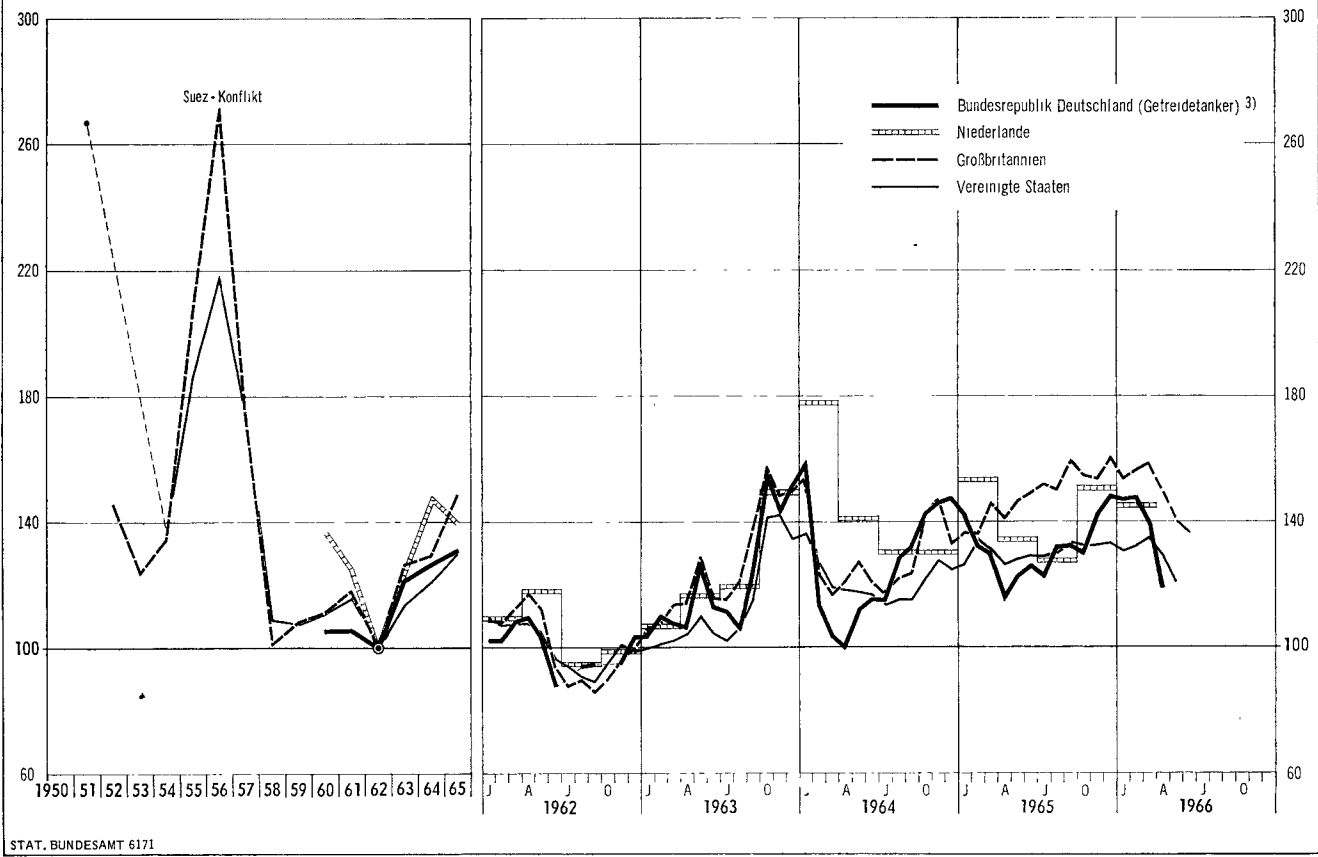
Preis: DM 4,00



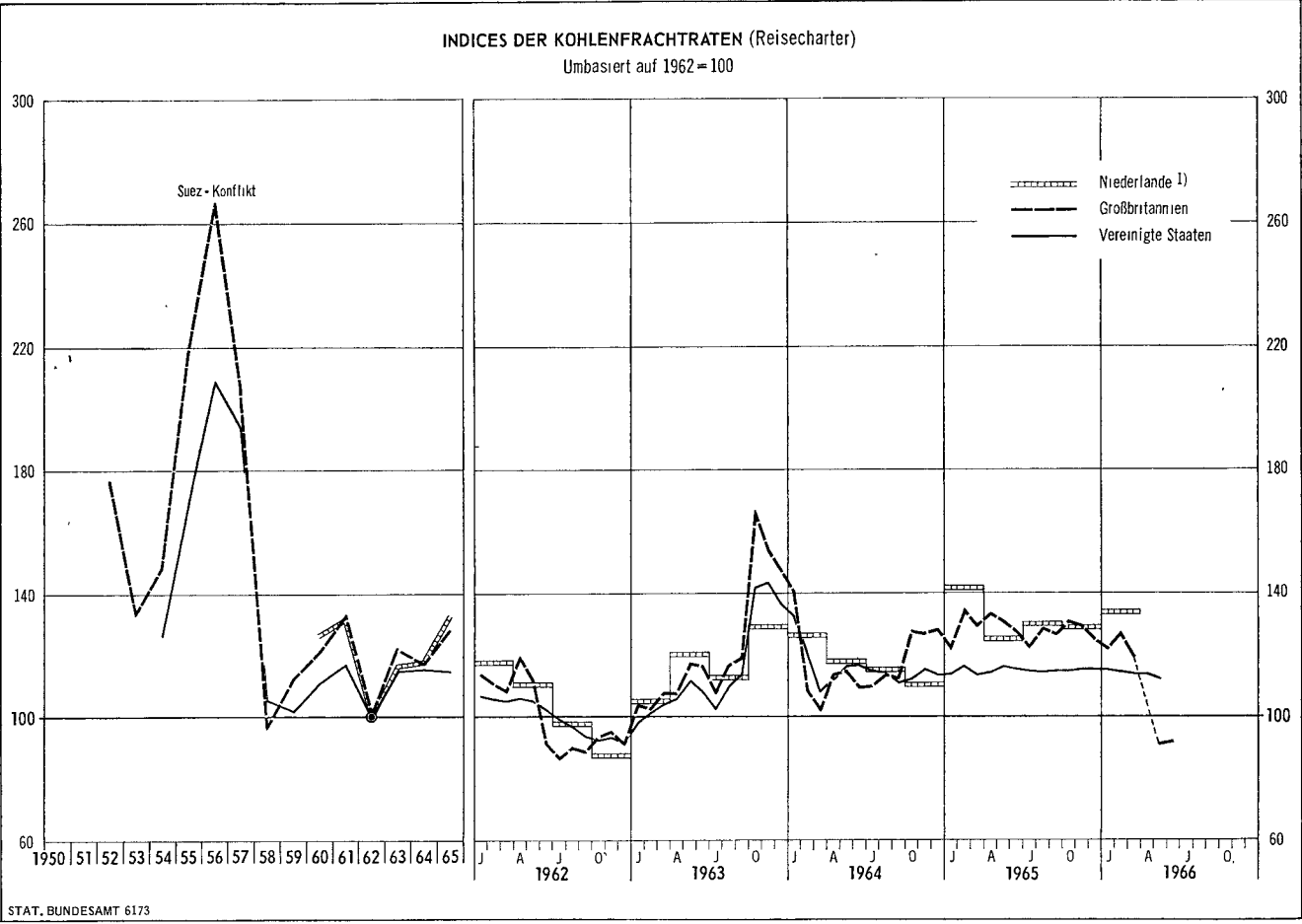
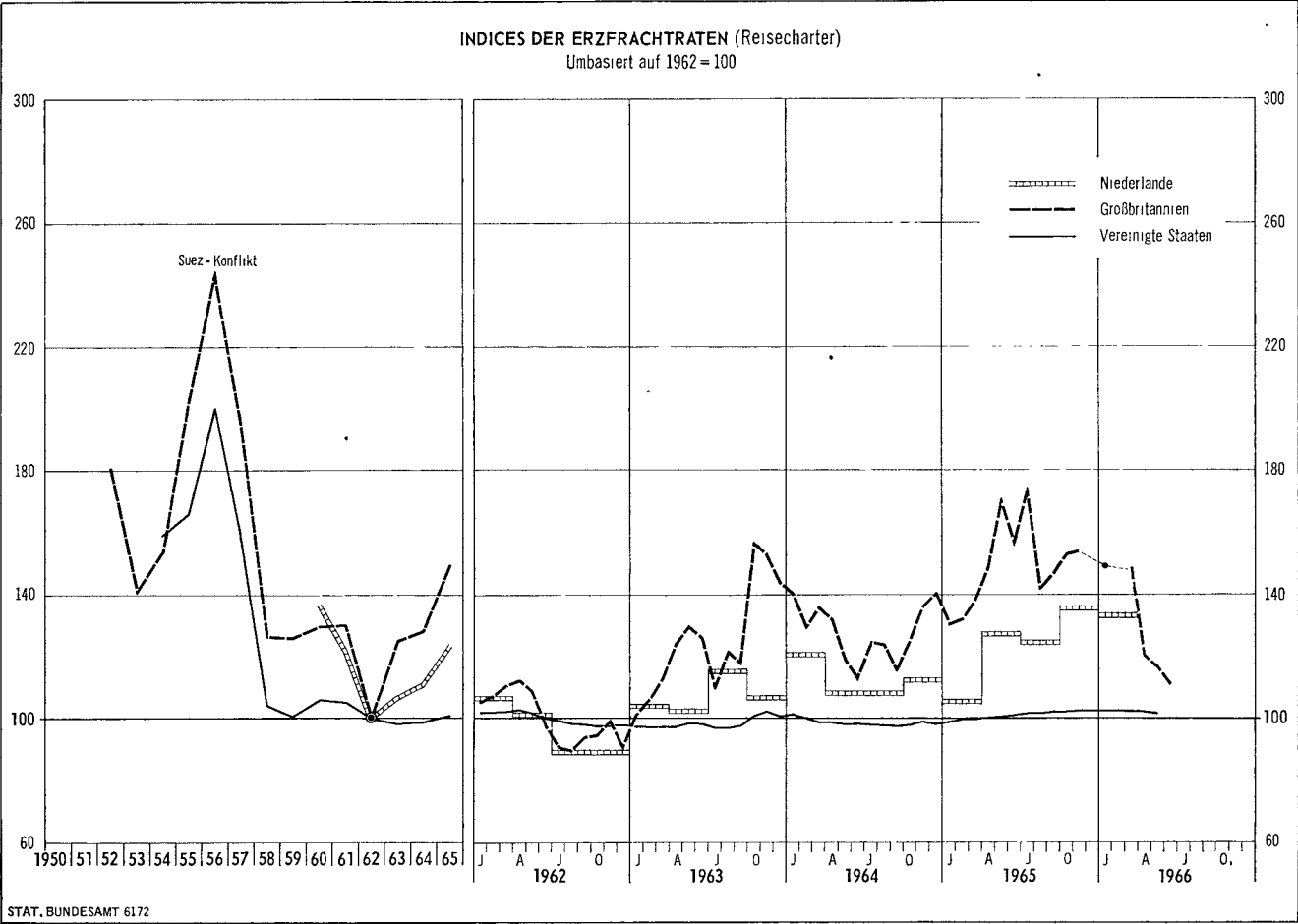
INDICES DER SEEFRACHTRATEN ¹⁾
 Umbasiert auf 1962 = 100



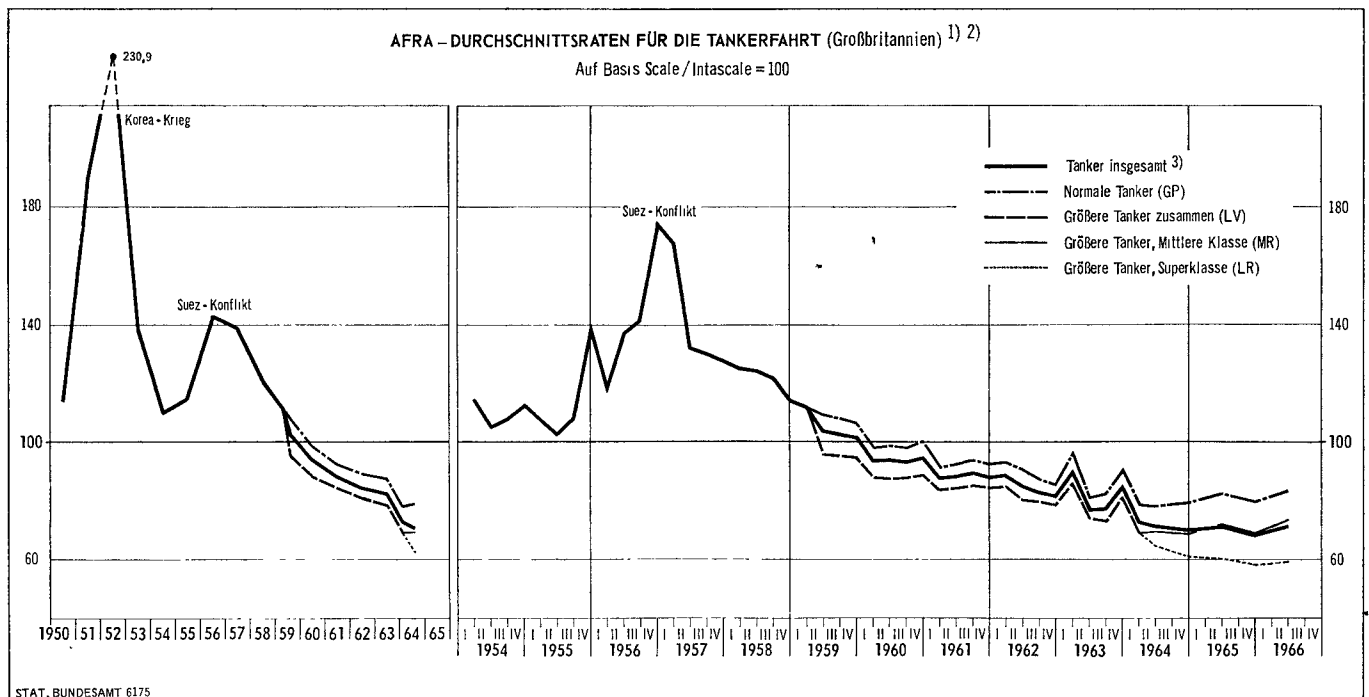
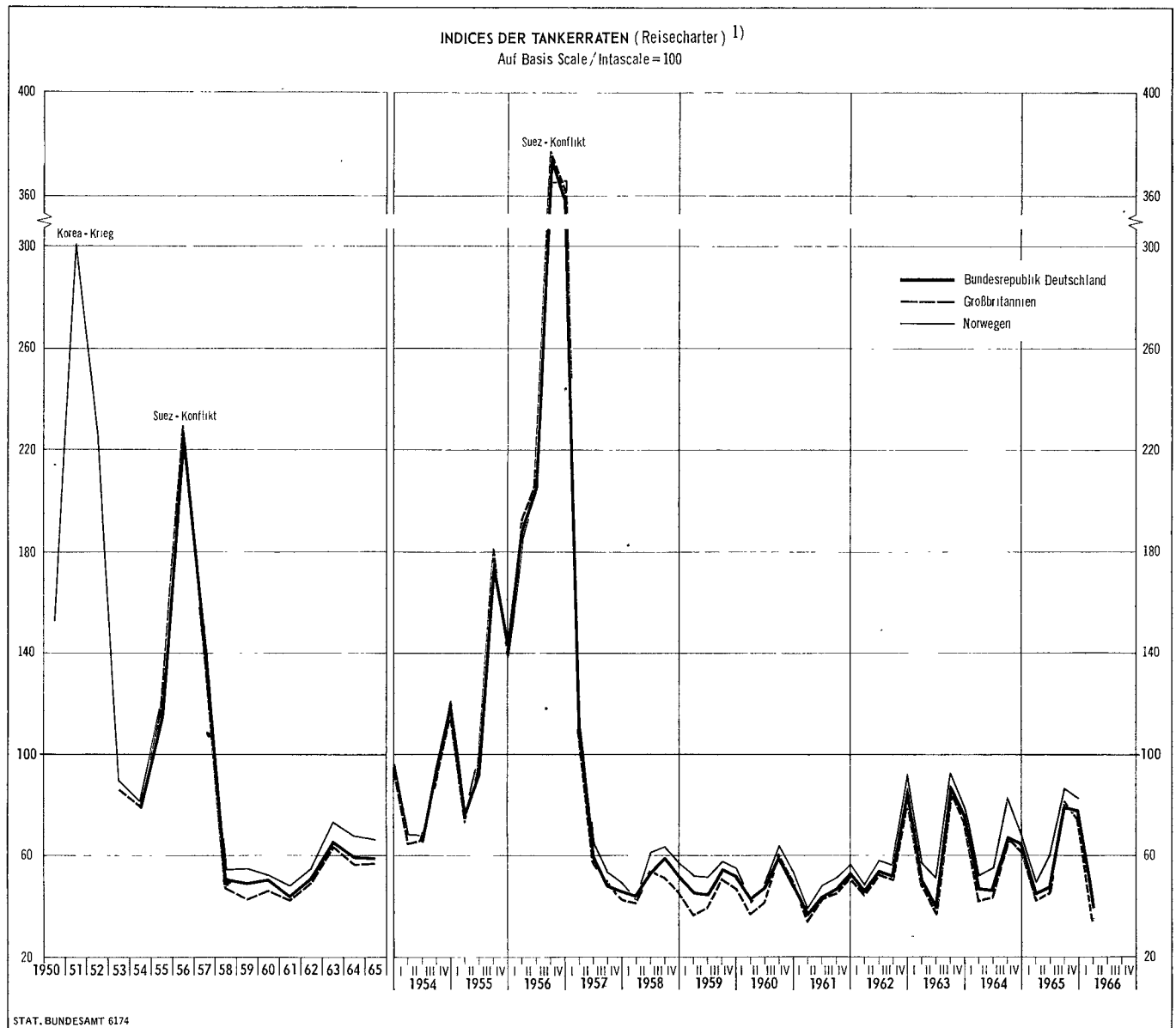
INDICES DER GETREIDEFRACHTRATEN (Reisecharter)
 Umbasiert auf 1962 = 100



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 41



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 41



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 41

Preise für Verkehrsleistungen im 2. Vierteljahr 1966

Eisenbahntarife

Im Tarifsystem des Eisenbahn-Güterverkehrs der Bundesrepublik Deutschland wurden am 10. April 1966 durch einen Nachtrag zum Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft C, in der Form einer Übersichtstafel Abschläge und Zuschläge für Tarife mit Mindest- bzw. Höchstentgelten als Grundlagen für evtl. Margentarifizierungen in Ausnahmetarifen zusammengestellt. Daraufhin traten am 2. Mai 1966 Margentarife zum Ausnahmetarif 14 B 4 für schweres Heizöl (-5%) in Kraft, am 1. Juni 1966 Margentarife zu den Ausnahmetarifen 7 B 18 und 21 für Schwefelkies und 2 B 7 für Bauxit (beide ebenfalls -5%).

Die Mieten für Collico-Kisten wurden am 1. April 1966 geringfügig angehoben. Außerdem erhöhten sich am 3. April d. J. die Beförderungsentgelte für die bahnamtliche Rollfuhr.

Im grenzüberschreitenden Eisenbahn-Güterverkehr wurden am 1. April 1966 die internationalen Gütertarife, soweit sie auf dem Regeltarif beruhen, entsprechend der allgemeinen Tarifierhöhung im Binnenverkehr (vom 15. März 1966) angehoben. Im Binnenverkehr hatten sich damals die Frachtsätze für Wagenladungen um 5,6%, für Stückgut um 14,5% erhöht (vgl. Vortext zu M 7, vj. 1/1966, S. 5/6). Die Revision der Ausnahmetarife im grenzüberschreitenden Verkehr ist zur Zeit noch nicht abgeschlossen.

Am 1. April 1966 wurden die Gebühren für die Benutzung von Interfrigo-Kühlwagen beim Kühlgutversand ins europäische Ausland um 10% erhöht.

Ferner stiegen zum 3. April 1966 die Benutzungsgebühren für Tiefladewagen im Binnenverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr um 10%.

Im Eisenbahn-Personenverkehr der Bundesrepublik verteuerten sich die Bettkarten der Deutschen Schlafwagengesellschaft am 22. Mai 1966 im Durchschnitt um 6,5%.

Im Eisenbahn-Verkehr der Schweiz gelten ab 1. Mai 1966 höhere Gebühren für die Aufbewahrung von Handgepäck (statt bisher 30 jetzt 40 Rappen je Stück).

Straßenverkehrstarife

Im „Reichskraftwagentarif“ wurden am 15. April 1966 verschiedene Holzpositionen von Klasse C/D nach E abtarifiziert. Für Grubenholz wurde am gleichen Tage ein neuer Ausnahmetarif AT 006 eingeführt.

Verschiedene Erleichterungen traten im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr nach der Tschechoslowakei ein. Die tschechoslowakischen Behörden stellten das bisherige Genehmigungsverfahren, nach dem Einreisegenehmigungen für LKW-Transporte gegen besondere Gebühren nur einzeln erteilt wurden, auf Dauergenehmigungen um (vgl. auch M 7/vj. 1/1966, S. 7).

Der für den Straßengüterverkehr in den Niederlanden geltende Maximaltarif wurde am 15. April 1966 um weitere 6,5% angehoben. Er war zuletzt im Juli des vergangenen Jahres um 0,5 bis 6% erhöht worden.

Frachtraten der Binnenschifffahrt

Die Frachtsätze der Binnenschifffahrt im westdeutschen Kanalbereich wurden durch den Frachtausschuß Dortmund am 1. Juni 1966 für Transporte von

Baustoffen,
Steinen,
Zement,
Düngemitteln,
Schrott,
Hochofenschlacke,
Zucker,
Importgütern

erhöht. Die neuen Transportsätze liegen etwa um 10 bis 15% höher. Zur gleichen Zeit trat eine Lohnerhöhung für die Rheinschifffahrt und für die westdeutsche Kanalschifffahrt in Kraft.

Erhöht wurden auch die Klarierungstarife für Binnenschiffe in Lobith, der Grenzstation Bundesrepublik/Niederlande am Niederrhein.

Im grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehr entwickelten sich die Frachtraten vom März bis Juni 1966 unterschiedlich. Gegenüber Januar d. J. haben sie sich allgemein abgeschwächt. Im Vergleich zum Vorjahresstand lagen die Frachtraten teils

höher, teils niedriger. Die Beschäftigungslage war zu Jahresbeginn günstig, hat sich aber inzwischen verschlechtert.

Ausgewählte Güter- und Verkehrsrelationen	Ratenveränderung in % Juni 1966 gegenüber		
	März 1966	Januar 1966	Juni 1965
Getreide von Rotterdam nach Mannheim	+ 20	— 8	+ 7
Erz von Rotterdam nach Rhein-Ruhrhäfen	+ 5	— 20	+ 3
von Rotterdam nach Mannheim ¹⁾	— 8	— 27	— 20

¹⁾ Massengüter (bes. Kohle und Schwefelkies, ohne Getreide).

Fährpreise

Die italienischen Staatsbahnen (FS) ermäßigten Anfang Juni d. J. die Tarife für das Übersetzen von Lastkraftwagen, Lieferwagen, Kleinlastwagen und Anhängern auf ihren Fährschiffen von Reggio Calabria nach Messina Marittima um rund 45% (von 1650 auf 900 Lit je Fahrzeug).

Passagen

Die „Transatlantic Passenger-Steamship Conference“ hatte bei ihrer Zusammenkunft in Athen (im Juni 1965) beschlossen, die Transatlantik-Passagen im Sommer 1966 zu erhöhen. Die Mindesttarife steigen in allen Klassen um 5 \$. Die 1.-Klasse-Tarife sollen während der Sommersaison um 10 \$ angehoben werden.

Seefrachtraten und Schiffscharterraten

Die Ratentendenz war an den Seefrachtenmärkten im 2. Vierteljahr allgemein schwach. Selbst der am 16. Mai ausgebrochene Seeleutestreik in Großbritannien brachte keine Belebung. Ob der Stauerstreik in den St. Lorenz-Häfen, der im Juni d. J. ausgebrochen ist, einen stärkeren Einfluß auf die Marktlage haben wird, ist zur Zeit noch nicht abzusehen.

Einen starken Druck auf die Frachtraten übte der umfangreiche Einsatz von Tankern in der Getreideschifffahrt aus.

Reisecharterindices	Veränderung in % Juni 1966 gegenüber	
	März 1966	Juni 1965
Bundesrepublik Deutschland	— 14	— 11
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	— 9	— 12
davon Getreide	— 14	— 8
Zucker	— 9	— 29
Erz	— 25	— 28
Kohle	— 23	— 28
Holz	+ 10	+ 16
Düngemittel	+ 15	+ 3
Norwegen	— 6	— 5
Italien	— 10	— 13
Vereinigte Staaten	— 7	— 5

In der Trampfahrt war die Nachfrage nach Tonnage bei Einzelabschlüssen nach Nordeuropa mäßig. Große Frachter und Tanker wurden zu so niedrigen Raten geschlossen, wie sie früher noch nicht beobachtet worden waren.

Besonders stark war der Druck auf die Frachtraten für die Getreideabfuhr von US-Golf- und La Plata-Häfen (vor allem bei Befrachtungen für den Nord-Kontinent). Auch hier trugen Massengutfrachter und Tanker, besonders in der Fahrt nach dem Mittleren und Fernen Osten, zum Nachgeben der Frachtsätze bei.

In den östlichen Fahrtgebieten gingen die Raten für Kopra von den Philippinen und für Erze von Indien (Goa) und Südamerika weiter zurück.

Ausgesprochen gering war die Abschlußtätigkeit am Mittelmeermarkt. Hier werden neuerdings Erzladungen, die bisher gewöhnlich durch kleinere Trampschiffe befördert wurden, zunehmend als Massengutpartien von der Linienfahrt übernommen.

Erst im Juni machte sich ein gewisser Einfluß des britischen Seeleutestreiks auf die Ratenentwicklung in der Getreidefahrt bemerkbar. Die allgemeine Markttendenz kehrte sich um und eine vorerst noch mäßige Ratenerholung begann sich abzuzeich-

nen. Andererseits dämpfen die Aussichten auf eine gute Getreideernte in den europäischen Ländern die Zuversicht auf eine nachhaltige Belebung des Seefrachtenmarktes.

Die Zeitcharterraten waren anfangs noch für die Reeder befriedigend, gaben aber dann auch nach, allerdings nicht so stark wie die Frachtraten. Bevorzugt wurden am Zeitchartermarkt moderne schnelle Schiffe, die auch höhere Raten erzielen konnten. Ab Mitte Mai war die Tendenz am Zeitchartermarkt allgemein etwas fester. Es wurden mehrere Schiffe für den Getreidetransport von amerikanischen Häfen nach Indien und Japan gechartert. Laufend wurden auch moderne Schiffe (7 000 bis 14 000 Tonner) für den Linienbedarf aufgenommen. Trotzdem nahmen im bisherigen Jahresverlauf die Linienreedereien um die Hälfte weniger Schiffe in Zeitcharter als vor Jahresfrist. Allgemein wird jedoch die Lage am Zeitchartermarkt auf längere Sicht immer noch optimistisch beurteilt.

Zeitcharterindizes	Veränderung in % Juni 1966 gegenüber	
	März 1966	Juni 1965
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	— 5	—
Norwegen	— 9	— 14
Vereinigte Staaten ¹⁾	— 8	+ 1

¹⁾ Für Abschlüsse mit einer Mindestlaufzeit von 6 Monaten.

Der nordeuropäische Küstenfrachtenmarkt zeigte wegen des lang anhaltenden Winters und infolge eines neuen Kälteeinbruchs Anfang April zunächst nur eine geringe Befrachtungstätigkeit. Erst im Mai konnten sich mit dem verspäteten Beginn der Holzsaision die Holzraten am Ostseefrachtenmarkt erholen. Ende Mai verknappte sich infolge des britischen Seeleutestreiks die verfügbare Kleintonnage, so daß die Holzfrachtraten in der Ostseefahrt um nahezu 150% anzogen. Belebt hat sich auch das Weißmeergeschäft für Rechnung der Sovfracht (sowjetische Seefrachtenagentur).

Die Raten für Rohöl-Einzelreisen in der Tankerfahrt gaben besonders auf der Route Persischer Golf nach UK/Kontinent weiter nach. Supertanker wurden zu Raten bis minus 75% auf Basis Intascale, vereinzelt sogar bis minus 80% abgeschlossen, was einen seit zwei Jahren nicht mehr erreichten Tiefstand bedeutet. Das hatte zur Folge, daß immer mehr Tanker (Mitte Juni 5,1 Mill. t statt 4,0 Mill. t vor einem Jahr) in die Getreidefahrt drängten. Kleinere und mittlere Tonnage konnte via Suez Raten auf halber Intascale-Basis erzielen.

Tankerfrachtenindizes auf Basis Scale/Intascale	Veränderung in % Juni 1966 gegenüber	
	März 1966	Juni 1965
Reisecharterindizes		
Bundesrepublik	— 26	— 22
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	— 41	— 38
Norwegen	— 29	— 12

Bei langfristigen Kontrakten und in Zeitcharter erzielten Öltanker im Gegensatz zur Tagesfahrt im 1. Halbjahr 1966 durchweg etwas bessere Raten als im 2. Halbjahr 1965. Gegenüber der gleichen Zeit im Vorjahr lagen die Raten für kleine und mittlere Einheiten jedoch nur wenig höher, während die Superklasse sogar etwas billiger bewertet wurde.

AFRA-Durchschnittsrate auf Basis Intascale	Veränderung in % 1. Juli 1966 gegenüber	
	1. Januar 1966	1. Juli 1965
für Tanker		
von 15 000 bis 24 999 tdw (General Purpose) ...	+ 4	+ 1
von 25 000 bis 44 999 tdw (Medium Range) ..	+ 7	+ 3
von 45 000 bis 69 999 tdw (Large Range)	+ 2	— 2

Die Aufliebertonnage der Welthandelsflotte belief sich im Juni auf 82 Schiffe mit 488 000 BRT gegenüber 117 Schiffen mit 759 000 BRT vor einem Jahr. Die jetzt aufliegende Tonnage verteilt sich je zur Hälfte auf Trockenfrachter und auf Tanker, wobei der einzelne Tanker mit 8 500 t im Durchschnitt nahezu die doppelte Größe der Trockenfrachter (4 500 t) aufwies.

Infolge des britischen Seeleutestreiks lagen in englischen Häfen Mitte Juni 826 Schiffe unter der Landesflagge fest. Die Abfertigung von Schiffen ausländischer Flagge ging reibungslos vor sich.

Die Frachtraten der Linienfahrt setzten, wie aus der Entwicklung des BMV-Linienfrachtenindex hervorgeht, ihren bisher beobachteten langsamen aber stetigen Anstieg im zweiten Quartal 1966 nicht weiter fort. Die Wirkung der in verschiedenen Fahrtgebieten eingetretenen Tarifierhöhungen bzw. der neu eingeführten oder erhöhten Erschwerniszuschläge wurde offensichtlich durch nachgebende Frachtraten für Massengutpartien weitgehend aufgewogen. Zweifellos hat hier die depressive Entwicklung des Trampfrachtenmarktes in diesem Frühjahr die von Fall zu Fall ausgehandelten Quotierungen der Linienfahrt beeinflusst.

Frachtenindizes für die Linienfahrt (berechnet vom Bundesministerium für Verkehr)	Veränderung in % Juni 1966 gegenüber	
	März 1966	Juni 1965
Insgesamt	+ 0,1	+ 4,1
davon Stückgut	+ 1,2	+ 5,3
Massengut	— 2,3	+ 1,4

In den einzelnen Fahrtgebieten der Linienfahrt wurden verschiedentlich die Grundraten erhöht, wie sich aus der folgenden Übersicht ergibt:

Veränderung der Liniengrundraten			
Verkehrsrelationen		Stichtag der Neu- festsetzung	Durch- schnittliche Veränderung in % gegenüber bisherigem Tarifstand
von	nach		
<u>Nordeuropafahrt</u>			
Hamburg/Bremen	französ. Kanal- und Atlantikhäfen ¹⁾	1. 4. 66	+ 10
bundesd. u. niederl. Häfen	Island	1. 4. 66	+ 84 ²⁾
<u>Mittelmeerfahrt</u>			
Italien	UK	1. 5. 66	+ 10
Ostmittelmeerhäfen	UK/Kont.	1. 6. 66	+ 10
<u>Afrikafahrt</u>			
Westafrik. Nebenb. UK	UK/Kont./Skand. Madagask./Réunion/ Komoren	1. 6. 66	(+ 6 s/t) ³⁾
Dünkirchen	Djibouti	1. 4. 66	+ 10
<u>Mittelostfahrt</u>			
UK/Kont.	Indien/Pakist./Ceylon . .	1. 6. 66	+ 8
<u>Ozeanienfahrt</u>			
UK/Kont.	Papeete (Tahiti)	1. 4. 66	+ 8
UK/Kont.	Nouméa (Neukaled.)	1. 4. 66	+ 8
<u>Südamerikafahrt</u>			
Argentinien	Mittelmeerhäfen	15. 4. 66	+ 33/67 ⁴⁾
La Platahäfen	UK/Kont.	1. 6. 66	+ 15
<u>Nordamerikafahrt</u>			
US-Golf	Kontinent	1. 6. 66	+ 8 ⁵⁾
<u>Cross-Trade-Fahrt</u>			
Pers. Golf	Ceylon ¹⁾	1. 6. 66	+ 8

¹⁾ Und umgekehrt. — ²⁾ Ohne Raten für Kraftfahrzeuge. — ³⁾ Einführung eines festen Sonderzuschlags für Holzverschiffungen. — ⁴⁾ Verschiedene Gefrierfleischpositionen. — ⁵⁾ Baumwolle.

Ohne nähere Tarifangaben wurden weitere Veränderungen aus folgenden Fahrtgebieten gemeldet:

- Nordeuropafahrt:
von Hamburg/Bremen nach belgischen und niederländischen Häfen
zum 1. April 1966
von UK nach Schweden
zum 1. Mai 1966. Hier wurden Containerrabatte in Höhe von 5 bis 10 £ je Container eingeführt.
- Mittelmeerfahrt:
von Kontinenthäfen nach Piräus
zum 1. Juni 1966. Der Hafen von Piräus wurde in die nächsthöhere Löschhafenklasse des Konferenztarifs umgestuft.
von Hamburg/Dünkirchen nach Lybien
zum 1. Juni 1966

von niederländischen Häfen nach Madeira
zum 1. Mai 1966

Afrikafahrt:
von Matadi/Boma (Angola) nach UK/Kontinent
zum 1. Juni 1966

Fernostfahrt:
von UK/Kontinent nach Birma
zum 1. Juni 1966

Nordamerikafahrt:
von UK nach der Westküste Kanadas
zum 1. Mai 1966

vom Nordpazifik nach Kontinent/Skandinavien
Einführung eines Nachlasses
zum 1. April 1966 (1,50 \$ je t auf palettisierte Ladung)

Cross Trade-Fahrt:
von amerikanischen Ostküste- und Golfhäfen
bzw. von kanadischen Ostküstehäfen nach Westafrika.
Hier wurde zum 1. Mai 1966 das Doppelrätensystem eingeführt.

Außerdem wurden von den Linienreedereien folgende feste bzw. vorübergehende Ratenzuschläge neu eingeführt bzw. revidiert:

Ratenzuschläge in der Linienfahrt

a) feste Zuschläge¹⁾

Verkehrsrelationen		Stichtag der Neufestsetzung	Währung, Mengeneinheit	bisheriger | neuer Zuschlag zur Grundrate	
von	nach				
Kont./Skand.	St. Kitts, Nevis ²⁾	18. 4. 66	\$/t	5,30	6,70
UK	St. Kitts, Nevis ²⁾	18. 4. 66	s/t	37,6	47,6

¹⁾ Zum Ausgleich der Reedereiekosten für Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren in den Löschhäfen. — ²⁾ Kleine Antillen.

b) vorübergehend eingeführte Zuschläge¹⁾

Verkehrsrelationen		Stichtag der Neufestsetzung	bisheriger	neuer
von	nach		Ratenzuschlag in %	der Grundraten
Nordeuropafahrt				
Brem./Hbg./Lüb.	Kalmar/Stockholm	1. 4. 66	+ 20	— ²⁾
Kont.	Finnland	1. 4. 66	+ 50	+ 25 ²⁾
Kont.	Finnland	1. 5. 66	+ 25	— ²⁾
Mittelmeerfahrt				
Hbg./Dunkirchen	Piräus	25. 4. 66	+ 10	+ 20
Hbg./Dunkirchen	Piräus	23. 5. 66	+ 20	+ 35
UK	Piräus ³⁾	15. 4. 66	+ 10	+ 20
UK	Piräus ³⁾	23. 5. 66	+ 20	+ 40
UK	Piräus ⁴⁾	25. 4. 66	—	+ 20
UK	Piräus ⁴⁾	1. 6. 66	+ 20	+ 35/40
Piräus	Bordeaux/Hamburg	25. 4. 66	+ 10	+ 20
Hbg./Bordeaux	Haifa	6. 6. 66	—	+ 20
UK	Haifa	30. 5. 66	—	+ 20
Haifa	UK/Kont.	6. 6. 66	—	+ 20
Hbg./Dunkirchen	Ashdod (Israel)	27. 6. 66	—	+ 20

¹⁾ Erschwereniszuschläge wegen Hafenverstopfung u. ä. — ²⁾ Abbau des Winterzuschlags. — ³⁾ Linien innerhalb der Levant Conference. — ⁴⁾ Linien außerhalb der Levant Conference.

Seetransportversicherung

Die Prämiensätze für die zusätzliche Risikoversicherung der Londoner Seeversicherer gegen Krieg, Streik, Aufruhr und Bürgerkrieg wurden für die Fahrt von und nach Zypern am 2. Juni 1966 um 6 d auf 1 s je 100 £ Frachtwert ermäßigt. Die gespannte politische Lage in der Dominikanischen Republik führte dagegen am 6. April 1966 zu einer Prämienerhöhung in diesem Fahrtgebiet (2 s 6 d gegenüber bisher 9 d je 100 £ Frachtwert).

Hafengebühren und Umschlagskosten

Die Verkehrsleistungen vieler in- und ausländischer Seehafenbetriebe haben sich im 2. Quartal 1966 verteuert. Nur aus Manchester und Laveria wurden Ermäßigungen gemeldet:

Hafengebühren und Umschlagkosten

Häfen	Gebühren- bzw. Kostenart	Stichtag der Neufestsetzung	Veränderung in % gegenüber dem bisherigen Gebührendstand
Weser/Ems ¹⁾	Seelotsgelder	1. 4. 66	+ 8/10
Elbe ¹⁾	Seelotsgelder	1. 4. 66	+ 2/3
N.-O.-Kanal ¹⁾	Seelotsgelder	1. 4. 66	+ 16/17
Kieler Förde ¹⁾	Seelotsgelder	1. 4. 66	+ 16/17
Poln. Hafen	Trimmsätze für Kohlen und Koks	1. 1. 66	+ 10
	Stauereisätze für Bulk Ladungen	1. 1. 66	+ 10
	Stauereisätze für Stückgut	1. 1. 66	+ 15
Rotterdam	Hafenlotsgelder	1. 4. 66	+ 20
Bristol	Hafengeb. u. Umschlagskosten ²⁾	1. 4. 66	+ 8
	Umschlagskosten für Getreide	1. 4. 66	+ 3
Manchester	Umschlagskosten für Paletten	Juni 66	— 10 ³⁾
Schwed. Häfen	Leuchtfuehrgebühren	1. 4. 66	+ 56 ⁴⁾
		1. 4. 66	+ 4 ⁵⁾
Oporto/Leixoes	Basissrate der Agenturgebühren	Juni 66	+ 60
Span. Häfen ⁶⁾	Hafengebühren	1. 5. 66	+ 12/17
Lavera	Hafengebühren für Tanker	1. 4. 66	— 10
Dakar	Stauereisätze	1. 10. 65	+ 10 ⁷⁾
Port Said	Gebühren f. Frischwasservers.	1. 4. 66	+ 29
Vitoria	Hafengebühren	10. 6. 66	+ 15
Rio d. Janeiro	Überstundentarif f. Ladungs-umschlag	14. 4. 66	+ 40
Argent. Häfen	Schleppergebühren	18. 5. 66	+ 20
Montevideo	Stauer- und Tally-Löhne	1. 4. 66	+ 50
St. Kitts, Nevis ⁸⁾	Kai-, Lager- u. Auslieferungsgeb.	1. 3. 66	+ .. ⁹⁾

¹⁾ Seelotsrevier. — ²⁾ Ohne Umschlagskosten für Getreide. — ³⁾ Erhöhung des Palettenrabatts von 20% auf 30%. — ⁴⁾ Schiffe bis 300 NRT. — ⁵⁾ Zuschlagsgebühren für Schiffe über 300 NRT. — ⁶⁾ Barcelona (+ 17%), Pasajes, Huelva, Las Palmas, La Luz. — ⁷⁾ Und weniger. — ⁸⁾ Kleine Antillen. — ⁹⁾ Ohne nähere Angaben.

Durchsatzpreise für Erdöltransporte in Rohrleitungen

Neue Installationen an der Rohrleitung der Société du Pipeline Sud-Européen (SEPL) für Rohöltransporte von Lavera (Mittelmeer) zu den Raffineriezentren bei Strasbourg und Karlsruhe erweiterten die jährliche Durchsatzkapazität der Leitung von 27,7 auf 35 Mill. Tonnen. Die höhere Ausnutzung der Leitung ermöglichte es, die Durchsatzpreise zum 1. Juni d. J. erneut zu senken. Die Tarife haben sich seit der Inbetriebnahme der Leitung im Dezember 1962 unter Einfluß der steigenden Beförderungsleistungen wie folgt entwickelt:

Durchsatzpreise und Beförderungsleistungen der Rohölleitung Lavera – Strasbourg/Karlsruhe (SEPL)

Stichtag der Neufestsetzung	Durchsatzpreis in FF je t	Beförderungsleistung	
		Jahr	Mill. t
1. 12. 1962	9,00—10,00	1962	.
1. 2. 1963	8,50	1963	8,7
1. 4. 1964	7,50	1964	20,0
1. 2. 1965	6,50	1965	27,7
1. 6. 1966	5,00— 6,00	1966	35,0 ¹⁾

¹⁾ geschätzt.

Personen-Flugpreise

Zum 1. April sind die Vereinbarungen der IATA-Konferenz vom September 1965 über die Verbilligung eines Teils der Nordatlantik-Tarife in Kraft getreten (vgl. auch M 7 vj. 3 1965, S. 9). Sie gelten zunächst bis zum 31. März 1967. Im einzelnen wurde folgendes festgelegt:

1. Die Normaltarife bleiben in beiden Klassen unverändert.
2. Die 21-Tage-Sondertarife werden stark ermäßigt, und zwar ganzjährig um 20%.
3. Die Gruppentarife werden ebenfalls ermäßigt. Sie gleichen im wesentlichen den 21-Tage-Tarifen. Gruppenreisen, die in Europa beginnen, werden bei einer Mindest-Teilnehmer-Zahl von 15 Personen um weitere 25 \$ je Fluggast verbilligt.
4. Auf der Nordatlantik-Strecke werden erstmals Sonderflugpreise für Pauschalreisen eingeführt. Der Preis für den reinen Flug liegt um 30 \$ unter dem entsprechenden 21-Tage-Tarif.

Die isländische Luftverkehrsgesellschaft Loftleidir hat Anfang Mai neue Sonderflugpreise für den Nordatlantikverkehr zwischen Luxemburg und New York via Island eingeführt. Vom 1. April bis 19. August und vom 4. September bis 31. Oktober

beträgt der Gruppenflugpreis ab Luxemburg für die Gesamtstrecke hin und zurück bei einer Mindestbeteiligung von 15 Personen 1020 DM pro Person. Im August und September gelten diese Vergünstigungen nicht an den Wochenenden.

Zugleich wird ein neuer 21-Tage-Tarif eingeführt. Der Hin- und Rückflug beträgt für die ganze Strecke (ab Luxemburg) 1120 DM. Dieser Tarif gilt nur in bestimmten Zeitabschnitten (nicht an Wochenenden). Im Vergleich zum Normaltarif in der Fassung vom 1. April 1965 bedeutet der 21-Tage-Tarif eine Verbilligung von rund 14%. Ein weiterer 21-Tage-Tarif, der den IATA-Bestimmungen angepaßt ist, schließt die Hotelkosten am Zielort pauschal ein. Hier kostet der Hin- und Rückflug für die gesamte Strecke mit den gleichen zeitlichen Einschränkungen bei einem Mindestaufenthalt von 14 Tagen 1280 DM.

Ab Mai ist von den Japan-Air-Lines ein Pazifik-Passagerepreis für Gruppenflüge bei einer Mindestteilnehmerzahl von 70 Personen in Höhe von 500 \$ festgesetzt worden. Dies ist das bisher billigste Preisangebot für den Hin- und Rückflug Japan/Westküste USA. Die neuen Flugpreise der Japan Airlines in dieser Flugroute liegen um 8% unter den bisherigen Sätzen, die während der Saison galten, und um 15% unter den Sätzen außerhalb der Saison.

Auf einer IATA-Tarifkonferenz für das Konferenzgebiet 1 (Nord- und Südamerika) wurde Anfang Februar die Einführung ermäßigter Tarife für den Personen-Flugverkehr zwischen Nordamerika und den angrenzenden Ländern einschließlich des Karibischen Raums und des nördlichen Teils von Südamerika vereinbart. Verschiedene von einzelnen Mitgliedsgesellschaften in diesem Konferenzgebiet bereits angewandte Flugpreise wurden als allgemein verbindliche IATA-Flugpreise übernommen. Die Änderungen sind am 1. Mai in Kraft getreten. Es wurde ferner eine Einigung darüber erzielt, daß ab 1. April Flugscheine in einer Reihe südamerikanischer Länder auch gegen Ratenzahlung verkauft werden dürfen.

Die amerikanische Regierung hat am 13. Mai die vorsorglich zum 15. Mai ausgesprochene Kündigung des Warschauer Abkommens über die Höhe der Haftungsgrenze im Weltluftverkehrs wieder zurückgezogen. Damit verbleibt es bei den Höchstbeträgen von 8300 \$ (von über 80 Staaten ratifiziert) und 16600 \$ (von über 40 Staaten ratifiziert) pro Fluggast, wie sie durch die Internationale Zivil-Luftfahrt-Organisation (ICAO) im Warschauer Abkommen und im Haager Protokoll fixiert worden sind. Als Gegenleistung ist das Zugeständnis von 34 Luftverkehrsgesellschaften anzusehen, die direkt oder indirekt im Verkehr mit den Vereinigten Staaten tätig sind, wonach die Haftung im Flugverkehr mit den USA 75000 \$ (oder 58000 \$ zusätzlich Rechtskosten) beträgt, und zwar auch in den Fällen von höherer Gewalt, bei Sabotage und beim Nachweis, daß alle erforderlichen Maßnahmen getroffen waren, um ein Unglück zu vermeiden.

In der Bundesrepublik Deutschland wendet die Deutsche Lufthansa seit dem 1. April d. J. für die Berechnung der Flugpreise ihres innerdeutschen Liniennetzes¹⁾ neue Grundsätze an. Gegenüber dem bisherigen System, nach dem der Flugpreis aus der Summe der beiden Teilstreckenpreise über Frankfurt ermittelt wurde, wird nunmehr die tatsächliche Kilometerzahl zugrunde gelegt. Dabei ergeben sich bei den meisten Strecken Verteuerungen von 3 bis 22 DM für den einfachen Flug. Nur für einen kleinen Anteil der innerdeutschen – vorwiegend längeren – Flugverbindungen treten dabei Verbilligungen ein. Mit dieser Tarifrevision hofft die Deutsche Lufthansa das immer noch beachtliche Defizit im innerdeutschen Flugverkehr abbauen zu können.

Die deutschen Flughäfen führten mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr am 1. Mai 1966 eine Zusatzgebühr für Auslandsflüge in Höhe von 5 DM ein. Diese Gebühr ist von jedem Fluggast zu entrichten, der von einem Flugplatz der Bundesrepublik aus eine Flugreise ins Ausland antritt. Außerdem wurden zum gleichen Termin zu den Landegebühren für Flugzeuge, die von den Luftverkehrsgesellschaften an die deutschen Flughäfen zu entrichten sind, Zuschläge bis zu 20% erhoben. Die Mehreinnahmen aus beiden Gebührenarten werden auf rund 30 Mill. DM geschätzt und sollen zur Deckung der Investitionsvorhaben beitragen, die für die Jahre 1965 bis 1970 mit 1,3 Milliarden DM veranschlagt werden.

¹⁾ Ohne Flugverbindungen zwischen dem Bundesgebiet und Berlin-West, die ausschließlich von den Pan American Airways, von den European Airways und von der Air France befliegen werden.

Stark defizitäre Rechnungsergebnisse im Binnenflugverkehr innerhalb Österreichs veranlaßten die AUA (Austrian Airways), ihre Binnenflugpreise Anfang April um rund 10% heraufzusetzen.

Auch im Binnenflugverkehr Großbritanniens stiegen die Flugpreise allgemein an, und zwar am 1. April 1966 um rund 6%. Lediglich die Anträge der beteiligten Fluggesellschaften auf Preiserhöhungen im Kanalinselerkehr und im Isle-of-Man-Verkehr wurden von der britischen Verkehrsbehörde, dem Transport Licensing Board, abgelehnt, da der Flugverkehr auf diesen Strecken Überschüsse abwerfe. Die Anträge der BEA (British European Airways) auf Erhöhung der Flugpreise nach dem schottischen Hochland und nach den schottischen Inseln wurden ebenfalls verworfen. Hier soll jedoch die britische Regierung veranlaßt werden, laufende Zuschüsse zur Aufrechterhaltung der Flugdienste zu gewähren, da es sich für die betreffenden Gebiete um lebenswichtige Verbindungen handelt. Gleichzeitig setzte die BOAC (British Overseas Airways Comp.) die Autobusfahrpreise für ihre Zubringerdienste in London von 5 s auf 7 s je Flugtag herauf. Die BEA wird in Kürze mit einer ähnlichen Maßnahme folgen (von 5 s auf 6 s).

Im finnischen Binnenflugverkehr wurden die Personentarife am 1. Juni d. J. um rund 11,4% herabgesetzt.

Die staatliche jugoslawische Luftfahrtgesellschaft JAT erhöhte mit Wirkung vom 1. April 1966 die Binnenflugpreise um rund 21% und die Frachtraten um 18%. Im vergangenen Jahr waren bereits zwei Preiserhöhungen vorausgegangen, und zwar im März 1965 um rund 23% und im Juni 1965 um rund 26%.

Im Laufe des Frühjahrs 1966 setzte die kolumbianische Luftverkehrsgesellschaft Avianca ihre Binnenflugpreise um rund 20% herauf. Die Erhöhung wird mit der Steigerung der Zollsätze für wichtige Ersatzteile, mit Lohn- und Gehaltssteigerungen sowie mit der auf das Dreifache erhöhten Vergütung für Sonntags- und Feiertagsarbeit begründet.

Luftfrachtraten

Im Europa- und Nahostverkehr wurden mit Saisonbeginn 1966 neue Spezialfrachtraten von und nach Flughäfen im Bundesgebiet eingeführt. Für verschiedene Import- und Exportwaren ergaben sich in den betroffenen Verkehrsrichtungen zum Teil beträchtliche Verbilligungen:

Ratenermäßigungen im Europa- und Nahost-Luftfrachtverkehr

Güterart Verkehrsrelation	Versandmengen in kg	Ermäßigung in %
Früchte und Gemüse		
Karachi—Frankfurt	45—100	31
	100—499	56
	500 u. mehr	67
Tierische Eingeweide und Därme		
Kabul—Köln/Bonn	250 u. mehr	43
Garne, Fäden, Fasern, Textilien ¹⁾		
München—Barcelona	45— 99	33
	100 u. mehr	40
	45— 99	33
München—Madrid	100—249	41
	250 u. mehr	46
Metallfedern		
Köln/Bonn—London	500—999	39
	1000 u. mehr	52
Elektroausrüstungen		
Frankfurt—Beirut	100 u. mehr	28
Kugel- und Rollenlager		
Nürnberg—Istanbul	500 u. mehr	36
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika ²⁾		
Köln/Bonn—Djiddah ³⁾	100 u. mehr	24

¹⁾ Sowie Textilerzeugnisse und Bekleidung. — ²⁾ Und Kosmetika. — ³⁾ Saud. Arabien.

Post- und Fernmeldegebühren

Am 1. April 1966 trat die seit längerer Zeit erwartete allgemeine Gebührenerhöhung der Deutschen Bundespost in Kraft. Die Gebührenänderung wurde von der Postverwaltung mit fehlendem Eigenkapital, mit umfangreichen Zinsen- und Tilgungsdiensten für Fremdmittel sowie mit dringend erforderlichen Neuinvestitionen zur Aufrechterhaltung leistungsfähiger und moderner Post- und Fernmeldedienste begründet. Von der Erhöhung wird die Mehrzahl der Gebührenpositionen im Postdienst (Brief-, Paket- und Anweisungsdienst) sowie im Postscheck- und Telegrafendienst betroffen. Wegen der besonderen Struktur des Postzeitungsdienstes wurden entsprechende Gebührenerhöhungen in Verbindung mit benutzungsrechtlichen Maßnahmen erst für den Jahresbeginn 1967 in Aussicht genommen.

Der Gebührenerhöhung bei den einzelnen Dienstleistungsarten der Post wurde die jeweilige Kostenunterdeckung zugrunde gelegt. Demzufolge wurden die entsprechenden Einzelgebühren unterschiedlich stark heraufgesetzt. Dieses Prinzip konnte nur dort nicht angewandt werden, wo zweiseitige Preisabsprachen mit anderen Verkehrsträgern bestehen, wie z. B. das Kleingutabkommen von 1958 mit der Deutschen Bundesbahn, nach dem die geplanten Paketgebühren mit den seit 15. März 1966 erhöhten Expreßgutsätzen abgestimmt werden müssen. Die Gebührenerhöhungen für die Paketbeförderung, die nach dem Kostendeckungsprinzip etwa bei 50% liegen müßten, wurden daher auf 20% begrenzt. Im Postreiseverkehr (bereits ab 1. März 1966, vgl. Vortext zu M 7, vj. 1/1966, S. 10) waren die Beförderungsgebühren den Personentarifen des Bahn- und Bahnbusverkehrs anzugleichen.

In dieser Reihe werden auf Seite 35/37 des vorliegenden Heftes erstmalig Zahlenübersichten mit den vom Statistischen Bundesamt berechneten Indices der Gebühren des Postdienstes, des Postscheckdienstes und des Postreisedienstes auf der Basis 1958 = 100 veröffentlicht. Die Gewichte, mit denen die einzelnen Gebührenreihen zu Indices zusammengefaßt wurden, entsprechen der Struktur der Gebühreneinnahmen der Deutschen Bundespost im Basisjahr. Vorerst beschränkt sich die Indexberechnung auf die Inlandspostdienste. Die Auslandspostdienste sowie die Fernmeldedienste sollen später einbezogen werden. Die ausführlichen Indexzahlen sollen in der vorliegenden Reihe halbjährlich im Wechsel mit den bisher schon veröffentlichten absoluten Postgebühren dargestellt werden. Die Darstellung der absoluten Gebühren wird jeweils um eine kleine Tabelle mit den wichtigsten Indexzahlen ergänzt werden.

Nach dieser Indexberechnung hat sich die Erhöhung der Postgebühren am 1. April wie folgt ausgewirkt:

Postdienstzweig — Postteildienstzweig	Gebührenveränderung in % am 1. 4. 1966 gegenüber dem vorherigen Stand
Allgemeiner Postdienst ¹⁾	+ 34
Briefdienst	+ 38
Paketdienst	+ 26
Zeitungsdienst	± 0 ²⁾
Anweisungsdienst	+ 49
Postscheckdienst ¹⁾	+ 24
Postreisedienst ¹⁾	+ 14 ³⁾

¹⁾ Inlandsdienst. — ²⁾ Eine Gebührenänderung ist zum 1. 1. 1967 vorgesehen. — ³⁾ Fahrpreisänderung am 1. 3. 1966.

Die Telegrammgebühren wurden mit einigen Ausnahmen allgemein um 50% angehoben. Jedoch gelten innerhalb Berlins die Gebühren für gewöhnliche und dringende Ortstelegramme unverändert weiter. Brieftelegramme verteuerten sich unterschiedlich. Nachdem bisher für solche Telegramme, wenn sie nicht mehr als 22 Wörter enthielten, eine Mindestgebühr von 1 DM als Grundgebühr und für jedes weitere Wort eine weitere Gebühr von 0,10 DM erhoben worden war, wird nach der Gebührentafel vom 1. April 1966 die Wortgebühr von 0,10 DM zwar beibehalten, die Mindestgebühr jedoch auf 2,20 DM erhöht, also auf die volle Gebühr für 22 Wörter. Danach wirkt sich die Gebührenrevision bei Brieftelegrammen mit geringer Wortzahl stärker aus als bei solchen mit größerer Wortzahl.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1966 wurden die Fernspreckgebühren (Monatsgebühren) für Nebenstellenanlagen, Sprechapparate besonderer Art und Zusatzrichtungen im allgemeinen um etwa 10% erhöht. Einrichtungs- und Änderungsgebühren verteuerten sich, sofern sie nach Einzelbauleistungen zu berechnen sind, um rund 30%. Ferner wurden einzelne Gebühren für besondere Leistungen im Fernspreckdienst sehr stark erhöht, u. a. die Gebühren

für das Umschreiben von Anschlüssen u. ä. von 4,50 auf 30 DM,
bei besonderen Leistungen im Fernspreckdienst, die nach der Arbeitszeit berechnet werden,
für die erste halbe Stunde von 1,50 auf 5,25 DM,
für jede weitere angefangene Viertelstunde von 0,75 auf 2,65 DM.

Im gegenseitigen Postverkehr mit der Vatikanstadt werden seit 1. April 1966 für Briefe bis zu 20 g sowie für Post-

karten mit und ohne Antwortkarte von der Deutschen Bundespost und der Postverwaltung der Vatikanstadt die Inlandsgebühren angewendet. Diese Gebührenvergünstigung wurde im Rahmen der Vereinheitlichung der Postgebühren innerhalb der EWG-Länder eingeführt. Sie gilt bereits für den Brief- und Postkartenverkehr mit Andorra, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, Monaco, den Niederlanden und San Marino.

Die Wortgebühr für gewöhnliche Telegramme nach Österreich erhöhte sich am 1. April 1966 von 0,20 auf 0,30 DM. Entsprechende Zuschläge traten für die übrigen Telegrammart ein. Dagegen konnte die Drei-Minuten-Gebühr für Telexverbindungen nach Finnland von 4,20 auf 3,60 DM gesenkt werden.

Seit 1. April 1966 ist versuchsweise der Telexogrammverkehr mit Großbritannien und Nordirland zugelassen, bei dem Telegramme von den deutschen Telegraphenstellen dem Telexanschluß des Telexogrammempfängers in den Zielländern unmittelbar zugeschrieben werden. Dabei ermäßigt sich die Auslandstelegrammgebühr um 50%. Zur Zeit können Telexogramme außerdem an Teilnehmer in Belgien, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich und der Schweiz versandt werden.

Am 18. April 1966 wurde der Telexverkehr zwischen der Bundesrepublik und Sierra Leone aufgenommen. Die Drei-Minuten-Verbindung wird mit 36 DM berechnet.

Der vollautomatische Fernspreckverkehr mit Italien und der Vatikanstadt wurde am 18. Juni 1966 eröffnet. Zunächst wurden die wichtigsten Großstadtnetze angeschlossen, und zwar in der Bundesrepublik: Düsseldorf, Berlin (West), Bonn, Frankfurt am Main, Köln, Hamburg, München und Stuttgart;

in Italien: Bologna, Florenz, Genua, Mailand, Neapel, Rom, Turin, Triest, Verona u. a.

Die Gebühren für den Selbstwähldienst werden mit 0,18 DM für je 4,8 Sekunden Sprechzeit berechnet (durchgehend in der Tages- und Nachtzeit). Die Gebührenverbilligungen gegenüber dem handvermittelten Gespräch ist vor allem durch die individuelle Berechnung entsprechend der jeweiligen Gesprächsdauer gegeben.

Unabhängig von der bevorstehenden allgemeinen Gebührenerhöhung hat die schweizerische PTT-Verwaltung bereits zum 1. April 1966 einzelne Gebührenerpositionen des Briefdienstes revidiert. Danach können Warensendungen von geringem Handelswert, die nicht als Warenmuster gelten, nicht mehr als „Warenproben“ (zu ermäßigten Gebührensätzen) freigemacht werden. Außerdem stieg die Eilzustellgebühr im Ortszustellbereich von 0,80 auf 1,50 sfr. Bei Zustellung außerhalb des Ortszustellbereichs wird neuerdings für jeden Kilometer ein Zuschlag von 1,50 sfr erhoben. Bei Nacht- sowie bei Sonn- und Feiertagszustellung erhöhen sich die Eilzustellgebühren allgemein um 100%.

Ferner wurden folgende Gebühren angehoben:

für Nachsendung von Postsachen von 0,50/1,00 auf 2,00 sfrs,
für die ständige Umleitung unrichtig adressierter Postsachen von 1,00 auf 2,00 sfrs,
für Schließfächer von 1,00 auf 1,50 sfr.

Dagegen wurde die Gebühr für die Bereithaltung von Stück- und Wertsendungen, Post- und Zahlungsanweisungen, Einzugsaufträge und Nachnahmen zur Abholung aufgehoben (bisher 2,00 sfrs).

Die Postverwaltung von Pakistan führte mit Wirkung vom 1. Mai 1966 einen neuen Luftposttarif ein, der den Bestimmungen der Wiener Konvention entspricht. Der neue Tarif bringt zum Teil erhebliche Erleichterungen, vor allem für Drucksachen und Warenproben.

Die amerikanische ITT-World Communications Inc., New York, ermäßigte im Frühjahr 1966 die Monatsgebühren für die Benutzung ihrer Kabel im internationalen Nachrichtenübermittlungsverkehr um 50%. Die Abschläge betragen zwischen 500 und 4000 \$ im Monat und beziehen sich auf 24 überseeische Kabelrouten der Gesellschaft. Auch andere internationale Nachrichtenübermittlungskonzerne prüfen gegenwärtig – vor allem im Zusammenhang mit der jüngsten technischen Entwicklung der Nachrichtensatelliten – die Möglichkeiten für Gebührensensenkungen.

Zur Beachtung

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

Allgemeine Vorbemerkungen

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

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

Abkürzungen, Maße und Gewichte

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

BRT = Bruttoregistertonne
bzw. NRT = Nettoregistertonne

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

c. c. = cubic capacity

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

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

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

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

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

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

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

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

In RM/DM

Stichtag der Neufestsetzung	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾

a) Sätze in allen Zügen²⁾)

Einfache Fahrt

1. 6. 1932.....	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946.....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948.....	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	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	38,00	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-)Zuschläge³⁾

1. 6. 1932.....	1,00	0,50	2,00	1,00	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 1. 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 Schnellzugzuschlag³⁾)

19. 10. 1936.....	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50
1. 4. 1946.....	4,00	2,00	4,00	2,00	4,00	2,00	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00
25. 7. 1948.....	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00
15. 10. 1951.....	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954.....	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
3. 6. 1956.....	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00

d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag³⁾)

2. 6. 1957.....	6,00	—	6,00	—	6,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
1. 12. 1957.....	4,00	—	4,00	—	4,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
30. 5. 1965.....	5,00	—	5,00	—	5,00	—	8,00	—	8,00	—	8,00	—
1. 3. 1966.....	6,00	—	6,00	—	6,00	—	8,00	—	8,00	—	8,00	—

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

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

f) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft

	bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		alle Entfernungen			
	1. Kl.				2. Kl.				3. Kl.							
					Einbettabteil		Zweibettabteil									
bis 14. 2. 1951.....	25,00		29,00		15,00		17,50		12,50		14,50		10,00			
15. 2. 1951.....	30,00				17,50		20,00		15,00		17,00		10,00			
12. 2. 1953.....	35,00				21,00		24,00		18,00		20,00		12,00			
1. 3. 1955.....	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 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 *)			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse						
	3. 6. 1956 ⁷⁾	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00			
	1. 3. 1958	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	12,00			
	15. 3. 1961 ⁸⁾	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	13,50			
	27. 5. 1962	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	16,00			
	1. 11. 1964	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	15,50	16,50	17,00			
	22. 5. 1966	55,00	63,00	68,00	28,00	31,00	33,00	26,00	28,00	30,00	16,50	18,00	18,50			

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland
in DM

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, Einfache Fahrt								
bis 30. 11. 1949	5,40	8,12	21,27	12,24	—	—	—	—
1. 12. 1949	5,91	3,46	23,38	13,42	—	—	—	—
1. 7. 1952	5,91	3,46	23,38	13,42	—	—	—	—
1. 8. 1956	5,95	3,66	23,63	14,37	—	—	—	—
15. 3. 1959	6,21	3,83	24,48	15,22	—	—	—	—
1. 4. 1964	6,02	4,01	23,82	15,88	—	—	—	—
1. 6. 1966	6,80	4,50	26,80	17,90	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 30. 11. 1949	8,61	4,98	34,02	19,59	—	—	—	—
1. 12. 1949	10,05	5,82	39,76	22,88	—	—	—	—
1. 7. 1952	10,05	6,42	32,33	21,86	—	—	—	—
1. 8. 1956	10,12	6,72	32,81	23,29	—	—	—	—
15. 3. 1959	10,54	7,14	33,83	24,65	—	—	—	—
1. 4. 1964	10,83	7,22	42,91	28,63	—	—	—	—
1. 6. 1966	13,60	9,00	53,60	35,80	—	—	—	—
Dänemark, Einfache Fahrt								
1. 8. 1946	2,99	1,99	11,80	7,87	20,46	13,64	—	—
1. 6. 1950	3,48	2,32	13,75	9,17	23,84	15,89	—	—
1. 6. 1951	3,67	2,44	14,67	9,78	26,04	17,36	—	—
1. 5. 1953	4,16	2,75	16,50	11,00	29,34	19,56	—	—
1. 10. 1954	4,49	2,97	17,85	11,90	31,69	21,12	—	—
1. 8. 1959	5,46	3,64	21,85	14,57	38,24	25,49	—	—
15. 1. 1962	5,79	3,86	23,17	15,44	40,37	26,91	—	—
1. 5. 1963	6,29	4,19	25,14	16,76	43,65	29,10	—	—
1. 5. 1965	6,30	4,20	25,10	16,70	43,50	29,00	—	—
1. 9. 1965	7,00	4,70	27,90	18,60	48,80	32,60	—	—
1. 5. 1966	7,10	4,80	28,40	19,00	49,70	33,10	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 8. 1946	4,51	2,99	17,73	11,80	30,68	20,46	—	—
1. 6. 1950	6,30	4,22	24,75	16,50	42,91	28,60	—	—
1. 6. 1951	6,60	4,40	26,40	17,60	46,57	31,05	—	—
1. 5. 1953	7,09	4,71	28,12	18,70	49,87	33,25	—	—
1. 10. 1954	7,65	5,10	30,35	20,27	53,90	35,93	—	—
1. 8. 1959	8,26	5,46	32,78	21,85	57,06	38,24	—	—
15. 1. 1962	8,78	5,79	34,75	23,17	60,84	40,37	—	—
1. 5. 1963	9,43	6,29	37,71	25,14	65,77	43,65	—	—
1. 5. 1965 ²⁾	9,40	6,30	37,60	25,10	65,60	43,50	—	—
1. 9. 1965	11,20	7,50	44,70	29,80	78,50	52,30	—	—
1. 5. 1966	11,40	7,60	45,40	30,30	79,80	53,20	—	—
Frankreich, Einfache Fahrt³⁾								
1950	3,29	2,51	12,95	9,87	31,95	24,34	63,60	48,46
1952	3,92	3,14	15,41	12,34	38,03	30,43	75,71	60,58
15. 5. 1953	4,90	3,92	19,24	15,41	47,46	38,03	94,49	75,71
3. 6. 1956	5,61	4,03	21,84	15,62	53,80	38,43	107,24	76,62
6. 1. 1958	6,71	4,27	26,23	16,96	64,66	41,85	128,71	83,33
1. 1. 1959	7,56	5,12	29,89	20,01	73,81	49,29	147,01	98,09
1. 1. 1960	5,33	3,61	21,07	14,10	52,03	34,74	103,63	69,14
23. 10. 1961	5,39	3,59	21,32	14,22	52,53	35,05	104,66	69,77
20. 5. 1963	5,50	3,70	21,40	14,30	52,80	35,20	105,10	70,10
1. 3. 1966	6,50	4,40	25,50	17,10	62,90	42,00	125,10	83,50
Großbritannien, Einfache Fahrt³⁾⁴⁾								
1. 1. 1950	6,41	3,85	25,06	15,02	62,34	37,37	124,68	74,75
1. 5. 1952	4,14	2,76	16,19	10,77	40,28	26,80	80,57	53,61
15. 9. 1957	4,70	3,14	18,38	12,25	45,72	30,48	91,43	60,96
1. 11. 1959	5,29	3,53	20,66	13,78	50,11	33,42	95,82	63,90
12. 6. 1960	5,88	3,92	22,97	15,31	50,13	33,42	95,84	63,90
1. 9. 1961	6,51	4,31	25,42	16,84	54,05	35,87	99,76	66,35
3. 6. 1962	6,80	4,53	26,55	17,70	55,38	36,92	99,42	66,28
15. 9. 1962	6,76	4,51	26,41	17,61	57,71	38,47	96,12	64,03
1. 2. 1965	7,20	4,90	28,70	19,20	62,90	42,20	108,80	72,40
1. 3. 1966	7,30	4,90	29,10	19,40	67,90	45,10	120,20	80,40
Italien, Einfache Fahrt								
1950	2,57	1,52	10,28	6,09	25,08	14,74	46,65	27,45
1. 8. 1952	2,70	1,59	10,82	6,35	26,36	15,48	49,01	28,87
10. 12. 1953	3,38	1,99	13,52	7,98	32,92	19,40	59,29	34,95
1. 8. 1956	3,92	2,23	15,68	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961	4,36	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963	5,01	2,80	20,15	11,05	50,05	27,63	89,70	50,05
1. 2. 1964	5,20	3,00	20,20	11,10	50,10	27,70	89,70	50,10
Hin- und Rückfahrt								
1950	5,14	3,04	20,56	12,18	50,16	29,48	93,30	54,90
1. 8. 1952	4,33	2,57	17,31	10,14	52,73	30,96	100,05	57,73
10. 12. 1953	5,41	3,18	21,63	12,71	65,84	38,80	118,57	69,90
1. 8. 1956	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961	7,41	4,16	29,51	16,88	87,10	48,10	156,00	87,10
1. 1. 1963	10,01	5,59	40,30	22,10	100,10	55,25	179,40	100,10
1. 2. 1964	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
Jugoslawien, Personenzüge, Einfache Fahrt⁵⁾								
1952	3,80	2,53	15,20	10,13	37,99	25,33	75,98	50,65
1953	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,39
1954	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,39
1955	3,30	2,20	12,44	8,29	22,84	15,23	45,68	30,46
1. 2. 1956	4,48	2,99	14,47	9,64	25,38	16,92	50,25	33,50
1. 3. 1957 ⁶⁾	4,40	2,93	14,47	9,64	31,13	20,76	61,67	41,17
1. 1. 1959	5,08	3,38	16,67	11,11	35,87	23,91	71,06	47,38
1. 4. 1961	5,50	3,67	19,46	12,97	42,30	28,20	84,60	56,40
1. 4. 1965	4,50	3,60	11,80	8,70	26,20	19,80	49,70	36,80
1. 8. 1965	2,80	1,90	8,00	5,90	17,80	13,30	34,00	24,90
1. 3. 1966	3,00	2,00	11,90	8,00	29,70	19,80	59,40	39,60
Luxemburg, Einfache Fahrt								
1950	5,07	3,55	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	6,12	4,25	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965	7,40	4,90	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965	7,50	5,00	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	8,61	5,99	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	10,46	7,23	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965 .....	...	...	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965 .....	...	...	—	—	—	—	—	—

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland
in DM

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⁾			
Niederlande, Einfache Fahrt ²⁾											
bis 31. 1. 1950	2,61	1,83	8,77	6,11	—	—	—	—			
1. 2. 1950	2,78	1,94	9,27	6,44	—	—	—	—			
1. 2. 1952	3,05	2,11	10,66	7,33	—	—	—	—			
1. 9. 1955	3,24	2,23	11,95	8,27	—	—	—	—			
1. 4. 1957	3,50	2,44	12,78	8,89	—	—	—	—			
1. 12. 1962 ³⁾	3,60	2,50	12,90	9,00	—	—	—	—			
1. 10. 1963	3,90	2,70	13,60	9,10	—	—	—	—			
1. 5. 1964	4,10	2,90	14,80	9,90	—	—	—	—			
1. 4. 1965	4,50	3,20	16,20	10,80	—	—	—	—			
1. 4. 1966	5,00	3,40	17,60	11,90	—	—	—	—			
Hin- und Rückfahrt ³⁾											
bis 31. 1. 1950	4,11	2,89	16,38	11,38	—	—	—	—			
1. 2. 1950	4,78	3,33	17,27	12,00	—	—	—	—			
1. 2. 1952	5,16	3,55	18,44	12,77	—	—	—	—			
1. 9. 1955	5,47	3,80	20,55	14,30	—	—	—	—			
1. 4. 1957	6,00	4,17	22,44	15,55	—	—	—	—			
1. 12. 1962 ³⁾	7,20	5,00	25,80	18,00	—	—	—	—			
Norwegen, Einfache Fahrt ⁴⁾											
1950	5,02	2,84	20,09	11,23	50,23	28,07	75,34	42,25			
1. 5. 1952	5,32	2,96	21,28	11,82	53,19	29,55	79,79	44,33			
1. 10. 1954	7,09	4,73	20,39	13,59	46,98	31,32	69,15	46,10			
1. 11. 1955	5,14	3,43	20,39	13,59	51,00	33,98	76,53	51,00			
1. 9. 1960	5,82	3,88	23,28	15,52	58,21	38,81	87,32	58,21			
1. 7. 1962	6,42	4,28	25,67	17,12	64,18	42,79	96,27	64,18			
1. 5. 1966	6,50	4,40	26,80	18,30	65,60	43,90	98,10	65,60			
Österreich ⁵⁾ , Einfache Fahrt ⁴⁾											
1950	2,37	1,58	9,48	6,32	19,56	13,04	26,68	17,78			
1. 9. 1951	2,96	1,98	11,86	7,90	27,57	18,38	43,57	29,05			
1. 1. 1954	3,07	2,04	12,17	8,12	28,34	18,89	44,79	29,86			
1. 1. 1961	4,37	2,56	17,16	10,05	40,72	23,87	70,04	41,18			
Schweden, Einfache Fahrt											
1950	4,77	3,18	18,36	12,24	34,51	23,01	53,60	35,74			
1. 5. 1951	4,90	3,26	19,58	13,05	41,00	27,33	62,42	41,61			
1. 4. 1952	5,38	3,59	21,54	14,36	45,28	30,19	68,54	45,69			
1. 6. 1955	6,34	4,23	24,39	16,26	50,00	33,33	73,17	48,78			
1. 1. 1957	7,06	4,70	26,76	17,84	55,96	37,31	80,29	53,53			
1. 2. 1958	7,24	4,83	27,11	18,07	56,09	37,39	81,80	54,53			
1. 9. 1959	7,01	4,67	25,63	17,61	59,59	38,95	86,47	57,65			
1. 9. 1962	7,73	5,15	29,29	19,53	64,43	42,96	93,72	62,48			
1. 10. 1964	8,17	5,45	31,51	21,01	67,69	45,12	98,03	65,35			
1. 5. 1966	12,70	9,80	37,00	26,00	76,00	52,00	109,00	74,00			
Hin- und Rückfahrt											
1950	7,22	4,81	27,54	18,36	69,03	46,02	107,21	71,47			
1. 5. 1951	8,08	5,38	31,82	21,21	75,88	50,59	110,15	73,43			
1. 4. 1952	8,81	5,87	35,49	23,66	84,45	56,30	121,16	80,77			
1. 6. 1955	9,76	6,50	37,80	25,20	84,15	56,10	123,17	82,11			
1. 1. 1957	10,71	7,14	42,58	28,39	92,45	61,64	136,25	90,83			
1. 2. 1958	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,92			
1. 9. 1959	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,92			
1. 9. 1962	12,18	8,12	46,86	31,24	101,92	67,95	148,78	99,19			
1. 10. 1964	13,07	8,71	49,01	32,68	107,36	71,58	156,38	104,25			
1. 5. 1966	21,80	17,20	59,90	42,50	122,40	84,30	175,50	119,70			
Schnellzugzuschlag											
1950	3,67	2,45	3,67	2,45	3,67	2,45	3,67	2,45			
1. 5. 1951	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26			
1. 4. 1952	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26			
1. 6. 1955	3,67	2,45	3,67	2,45	3,67	2,45	3,67	2,45			
1. 1. 1957	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43			
1. 9. 1962	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12			
1. 10. 1964	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89			
Schweiz, Einfache Fahrt											
1950	6,76	4,83	24,33	17,38	40,54	28,96	—	—			
1. 4. 1952	7,14	5,12	25,39	18,15	42,38	30,31	70,76	50,58			
1. 10. 1959	7,79	5,65	27,66	19,67	45,97	32,73	—	—			
1. 11. 1964	8,80	6,20	28,30	19,50	49,60	34,20	—	—			
Hin- und Rückfahrt											
1950	10,14	7,24	36,49	26,06	60,81	43,44	—	—			
1. 4. 1952	10,71	7,63	38,13	27,22	63,52	45,37	106,09	75,78			
1. 10. 1959	11,69	8,38	41,30	29,61	68,76	49,09	—	—			
1. 11. 1964	13,20	9,10	42,20	29,20	74,10	51,30	—	—			
1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse											
Portugal ⁶⁾ , Einfache Fahrt ⁴⁾											
1. 4. 1949	2,68	2,35	1,68	10,74	9,40	6,72	26,86	23,50	16,79	—	—
1. 9. 1955	2,94	2,79	2,06	11,74	11,16	8,22	29,36	27,89	20,55	—	—
1. 7. 1961	3,24	2,82	2,12	12,97	11,28	8,46	32,43	28,20	21,15	—	—
1. 8. 1963	3,36	2,24	— ⁶⁾	13,44	8,96	— ⁶⁾	33,60	22,40	— ⁶⁾	—	—
1. 12. 1965	3,50	2,30	—	13,80	9,20	—	34,40	22,90	—	—	—
Spanien ⁶⁾ , Einfache Fahrt ⁴⁾											
1950—1953	1,79	1,12	...	7,14	4,46	...	17,84	11,15	...	35,68
21. 5. 1954	2,70	1,97	1,23	10,80	7,85	4,91	26,98	19,63	12,26	53,97	39,25
1. 10. 1956	2,69	1,96	1,23	10,77	7,84	4,89	26,91	19,57	12,24	53,82	39,14
1. 4. 1957	3,64	2,66	1,66	14,54	10,57	6,61	36,34	26,43	16,51	72,66	52,84
1. 11. 1958	3,43	2,53	1,62	13,53	9,90	6,16	33,73	24,54	15,35	67,37	48,99
10. 10. 1959	3,38	2,46	1,55	13,24	9,72	6,05	33,09	24,22	15,00	66,11	48,44
1. 12. 1965	3,30	2,40	1,50	12,80	9,40	5,90	32,00	23,40	14,50	63,80	46,80
1. 6. 1966	3,20	2,40	1,50	12,70	9,30	5,90	31,70	23,30	14,50	63,60	46,70

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	154,00	124,40
	Hoek van Holland—Venlo (Grenze)	191	19,50	39,00	27,60
	Venlo (Grenze)—Passau	787	89,00	154,00	104,00
	Passau—Wien West	298	26,80	53,60	32,80
	Insgesamt	1 560	212,30	400,60	288,80
	b) über Dover—Ostende				
	London—Dover	127	18,80	37,60	25,20
	Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	69,00	138,00	100,00
	Aachen Süd (Grenze)—Passau	758	89,00	154,00	104,00
	Passau—Wien West	298	26,80	53,60	32,80
	Insgesamt	1 571	203,60	383,20	262,00
Paris—Salzburg	Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	64,10	128,20	85,60
	Kehl (Grenze)—Salzburg	561	69,60	121,00	82,00
	Insgesamt	1 073	133,70	249,20	167,60
Paris—Kopenhagen	Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	30,50	61,00	40,80
	Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	23,50	47,00	31,40
	Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	87,80	148,00	100,00
	Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	366	44,40	71,00	47,30
	Insgesamt	1 501	186,00	327,00	219,50
Paris—Prag	Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	64,10	128,20	85,60
	Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	65,00	115,00	78,00
	Cheb (Grenze)—Prag	230	41,00	82,00	54,60
	Insgesamt	1 249	170,10	325,20	218,20
Amsterdam—Bern	Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	18,70	36,80	26,40
	Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,60	130,00	88,00
	Basel Bad. Bf.—Bern	126	21,80	32,50	22,40
	Insgesamt	907	115,80	199,30	136,80
Brüssel—Rom	Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	20,80	41,60	27,80
	Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf.	597	75,60	130,00	88,00
	Basel bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	339	40,00	60,00	41,30
	Chiasso/Iselle fr.—Rom	707	71,50	143,00	79,40
	Insgesamt	1 796	207,90	374,60	236,50
Kopenhagen—Innsbruck	Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	195/59	34,70	54,80	36,70
	Puttgarden Mitte See—Kufstein	1 119	125,00	199,00	134,00
	Kufstein—Innsbruck	73	7,90	15,80	10,60
	Insgesamt	1 446	167,60	269,60	181,30
Kopenhagen—Belgrad	Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	366	44,40	71,00	47,30
	Flensburg (Grenze)—Salzburg	1 154	128,00	202,00	136,00
	Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	20,40	40,80	25,20
	Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	38,70	77,40	51,60
	Insgesamt	2 368	231,50	391,20	260,10
Oslo—Malland	Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	22,80	45,60	30,80
	Kornsjö (Grenze)—Lübeck/Travemünde	747	113,00	177,90	138,60
	Lübeck/Travemünde—Basel Bad. Bf.	945	110,00	181,00	122,00
	Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	339	40,00	60,00	41,30
	Chiasso/Iselle fr.—Malland	55	5,90	11,80	6,60
	Insgesamt	2 256	291,70	476,30	339,30
Stockholm—Paris	Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	88,20	141,30	96,80
	Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	190/81	38,90	60,80	40,80
	Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	740	89,00	154,00	104,00
	Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	23,50	47,00	31,40
	Jeumont (Grenze)—Paris	241	30,50	61,00	40,80
	Insgesamt	2 041	270,10	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	6,36	6,98	7,69	8,74	9,04
101— 500 kg	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	6,22	6,87	7,17
501—1000 kg	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	5,25	5,77	6,07
über 1000 kg										
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						15 t	20 t ⁵⁾	15 t	20 t ⁵⁾	15 t	20 t	25 t ⁵⁾			
Regelklasse	A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	} 2,35	2,24 }	} 1,89	1,80 }	} 1,93 ⁹⁾	1,84 ⁹⁾	1,75 ⁹⁾			
	B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19										
	C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10										
	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										
	F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61										
Ausnahmetarif	G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46	1,39	1,45	1,38	} 1,74 ¹⁰⁾	1,66 ¹⁰⁾	1,58 ¹⁰⁾			
	6 B 1 Kohlen	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	1,46 ⁶⁾	1,46 ⁶⁾	1,29 ⁶⁾	1,29 ⁶⁾				} 1,29 ⁸⁾	1,29 ⁸⁾	1,29 ⁸⁾
	1 B 34 Grubenholz ⁶⁾	1,30 ⁷⁾	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49	2,37	2,49	2,37							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 (Weeser)	Bremerh. Fischereihafen	Hamburg				Regensburg Hbf.	Kaufbeuren	Neustadt (Schwarzwald)	Berleburg	Passau Hbf.	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr.	Mainz-Kastel	Bremen
Strecke 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-Rlemke (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⁾ e)	B ³⁾⁴⁾ b)	A ³⁾⁴⁾ b)	21 S 2 b)
Gewichtsklasse	≥ 0 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 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
1965 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
1965 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
1966 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
1966 März	28,20	16,70	55,00	33,60	20,46	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
1966 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
1966 April	28,20	16,70	49,40	33,60	20,60	32,90	21,70	24,00	19,40	16,20	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80
1966 Mai	28,20	16,70	49,40	33,60	20,60	32,90	21,70	24,00	19,40	16,20	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80
1966 Juni	28,20	16,70	49,40	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-abbände	Eisen- u. Manganz	Stahlschrott	Steinkohlen, -briketts und -koks		Rohbraunkohle	Braunkohlenbriketts		Rohes Erdöl	Benzin (VK)
von	Bremen	Hamburg	Goldhausen	Meggen (Westf.)	Hameln	Duisburg-Hochfeld Süd	Peine	Hamm (Westf.)	Gelsenkirchen Hbf.		Niederaußen	Frechen		Meppen	Hamburg Süd
Strecke 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)	Düsseld.-Reisholz (52 km)	Hamm (Westf.) (145 km)	Hamburg (439 km)	Gelsenk.-Horst Nord (157 km)	Göttingen (272 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	21 S 1 b)	23 S 3 b)	C ³⁾⁴⁾ c)	7 B 21 c)	B ³⁾⁴⁾ b)	7 B 2 c) ₁₎	7 B 24 c) ₁₎	IV c) ₁₎	6 B 1 c)	6 B 11 c)	6 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 14 c)	14 B 1 d) ₁₎	A ³⁾⁴⁾ d)
Gewichtsklasse	15 t	20 t	25 t ⁵⁾										20 t	25 t ⁵⁾	
1959 D		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	11,38	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 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
1965 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
1965 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	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
1966 Febr.	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 März	15,70	31,60												15,80	
1966 15. März	15,70	31,60	16,50	8,00	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	22,90
1966 April	15,70	31,60	16,50	8,00	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	22,90
1966 Mai	15,70	31,60	16,50	8,00	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	22,90
1966 Juni	15,70	31,60	16,50	8,00	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	22,90
Ware	Dieselskraftstoff (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schwefelsäure	Thomson-Phosphat	Ammonitrat	Kohlensaurer Kalk	Zement	Roh-eisen in Massein	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.	Ludwigshafen (Rh.) BASF	Regensburg Hbf.	Wiesbaden-Biebrich Industriebf.	Gelsenkirchen	Dortmund	Duisburg Hbf.	Oberhausen Hbf.	Braunschweig Hgbf.	Düsseld.-Gräfenberg
Strecke 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	16,28	17,43	6,28	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 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
1965 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
1965 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
1966 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
1966 März			25,30			18,00	17,70	8,00							
1966 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
1966 April	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
1966 Mai	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
1966 Juni	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-	Futter- getreide	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter- getreide
Strecke →	von →	Hamburg		Bremen						Emden		
	nach →	Düsseldorf	Braunschweig	Köln		Mannheim		Heilbronn ⁴⁾		Köln		
1956 D	.....	15,61 ⁴⁾	14,90 ⁴⁾	9,65 ⁵⁾	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1957 D	.....	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 ⁶⁾	15,03 ⁶⁾	9,04	8,44
1958 D	.....	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,28	9,58
1959 D	.....	15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67
1960 D	.....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	10,38	9,67
1961 D	.....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 D	.....	13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67
1963 D	.....	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 D	.....	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1965 D	.....	10,88	10,49	7,39	7,88	7,62	11,24	10,97	12,76	12,50	7,52	7,26
1965	Juli.....	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	
	Aug.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	
	Sept.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	
	Okt.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	
	Nov.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	
	Dez.	10,50	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	
	Febr.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	
	März.	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	
	April	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	
	Mai	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	
	Juni	10,50	10,41	7,42	7,60		10,96		12,48		7,25	

Ware	Strecke	Getreide ¹⁾				Getreide und Mehl ¹⁾		Steinkohle in kompl. Ladungen ⁷⁾	Ortskohle ⁷⁾ a)		
		Roggen und Weizen	Futtergetreide	Roggen und Weizen	Futtergetreide	ab 50 t	ab 100 t		Zechengruppen des Ruhrgebiets		
		Emden				Hamburg			I	II	III
von	nach	Mannheim		Heilbronn ⁸⁾		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	15,18 ⁶⁾	14,53 ⁶⁾	13,82	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31
1958 D		14,72	14,02	16,78	16,08	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62
1959 D		14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12
1960 D		14,85	14,14	16,75	16,04	13,86	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58
1961 D		14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24
1962 D		13,30	12,67	14,98	14,34	12,42	12,15	9,05	5,93	6,55	7,24
1963 D		11,14	10,61	12,66	12,13	10,40	10,17	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 D		11,14	10,61	12,66	12,13	11,04	10,82	9,54	5,98	6,60	7,30
1965 D		10,94	10,67	12,49	12,23	11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
1965 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
April		10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Mai		10,73		12,32		11,10	10,88	9,70	5,99	6,62	7,32
Juni		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 Juli	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Aug.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Sept.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Okt.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Nov.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Dez.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1966 Jan.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Febr.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
März	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
April	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Mai	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Juni	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 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 ³⁾	Mannheim	Heilbronn ³⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main ³⁾)	Würzburg ³⁾	
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	17,37	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	6,57	9,51
1960 D	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71	9,59	6,57	9,51
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	6,57	9,51
1962 D	7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	6,57	9,51
1963 D	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 D	7,26	8,32	7,67	16,22	7,15	9,67	7,10	9,43	8,43	6,57	9,77
1965 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,58	9,78
1965 Juli	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Aug.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Sept.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Okt.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Nov.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
Dez.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Jan.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Febr.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
März	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
April	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Mai	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Juni	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)	
Strecke von	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Kehl	Bremen ⁷⁾	
nach	Mannheim	Heilbronn ³⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort ³⁾			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal leer über Minden (Weser)	
1956 D	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85	14,20	13,65
1957 D	6,34	8,94 ³⁾	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 ³⁾	2,85	14,20	13,65
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85	15,12	14,67
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85		15,20
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		15,20 ¹¹⁾
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I 16,92	II 15,22
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	15,20
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1964 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1965 D	6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1965 Juli	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
Aug.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
Sept.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
Okt.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
Nov.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
Dez.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1966 Jan.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
Febr.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
März	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
April	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
Mai	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
Juni	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16 90	15,20

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)						Kies			Bims Kies ⁴⁾		
Strecke von	Bremen ⁷⁾						Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
nach	Heilbronn ³⁾ über Küsten-Kan. u. Wes.Dat.-Kan.			Mannheim über Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Datt.-Kan.			Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
1956 D		26,20			19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1957 D		27,30			19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1958 D		27,71			21,31	21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1959 D		27,75				21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D		27,75 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	6,54r	4,55	7,86	8,60
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
Aug.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
Sept.	28,75	25 90	24,45	24 30	21,85	20 65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
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
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
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
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
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
April	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
Mai	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
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

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

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware	Strecke von	Bims Kies ¹⁾		Salz ¹⁾			Schnittholz		
		Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn ²⁾		Borth/Rh.	Heilbronn ³⁾	Bremen	
	nach	Frankfurt/M. ³⁾ — Oberhafen	Heilbronn ³⁾	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim
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⁾	3,63 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	7,23	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 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
April		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Mai		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Juni		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01

Ware	Strecke von	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
	nach	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 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
April		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Mai		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juni		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45

Ware	Güterklasse	Normalgüter in Partien von 100 t ²⁾					
		I	II	III	IV	V	VI
	Strecke von	Hamburg (Bugsiergebiet A)					
	nach	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 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
April		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
Mai		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
Juni		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63

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

A. Binnenschifffahrt
2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen 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	56,30	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00
Steinkohle u. Braunkohlenbriketts	Rhein-Ruhrhafen	—Frankfurt (M) Osthafen	7,00	7,00	8,70	8,70	12,20	12,25
		—Würzburg	18,80	10,00	12,50	17,00	17,00	42,14
		Heilbronn	—	11,20	22,40	28,00 ¹⁾	39,20	39,20
Erz	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	2,24	2,24	2,24	2,24	22,40	28,00
Salz	Heilbronn	—Köln, Leverkusen, Duisburg-Ruhrort						
Güterklasse V			80,44	44,80	44,80	44,80	56,00	33,60
Güterklasse VI			33,60	33,60	33,60	33,60	39,20	33,60
Ausnahmesatz			22,40	22,40	22,40	22,40	33,60	33,60
Schnittholz	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	44,80	44,80	44,80	44,80	56,00	67,20
Bims Kies	Ladestationen							
	Vallendar-Brohl/Rh.	—Frankfurt (M) Oberhafen	5,20	5,20	5,20	7,80	7,00	9,20
		—Heilbronn	11,20	11,20	11,20	11,20	22,40	25,76
Erzeugnisse der eisenverarbeitenden Industrie	Rhein-Ruhrhafen	—Würzburg						
Güterklasse I			94,20	50,00	50,00	83,33	83,30	108,36
Güterklasse II			84,78	45,00	45,00	75,00	75,00	108,36
Güterklasse III			66,94	35,00	35,00	58,33	58,30	90,30
Güterklasse IV			47,10	25,00	25,00	41,66	50,00	90,30
	Rhein-Ruhrhafen	—Heilbronn						
Güterklasse I			89,60	89,60	89,60	89,60	120,00	100,80
Güterklasse II			78,40	78,40	78,40	78,40	100,80	100,80
Güterklasse III			67,20	67,20	67,20	67,20	78,40	84,00
Güterklasse IV			56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00

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

Ware	Strecke	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
		Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
			Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾	Braubach ³⁾ (und umgekehrt)	Lülsdorf ³⁾	Rhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾⁴⁾
1954 D		4,23	4,29	4,82	3,01	4,32
1955 D		3,41	5,65	4,11	—	—
1956 D		—	—	—	—	—
1957 D		1,63	1,73	0,97	—	—
1958 D		0,38	0,05	—	—	—
1959 D		15,61	23,66	20,96	7,53	7,53
1960 D		0,05	0,27	0,11	—	—
1961 D		2,72	1,83	0,97	—	—
1962 D		15,93	15,55	14,12	12,85	12,85
1963 D		12,63	10,72	8,80	9,01	9,01
1964 D		14,45	21,12	15,36	1,95	1,95
1958 Januar		4,52	0,65	—	—	—
1959 September		33,33	60,00	48,00	—	—
Oktober		72,90	96,13	96,13	72,90	72,90
November		34,00	66,67	50,67	—	—
Dezember		47,10	61,13	56,77	17,42	17,42
1960 Mai		0,65	3,23	1,29	—	—
1961 Oktober		18,71	21,94	11,61	—	—
November		12,67	—	—	—	—
Dezember		1,29	—	—	—	—
1962 September		7,33	11,33	5,33	—	—
Oktober		57,42	71,61	63,23	36,77	36,77
November		80,00	80,00	80,00	80,00	80,00
Dezember		46,45	23,64	20,91	37,42	37,42
1963 Januar ⁵⁾		45,00	37,00	26,00	10,00	10,00
Februar ⁵⁾		80,00	76,00	70,67	80,00	80,00
März		19,35	6,40	5,60	18,06	18,06
November		2,00	5,33	2,00	—	—
Dezember		5,16	3,87	1,29	—	—
1964 Januar		50,32	56,77	43,23	21,29	21,29
Februar		19,31	4,14	2,76	2,07	2,07
März		6,45	1,29	—	—	—
Juli		14,84	34,84	25,16	—	—
August		31,61	61,29	44,52	—	—
September		20,67	50,67	35,33	—	—
Oktober		13,55	26,45	20,65	—	—
November		14,67	18,00	12,67	—	—
Dezember		1,94	—	—	—	—
1965 Januar		0,65	—	—	—	—
Februar		—	—	—	—	—
März		1,29	—	—	—	—

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (In Reisecharter)

Ware	Getreide ¹⁾							Ölkuchen ²⁾				
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 ⁷⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁸⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ⁹⁾	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	9,83	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	10,72
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/ Vänernsee (Schweden)	
Route	nördl. Ystad/ Oskarshamn (Schweden)	Groß- britannien, Ostküste	Elbe/ Weser/ Ems	belg. ⁸⁾ Rheinendhåfen	niederl. ⁹⁾ Rheinendhåfen	Rhein- håfen ¹⁰⁾ Ruhrhåf.	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend- håfen ⁹⁾	
Währung Mengeneinheit	DM/1000 kg	s/Fathom	DM/Fathom	s/Stand.	hft/Stand.	DM je Standard				s je Standard	hft/Stand.	
1956 D	16,15	217,1	.	240,0	120,19	144,10	114,06	104,38	99,18	250,4	277,11	92,42
1957 D	9,00	183,6	.	205,6	102,86	140,60	98,69	94,67	94,78	216,0	245,9	86,98
1958 D	9,16	127,1	.	169,2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180,5	200,6	71,13
1959 D	10,79	146,6	66,00	171,7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7	75,08
1960 D	11,01	170,2	.	209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10	86,91
1961 D	10,27	158,9	84,00	212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240,8	78,81
1962 D	11,85	156,4	74,80	200,6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,6	225,5	75,38
1963 D	11,39	182,1	74,56	227,6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	253,9	94,54
1964 D	11,36	180,0	78,37	226,5	102,31	130,89	105,03	103,69	105,70	251,9	266,2	92,32
1965 D	12,00	200,5	75,00	225,5	103,09r	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	108,83	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	131,39	101,48	103,91	106,79	243,6	259,7	85,50
II. Vj.	11,64	.	.	227,3	99,15	129,97	100,17	104,09	111,37	246,9	257,8	85,09
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	107,74r	133,00	113,00	101,12	.	254,4	276,1	91,40

Ware	Schnittholz				Kaolin ¹¹⁾	Naturwerksteine					
von	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vestervik/ Ystad (Schweden)	nördl. Öxelsund/ Härnösand ¹²⁾ (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)	Limfjord- håfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)			
Route	Elbe/ Weser	Rhein- håfen ¹⁰⁾ Ruhrhåfen	niederländische Rheinendhåfen ⁹⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weser	Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg		
Währung Mengeneinheit	DM je Standard		hft je Standard	s je Standard	DM je 1000 kg						
1956 D	79,29	107,63	.	91,08	251,7	168,7	20,91	9,22	.	10,19	9,35
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209,4	131,4	15,19	9,00	.	9,92	9,00
1958 D	65,10	.	60,00	70,64	181,6	127,1	13,45	7,67	.	7,00	8,34
1959 D	67,70	92,18	.	70,83	182,8	138,8	14,69	7,68	6,75	6,21	8,65
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229,2	156,6	16,26	8,47	.	6,50	9,10
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223,2	146,7	15,31	9,02	6,90	5,25	9,42
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202,11	145,9	14,23	8,60	7,41	6,08	8,93
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41	6,25	9,26
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250,0	177,2	15,21	9,15	9,21	6,26	9,38
1965 D	80,14	99,50	82,44	91,14	249,0	179,4r	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
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
1964 I. Vj.	.	94,52	82,86	90,02	235,8	135,4	14,86	8,73	.	6,25	8,24
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	99,63	85,28	91,63	248,9	181,2	14,82	.	.	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⁾	Limfjor- dhäfen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)		Antwerpen	Lübeck	Rotter- dam ⁵⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Stettin/ Danzig
Route	Lübeck/ Flensburg	Elbe				Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) ⁶⁾	Elbe		Rhein- häfen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe
Währung Mengeneinh.	DM je 1000 kg						s/1000 kg	skr/1000 kg	hfl/1000 kg	DM je 1000 kg		
1956 D	6,07	.	.	.	7,88	7,56	.	17,83	.	.	18,05	.
1957 D	.	.	.	.	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	14,30	10,26
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19	8,51	6,91	16,1	13,21	7,18	5,83	15,54	12,19
1964 D	5,85	5,45	5,97	6,70	7,97	7,08	16,8	12,76	7,25	5,52	14,91	12,04
1965 D	5,74	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	5,51	15,36r	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	7,25	17,0	12,77	7,18	5,09	14,77	11,31
III. Vj.	6,63	5,67	.	7,37	8,10	.	16,4	12,82	7,23	5,50	.	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			Wales	Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) ⁹⁾	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark ¹⁰⁾	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm ⁶⁾ (Schweden)	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ¹¹⁾
Währung Mengeneinh.	DM/ 1000 kg	dkr/ 1000 kg	s je 1000 kg			s/2240 lbs	s/1000 kg	skr je 1000 kg		s je 1000 kg		
1956 D	.	21,92	26,6	21,6	24,7	21,5	26,7	19,42	19,56	31,11	23,9	25,1
1957 D	.	17,72	21,2	17,2	19,4	15,6	18,8	14,19	14,77	24,2	16,9	20,1
1958 D	8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9
1959 D	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7
1960 D	10,15	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6
1961 D	9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7
1962 D	8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4
1963 D	10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,6	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11
1964 D	10,92	19,05	18,2	17,5	19,2	17,6	22,11	17,12	17,15	22,10	20,9	22,7
1965 D	10,28	18,57	17,5	16,8	18,9	17,3	23,2	17,32	19,47	25,4	20,8	21,3
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- häfen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Däne- mark ¹⁰⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Karlshamn (Schweden)	.	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	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	20,39	19,23	21,1	15,52	16,17	18,17	9,35	9,88
1961 D	13,63	20,6	27,8	17,30	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01	8,84
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51	8,91
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83	10,25
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07	9,75
1965 D	15,46	18,5	29,4	18,79	21,02	20,70	23,6	16,97	17,65	16,67	8,71	9,78
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	16,65	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	16,34	8,70	9,69
II. Vj.	.	.	24,8	20,38	18,63	16,63	22,3	16,10	16,49	16,80	8,36	9,82
III. Vj.	16,08	.	28,3	18,36	19,51	17,25	20,8	14,48	14,96	16,31	8,64	9,48
IV. Vj. ¹³⁾	16,88	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 ^{*)}	
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan ^{*)}	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 ^{*)}	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 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	41.0	4.75	53.6	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
April	77.2	8.50	45.3	3.76	4.04	48.0	4.60	52.4	4.70	11.05	.	.
Mai	66.7	8.25	46.10	3.02	4.15	.	.	61.3	3.58	9.75	.	.
Juni	68.11	9.11	39.9	3.35	4.46	36.10	.	45.2	3.49	9.22	.	.

Ware	Getreide								Kopra	Esparto	Zucker	
von	La Plata ⁵⁾			West-	Ost-	Full Range	Süd-china ⁶⁾	Süd-afrika ⁷⁾	Schwarz-meer	Philip-pinen	Algerien	Kuba ⁸⁾
Route	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.			Ceylon	UK	Antw./Hbg. ⁹⁾	Antw./Hbg. ⁹⁾	UK	
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs									\$ je cu ft	s je 2240 lbs	
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	.	126.7	81.5	0.41	126.1	105.11
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	.	93.7	59.2	0.26	110.9	97.1
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	.	54.0	30.2	0.15	80.11	40.7
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	.	60.4	38.3	0.17	79.4	39.8
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	.	62.5	38.4	0.18	81.2	52.4
1961 D	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	.	62.8	40.4	0.16	81.8	57.6
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	35.11	52.5	33.5	0.15	81.0	49.8
1963 D	78.8	74.6	78.0	74.5	84.10	83.7	46.2	61.11	36.11	0.19	85.2	68.5
1964 D	83.8	77.0	83.10	75.3	83.8	81.8	50.2	59.7	37.6	0.20	93.5	68.4
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 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	.	.	0.24	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	.	.
April	.	89.10	81.10	.	.	.	56.2	.	.	0.24	.	.
Mai	93.3	80.3	80.0	83.3	.	.	47.0	47.6	.	0.21	92.6	.
Juni	91.6	76.2	81.3	82.6	90.0	86.3	46.6	.	.	0.18	.	.

Ware	Zucker			Fischmehl.	Schwefelkies				Schwefel	Apatit	Eisen- und Manganerze	
von	Kuba ⁶⁾	Queensland ¹⁰⁾	Mauritius	Peru	Morphou-Bay	Huelva			US-Golf	Murmansk	Vitoria	
Route	Antw./Hbg. ⁹⁾	UK	Antw./Rttd./Amst.	UK	Antw./Hbg. ⁹⁾	Niederlande	UK	Belgien	Niederlande	UK	Lübeck-Stettin	Antw./Hbg. ⁹⁾
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs				\$ je cu.ft. ¹¹⁾							
1956 D	112.0	214.8 ¹²⁾	228.6 ¹²⁾	135.1	.	58.9	56.2	43.7	41.9	112.9	48.10	107.8
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	.	44.9	46.7	35.5	31.8	96.5	44.2	77.10
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	.	26.9	36.3	22.9	23.2	49.6	20.7	39.4
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	.	26.3	34.1	25.9	24.6	47.10	20.6	41.1
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	.	26.6	35.7	24.11	23.9	49.2	21.11	44.11
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	.	26.7	.	22.5	21.10	54.2	21.2	43.11
1962 D	46.5	83.10	81.4	57.3	0.14	23.2	27.3	20.10	21.3	41.6	20.2	34.2
1963 D	64.3	97.2	94.8	79.4	0.15	26.0	23.0	25.6	25.0	50.5	22.9	36.8
1964 D	71.1	92.5	89.11	73.1	0.20	32.1	.	21.0	26.0	51.10	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 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.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	67.6	.	32.8
März	.	100.0	97.6	.	0.20	.	.	.	.	73.9	.	30.0
April	75.0	95.0	97.6	.	0.20	.	.	.	.	69.0	.	22.3
Mai	72.0	95.0	92.6	.	.	.	.	.	29.0	65.0	.	.
Juni	.	.	92.6	62.6	.	.	.	.	.	.	.	25.3

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Hochseeschifffahrt* (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Zinkkonz.	Kohle				
von	Marmagosa	Südafrika/ Mosambik	Luanda ²⁾	Conakry	Melilla	Poti	Port Pirie	Hampton Roads				
Route	Antw./Hbg. ³⁾			Polen	Antw./Hbg. ³⁾		Brist. Kan/ Le Havre/ Hbg.	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	Rio de Janeiro
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	11,85
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 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
April	39,9	42,6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8,50
Mai	33,6	.	.	33,5	.	.	97,6	.	19,9	.	.	7,75
Juni	.	.	.	.	.	23,9	95,0	.	20,0	.	.	6,58

Ware	noch: Kohle			Erdöl, roh						Rohphosphat		
von	Australien	Danzig/Stettin		Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax
Route												
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	20,0
1963 D	34,11	31,0	35,5	20,11	22,3	33,2	35,3	34,5	39,9	21,0	19,9	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 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	.
April	32,4	34,0	.	13,0	13,10	.	.	20,2	20,10	66,0	.	30,0
Mai	30,10	.	.	15,10	16,9	.	.	23,1	24,0	.	.	.
Juni	32,11	34,9	25,2	11,5	12,1	.	.	19,3	19,10	.	28,11	30,0

Ware	Düngemittel		Grubenholz	Bauholz und Stückgüter			Schrott				Stahlwaren	
von	Antw./Hbg. ³⁾		Archangel'sk ⁴⁾	Nord-Pazifik			Große Seen	USNH ⁵⁾			Japan ⁶⁾	
Route												
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	31,8r	58,11	198,4	10,33	12,00	11,66	7,78	5,26	6,08	10,44	6,74	.
1963 D	41,2r	63,0	216,8	12,57	12,88	14,45	9,67	.	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 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	234,0 ⁸⁾	17,50	.	.	10,53	.	9,40	14,08	9,47	9,45
Okt.	.	83,6		.	.	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	.	82,5	.	.	.	.	.	9,53	12,50	9,30	9,00
Febr.	54,0	.		.	.	.	.	.	9,68	12,91	9,87	.
März	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.
April	.	.		.	.	.	11,05	.	8,00	11,53	.	.
Mai	.	82,5		.	.	.	10,68	.	.	11,63	.	8,91
Juni	.	.	.	.	.	.	.	7,75	10,94	.	.	

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

C. Schifffahrtsindizes
I. 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 ⁵⁾	
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 ²⁾ = 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⁾	—	—	—	121,8	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.....	130,5	110,9	101,8	67,4	51,1	89,1	—	95,1	77,5	64,8	
1963 D.....	132,8	111,7	106,2	79,1	65,7	107,0	—	115,5	85,2	78,8	
1964 D.....	137,7	116,1	109,6	79,5	59,0	112,6	100,0	120,1	85,6	88,3	
1965 D.....	142,0	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.....	138,4	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 ^r	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	
April.....	147,3	123,7	118,6	85,2	39,0	118,7	118,1	113,1	90,1	95,1	
Mai.....	146,9	123,6	117,6	78,2	40,9	105,8	109,3	100,0	87,4	91,8	
Juni.....	147,8	125,0	117,1	76,2	39,4	103,0	101,0	90,0	84,8	89,1	
Land	Norwegen			Niederlande							
Berechnende Stelle	Norwegian Shipping News, Oslo			Statistisches Zentralamt, Den Haag							
Einsatzart	Tankerfahrt Reisecharter			Trampfahrt Reisecharter							
Indexgruppe	Mineralöl		Hochseeschifffahrt ⁸⁾						Küstenschifffahrt ⁹⁾		
	£-Raten	\$-Raten	Gesamt- index	Getreide	Schwefel- kies	Erz	Kohle	Dünge- mittel	Gesamt- index	Holz	Kohle
Basis	Intascale ⁶⁾ = 100	ATRS ⁷⁾	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	100
1961 D.....	48,0	41,3	91	91	97	89	104	89	99	99	93
1962 D.....	54,7	46,1	75	73	85	73	79	83	93	93	93
1963 D.....	73,3	54,6	88	90	95	78	92	91	101	100	123
1964 D.....	67,1	47,5	100	108	119	81	93	97	109	109	108
1965 D.....	65,8	44,2	100	102	121	90	105	103	108	108	97
1964 Juli.....	52,7	38,1	92	95	126	79	91	91	110	110	109
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	131
Dez.....	97,0	55,4									
1965 Jan.....	78,0	46,4	102	112	112	77	112	98	108	109	85
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	85
Juni.....	49,4	34,4									
Juli.....	46,9	31,1	95	93	125	91	103	105	109	109	102
Aug.....	66,2	41,7									
Sept.....	66,8	34,9									
Okt.....	67,2	47,3									
1965 Nov.....	81,4	67,3	107	110	122	99	102	105	111	111	112
Dez.....	110,4	80,9									
1966 Jan.....	98,2	—	104	106	125	96	106	99	104	104	100
Febr.....	88,2	—									
März.....	61,5	—									
April.....	48,0	—									
1966 Mai.....	52,9	—
Juni.....	43,5	—									

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	84,9	46,9
1959 D.....	96,9	97,3	98,3	98,1	—	96,9	93,3	93,7	85,0	42,8
1960 D.....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100 0	46 1
1961 D.....	106,8	106,2	112,1	103,2	107,3	100,2	110,4	108,4	111,6	42,5
1962 D.....	89,1	90,0	97,1	90,1	82,3	77,0	82,9	99,2	89,1	49,8
1963 D.....	109,0	113,6	116,8	109,8	104,9	96,4	101,4	99,5	104,8	63,9
1964 D.....	112,1	115,9	123,0	115,0	118,4	98,9	97,2	111,2	119,0	56,4
1965 D.....	126,5	134,0	127,6	127,0r	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	33,9
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
April.....	123,4	135,7	108,3	108,3	142,8	92,7	—	124,6	142,2	35,0
Mai.....	113,3	126,8	—	107,2	139,8	89,8	75,5	1 6,6	141,5	39,5
Juni.....	110,9	123,4	99,7	119,1	—	85,8	76,4	139,5	135,2	28,0

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	43,1	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.....	45,5r	49,0	48,1	59,7	47,4	35,8	65,5	51,1	62,0	58,8
Febr.....	45,7	49,6	48,1	59,7	47,4	35,6	58,4	50,2	62,6	55,7
März.....	46,1	50,5	48,1	59 7	47,4	35,5	72,0	49,5	64,6	59,6
April.....	45,3	48,6	48,0	59,7	47,3	35,5	72,5	50,2	61,5	61,7
Mai.....	43,6	45,5	47,8	59,7	46,9	35,0	57,8	41,5	57,5	60,1
Juni.....	43,0	44,3	47,4	59,7	46,8	34,5	53,4	43,8	52,9	54,8

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

C. Schiffsfrachtsindizes
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			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 Ägyp-ten 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		
nach	1954 = 100														
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
April.	90	89	79	—	—	—	100	85	—	81	120	71	—	—	61
Mai.	85	80	65	—	88	—	72	96	—	77	103	56	—	—	52
Juni.	84	86	76	—	91	—	65	98	—	83	103	79	91	—	—

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	Groß-britan-nien	Nord-Europa	Groß-britannien/Kontinent	Nord-Afrika ²⁾	Casa-blanca		Brasi-len	Afrika/Mittel-meer ¹¹⁾	Indien	Northern Range		Nord-Pazifik	Nord-Atlantik ¹²⁾	Mittelmeer/Rotes Meer ¹³⁾	Indien/Ma-laysia ¹⁴⁾
	Westitalien	Buenos Aires	Großbrit./Kontinent	Süd-afrika ¹⁰⁾	Northern Range			Süd-amerika	Japan						
nach	1954 = 100														
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	78	69	90	—	76
Aug.	—	113	—	74	—	80	—	68	—	93	72	72	74	—	71
Sept.	—	—	—	66	—	97	—	69	101	121	73	74	74	—	71
Okt.	—	—	97	72	—	85	—	56	106	93	79	80	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
April.	—	—	115	—	—	95	68	48	126	140	84	89	81	—	83
Mai.	—	—	115	—	—	121	—	—	—	121	89	83	82	—	101
Juni.	—	92	—	—	—	82	55	—	—	110	78	81	82	—	70

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾														
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter														
Indexgruppe	Kohle			Phosphat		Amerika-fahrt zu-sammen	Erz			Kohle	Asien-fahrt zu-sammen	Getreide	Getreide/ Zucker/ Kohle	Salz/ Phos-phat	Erz
von	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-Atlan-tik ¹²⁾	Mittelmeer/ Rotes Meer ¹³⁾	Indien/ Ma-laysia ¹⁴⁾
	nach	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	78	69	90	—	76
Aug.	—	113	—	74	—	80	—	68	—	93	72	72	74	—	71
Sept.	—	—	—	66	—	97	—	69	101	121	73	74	74	—	71
Okt.	—	—	97	72	—	85	—	56	106	93	79	80	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
April.	—	—	115	—	—	95	68	48	126	140	84	89	81	—	83
Mai.	—	—	115	—	—	121	—	—	—	121	89	83	82	—	101
Juni.	—	92	—	—	—	82	55	—	—	110	78	81	82	—	70

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	
	{	100,0	32.6		34.9		38.5		40.3	{	49.2 ²⁾ 80.10 ⁴⁾	{	51.5 ³⁾ 83.2 ⁴⁾		
															Grundtarif Scale Nr. 2, bis 14. 12. 1958 ³⁾

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										Juni		
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar ²⁾	I.	Spar ²⁾	
Europa	Belgien	Brüssel	HF	107	77	112	80	116	82	117	83	117	83	117	83
			HR	194	139	202	144	218	155	223	158	223	158	223	158
			HR a)	—	111	—	115	—	123	—	126	—	126	—	126
Deutschland	Berlin	HF	111	93	111	93	111	86	111	84	111	84	111	84	
			HR	200	168	200	131	217	133	222	136	222	136	222	136
			HR b)	—	136	—	125	—	123	—	—	—	—	—	—
	Bremen	HF	127	97	120	74	120	79	120	79	120	79	123	82	
			HR	233	177	240	143	240	158	240	158	240	158	246	164
			HR c)	—	132	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Düsseldorf	HF	62	48	62	39	62	42	62	42	62	42	93	62	
			HR	114	88	124	78	124	84	124	84	124	84	186	124
			HR b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Hamburg	HF	131	102	132	86	128	87	128	87	128	87	142	95	
			HR	241	187	264	173	256	174	256	174	256	174	284	190
			HF e)	—	—	—	—	—	75	—	73	—	72	—	75
	Hannover	HF	86	66	85	53	85	57	85	57	85	57	106	71	
			HR	158	122	170	107	170	114	170	114	170	114	212	142
			HR c)	—	96	—	96	—	—	—	—	—	—	—	—
	München	HF	88	68	85	62	85	66	85	66	85	66	112	75	
			HR	161	125	170	123	170	132	170	132	170	132	224	150
			HR c)	—	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Nürnberg	HF	50	39	50	36	50	38	50	38	50	38	78	52	
			HR	92	72	100	72	100	76	100	76	100	76	156	104
			HR c)	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Stuttgart	HF	50	39	50	33	50	35	50	35	50	35	69	46	
			HR	92	71	100	66	100	70	100	70	100	70	138	92
			HR c)	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich	Paris	HF	144	108	162	121	173	129	175	130	175	135	175	136	
			HR	261	195	292	219	325	241	333	247	333	256	333	259
			HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Griechenland	Athen	HF	680	516	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511	
			HR	1225	928	1214	920	1264	958	1281	971	1281	971	1281	971
			HR a)	—	—	—	817	—	846	—	830	—	f) 779	—	f) 766
Großbritannien	London	HF	237	183	245	189	249	189	250	189	252	191	252	191	
			HR	427	330	441	341	467	355	475	380	478	362	479	363
			HR ab)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	Mailand	HF	218	159	226	164	226	164	226	164	226	164	226	164	
			HR	393	286	407	296	424	308	430	312	430	312	430	312
			HR a)	—	236 ¹⁾	—	247 ¹⁾	—	252	—	254	—	254	—	254
	Rom	HF	320	232	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240	
			HR	576	418	594	432	619	450	627	456	627	456	627	456
			HR a)	—	343 ¹⁾	—	360 ¹⁾	—	369	—	372	—	372	—	372
Jugoslawien	Belgrad	HF	393	283	403	289	399	281	397	278	397	278	397	278	
			HR	707	509	726	521	748	527	755	529	755	529	755	529
			HR a)	—	405	—	418	—	418	—	418	—	418	—	418
Niederlande	Amsterdam	HF	114	82	119	85	123	87	124	87	124	87	124	87	
			HR	206	148	215	153	231	163	236	166	236	166	236	166
			HR a)	—	117	—	121	ab) 128	—	ab) 130	—	ab) 130	—	f) 156	—
Norwegen	Oslo	HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345	
			HR	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
			HR d)	—	—	—	—	—	—	475	—	482	—	—	484
Österreich	Wien	HF	204	148	210	153	210	153	210	153	210	153	210	153	
			HR	366	268	378	276	394	287	399	291	399	291	399	291
			HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal	Lissabon	HF	522	386	517	382	531	385	535	386	535	386	535	386	
			HR	940	695	931	688	996	723	1017	734	1017	734	1017	734
			HR a)	—	611	—	605	—	605	—	605	—	605	—	605
Spanien	Barcelona	HF	336	245	334	244	334	244	334	244	334	244	334	244	
			HR	605	442	602	440	627	458	635	464	635	464	635	464
			HR a)	—	—	—	359	—	373	—	378	—	378	—	378
	Madrid	HF	401	297	398	294	409	302	412	305	412	305	412	305	
			HR	723	535	717	530	767	568	783	580	783	580	783	580
			HR a)	—	446	—	442	—	465	—	473	—	473	—	473
Schweden	Stockholm	HF	390	318	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345	
			HR	702	572	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656
			HR d)	—	—	—	—	—	475	—	475	—	482	—	484
Schweiz	Genf	HF	169	127	174	132	174	132	174	132	174	132	174	132	
			HR	304	229	314	233	331	247	331	251	331	251	331	251
			HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zürich	HF	122	89	126	92	126	92	126	92	126	92	126	92	
			HR	220	160	227	166	240	173	240	175	240	175	240	175
			HR a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkei	Istanbul	HF	798	585	791	580	791	579	791	579	791	580	791	580	
			HR	1437	1053	1424	1044	1483	1087	1503	1101	1503	1102	1503	1102
			HR f)	—	—	—	—	—	949	—	927	—	927	—	869

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										Juni	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I	Spar	I.	Spar	I.	Spar	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 ⁴⁾	—	990
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2825	1549 ³⁾	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535
		HR	5085	2788 ³⁾	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 ³⁾	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 ³⁾	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703
		HR	4761	3094 ³⁾	4718	3066	4915	3194	4980	3236	4980	3236	4980	3236
Indien	Bombay	HF	2396	1526 ³⁾	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512
		HR	4314	2747 ³⁾	4275	2722	4454	2835	4513	2873	4513	2873	4513	2873
	Kalkutta	HF	2622	1718 ³⁾	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703
		HR	4721	3094 ³⁾	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 ⁴⁾	—	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 ³⁾	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711
		HR	8179	4924 ³⁾	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 ⁴⁾	—	990
Philippinen	Manila	HF	4148	2509 ³⁾	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487
		HR	7467	4517 ³⁾	7400	4477	7708	4664	7811	4726	7811	4726	7811	4726
Malaysia	Singapur	HF	3515	2034 ³⁾	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 ⁴⁾	—	990
Thailand	Bangkok	HF	3470	2001 ³⁾	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 ³⁾														
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	3273	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	—	1440

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		Juni	
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	1,12	
		46 bis 500		0,80	0,77	ab 45	0,72	0,72	0,72	0,72	
		501 bis 1000	0,80	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	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	1,28	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	9,23	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	2,38	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	10,92	
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	17,28	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			13,32	ab 500	13,84	13,84	13,84	13,84	
		2501 bis 7500		15,90	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	13,28
		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		Juni
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	16,80	16,14	16,00	ab 45	17,48	17,48	17,48	17,48
		101 bis 250		15,46	13,96	ab 100	14,68	14,68	14,68	14,68
		251 bis 500		15,16	13,04	ab 200	13,16	13,16	13,16	13,16
		über 500		13,89	9,24	ab 300	12,12	12,12	12,12	12,12
						ab 400	11,12	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	17,09	16,05	15,16	ab 45	16,68	16,68	16,68	16,68
		101 bis 250		15,25	12,76	ab 100	13,08	13,08	13,08	13,08
		251 bis 500		14,96	11,88	ab 200	11,76	11,76	11,76	11,76
		501 bis 1000		13,05	9,56	ab 300	10,92	10,92	10,92	10,92
		1001 bis 1500	15,77	12,94	9,24	ab 400	10,16	10,16	10,16	10,16
		über 1500		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	15,41	14,81	14,68	ab 45	16,16	16,16	16,16	16,16
		101 bis 250		14,20	12,84	ab 100	13,56	13,56	13,56	13,56
		251 bis 500		13,92	12,00	ab 200	12,16	12,16	12,16	12,16
		über 500		12,75	8,56	ab 300	16,24	11,24	11,24	11,24
						ab 400	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	17,22	16,55	16,40	ab 45	17,88	17,88	17,88	17,88
		101 bis 250		15,85	14,32	ab 100	15,04	15,04	15,04	15,04
		251 bis 500		15,53	13,36	ab 200	13,52	13,52	13,52	13,52
		über 500		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	9,74	8,54	6,80	ab 45	8,32	8,32	8,32	8,32
		101 bis 250		7,76	4,48	ab 100	5,28	5,28	5,28	5,28
		251 bis 500		7,50	3,68	ab 200	4,48	4,48	4,48	4,48
		501 bis 1000		6,54	3,32	ab 300	4,08	4,08	4,08	4,08
		über 1000	8,77	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	12,43	11,55	10,64	ab 45	12,16	12,16	12,16	12,16
		101 bis 250		10,75	8,24	ab 100	9,04	9,04	9,04	9,04
		251 bis 500		10,45	7,36	ab 200	8,16	8,16	8,16	8,16
		501 bis 1000		9,50	6,12	ab 300	7,56	7,56	7,56	7,56
		1001 bis 1500	11,80	9,39	5,80	ab 400	7,00	7,00	7,00	7,00
		über 1500		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	11,34	10,11	8,44	ab 45	9,96	9,96	9,96	9,96
		101 bis 250		9,31	6,04	ab 100	6,84	6,84	6,84	6,84
		251 bis 500		9,02	5,16	ab 200	5,96	5,96	5,96	5,96
		501 bis 1000		8,13	4,76	ab 300	5,56	5,56	5,56	5,56
		1001 bis 1500	10,46	8,02	4,44	ab 400	5,24	5,24	5,24	5,24
		über 1500		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	12,73	11,40	9,64	ab 45	11,32	11,21	11,11	11,00
		101 bis 250		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		9,30	5,92	ab 300	6,92	6,81	6,73	6,68
		1001 bis 1500	11,72	9,19	5,60	ab 400	6,60	6,49	6,41	6,36
		über 1500		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	20,48
		46 bis 100	15,71	14,72	13,84	ab 45	15,36	15,36	15,27	15,36
		101 bis 250		13,92	11,44	ab 100	11,88	11,88	11,82	11,88
		251 bis 500		13,63	10,56	ab 200	10,64	10,64	10,61	10,64
		501 bis 1000		11,98	8,52	ab 300	9,88	9,88	9,88	9,88
		1001 bis 1500	14,57	11,87	8,20	ab 400	9,20	9,20	9,20	9,20
		über 1500		11,64	7,52	ab 500	8,56	8,56	8,44	8,56
Uruguay	Montevideo	1 bis 45	22,39	21,51	21,32	unter 45	23,28	23,28	23,28	23,28
		46 bis 100	16,80	16,14	16,00	ab 45	17,48	17,48	17,48	17,48
		101 bis 250		15,46	13,96	ab 100	14,68	14,68	14,68	14,68
		251 bis 500		15,16	13,04	ab 200	13,16	13,16	13,16	13,16
		über 500		13,81	9,24	ab 300	12,12	12,12	12,12	12,12
						ab 400	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	11,84	11,07	10,36	ab 45	11,88	11,88	11,88	11,88
		101 bis 250		10,27	7,96	ab 100	8,76	8,76	8,76	8,76
		251 bis 500		9,98	7,08	ab 200	7,88	7,88	7,88	7,88
		501 bis 1000		9,22	5,84	ab 300	7,48	7,48	7,48	7,48
		1001 bis 1500	11,43	9,11	5,52	ab 400	7,28	7,28	7,28	7,28
		über 1500		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	10,23	unter 45	11,48	11,48	11,48	11,48
		46 bis 100	10,04	8,81	7,04	ab 45	8,56	8,56	8,56	8,56
		101 bis 250		8,01	4,64	ab 100	5,44	5,44	5,44	5,44
		251 bis 500		7,71	3,76	ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56
		501 bis 1000		6,71	3,36	ab 300	4,16	4,16	4,16	4,16
		über 1000	9,03	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	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
			November						Juni
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel	Bagdad	100	4,70	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
	Beirut	45	3,57	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	Brüssel	100	0,46	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Damaskus	100	3,53	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
	New York	45	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
		100	3,82	3,64	3,64	3,64	3,44	3,44	3,44
		500	3,82	3,64	3,64	3,00	3,00	3,00	3,00
	Teheran	45	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbeklei- dung	Damaskus	45	3,28	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
	New York	45	3,36	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
		200	3,36	3,20	3,20	3,20	2,64	2,64	2,64
		500	3,36	3,20	3,20	3,20	2,20	2,20	2,20
		1000	3,36	3,20	3,20	3,20	2,20	1,64	1,64
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	45	9,07	11,64 ²⁾	11,64 ²⁾	13,16 ²⁾	13,16 ²⁾	13,16 ²⁾	13,16 ²⁾
		100	9,07	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas	45	8,11	10,36 ²⁾	10,36 ²⁾	11,88 ²⁾	11,88 ²⁾	5,16	5,16
		100	8,11	5,68	5,68	5,68	5,68	4,92	4,92
		500	8,11	5,68	5,68	5,68	5,68	4,56	4,56
	Göteborg	100	2,10 ²⁾	1,36	1,36	1,36	1,36	1,44	1,44
	Mexiko City	45	7,22	5,48	9,64 ²⁾	11,32 ²⁾	11,16 ²⁾	11,00 ²⁾	11,00 ²⁾
		100	7,22	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York	45	3,02	2,88	2,88	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	3,02	2,72	2,72	2,48	2,40	2,40	2,40
	Stockholm	100	1,76	1,68	1,68	1,68	1,68	1,80	1,80
	Teheran	45	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel	45	0,46	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,46	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Göteborg	45	2,10 ²⁾	1,40	1,40	1,40	1,40	1,48	1,48
	Stockholm	45	2,52 ²⁾	2,40 ²⁾	2,40 ²⁾	1,80	1,80	1,88	1,88
		100	1,76	1,68	1,68	1,68	1,68	1,80	1,80
	Teheran	45	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Bijouteriewaren	London	45	0,88	0,84	0,88	0,88	0,88	0,96	0,96
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Er- satzteile	Algier	45	1,55	1,48	1,48	1,56	1,56	1,56	1,56
	Brüssel	100	0,46	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		500	0,46	0,46	0,16	0,40	0,40	0,40	0,40
	Casablanca	45	1,93	1,84	1,84	1,96	1,96	1,96	1,96
	Teheran	45	3,82	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Teile von Automobilen und von Land- wirtschaftlichen Maschinen	New York	45	2,94	2,80	2,80	3,00	3,00	3,00	3,00
		100	2,94	2,80	2,80	3,00	3,00	3,00	3,00
		200	2,94	2,80	2,80	3,00	1,80	1,80	1,80
		300	2,94	2,80	2,80	2,80	1,80	1,80	1,80
		500	2,94	2,80	2,80	2,40	1,80	1,80	1,80
		1000	2,77	2,64	2,64	2,40	1,80	1,80	1,80
Geschäfts-, Büromaschinen ²⁾	Kairo	100	3,86 ¹⁾	3,72 ¹⁾	3,72 ¹⁾	3,72 ¹⁾	3,72 ¹⁾	3,72 ¹⁾	3,72 ¹⁾
	New York	45	5,33	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
		200	5,33	4,40	4,40	3,20	3,20	3,20	3,20
		250	5,33	2,80	2,80	3,20	3,20	3,20	3,20
		500	5,33	2,80	2,80	2,40	2,40	2,40	2,40
		1000	5,33	2,80	2,80	2,40	2,00	2,00	2,00
		3000	5,33	2,64	2,64	2,40	2,00	2,00	2,00
Kugellager	London	100	0,88	0,84	0,84	0,84	0,84	0,88	0,88
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen ..	Amsterdam	100	0,46	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		250	0,46	0,44	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40
	Bagdad	45	4,87	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64
	New York ²⁾	45	10,04 ²⁾	3,52	3,52	3,60	3,60	3,60	3,60
		100	5,08	3,52	3,52	3,60	3,60	3,60	3,60
		200	5,08	3,52	3,52	3,44	3,44	3,44	3,44
		250	5,08	3,36	3,52	3,44	3,44	3,44	3,44
		500	5,08	3,36	3,52	3,44	3,12	3,12	3,12
Optische Waren, fotogr. u. Projektions- ausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatz- teile a. n. g.		1000	5,08	2,88	2,88	2,96	2,96	2,96	2,96
	Algier	45	1,51	1,44	1,44	1,56	2,04 ¹⁾	2,04 ¹⁾	2,04 ¹⁾
	New York	45	3,40	3,24	3,24	3,30	3,32	3,32	3,32
		300	3,40	3,24	3,24	2,88	2,88	2,88	2,88
		1000	3,40	3,24	3,24	2,64	2,64	2,64	2,64
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissen- schaftliche und Labor-	London	45	0,88	0,84	0,88	0,88	0,88	0,96	0,96
		100	0,88	0,84	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84
		250	0,88	0,84	0,64	0,64	0,64	0,68	0,68
Chirurgische, medizinische und zahnärzt- liche Instrumente mit Zubehör	Beirut	45	3,44	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Kairo	45	3,44	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	New York	45	3,40	3,24	3,24	3,32	3,32	3,32	3,32
		300	3,40	3,24	3,24	2,88	2,88	2,88	2,88
		1000	3,40	3,24	3,24	2,64	2,64	2,64	2,64
Uhren aller Art a. n. g.	New York	45	6,01	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		100	6,01	4,56	4,56	5,36	5,36	5,36	5,36
		200	6,01	4,56	4,56	4,48	4,48	4,48	4,48
		250	6,01	3,68	3,68	4,48	4,48	4,48	4,48
		300	6,01	3,68	3,68	4,08	4,08	4,08	4,08
		400	6,01	3,68	3,68	3,76	3,76	3,76	3,76
		500	6,01	3,28	3,28	3,48	3,48	3,48	3,48
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musik- truhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen		1000	6,01	2,96	2,96	3,48	3,48	3,48	3,48
	Beirut	100	3,40	3,24	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	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
			November						Juni
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,47	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
	Lissabon	100	2,98 ¹⁾	2,84 ¹⁾	2,52 ¹⁾	1,84	1,84	1,84	1,84
		250	2,06 ²⁾	1,92 ²⁾	1,92 ²⁾	1,68	1,68	1,68	1,68
		500	2,06 ²⁾	1,92 ²⁾	1,92 ²⁾	1,52	1,52	1,52	1,52
	Tanger	45	1,72	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64
Tierische Eingeweide und/oder Gedärme	Damaskus	45	2,06	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
	Delhi	100	3,49	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	Istanbul	100	4,24 ¹⁾	4,08 ¹⁾	4,04 ¹⁾	4,04 ¹⁾	4,04 ¹⁾	2,16	2,16
		250	2,35	2,24	2,24	2,24	2,24	1,88	1,88
		500	2,35	2,24	2,24	2,24	2,24	1,60	1,60
	Kairo	45	2,27	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16
	Kalkutta	100	4,24	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
	Karachi	100	3,44	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Oran	100	1,60	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Teheran	250	2,39	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	New York	45	5,09 ³⁾	3,62 ³⁾	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
		100	5,09 ³⁾	3,62 ³⁾	3,64	3,64	3,44	3,44	3,44
		250	3,80 ³⁾	3,62 ³⁾	3,64	3,64	3,44	3,44	3,44
		500	3,80 ³⁾	3,62 ³⁾	3,64	3,00	3,00	3,00	3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	45	2,69	2,68	2,68	2,56	2,56	2,56	2,56
		100	2,44	2,32	2,32	2,32	2,56	2,56	2,56
		250	1,81	1,72	1,72	1,72	2,56	2,56	2,56
		500	1,81	1,72	1,72	1,72	2,56	2,56	2,56
	Bangkok ⁴⁾	45	5,12	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88
	Johannesburg	100			6,72 ¹⁾	2,96	2,96	2,96	2,96
		250	4,96	4,72	4,72	2,96	2,96	2,96	2,96
	Karachi ⁵⁾	100	3,15	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	London	100	0,88	0,84	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84
		250	0,88	0,84	0,80	0,72	0,72	0,76	0,76
	Malland ⁴⁾	100	0,88	0,84	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Montreal	45	4,54 ³⁾	3,44 ³⁾	3,40	3,60	3,60	3,60	3,60
		100	4,54 ³⁾	3,44 ³⁾	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
		500	4,54 ³⁾	3,44 ³⁾	3,40	3,40	2,60	2,60	2,60
		1000	4,54 ³⁾	3,44 ³⁾	3,40	3,40	2,40	2,40	2,40
	Paris	45	0,58	0,56	0,52	0,52	0,52	0,56	0,56
		100	0,59	0,56	0,52	0,48	0,48	0,48	0,48
	Teheran	250	2,39	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	Manchester	45	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,00	1,00	1,00	1,08	1,08
		100	0,97	0,92	0,92	0,92	0,92	1,00	1,00
		250	0,97	0,92	0,84	0,84	0,84	0,92	0,92
		500	0,97	0,92	0,84	0,84	0,84	0,80	0,80
	New York	45	3,06 ³⁾	2,91 ³⁾	2,88	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	3,06 ³⁾	2,91 ³⁾	2,88	2,40	2,40	2,40	2,40
	Tokio	100	8,74 ³⁾	8,00	8,00	8,56	8,56	8,56	8,56
		250	8,74 ³⁾	8,00	8,00	8,56	8,56	8,00	8,00
		500	8,74 ³⁾	8,00	8,00	8,56	8,56	7,60	7,60
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	45	9,07	11,64 ¹⁾	11,64 ¹⁾	11,76 ¹⁾	11,76 ¹⁾	11,76 ¹⁾	11,76 ¹⁾
		100	9,07	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas	45	6,72	9,04 ¹⁾	9,04 ¹⁾	11,88 ¹⁾	11,88 ¹⁾	11,88 ¹⁾	11,88 ¹⁾
		100	6,72	5,68	5,68	5,68	5,68	5,68	5,68
	Dublin	45	1,18	1,12	1,12	1,12	1,12	1,28	1,28
	London	45	1,26 ¹⁾	1,20 ¹⁾	0,84	0,84	0,84	0,96	0,96
		100	0,76	0,72	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84
		250	0,76	0,72	0,72	0,72	0,72	0,76	0,76
		500	0,76	0,72	0,84	0,84	0,84	0,72	0,72
	Manchester	45	1,43 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,00	1,00	1,00	1,08	1,08
		100	0,97	0,92	0,92	0,92	0,92	1,00	1,00
		250	0,97	0,92	0,84	0,84	0,84	0,92	0,92
		500	0,97	0,92	0,76	0,76	0,76	0,80	0,80
	Mexiko City	45	7,22	9,64 ¹⁾	9,64 ¹⁾	11,32 ¹⁾	11,16 ¹⁾	10,72 ¹⁾	10,72 ¹⁾
		100	7,22	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York	45	3,06 ³⁾	2,91 ³⁾	2,88	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	3,06 ³⁾	2,91 ³⁾	2,88	2,40	2,40	2,40	2,40
	Paris	45	0,50	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Tokio	100	8,74 ³⁾	8,00	8,00	8,56	8,56	8,56	8,56
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	2,02 ¹⁾	1,92 ¹⁾	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
		100	1,34	1,28	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16
		250	1,34	1,28	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
	Brüssel	45	0,63 ¹⁾	0,60 ¹⁾	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,46	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		250	0,46	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Malmö	100	1,26	1,20	1,20	1,20	1,20	1,28	1,28
	Manchester	45	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	1,00	1,00	1,00	1,08	1,08
		100	1,36 ¹⁾	1,36 ¹⁾	0,92	0,92	0,92	1,00	1,00
		250	0,88	0,84	0,84	0,84	0,84	0,92	0,92
		500	0,88	0,84	0,76	0,76	0,76	0,80	0,80
	New York	45	4,63 ³⁾	4,41 ³⁾	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
		250	4,63 ³⁾	3,00 ³⁾	3,04	4,40	4,40	4,40	4,40
		300	4,63 ³⁾	3,00 ³⁾	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04
	Paris	45	0,50	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Tel Aviv/Jaffa	100	3,23	3,08 ³⁾	3,08 ³⁾	3,08 ³⁾	3,08	3,08	3,08
		250	3,23	3,08 ³⁾	3,08 ³⁾	3,08 ³⁾	3,08	2,60	2,60
		500	3,23	3,08 ³⁾	3,08 ³⁾	3,08 ³⁾	3,08	2,36	2,36
	Zürich	45	0,59	0,56	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Glasgow	100	1,72 ¹⁾	1,64 ¹⁾	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
		250	1,18	1,12	1,00	1,00	1,00	0,96	0,96
	New York	45	2,96 ³⁾	4,41 ³⁾	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
		200	2,96 ³⁾	4,41 ³⁾	4,40	3,20	3,20	3,20	3,20
		250	2,96 ³⁾	2,82 ³⁾	2,80	3,20	3,20	3,20	3,20
		500	2,96 ³⁾	2,82 ³⁾	2,80	2,52	2,40	2,40	2,40
		1000	2,96 ³⁾	2,82 ³⁾	2,80	2,52	2,00	2,00	2,00
		3000	2,78 ³⁾	2,65 ³⁾	2,64	2,52	2,00	2,00	2,00

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

Indices der Postgebühren

1958 = 100

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst (Inland)											
	insgesamt	Briefdienst										
		zusammen	darunter								Geschäfts- papiere	Waren- sendungen ³⁾
			Briefe	Postkarten	gewöhnliche ¹⁾	Brief- Drucksachen	Massen- sendungen ²⁾	Bucher- sendungen ¹⁾	Wurf- sendungen ²⁾			
Wägung	1 000,0	686,7	382,7	63,2	35,0	15,9	36,1	12,6	9,7	6,0	9,1	
1938 D	56,8	59,5	63,1	60,4	48,1	43,5	47,4	52,7	48,8	50,9	58,0	
1950 D	86,3	91,5	100,0	100,0	64,9	58,1	63,2	70,6	65,9	100,0	76,0	
1951 D	87,1	91,5	100,0	100,0	64,9	58,1	63,2	70,6	65,9	100,0	76,0	
1952 D	90,6	91,5	100,0	100,0	64,9	58,1	63,2	70,6	65,9	100,0	76,0	
1953 D	90,6	91,5	100,0	100,0	64,9	58,1	63,2	70,6	65,9	100,0	76,0	
1954 D	94,1	95,7	100,0	100,0	82,4	79,0	81,6	85,3	83,0	100,0	88,0	
1955 D	97,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1956 D	97,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1957 D	97,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1959 D	101,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1960 D	101,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1961 D	101,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1962 D	101,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1963 D	120,1	120,2	110,6	144,6	125,0	194,6	113,3	117,7	207,8	133,3	100,0	
1964 D	125,5	124,7	112,7	153,5	130,0	213,5	116,0	121,2	229,3	140,0	100,0	
1965 D	125,9	125,2	112,7	153,5	130,0	213,5	116,0	121,2	229,3	140,0	100,0	
1. 9. 1948	86,3	91,5	100,0	100,0	64,9	58,1	63,2	70,6	65,9	100,0	76,0	
20. 10. 1951	90,6	91,5	100,0	100,0	64,9	58,1	63,2	70,6	65,9	100,0	76,0	
1. 7. 1954	97,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1. 5. 1958	101,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1. 3. 1963	123,9	124,3	112,7	153,5	130,0	213,5	116,0	121,2	229,3	140,0	100,0	
1. 1. 1964	125,3	124,3	112,7	153,5	130,0	213,5	116,0	121,2	229,3	140,0	100,0	
1. 8. 1964	125,9	125,2	112,7	153,5	130,0	213,5	116,0	121,2	229,3	140,0	100,0	
1. 4. 1966	168,3	173,1	166,1	203,8	163,2	286,8	146,9	165,5	241,3	206,1	146,5	

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst (Inland)										
	Briefdienst										
	darunter										
	Wertbrief- sendungen	Päckchen	Nicht frei- gemachte Brief- sendungen ⁴⁾	Brief- nach- nahmen ⁵⁾	Ein- schreiben ⁵⁾	Eil- Zustellung ⁶⁾	Förmliche	Luftpost- beford. ³⁾	Werbeant- worten ³⁾	Spätein- lieferung	Rück- scheine
Wägung	1,3	60,1	2,0	13,3	21,5	9,3	6,1	1,6	0,3	0,3	0,2
1938 D	69,9	57,1	62,6	50,0	60,0	66,7	60,0	133,5	43,6	75,0	77,8
1950 D	96,8	85,7	99,0	75,0	80,0	100,0	90,0	100,0	76,4	75,0	100,0
1951 D	96,8	85,7	99,0	75,0	80,0	100,0	90,0	100,0	76,4	75,0	100,0
1952 D	96,8	85,7	99,0	75,0	80,0	100,0	90,0	100,0	76,4	75,0	100,0
1953 D	96,8	85,7	99,0	75,0	80,0	100,0	90,0	100,0	76,4	75,0	100,0
1954 D	98,4	92,9	99,5	87,5	90,0	100,0	95,0	100,0	88,2	87,5	100,0
1955 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	205,0	111,9	231,4	120,8	100,0	127,8	266,7	100,0	213,6	120,8	113,9
1964 D	226,0	114,3	257,7	125,0	100,0	133,3	341,7	100,0	236,3	125,0	116,7
1965 D	226,0	114,3	257,7	125,0	100,0	133,3	400,0	100,0	236,3	125,0	116,7
1. 9. 1948	96,8	85,7	99,0	75,0	80,0	100,0	90,0	100,0	76,4	75,0	100,0
1. 7. 1954	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. 3. 1963	226,0	114,3	257,7	125,0	100,0	133,3	300,0	100,0	236,3	125,0	116,7
1. 8. 1964	226,0	114,3	257,7	125,0	100,0	133,3	400,0	100,0	236,3	125,0	116,7
1. 4. 1966	241,6	142,9	257,7	200,0	160,0	166,7	400,0	100,0	236,3	125,0	177,6

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst (Inland)									
	Paketdienst									
	zusammen	darunter								Luftpost- beford. ³⁾
		Pakete	Postgüter	Wert- pakete	Gewöhnliche Zustellung	Schnell- pakete ⁶⁾	Paket- lagerung	nach- nahme ⁵⁾	Postamt- liche Verzollung ⁵⁾	
Wägung	256,7	184,7	33,9	0,7	21,9	3,5	0,4	8,3	1,1	0,6
1938 D	47,1	46,2	45,9	54,7	50,0	66,7	75,0	50,0	40,0	52,0
1950 D	70,7	70,3	69,3	77,6	66,7	100,0	75,0	75,0	80,0	100,0
1951 D	74,0	73,6	72,3	80,4	73,3	100,0	75,0	75,0	80,0	100,0
1952 D	87,5	86,9	84,1	91,9	100,0	100,0	75,0	75,0	80,0	100,0
1953 D	87,5	86,9	84,1	91,9	100,0	100,0	75,0	75,0	80,0	100,0
1954 D	89,2	88,2	86,2	93,4	100,0	100,0	87,5	87,5	90,0	100,0
1955 D	90,8	89,4	88,3	94,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	90,8	89,4	88,3	94,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	90,8	89,4	88,3	94,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	104,6	105,3	105,9	102,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D	104,6	105,3	105,9	102,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	104,6	105,3	105,9	102,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D	104,6	105,3	105,9	102,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	122,9	125,8	119,7	204,5	100,0	161,2	100,0	120,8	100,0	100,0
1964 D	126,6	129,9	122,5	224,9	100,0	173,5	100,0	125,0	100,0	100,0
1965 D	126,5	129,9	122,5	224,9	100,0	173,5	100,0	125,0	100,0	100,0
1. 9. 1948	70,7	70,3	69,3	77,6	66,7	100,0	75,0	75,0	80,0	100,0
20. 10. 1951	87,5	86,9	84,1	91,9	100,0	100,0	75,0	75,0	80,0	100,0
1. 7. 1954	90,8	89,4	88,3	94,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. 5. 1958	104,6	105,3	105,9	102,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. 3. 1963	126,6	129,9	122,5	224,9	100,0	173,5	100,0	125,0	100,0	100,0
1. 8. 1964	126,5	129,9	122,5	224,9	100,0	173,5	100,0	125,0	100,0	100,0
1. 4. 1966	159,7	144,3	147,6	232,6	200,0	173,5	100,0	200,0	130,0	100,0

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

A. Postverkehr
Indices der Postgebühren

1958 = 100

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst (Inland)									
	Zeitungsdienst									
	zusammen	darunter								
		Zeitungs- vertrieb	Ver- packungs- kosten für Zeitungen	Fremd- beilagen	Beförderung von Post- zeitungsgut	Verspätet aufgegebene Zeitungs- bestellungen	Aufstellen von Zeitungs- bezieher- listen	Einziehen zeitungs- fremder Beträge	Zeitungs- bestellung durch Dritte	Zustell- gebühr für Post- zeitungsgut
Wägung	38,4	22,0	1,1	1,5	12,1	0,1	0,4	0,3	0,3	0,2
1938 D	62,9	63,1	30,1	50,0	66,9	66,7	64,6	62,2	66,7	66,9
1950 D	97,4	100,0	46,4	79,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	66,7
1951 D	97,4	100,0	46,4	79,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	66,7
1952 D	97,4	100,0	46,4	79,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	66,7
1953 D	97,4	100,0	46,4	79,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	66,7
1954 D	97,9	100,0	46,4	89,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	83,3
1955 D	98,4	100,0	46,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	98,4	100,0	46,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	98,4	100,0	46,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	100,5	100,0	118,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D	100,5	100,0	118,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	100,5	100,0	118,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1964 D	137,4	145,0	132,4	200,0	118,7	166,7	156,3	50,0	134,9	100,0
1965 D	137,4	145,0	132,4	200,0	118,7	166,7	156,3	50,0	134,9	100,0
1. 9. 1948	97,4	100,0	46,4	79,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	66,7
1. 7. 1954	98,4	100,0	46,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. 1. 1958	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. 1. 1961	100,5	100,0	118,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. 1. 1964	137,4	145,0	132,4	200,0	118,7	166,7	156,3	50,0	134,9	100,0
1. 4. 1966	138,0	145,0	132,4	200,0	118,7	166,7	156,3	50,0	134,9	200,0

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst (Inland)										
	Anweisungsdienst				Nebenleistungen im allgemeinen Postdienst						
	zusammen	darunter			zusammen	darunter					
		Gewöhnliche Post- anweisungen	Telegrafische anweisungen	Post- aufträge		Prüfen von Anschriften	Schließ- fächer ¹⁾	Unzu- stellbarkeits- meldung	Lauf- schreiben	Bezug von Sammelm- marken	Stundung
Wägung	15,6	12,7	2,5	0,4	2,6	0,1	2,1	0,1	0,0	0,0	0,1
1938 D	81,8	79,5	100,0	45,6	67,7	31,8	70,9	50,0	83,3	50,0	81,5
1950 D	82,9	79,5	100,0	86,1	95,8	51,8	100,0	83,3	100,0	100,0	91,1
1951 D	82,9	79,5	100,0	86,1	95,8	51,8	100,0	83,3	100,0	100,0	91,1
1952 D	82,9	79,5	100,0	86,1	95,8	51,8	100,0	83,3	100,0	100,0	91,1
1953 D	82,9	79,5	100,0	86,1	95,8	51,8	100,0	83,3	100,0	100,0	91,1
1954 D	91,4	89,7	100,0	93,0	97,9	75,9	100,0	91,7	100,0	100,0	95,6
1955 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	118,4	120,8	98,6	160,9	102,1	149,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1964 D	122,4	124,9	100,6	173,0	101,5	158,9	100,0	100,0	100,0 ²⁾	100,0	100,0
1965 D	122,9	124,9	103,9	173,0	101,2	158,9	100,0	100,0	.	100,0	100,0
1. 9. 1948	82,9	79,5	100,0	86,1	95,8	51,8	100,0	83,3	100,0	100,0	91,1
1. 7. 1954	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	91,1
1. 3. 1963	122,0	124,9	98,3	173,0	102,5	158,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. 8. 1964	122,9	124,9	103,9	173,0	100,2	158,9	100,0	100,0	.2)	100,0	100,0
1. 4. 1966	183,1	186,8	145,6	291,0	102,5	200,0	100,0	100,0	.	100,0	100,0

Jahr — Änderungsdatum	Postscheckdienst (Inland)						
	insgesamt	Postscheckdienst für Kontoinhaber		Postscheckdienst für Nicht-Kontoinhaber			
		zusammen	darunter	zusammen	davon		
			Zahlungs- anweisungen		gewöhnliche	Zahlkarten telegrafische	als Eilauftrag ³⁾
Wägung	1000,0	221,5	220,8	778,5	772,6	4,8	1,1
1938 D	82,5	101,4	100,0	77,0	76,9	100,0	100,0
1950 D	82,5	101,4	100,0	77,0	76,9	100,0	100,0
1951 D	82,5	101,4	100,0	77,0	76,9	100,0	100,0
1952 D	82,5	101,4	100,0	77,0	76,9	100,0	100,0
1953 D	82,5	101,4	100,0	77,0	76,9	100,0	100,0
1954 D	91 2	100,7	100,0	88,5	88,4	100,0	100,0
1955 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	143,8	183,1	183,3	132,6	132,8	100,0	100,0
1964 D	152,5	199,7	200,0	139,1	139,4	100,0	100,0
1965 D	152,5	199,7	200,0	139,1	139,4	100,0	100,0
1. 9. 1948	82,5	101,4	100,0	77,0	76,9	100,0	100,0
1. 7. 1954	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. 3. 1963	152,5	199,7	200,0	139,1	139,4	100,0	100,0
1. 4. 1966	189,2	199,7	200,0	186,2	186,6	122,8	150,0

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

A. Postverkehr
Indices der Postgebühren

1958 = 100

Jahr — Änderungsdatum	Postreisedienst (Inland)										Beförderung von Sachen
	insgesamt	Personenbeförderung									
		davon									
		Allgemeiner Reise- verkehr zusammen	Berufs- und Schülerverkehr								
			zusammen	Berufsverkehr			Schülerverkehr				
				zusammen	Monats- karten	Wochen- karten	zusammen	Monats- karten	Wochen- karten	Zehner- karten	
Wägung	1000,0	626,4	365,3	288,5	124,9	163,6	76,8	36,9	29,8	10,1	8,3
1938 D	81,1	74,1	93,4	86,3	93,1	81,0	120,5	137,0	113,2	81,8	64,2
1950 D	76,5	74,1	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	73,4
1951 D	76,5	74,1	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	73,4
1952 D	76,5	74,1	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	73,4
1953 D	76,5	74,1	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	73,4
1954 D	76,5	74,1	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	73,4
1955 D	76,5	74,1	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	73,4
1956 D	76,5	74,1	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	73,4
1957 D	86,8	90,3	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	92,3
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	103,0	101,3	106,5	107,3	108,5	106,3	103,4	101,6	104,9	106,1	100,0
1960 D	103,0	101,3	106,5	107,3	108,5	106,3	103,4	101,6	104,9	106,1	100,0
1961 D	103,0	101,3	106,5	107,3	108,5	106,3	103,4	101,6	104,9	106,1	100,0
1962 D	103,0	101,3	106,5	107,3	108,5	106,3	103,4	101,6	104,9	106,1	100,0
1963 D	112,1	106,3	121,8	126,1	124,6	127,3	105,7	101,6	104,9	123,0	117,8
1964 D	112,1	106,3	121,8	126,1	124,6	127,3	105,7	101,6	104,9	123,0	117,8
1965 D	112,1	106,3	121,8	126,1	124,6	127,3	105,7	101,6	104,9	123,0	117,8
1. 8. 1948	76,5	74,1	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	73,4
15. 4. 1957	91,0	96,9	80,7	78,3	74,7	81,0	89,7	95,3	85,4	81,8	100,0
1. 4. 1958	103,0	101,0	106,5	107,3	108,5	106,3	103,4	101,6	104,9	106,1	100,0
1. 1. 1963	112,1	106,3	121,8	126,1	124,6	127,3	105,7	101,6	104,9	123,0	117,8
1. 3. 1966	128,3	120,1	140,5	141,2	133,3	147,2	138,0	127,3	138,5	175,4	207,5

B. Fernsprechverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

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

2. Ortsgesprächsgebühren

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

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

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

in DM

Monat bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer ¹⁾											
	innerhalb des Bereichs einer Knoten- vermittlungs- stelle ²⁾	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen ³⁾					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen ⁴⁾					
		bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 7 bis 18 Uhr												
Juli 1952	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes											
11. 8. 1953	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1. 8. 1964	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,20	4,20	4,20
1. 12. 1964	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	3,78	3,78	3,78
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 18 bis 7 Uhr ⁵⁾												
Juli 1952	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁶⁾											
11. 8. 1953	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30
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. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

in RM/DM je Telegrammwort⁸⁾

Stichtag der Neufestsetzung	Gewöhnliche		Dringende		Blitz- telegramme	Brieftelegramme ⁹⁾	
	Ortstelegramme	Fernstelegramme	Ortstelegramme	Fernstelegramme		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 ⁸⁾	0,20	0,40 ⁸⁾	0,40	2,00	1,00 ¹⁰⁾	0,10
1. 4. 1966	0,30 ⁸⁾	0,30	0,60 ⁸⁾	0,60	— ¹¹⁾	2,20	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	Fernanschlußleitung je 100 m mit Phantomschaltung	andere Fernleitungen
1. 1. 1939	15,00	0,50	0,32	0,57
1. 7. 1942	20,00	—	—	—
1. 2. 1956	20,00	—	—	—
1. 8. 1964	30,00	—	—	—

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

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

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

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

Amt für internationalen Personenverkehr, Frankfurt (Main), Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck-, Expresß-, 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 Reisecharter)
Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Frachtenspiegel des Verbandes deutscher Küstenschiffer, Hamburg-Altona, ab September 1961: Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Transportdienst, Ver-
lader- und Verkehrsfachblatt, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen
- 2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)
Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Fairplay, London; Norwegian Shipping News, Oslo; Informazioni Marit-
time, Roma; Journal of Commerce, New York; Financial Times, London; Notes Rapides, Paris; Economische 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, Zweig-
niederlassung Hamburg; Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin; Wirtschafts-Correspondent, Hamburg; Hansa, Zeit-
schrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Transportdienst, Ver- und Verkehrsfachblatt, Hamburg;
Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

Schluß siehe S. 40

Qellenverzeichnis

noch: II. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachtraten

Deutscher Seefrachtenindex

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

„Welt“-Trampfrachtenindex

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

Trampfrachtenindices Niederlande

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

Index der Seefrachtraten, Niederlande

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

Index der Trampschiffsfrachten, Großbritannien

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

Index der Tankerfrachten, Großbritannien

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

Trampfrachtenindices Großbritannien

Westinform Service of Shipping Information W. G. Weston Ltd., 163 Queen Victoria Street, London E. C. 4, Westinform Shipping Report Nr. 25 v. November 1954¹⁾

Index der Getreide-Tankerfrachten, Großbritannien

desgl.

Index der Seefrachtraten, Norwegen

Norwegian Shipping News, Radhusgaten 8, Oslo, Jahrgang 1951, Nr. 10 und 17, vom 25. 8. 1951¹⁾

Index der Trampfrachtraten, Dänemark

Statistiske Efterretninger, herausgegeben vom Statistiske Departement, Kopenhagen, 50. Jahrgang, Nr. 9 vom 19. 2. 1958¹⁾

Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten

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

Internationaler Trampfrachtenindex, Italien

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

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

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

Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien)

Zeitcharter-Volume-Index

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

Index der Bunkerölpreise

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

Preisindex für Neubautonnage

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

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr (IATA-Preise)

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

B. Güterverkehr (IATA-Raten)

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

IV. Post- und Fernmeldegebühren

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen

Schaubilder

Indices der Seefrachtraten

Seite 3

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

Seite 4

¹⁾ Hochseeschifffahrt.

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

Seite 5

¹⁾ Shillingraten für nasse Ladung (Erdöl). — ²⁾ Die dargestellten Vierteljahreszahlen werden am 1. Tag eines jeden Vierteljahres veröffentlicht. Sie werden aus den Einzelraten des jeweils vorausgegangenen Vierteljahres errechnet. — ³⁾ Hinsichtlich der Gliederung der AFRA-Durchschnittsraten nach Tankergrößen s. Anmerkung Nr. 1 zu S. 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 tdw, ab 1. 7. 1964 von 15000 bis 69999 tdw. Für die Jahre 1950 bis 1953 wurde der Ratenverlauf einer zweijährigen Tankerzeitcharter unter folgenden Bedingungen einbezogen: Motortanker, Tragfähigkeit 12000 tdw, 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 Amtes für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

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

Seite 12

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Der Grundpreis je Kilometer für die frühere 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — ³⁾ Vor dem 23. 5. 1954 wurden für die Benutzung von Eilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — ⁴⁾ Für die Benutzung von Trans-Europ-Expresszügen (TEE-Zügen) sind ab 1. 12. 1957 zuzüglich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km. DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzuschlag wird angerechnet. — ⁵⁾ Auf 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 Neubauschlafwagen (VL, K“) um 2 DM höhere Preise in der 2. Klasse und um 3 DM höhere Preise in den Doppelbett- und Einbettabteilen der 1. Klasse. — ⁸⁾ Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12 % 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⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — ⁴⁾ In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet. — ⁵⁾ Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expreßzügen 600 Dinar (= 4,23 bzw. 8,46 DM) zu zahlen. Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze.

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. — ²⁾ Ab 1. 12. 1962 gelten die dargestellten Fahrpreise nur für zuschlagsfreie Züge. Für zuschlagspflichtige Züge werden in der 1. und 2. Wagenklasse für alle Entfernungen Zuschläge ab 1. 12. 1962 in Höhe von 1,10 hfl, ab 1. 10. 1963 in Höhe von 2,20 hfl. und ab 1. 5. 1964 in Höhe von 2,30 hfl. erhoben. — ³⁾ Ab 1. 12. 1962 gelten für Hin- und Rückfahrt doppelte Sätze. — ⁴⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — ⁵⁾ 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 Zuschlag von 10 S (= 1,56 DM) zu den Fahrpreisen in beiden Wagenklassen erhoben (für Hin- und Rückfahrt doppelte Zuschläge). — ⁶⁾ In Portugal wurde die 3. Wagenklasse am 1. 8. 1963 aufgehoben. Für Spanien gelten die alten Bezeichnungen.

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-Waggonen. 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 Wagenauslastung für Tabak in vollen Wagenladungen liegt bei 11 bis 12 Tonnen. — ³⁾ Neue Bezeichnung der Regelgüterklassen ab 15. 3. 1966. — ⁴⁾ Früher geltende Regelklassen bzw. Ausnahmetarife s. PI.W 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-Güterklasse. 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) Gesteckte 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. Schiffsabgaben 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 Ausnahmebefreiung.

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 Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ³⁾ Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁴⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — 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 Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$ und umgekehrt. — ⁷⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhafen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig vom Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774, II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an. — ⁸⁾ Ohne Schiffsabgaben, 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 Löszeiten. — ²⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 20). — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 20). — ⁴⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁵⁾ Ab 1. 4. 1963 Lade- und Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$. D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löszeiten) berechnet. — ⁶⁾ Für Partien von 50 t stellen sich die Frachtsätze jeweils um 0,30 DM je Tonne höher.

2. Schiffsabgaben auf den kanalisiertten Flüssen Main und Neckar

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

Seite 20

¹⁾ Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt.

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

Seite 20 (Fortsetzung)

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 Rheinschiffsverkehr wegen Eisschwierigkeiten unterbrochen.

B. Seeschifffahrt

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

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

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

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 Terms. Verladung flüßaufwärts (bis San Lorenzo) — flüßabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — ⁶⁾ Reis. — ⁷⁾ Mais. — ⁸⁾ Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe, einschl. umgerechnete Abschlüsse in US-\$. Lose und/oder gesackte Ladungen. — ⁹⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ¹⁰⁾ Ab 1957 mechanische Bulkverladungen in 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 Löschhäfen. — ⁸⁾ Vierteljahreszahlen.

C. Schiffsverkehrsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

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

Monatszahlen der Trampfrachtenindizes stellen die Meßziffern der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtenindizes der Firma W. G. Weston, London und der Firma Maritime Research Inc., New York, sowie beim britischen Trampfrachtenindex 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 der 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. Schifffahrtsindices

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 B reich beförderten Gütermenge (2,33:1) zum Gesamtindex zusammengezogen werden. — ⁴⁾ Im Januar 1961 wurden die Zahlen des deutschen Trampfrachtindex 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 aus 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 Trampfrachtenindices.

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

2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schifffahrtsindices (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 Range-, 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 statt dessen 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: 15 000 bis 24999 t d w (GP=General Purpose), 25 000 bis 44 999 t d w. (MR=Medium Range) und 45 000 bis 69 999 t d w (LR=Large Range). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem Golf. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Quartalszahlen und werden ebenso wie die unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Scale-Tarifs in Shilling je t umgerechneten Quartals- und Jahreszahlen vom Statistischen Bundesamt errechnet (vgl. Erläuterungen zu D. Index der Seefrachten). — ²⁾ Grundtarif Scale Nr. 1 (vom 1. 11. 1952) kam für die AFRA-Raten nicht zur Anwendung. — ³⁾ SuezRoute: Zuzüglich 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 Bunkerolpreise 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 Schifffahrtszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — ¹⁴⁾ Der Neubaupreis bezog sich in den Jahren 1962 bis 1964 auf einen Bulk-Carrier mit einer Tragfähigkeit von 24000 t. Materialeinsparungen und Formverbesserungen aufgrund technischer Fortschritte im Schiffsbau sowie Erleichterungen der Bedingungen für die Schiffs-Klassifizierung ermöglichten eine Erhöhung der Tragfähigkeit bei sonst gleichbleibenden Schiffsabmessungen. Demzufolge stellte „Fairplay“ seine Preisangaben für den Bulk-Carrier von 24000 auf 25000 t t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verbilligung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — ¹⁵⁾ Umgerechnet vom Baupreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1 325 000 £). — ¹⁶⁾ Umgerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1 200 000 £). — 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

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

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

Seite 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 Fernostrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. 10. 1960, auf den Nordatlantikrouten am 1. 7. 1960, auf den Südatlantikrouten am 1. 3. 1961 durch die Sparklasse ersetzt. — ³⁾ 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 $\frac{1}{2}$ kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm³ und im außereuropäischen Verkehr 9 dm³ als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober.

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. Datenverarbeitungsanlagen (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.

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

A. Postverkehr

Indices der Postgebühren

Seite 35

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

Seite 36

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

B. Fernsprechverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 37 (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 Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 38

¹⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählferndienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — 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 Selbstwähldienst keine Anwendung. — ⁵⁾ Vom 1. 7. 1963 bis 31. 7. 1964 wurden für Gespräche von 3 Minuten Dauer in der Zeit von 18 bis 21 Uhr bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen von mehr als 50 bis 75 km 0,96 DM von mehr als 75 bis 100 km 1,28 DM, bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen bis 200 km 1,60 DM, von mehr als 200 bis 300 km 1,92 DM und von mehr als 300 km 2,24 DM berechnet.

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

Seite 38 (Fortsetzung)

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

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 38 (Fortsetzung)

¹²⁾ Ab 1. 7. 1950 wurde die Gebühr für 5 Wörter, ab 1. 1. 1960 die Gebühr für 7 Wörter als Mindestsatz berechnet. — ¹³⁾ Als Mindestsatz für Brieftelegramme wurde bis zum 30. 6. 1950 die Gebühr für 25, ab 1. 7. 1950 die Gebühr für 22 Wörter berechnet.

3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

5. Telexgebühren im Auslandsdienst (handvermittelter Telexdienst ab Düsseldorf)

Seite 39

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 Zeitimpulszählung 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.