

STATISTISCHES
B U N D E S A M T
WIESBADEN

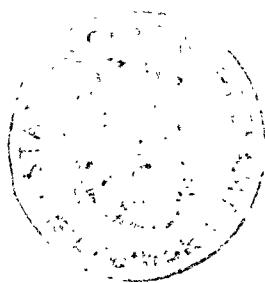
FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

3. Vierteljahr 1966



Bestellnummer: M 7 — vj 3/66

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

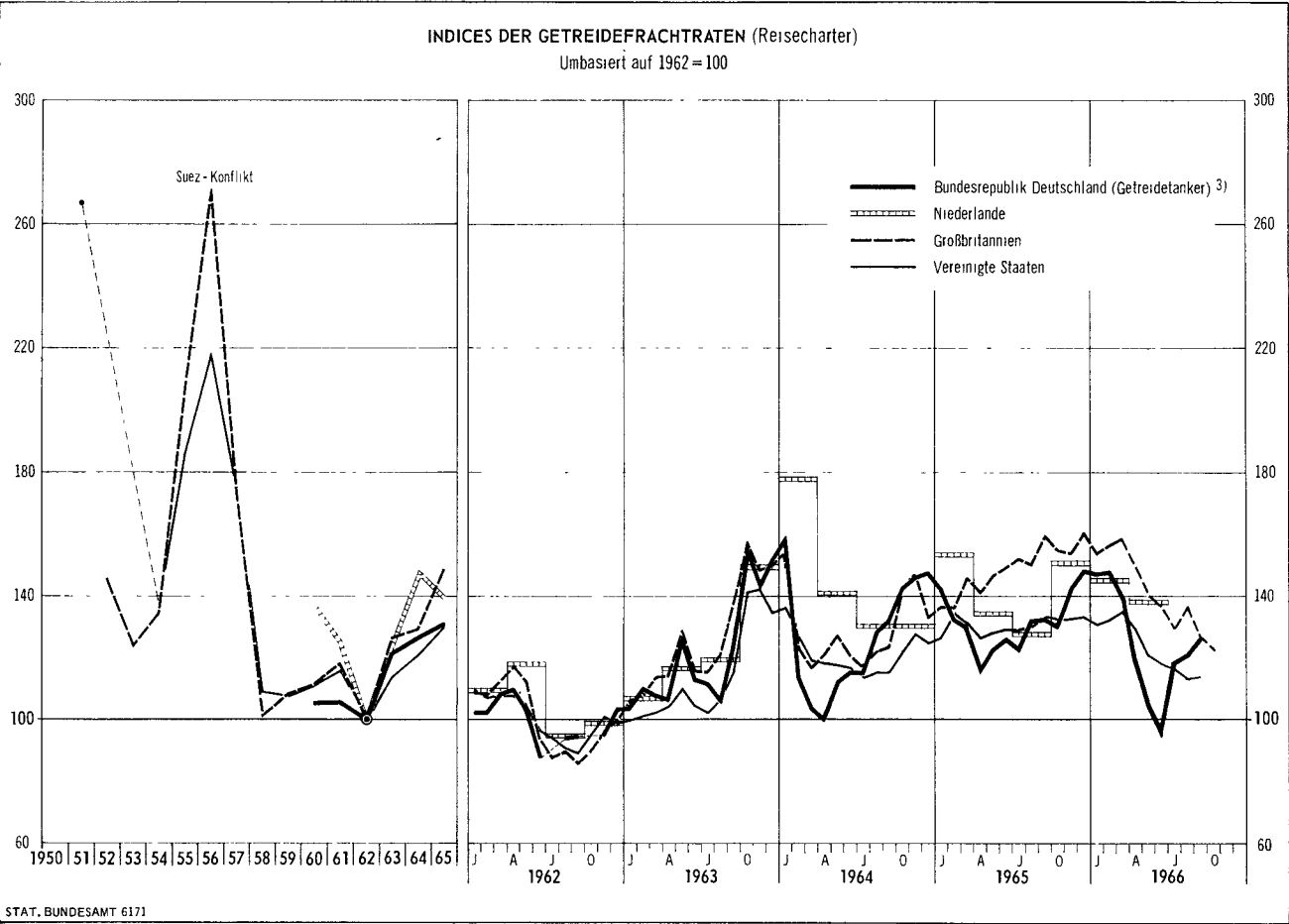
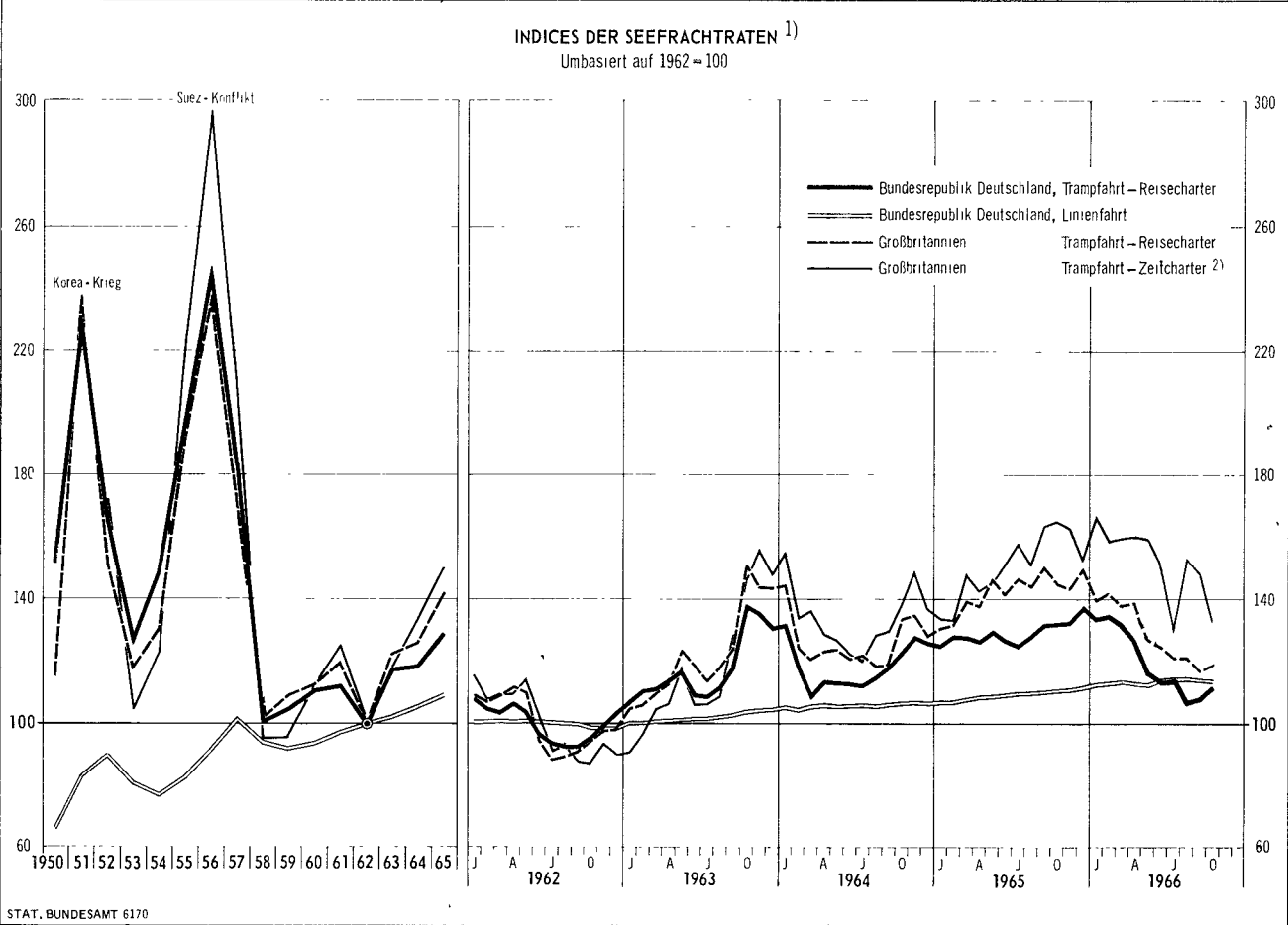
Schaubilder	
Indices der Seefrachtraten	3
Preise für Verkehrsleistungen im 3. Vierteljahr 1966	5
Allgemeine Vorbemerkungen	11
Abkürzungen, Maße und Gewichte	11
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	12
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	13
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	15
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	16
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen	16
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	17
II. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze	18
2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar	21
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt	21
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)	22
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)	24
C. Schiffsverkehrsindices	
1. Indices der Seefrachtraten	26
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindices (Großbritannien)	29
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	30
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	32
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	34
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main)	35
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr	36
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr	36
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland	36
4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland	37
5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland	37
6. Indices der Postgebühren im Inland	38
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse	38
2. Ortsgesprächsgebühren	38
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)	38
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)	39
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr	39
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr	39
3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse	40
4. Telexgebühren im Inlandsverkehr	40
Erläuterungen bzw. Anmerkungen	40

Abgeschlossen am 11. November 1966

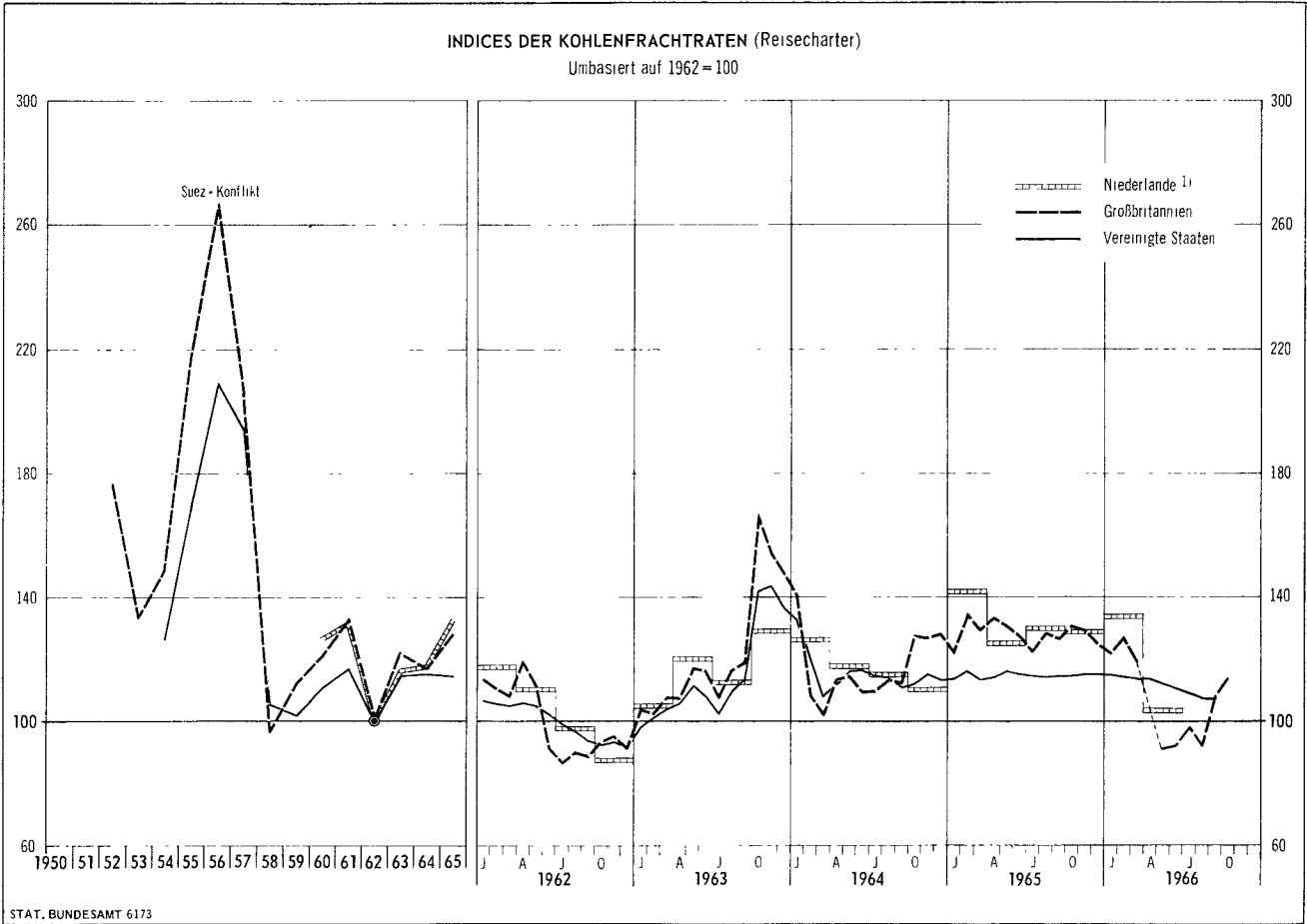
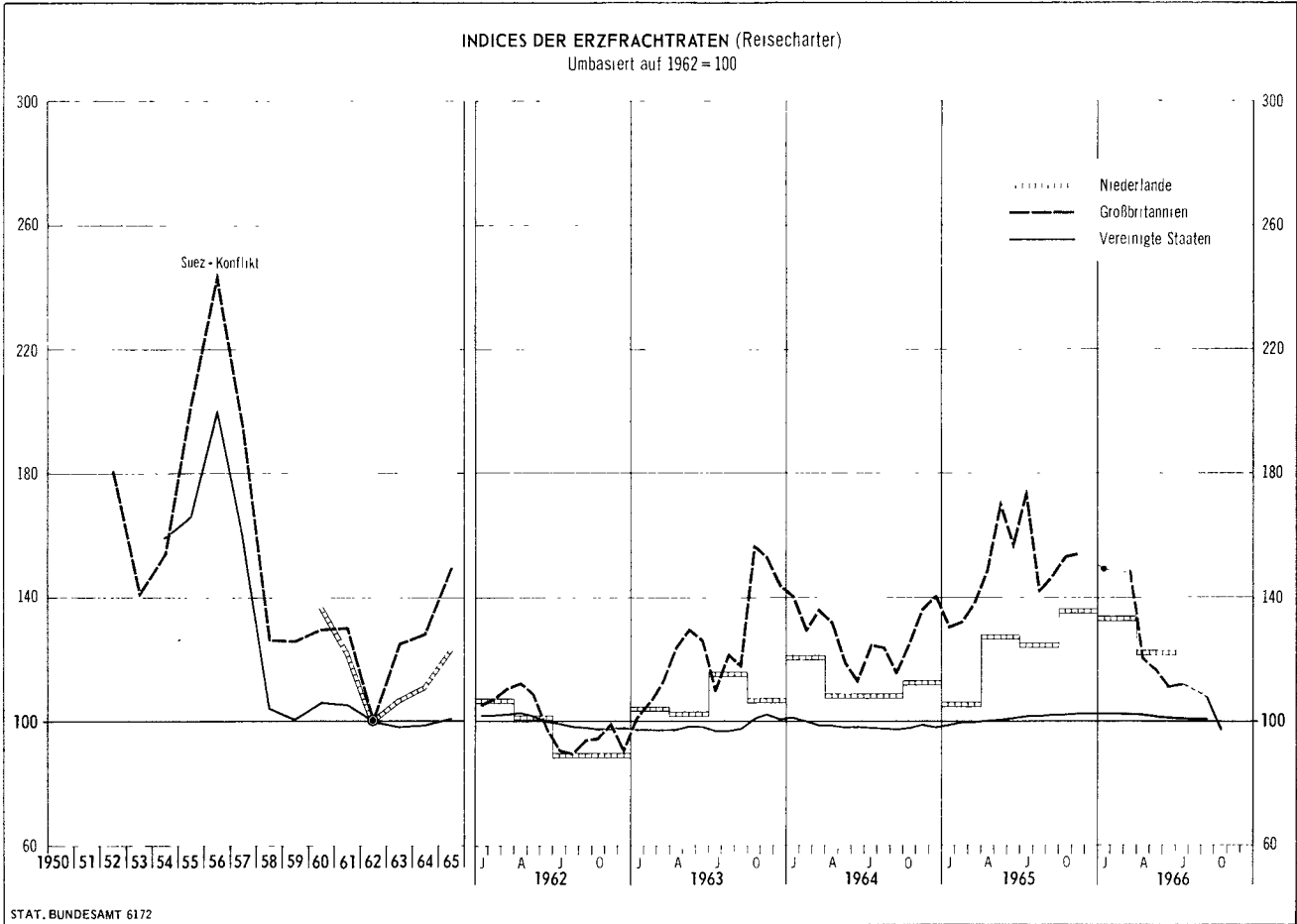
Erschienen im Januar 1967

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,00



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40

Preise für Verkehrsleistungen im 3. Vierteljahr 1966

Eisenbahntarife

Im Laufe des Sommers 1966 wurden die Ausnahmetarife für den Eisenbahngüterverkehr im Bundesgebiet (ohne Berlin) erneut revidiert. Die Ausnahmefrachtsätze wurden durchweg entsprechend der allgemeinen Erhöhung des Regelklassentarifs vom 15. März 1966 (vgl. Vortext zu M 7, vj. 1/1966, S. 5/6) angehoben.

Die Sätze der Ausnahmetarife

- 1 B 21 und 22 für Faserholz,
- 1 B 34 für Grubenholz,
- 2 B 8 für Schwerspat und
- 3 B 2 für Betonwaren für Hoch- und Tiefbau

können nach Absprache mit dem Auflieferer um bis zu 5% unterschritten werden. Neu eingeführt wurden die Ausnahmetarife

- 1 B 35 für Windwurfholz bei Versand von badischen und württembergischen Bahnhöfen auf Entfernungen von mehr als 450 km (in der Zeit vom 29. 8. 1966 bis 31. 3. 1967);
- 1 B 72 für Holzstoff (Holzschliff) mit mehr als 40% Wassergehalt bei Versand von bestimmten Bahnhöfen nach allen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten auf Entfernungen bis 800 km (am 1. 7. 1966);
- 6 B 39 für Steinkohle und Steinkohlenkoks bei Versand von bestimmten saarländischen Bahnhöfen nach Frankfurt/M., Mannheim, Stuttgart und Würzburg (am 15. 7. 1966; sog. Als-ob-Tarif);
- 7 B 41 für eisenoxydhaltige Abfälle bei Versand von bestimmten Bahnhöfen nach bestimmten Saar-Hütten-Bahnhöfen (am 1. 9. 1966);
- 12 B 31 für Fluorwasserstoff bei Versand von Leverkusen nach Höchst (am 1. 9. 1966).

Der Ausnahmetarif 18 B 1 für Flaschenwein bei Versand als Stückgut von und nach allen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten des Bundesgebietes trat mit Ablauf des 15. 9. 1966 außer Kraft.

Die Hohe Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl genehmigte mit Entscheidung Nr. 14 vom 20. Juli 1966 die bereits eingeführten zehn „Als-ob-Tarife“ der Deutschen Bundesbahn für die Beförderung von Kohle und Stahlerzeugnissen zwischen dem Saarland und dem übrigen Bundesgebiet (ohne Berlin). Gegen die Auflage der Hohen Behörde, diese Frachtbegünstigungen auch auf Erzeugnisse aus Lothringen und Luxemburg auszuweiten, hat die Bundesregierung eine Klage beim Europäischen Gerichtshof anhängig gemacht. Die Niederlande haben gegen diese Genehmigung Einspruch erhoben, weil sie diese Frachtbegünstigungen nicht als Wettbewerbsstarife anerkennen.

Auch die Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft hatte sich bereits im Juni d. J. zu den Als-ob-Tarifen der Deutschen Bundesbahn geäußert. In ihrer Stellungnahme hatte sie den Wettbewerbscharakter dieser Tarife bestritten. Damit entfällt nach ihrer Meinung die verkehrswirtschaftliche Begründung, mit der allein sich diese Tarifmaßnahmen rechtfertigen ließen.

Am 1. Juli wurden die Beförderungsentgelte für den Huckepack-Verkehr der Lastkraftwagen und Anhänger auf Eisenbahnwagen, die sog. Katteneser Sätze, um 10% erhöht. In Anbetracht der hohen Selbstkosten für diese Verkehrsart (um 30 bis 40% über den Tarifsätzen) hatte die Deutsche Bundesbahn ursprünglich eine Erhöhung um mindestens 12% vorgesehen. Nach Verhandlungen mit dem Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs erklärte sie sich unter der Voraussetzung eines möglichen Mehrverkehrs mit der Beschränkung der Zuschläge auf 10% einverstanden. Außerdem wurde für die Dauer eines Probeverkehrs (halbjähriger Zeitraum für jede Verbindung) eine 10%ige Ermäßigung des Entgelts für beladene Fahrzeuge (Huckepacksendungen) vereinbart.

Daneben wurde das Entgelt für beladene Fahrzeuge im Dauerverkehr bei gleichzeitiger Auflieferung von zwei Fahrzeugen in einer Richtung der Verkehrsverbindung um 5% ermäßigt. Derselbe Abschlag gilt auch bei gleichzeitiger Auflieferung von drei Fahrzeugen, wobei jedoch der Rabatt nur auf das Entgelt

von zwei beladenen Fahrzeugen der Gesamtladegruppe gewährt wird. Bei vier gleichzeitig in einer Verkehrsrichtung aufgelieferten Fahrzeuge erweitert sich der Nachlaß von 5 auf 10%; er ist indessen ebenfalls auf die beladenen Fahrzeuge beschränkt. Der 5%ige Nachlaß im Dauerverkehr wird zunächst nur versuchsweise eingeführt und ist bis zum 31. Dezember 1966 befristet. Die Ermäßigungen für den Dauerverkehr werden jedoch nicht gleichzeitig mit der Ermäßigung für den Probeverkehr gewährt.

Wie aus verschiedenen Meldungen über Tarifmaßnahmen europäischer und außereuropäischer Eisenbahngesellschaften hervorgeht, sind die Beförderungspreise im jeweiligen nationalen und im internationalen Eisenbahn-, Personen- und Güterverkehr zu Jahresbeginn allgemein in Bewegung gekommen. Übereinstimmend wird die Notwendigkeit, wegen der Kostenunterdeckung bei einzelnen Transportzweigen Mehrerträge auf dem Wege der Tarifumbildung zu erzielen, als Grund für die Anhebung zahlreicher Frachtsätze und Personenfahrpreise angegeben. Die Preisbewegung in diesem Verkehrssektor ließ sich bereits im Laufe der ersten drei Monate dieses Jahres erkennen (vgl. Vortext und Tabelle zu M 7, vj. 1/1966, S. 6). Sie setzte sich im Juli d. J. fort (vgl. Tabelle).

Tarifänderungen ausländischer Eisenbahnen

Land (Eisenbahngesellschaft)	Tarifsektor	Stichtag der Neufestsetzung	Durchschnittliche Veränderung in % gegenüber bisherigem Tarifstand
Niederlande (NS)	Wagenladungstarife	1. 8. 1966	+ . . ¹⁾
Frankreich (SNCF)	Güterfrachtsätze, Kurzstrecken 25—40 km	1. 7. 1966	+ . . . ²⁾
	Langstrecken ab 500 km	1. 7. 1966	— 2,5
	ab 600 km	1. 7. 1966	— 4,9
	ab 800 km	1. 7. 1966	— 7,2
Österreich (ÖBB)	Personenfahrpreise (normale Fahrkarten)	1. 8. 1966	+ 30,0
	Güterfrachtsätze	1. 8. 1966	+ 6,0
	Stückgutfrachtsätze (10-kg-Sendung)	1. 8. 1966	+ 40,0
Schweiz (BMB/BEB) ³⁾ (SBZ) ⁴⁾	Personenfahrpreise (normale Fahrkarten)	1. 7. 1966	+ 15/20,0
	Zeitkarten	1. 7. 1966	+ 8/10,0
	Zeitkarten	1. 7. 1966	+ 38,0
Schweden (SJ)	Personenfahrpreise, normale Fahrkarten bis 100 km für einfache Fahrt ..	1. 7. 1966	+ 8,0 ⁵⁾
	bis 100 km für Hin- u. Rückfahrt	1. 7. 1966	+ 15,0 ⁵⁾
	über 100 km für einfache u. Hin- und Rückfahrt	1. 7. 1966	+ 5,0
	Personenfahrpreise, Zehnerkarten	1. 7. 1966	+ 10/15,0
	Personenfahrpreise, Monatskarten	1. 7. 1966	+ 10,0
	Expresguttarife	1. 7. 1966	+ 12/15,0
	Stückgutnormaltarife bis 500 kg ..	1. 7. 1966	+ 15,0
	Stückgutnormaltarife über 500 kg ..	1. 7. 1966	+ 10,0
	Wagenladungstarife 20-t-Klasse ⁶⁾	1. 7. 1966	+ 3,0
	15-t-Klasse ⁶⁾	1. 7. 1966	+ 5,0
	10-t-Klasse/5-t-Klasse A-C	1. 7. 1966	+ 7/10,0
	5-t-Klasse, D	1. 7. 1966	+ 12,0
Norwegen (NSTB)	Expresgut-, Stückgut- u. Wagenladungstarife .. .	1. 9. 1966	+ 15,0
Jugoslawien (JZ)	Gütertarife bis 200 km Transportweite	1. 7. 1966	+ 5,0
	Gütertarife über 200 km Transportweite	1. 7. 1966	— 3/20,0
Tunesien (SNCF)	Eisenbahnfahrpreise	16. 9. 1966	+ 25,0
Südafrika (SAR)	Personenfahrpreise I./II. Kl., Vorortverk.	1. 9. 1966	+ 20,0
	I./II. Kl., Weitverkehr	1. 9. 1966	+ 15,0
	III. Kl., Vorort- u. Weitverk. .	1. 9. 1966	+ 10,0
	Güterfrachtsätze	1. 9. 1966	+ 14/15,0
Japan (JNR)	Personenfahrpreise ..	1966 ⁷⁾	+ 37,0
	Güterfrachtsätze	1966 ⁷⁾	+ 15,0

¹⁾ Unterschiedliche Tarifierhebungen je nach Kostenpreis und Marktsituation des Transportgutes. — ²⁾ Mindesttarifentfernung von 25 auf 40 km heraufgesetzt. — ³⁾ Biel-Maglingen- und Biel-Eviland-Bahn. — ⁴⁾ Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn. — ⁵⁾ Maximale Erhöhung. — ⁶⁾ Ohne 20-t-Sätze und teilweise ohne 15-t-Sätze der Regelklassen A und B in den Entfernungsstufen 150 bis 180 km. — ⁷⁾ Inkrafttreten im Laufe des Jahres 1966 zu erwarten.

Infolge stufenweise steigender Begünstigung des Weitverkehrs verbilligten sich die Eisenbahngütertransporte in Frankreich und Jugoslawien. Die jugoslawischen Eisenbahnen gingen bei ihrer Tarifrevision grundsätzlich vom linearen zum degressiven Tarifsystem über.

Die Tarifrevision der niederländischen Eisenbahnen sieht ebenfalls eine Umbildung der Tarifstruktur für den Eisenbahngüterverkehr vor. An Stelle der bisher geltenden vierklassigen Gütereinteilung werden individuelle Frachtsätze für die einzelnen Güterpositionen eingeführt, die je nach Kostenpreis und Marktsituation unterschiedlich bemessen werden. Zu den bisher geltenden Ladungsklassen für Ladegewichte von mindestens 20, 15, 10 und 5 t treten zwei weitere Klassen, und zwar für Ladegewichte von 7 t und 12 t.

Straßenverkehrstarife

Die Tarifierhöhung des Regeltarifs für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik vom 14. März d. J. (vgl. Vortext zu M 7, vj. 1/1966, S. 6/7) wirkte sich auch auf die Frachtbegünstigungen des RKT für den Transport bestimmter Güter in bestimmten Verkehrseinrichtungen sowie für Sonderverkehre aus. Die Ausnahmesätze der neu eingeführten Hauptladeklasse für Wagenladungen von mindestens 20 t erhöhten sich gegenüber den bisherigen Sätzen der 15-t-Klasse (der vor der Tarifrevision allein anwendbaren Hauptladeklasse) um durchschnittlich 13,7%. Die neuen 15-t-Sätze liegen um 6% über den neuen 20-t-Sätzen. Für die Frachtsätze verschiedener Ausnahmetarife wurden in beiden Ladeklassen hiervon abweichende – meist geringere – Zuschläge neu festgesetzt.

Da nach der Revision des Regelklassentarifs am 14. 3. 1966 die am niedrigsten tarifierte Güterklasse G weggefallen war, mußte eine Reihe transportwichtiger Güter in die nächsthöhere Güterklasse F umgestuft werden. Daraufhin sah sich die zuständige Tarifkommission (TKF) aus Wettbewerbsgründen veranlaßt, im Laufe des dritten Quartals 1966 neue Ausnahmetarife einzuführen, z. B. den AT 205 für Kohlentransporte und den AT 504 für Weiß- und Feinblechtransporte.

Die Tarife für den Straßengüterverkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet wurden ebenfalls neu festgesetzt, und zwar mit Wirkung vom 1. Juli 1966. Bisher galten für diese Verkehrsrelation noch die besonderen Tarifvorschriften des RKT, Teil IV. Danach war bis zum 30. Juni d. J. der DB-DR-Tarif (früher Interzonentarif) der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn anzuwenden, der für den Schienenverkehr selbst bereits zum 1. Juli 1965 aufgehoben worden war (vgl. Vortext zu M 7, vj. 3/1965, S. 3). Inzwischen eingetretene Tarifveränderungen des RKT waren in den genannten DB-DR-Tarif nicht übernommen worden. Damit waren die Tarife für Stückgut- und Wagenladungstransporte des Güterfernverkehrs von und nach Berlin seit dem 1. Mai 1958 praktisch unverändert geblieben. Sie wurden nunmehr wie folgt erhöht:

Stückgut	+ 17,9% ¹⁾
Regelklasse A/B	+ 6,9 bis 8,3%
Regelklasse C/D	+ 1,9 bis 2,3%
Regelklasse E	+ 2,1 bis 2,6%
Regelklasse F	+ 8,2 bis 8,8%
Regelklasse G	+ 29,9 bis 30,0% ²⁾

Lediglich für die Regelgüterklassen A/B, C/D und die Montangüterklassen I und II der 15-t- bzw. 20-t-Ladungsklasse gelten im Verkehr nach und von Berlin vorläufig noch besondere Frachtsätze. Diese liegen damit niedriger als die Regelsätze für den Straßengüterverkehr innerhalb des übrigen Bundesgebietes.

Für sogenannte „Auslandssendungen“ im Berlin-Verkehr (Sendungen zwischen außerdeutschen Ländern und Berlin) bleibt die Bindung an den DB-DR-Tarif noch solange bestehen, bis die Untersuchungen über die Besonderheiten dieser Verkehre abgeschlossen sind und Vorschläge zur entsprechenden Umgestaltung von Frachttarifen gemacht werden können.

Die Ausnahmetarife für den Güterfernverkehr des Bundesgebietes gelten nach wie vor nicht für den Berlin-Verkehr, vielmehr sind hier lediglich die eigens für den Berlin-Verkehr geschaffenen Z-Tarife anzuwenden. Im Zusammenhang mit der Einbeziehung des Berlin-Verkehrs in den RKT und damit in den Anwendungsbereich der entsprechenden Gütereinteilung ergab

¹⁾ Bei einer mittleren Versandweite von 414 km. — ²⁾ Einschl. der Erhöhung gegenüber der Regelklasse F.

sich im übrigen auch eine spezielle Rückwirkung auf den Sonder-tarif Z 4: „Erdöl mit mehr als 820 W (Spez.-Gew. bei 20° C) und höchstens 2,6% E (Viskosität) und über 40% FP (Flammpunkt)“, darunter auch Heizöl. Er wurde von der Regelklasse F in die Regelklasse A/B umgestuft. Um eine Frachterhöhung für Heizöl zu vermeiden, wurde der alte, auf Transporte von Dieselmotorkraftstoff beschränkte Ausnahmetarif Z 4 aufgehoben und ein neuer AT 291 für Dieselmotorkraftstoff- und Heizöltransporte eingeführt. Damit wurde im Berlin-Verkehr für diese beiden Güterarten eine Ausnahmeregelung getroffen, die den Tarifverhältnissen im übrigen Bundesgebiet entspricht. Gegenüber der Ladungsklasse A/B beträgt hier die Ermäßigung des AT 291 bei einer durchschnittlichen Tarifentfernung von 282 km 13,8%. Darüber hinaus ist die Vereinbarung einer 5%igen Marge zulässig.

Bereits Ende Januar d. J. hatte die zuständige Tarifkommission eine Erhöhung des Frachttarifs für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (GNT) in der Bundesrepublik beschlossen. Die neuen Tarifsätze der Frachtsatztafel I (Tages- und Kilometersätze) sowie die Sätze der Frachtsatztafel II (Stundensätze) sahen gestaffelte Zuschläge nach dem Nutzlastgewicht vor, z. B. 15% bei Fahrzeugen bis 5 t Nutzlast und 5% bei Fahrzeugen ab 20 t Nutzlast. Ursprünglich sollten auch die Tarifsätze der Frachtsatztafel III (Leistungssätze für Dauerbeschäftigung oder sonstige größere Transportvorhaben) den gestiegenen Selbstkosten sowie den veränderten Marktbedingungen angeglichen werden. Mit Rücksicht auf die ablehnende Haltung der Verladerschaft gegen eine Erhöhung der Leistungssätze genehmigte der Bundesminister für Verkehr zunächst nur die Revision eines Teils der Frachtsätze (nach Tafel I und II des Tarifs). Der Bundesverband des Güternahverkehrs bereitet hinsichtlich der restlichen Tarifsätze (nach Tafel III) einen völlig neuen Tarifantrag vor.

Die Teilrevision des GNT ist am 15. August d. J. in Kraft getreten. Sie wirkte sich vor allem auf die Bauwirtschaft aus, die als größter Auftraggeber des gewerblichen Güternahverkehrs anzusehen ist.

Nach anhaltenden Bemühungen, die Frachteinnahmen mit den kräftig angestiegenen Selbstkosten in Einklang zu bringen, setzten die niederländischen Unternehmer des internationalen Straßengüterverkehrs zum 29. Juli 1966 eine allgemeine Erhöhung des Tarifs für den grenzüberschreitenden Gütertransport mit niederländischen Fahrzeugen (NIWO-Tarif) durch. Von der Tarifsteigerung werden nahezu alle Tarifpositionen, darunter auch diejenigen für den Transport von Kühl- und Gefriergut, erfaßt. Die Frachtsätze selbst wurden nur bis zu einer Tarifentfernung von 750 km angehoben. Außerdem wurde die tariflich festgelegte Möglichkeit, die Grundtarifsätze nach den Frachttabellen um Zuschläge bis zu 75% zu erhöhen, auch auf Kühl- und Gefriergüter ausgedehnt. Bisher war für die Frachtberechnung dieser Güter lediglich ein Mindestzuschlag von 25% vorgesehen.

Kostensteigerungen veranlaßten den Verband der britischen Straßentransportunternehmer (RHA), die Tarife im britischen Güterfernverkehr zum 1. Juli 1966 heraufzusetzen. Über das Ausmaß der Tarifsteigerungen ist bisher nichts Näheres bekannt geworden. Ähnliche Tarifänderungsabsichten der RHA hatte die britische Preisüberwachungsbehörde im Sommer 1965 verhindert (vgl. Vortext zu M 7, vj. 3/1965, S. 4/5).

Frachtraten der Binnenschifffahrt

Während der Berichtszeit setzten die zuständigen Frachtausschüsse mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr die Transportsätze der Binnenschifffahrt für mehrere wichtige Güter- und Verkehrsrelationen herauf, und zwar

am 1. Juli 1966

für Transporte von Kupfer und Kupferabfällen von Bremen nach Hannover um rund 12%

für Kalitransporte von Hann.-Münden nach Bremen um rund 7%

für Zellulosetransporte von Bremen nach Häfen am Mittel-landkanal um 11 bis 12%

für Stammholztransporte von Bremen nach Häfen an der Weser, am Mittellandkanal und im westdeutschen Kanalgebiet um 8 bis 9%

für Zellulosetransporte von Bremen nach Häfen des Kanal- und Rheinstromgebiets um rund 14%

für Schnittholztransporte von Bremen/Brake nach Häfen im westdeutschen Kanalgebiet um 4 bis 5%
für Grubenholztransporte von Unterweserhäfen nach Häfen im westdeutschen Kanalgebiet um rund 11%
für Papier- und Pappetransporte von Bremen/Brake nach Kanal- und Rheinhäfen um rund 12%,
am 1. August 1966
für Lintertransporte von Hamburg nach Uetersen und Glückstadt um rund 5% und
am 1. September 1966
für Normalgütertransporte (nach Regelklassen) von Hamburg und Lübeck nach Berlin (West) um rund 7%.
Am 1. August 1966 wurden die Umschlagtarife des französischen Rheinhafens Straßburg um 4% erhöht.

Im Juli d. J. setzte auf dem freien Rheinfraachtenmarkt die übliche Sommerflaute ein. Das im ganzen mäßige Ladungsangebot entwickelte sich je nach Güterart und Verkehrsrichtung unterschiedlich. Zeitweise konnten die Binnenschiffe in Rotterdam günstige Gelegenheiten für die Abfuhr großer Erz- und Getreidepartien ins Hinterland wahrnehmen. Demgegenüber war das Transportaufkommen an Überseeholz und Stückgut vergleichsweise gering. Baueinschränkungen in den Niederlanden stoppten vorübergehend die Kies- und Sandzufuhren aus dem Oberrheingebiet. Die gleichbleibend gute Wasserführung des Rheins beschleunigte die Umlaufzeiten der Schiffsreisen und trug im Verein mit der Überkapazität an verfügbarem Transportraum wesentlich zur Verstärkung des rückläufigen Ratenrends bei. Die Raten im Talverkehr lagen zwar durchweg etwas fester, schwächten sich jedoch unter Eindruck der anhaltenden Ratenflaute im Bergverkehr gegen Ende der Berichtszeit ebenfalls ab.

Ausgewählte Güter- und Verkehrsrelationen	Ratenveränderung in % September 1966 gegenüber	
	Juni 1966	September 1965
Getreide von Rotterdam nach Mannheim	— 10	+ 2
Mehl in Säcken von Mannheim/Ludwigshafen nach Rotterdam	0	0
Erz von Rotterdam nach Rhein-Ruhrhäfen	— 5	— 11
von Rotterdam nach Mannheim ¹⁾		
Chemische Produkte/Kunstdünger von Mannheim/Ludwigshafen nach Rotterdam	0	0

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

September-Tagesmieten für Binnenschiffe wurden in Rotterdam um 2% niedriger als im Juni d. J. und um 28% niedriger als im November 1965 bewertet.

Seefrachten und Schiffcharterraten

Nach dem starken Rückgang im April und Mai d. J. verharrten die Reisecharterraten trotz einer verhältnismäßig lebhaften Abschlußtätigkeit am Frachtenmarkt auf einem sehr niedrigen Niveau. Besonders indische und fernöstliche Befrachter nahmen verstärkt Tonnage für Getreide- und Düngemitteltransporte auf. Das Interesse der Befrachter konzentrierte sich jedoch auf Großraum- und Trockentankertonnage, die zu stark verbilligten Frachtraten umfangreiche Getreidepartien an sich zog. Demgegenüber lagen die Raten für Abschlüsse normaler Schiffsgrößen etwas fester, obwohl das Tonnageangebot zur gleichen Zeit gestiegen ist. Z. B. erhöhte sich Ende Juni die aktive britische Trampflotte um rund 30 Einheiten, die nach Beendigung des britischen Seeleutestreiks (vom 15. 5. bis 30. 6. 1966) auf den Markt zurückkehrten. Zur gleichen Zeit stieg auch die aus Mangel an Beschäftigung aufgelegte Tramptonnage (um rund 27% auf 621 000 BRT). Die in der Getreidefahrt beschäftigte Tankertonnage ging um knapp 20% auf 4,12 Mill. tdw zurück. Bis Ende September war noch keine Tendenzumkehr der Frachtratenentwicklung zu erkennen, obwohl normalerweise in diesem Monat die Herbstkonjunktur beginnt. Die Reeder halten ihre Offerten zunächst noch zurück und hoffen bei späteren Verhandlungen bessere Raten zu erzielen. Von den umfangreichen Getreidekäufen der Sowjetunion in Kanada ging kein Anreiz für den Frachtenmarkt aus, da die Partien fast ausschließlich mit sowjetischen

Schiffen abgefahren werden. Für spätere Termine war Tonnage stärker gefragt.

Reisecharterindices	Veränderung in % September 1966 gegenüber	
	Juni 1966	September 1965
Bundesrepublik Deutschland	— 4	— 18
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	— 8	— 22
davon Getreide	— 7	— 21
Erz	— 4	— 27
Kohle	+ 17	— 15
Holz	— 7	— 24
Schwefel	— 20 ¹⁾	— 24 ¹⁾
Norwegen	— 2	— 8
Italien	— 14	— 24
Vereinigte Staaten	— 3	± 0

¹⁾ Jeweils gegenüber dem Vormonat.

Die rückläufige Tendenz des Trampfrachtenmarktes während des zweiten Quartals 1966 griff auch auf den Zeitchartermarkt über. Die lebhafte Chartertätigkeit fernöstlicher Getreidebefrachter verzögerte allerdings die Ratenrückbildung. Die Charterungen durch die Linienreedereien waren während der Sommermonate vergleichsweise gering. Im ganzen gesehen konnten sich die Zeitcharterraten besser behaupten als die Frachtraten der Reisecharter.

Zeitcharterindices	Veränderung in % September 1966 gegenüber	
	Juni 1966	September 1965
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	— 2	— 9
Norwegen	— 12	— 23
Vereinigte Staaten ¹⁾	— 12	— 17

¹⁾ Für Abschlüsse mit einer Mindestlaufzeit von 6 Monaten.

Die seit Mai d. J. beobachtete Erholung der Küstenfrachtraten wurde im Sommer unterbrochen. Seit Mitte Juli schwächten sich die Raten wieder langsam ab. Infolge einer Zurückhaltung der Importeure in Großbritannien, der Bundesrepublik und den Niederlanden, den Haupteinfuhrländern für Holz aus Skandinavien und aus den Ostblockländern, wurde die Holzfahrt, das Hauptgeschäft des nordeuropäischen Küstenfrachtenmarktes, beeinträchtigt. Auch die Beendigung des britischen Seeleutestreiks, der Beginn der Urlaubsperiode sowie die langsame Schiffsabfertigung in britischen Häfen beeinflusste das Frachtengeschäft ungünstig. Beachtliche Saisonkontrakte wurden indessen für Holzverschiffungen ab Leningrad und ab Weißmeerhäfen, zum Teil mit Ladeterminen in der Holzsaison 1967, abgeschlossen. Die rege Abschlußtätigkeit in diesem Bereich bildete für den Holzfrachtenmarkt eine gewisse Stütze. Die sowjetischen Befrachter konnten wegen ihrer starken Marktposition erhebliche Ratenzugeständnisse erzielen.

Die Raten am Brennstoff-Frachtenmarkt waren nach wie vor stark gedrückt.

Die seit Januar d. J. anhaltende Schwäche der Tagesraten am Tankerfrachtenmarkt erreichte Mitte Juli ihren Tiefstand. Unter dem Einfluß einer lebhaften Tonnagenachfrage fernöstlicher Befrachter verbesserten sich die Tankerraten zunächst nur zögernd. Sie übten auf die in der Getreidefahrt beschäftigte Tankertonnage noch keinen nachhaltigen Anreiz aus, auf den eigenen Markt zurückzukehren. Im Laufe des Septembers nahmen jedoch die Ratensteigerungen sprunghaft zu, so daß sich gegen Quartalsende — wie im Vorjahr — der Beginn einer kräftigen Ratenhausse abzuzeichnen begann. Der regionale Schwerpunkt der Geschäftsbelebung lag wiederum im Persischen Golf, wo freie Tonnage zusehends knapper wurde.

Tankerfrachtenindices auf Basis Scale/Intascale	Veränderung in % September 1966 gegenüber	
	Juni 1966	September 1965
Reisecharterindices		
Bundesrepublik	+ 31	+ 17
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 70	— 6
Norwegen	+ 29	— 16

Die Entwicklung der Konsekutiv-, Mengen- und Zeitcharterraten auf dem Tankermarkt verlief bereits seit Jahresanfang uneinheitlich. Die Saisonschwankungen prägten sich hier weniger im Ratenverlauf als in Veränderungen des Marktumsfanges aus. So wurden vor allem im April, Juli und August bedeutend mehr Konsekutiv- und Mengenkontrakte als in den anderen Monaten abgeschlossen. Im dritten Quartal liegen die Abschlußraten allgemein niedriger als zu Jahresbeginn.

Die seit 1960 fast ununterbrochen zu beobachtende Aufwärtsentwicklung der Linienfrachtraten kam nach den Indexberechnungen des Bundesverkehrsministeriums in den Monaten August und September 1966 vorübergehend zum Stillstand. Dies beruhte vor allem auf nachgehenden Quotierungen für Massengutpartien, die wiederum durch die Ratenschwäche des Trampfrachtenmarktes bedingt waren. In diesem Zusammenhang spielte auch die Verbilligung der zusätzlichen Zeitchartertonnage für Linienzwecke eine Rolle.

Frachtenindizes für die Linienfahrt (berechnet vom Bundesministerium für Verkehr)	Veränderung in % September 1966 gegenüber	
	Juni 1966	September 1965
Insgesamt	+ 0,3	+ 3,6
davon Stückgut	+ 1,0	+ 5,2
Massengut	— 1,5	— 0,3

Auf der anderen Seite wirkten sich in der Zeit von Juli bis September zahlreiche Tarifmaßnahmen einzelner Linienkonferenzen und Gemeinschaftsdienste in bestimmten Fahrtgebieten ratensteigernd aus, wie aus den folgenden Übersichten hervorgeht:

Veränderung der Liniengrundraten

Fahrtgebiete Frachtlinienverkehr		Stichtag der Neu- festsetzung	Durch- schnittliche Veränderung in % gegenüber bisherigem Tarifstand
von	nach		
Nordeuropafahrt			
Rheinendhäfen	Liverpool/Manchester ¹⁾	28. 8. 1966	+ (10s)
Bundesrepublik	Finnland ¹⁾	1. 7. 1966	— 10 ²⁾
Antwerpen/Hamburg	Polen ¹⁾	1. 7. 1966	+ 10
Mittelmeerafahrt			
Israel	Skandinavien	1. 7. 1966	+ 10
Israel	UK	15. 7. 1966	+ 10
Alexandrien	Bremen/Hamburg	1. 9. 1966	+ 7 ³⁾
Afrikafahrt			
UK/Cont.	Lobito (Angola)	1. 7. 1966	+ 5
UK/Cont.	Walvis Bay/Beira Range ¹⁾	1. 7. 1966	+ 5
UK/Cont.	Mauritius	1. 7. 1966	+ 5
Genua	Aden ¹⁾	1. 8. 1966	+ 5
Mittelostfahrt			
Ceylon	UK/Cont.	1. 8. 1966	+ 8
Indien/Pakistan	UK/Cont.	15. 9. 1966	+ 8
Nordamerikafahrt			
US-Nordatlantikhäfen	Kontinenthäfen	12. 9. 1966	— 5 ⁴⁾
Kontinenthäfen	US-Hafen an den Großen Seen	15. 9. 1966	+ (1,00S) ⁵⁾
Cross-Trade-Fahrt			
Große Seen-Häfen	Westafrika ¹⁾	Sept. 1966	— 15 ⁶⁾
Japan/Hongkong	Sudafrika	Aug. 1966	+ 10 ⁷⁾

¹⁾ Und umgekehrt. — ²⁾ Container- bzw. Palettenrabatt. — ³⁾ Baumwollraten (Streichung des Zeitrabatts). — ⁴⁾ Erweiterung des Containerabatts von 5 auf 10% bzw. von 7,5 auf 12,5%. — ⁵⁾ Eisen- und Stahlraten für Stückgewichte bis 2 t. — ⁶⁾ Nachlaß für Kontraktzeichner. — ⁷⁾ Zuschlag für Verladungen ohne Kontraktbindung.

Mehrere Linienkonferenzen und Gemeinschaftsdienste setzten ihre Frachttarife in der Zeit von Juli bis September herauf, jedoch wurden Einzelheiten über die Höhe der Ratenzuschläge nicht bekannt. So verteuerten sich die Seetransporte

in der Mittelmeerafahrt

zwischen Antw./Hamburg Range und Italien am 1. 7. 1966
zwischen Antw./Hamburg Range und Jugoslawien am 1. 9. 1966

von Dünkirchen/Hamburg Range nach den Levantehäfen (unter genereller Umstellung der Hafenklassen des Linientarifs) zum 1. 7. 1966

von Großbritannien nach Tanger, Ceuta, Melilla und Gibraltar am 1. 7. 1966

in der Afrikafahrt

von Nordeuropa nach Angola- und Kongohäfen (ohne Lobito) am 1. 8. 1966

von UK/Cont. nach Aden am 8. 8. 1966

in der Fernostfahrt

von Bangkok nach europäischen Häfen (für Tapiokatransporte) am 1. 8. 1966

in der Süd- und Mittelamerikafahrt

von europäischen Häfen nach Valparaiso und nach San Antonio (Chile) sowie nach Salaverry (Peru) am 1. 7. 1966

von UK/Cont. nach La Plata-Häfen am 1./4. 7. 1966

von Kolumbien nach europäischen Häfen (für Baumwolltransporte) am 1. 7. 1966

von der Karibischen See und von Zentralamerika nach Europa am 1. 7. 1966.

In der Nordatlantikfahrt von Häfen der amerikanischen Ostküste nach europäischen Häfen wurden am 1. 8. 1966 die Linienraten für Transporte nach deutschen Nordseehäfen den Raten für Transporte nach Rheinendhäfen (die grundsätzlich niedriger liegen) gleichgestellt.

Veränderung der Ratenzuschläge in der Linienfahrt

a) feste Zuschläge

Fahrtgebiete Frachtlinienverkehr		Stichtag der Neu- festsetzung	Wäh- rung, Men- gen- einheit	bis- heriger	neuer
von	nach			Zuschlag zur Grundrate	
Südamerika UK/Cont. ¹⁾	Brasilien . . .	15. 6. 1966	(in %)	+ 5%	+ 10% ²⁾
Mittelamerika Cont./Skand.	Karib. See, Zentralamerika . . .	1. 7. 1966	\$/t	1,40	2,80 ³⁾
UK	Karib. See, Zentralamerika . .	1. 7. 1966	s/t	10,0	20,0 ⁴⁾
Cont./Skand.	Kingston (Jamaica)	28. 8. 1966	\$/t	—	3,50 ⁴⁾
UK	Kingston (Jamaica)	28. 8. 1966	s/t	—	25,0 ⁴⁾

¹⁾ Und übrige Hauptverschiebungszentren der Linienfahrt in Europa und Außereuropa. — ²⁾ Erhöhung der „Brazilian Merchant Marine Renewal Tax“ (in % der gezahlten Frachten); die Abgabe wird vom brasilianischen Importeur getragen. — ³⁾ Erhöhung der Teuerungsumlage (Cost Increase Charge). — ⁴⁾ Einführung eines festen Kaizuschlags.

b) vorübergehend erhobene Zuschläge¹⁾ und Rabatte (in %)

Fahrtgebiete Frachtlinienverkehr		Stichtag der Neu- festsetzung	bis- heriger	neuer
von	nach		Zuschlag zur Grundrate	
Mittelmeerafahrt				
Haifa/Ashdod	UK/Cont. ²⁾	1./4. 7. 66	+ 20	—
Candia/Patras/ Calamata	Antw./Hamburg	1./20. 9. 66	—	— 12 ³⁾
(Griechenland)				
Izmir (Turkei)	Antw./Hamburg	11./15. 9. 66	—	— 5 ³⁾
UK	Piräus	27. 9. 66	+ 40	+ 20 ⁴⁾
Hamburg/Dünkirchen	Tobruk (Libyen)	5. 9. 66	—	+ 20
Afrikafahrt				
UK/Cont.	Djiddah (Saud. Arabien)	18. 7. 66	+ 25	+ 15
Fernostfahrt				
UK/Cont.	Saigon	15. 8. 66	+ 45	+ 55

¹⁾ Erschweriszuschläge wegen Hafenverstopfung u. a. — ²⁾ Und umgekehrt. — ³⁾ Einführung eines bis zum 30. November 1966 befristeten Sofortabatts auf Trockenfruchtverschiebungen. — ⁴⁾ Zuschlag der Levant Conference.

Unter der Voraussetzung, daß die Regierungsstellen der bedienten Länder wirkungsvolle Maßnahmen zur Besserung der Hafenabfertigung einleiten, haben die beteiligten Reeder ihre Pläne, in einigen Fahrtgebieten die Liniengrundtarife zu revidieren bzw. Erschweriszuschläge neu einzuführen oder zu erhöhen, auf spätere Termine, teilweise auch auf unbestimmte Zeit verschoben.

Kanalgebühren, Hafengebühren und Umschlagkosten

Im Laufe der Sommermonate wurden folgende Gebühren-erhöhungen und Kostensteigerungen bekannt:

Kanalgebühren, Hafengebühren und Umschlagkosten

Kanäle — Häfen	Gebühren- bzw. Kostenart	Stichtag der Neu- festsetzung	Durch- schnittliche Veränderung in % gegenüber bisherigem Tarifstand
Nord-Ostsee- Kanal	Kanalsteuer-Entgelt, Grund- tarif ¹⁾	20. 7. 1966	+ 44
Suezkanal	Durchfahrtgebühren	1. 7. 1966	+ 1
Glasgow, Greenock	Hafengebühren f. Schiffs-, Passagier- und Güterbewegun- gen	1. 7. 1966	+ 8
	Leuchtfeuergebühren	1. 7. 1966	+ 8
Themsehafen	Hafenlotsgelder	18. 7. 1966	+ ... ²⁾
Merseyhäfen	Löschkosten für Holz	25. 7. 1966	+ ... ²⁾
Cork	Loschkosten für Getreide	Sept. 1966	+ ... ²⁾
Lissabon	Stauereikosten	Juli 1966	+ 50
Casablanca	Hafengebühren	Sept. 1966	+ 35
Südafrika-Häfen	Hafengebühren u. Umschlag- kosten	1. 9. 1966	+ 20
Calcutta	Hafengebühren	1. 6. 1966	+ ... ²⁾
Penang	Hafengebühren f. d. Güter- umschlag	1. 7. 1966	+ 99
Kingston (Jam.)	Einführung einer Kaagebuhr	11. 7. 1966	+ (15s/t) ³⁾

¹⁾ Für Schiffe bis 2500 BRT Rauminhalt (im Durchgangsverkehr). — ²⁾ Ohne nähere Angaben. — ³⁾ Rückwirkend ab 1. 1. 1966.

Flugpreise

Trotz der günstigen Entwicklung des Personenflugverkehrs über den Nordatlantik bemühten sich verschiedene Mitglieds-Gesellschaften der IATA-Organisation um eine Senkung der Verbandstarife. Z. B. forderten die amerikanischen Mitglieds-gesellschaften auf Initiative des Civil Aeronautics Board (der amerikanischen Zivilluftfahrt-Behörde) eine spürbare Senkung der Sparklassen-Flugpreise im Nordatlantikverkehr sowie Tarif-ermäßigungen im Verkehr über den Pazifik und im USA-Mexiko-Verkehr. Andere IATA-Gesellschaften beantragten saisongebun-dene Tarifiermäßigungen der Flugtarife bzw. weitgehende Ver-günstigungen für Pauschalreisen. Am 12. September d. J. begann eine Tarifkonferenz der IATA in Honolulu. Sie billigte die Ein-führung verschiedener 21-Tage-Tarife im Verkehr zwischen Europa und Mittel- oder Südamerika, die einheitlich um 150 \$ unter dem derzeit für den Hin- und Rückflug in der Sparklasse berechneten Flugpreis liegen. Danach werden die Südatlantik-flugpreise für 21-Tage-Flüge um 17 bis 20% herabgesetzt. Außerdem sollen auf den von Argentinien, Brasilien, Chile, Pa-raguay und Uruguay nach Europa, Afrika und nach dem Nahen Osten führenden Routen für die Zeit vom 15. September bis 15. Juni des folgenden Jahres um 25% billigere 60-Tage-Tarife angeboten werden. Auch im Linienverkehr zwischen der West-küste Nordamerikas und einigen Flughäfen Ostasiens bzw. Australiens sind 25%ige Ermäßigungen für Sondertarife vor-gesehen. Ferner sollen Sonderrabatte in Höhe von 20 bis 37% für Pauschalreisen von Europa oder vom Nahen Osten nach asiatischen oder australischen Zielen gewährt werden. Die von der Konferenz gebilligten Tarifmaßnahmen werden zu Beginn der neuen Flugsaison (am 1. April 1967) in Kraft treten, sofern die Regierungen in den Heimatländern der beteiligten IATA-Gesellschaften zustimmen.

Nach einem Sonderabkommen der Bundesregierung mit Ar-gentinien wurde der argentinischen Luftfahrtgesellschaft Aero-lineas Argentinas Anfang August 1966 das Recht eingeräumt, für ihren Cometflugdienst zwischen Frankfurt und Buenos Aires einen Sondertarif anzuwenden, der um rund 10% unter den entsprechenden Sätzen des IATA-Tarifs liegt.

Kostensteigerungen bei der Beschaffung von technischen Er-satzteilen und Motoren führten zu einer Erhöhung der Beför-derungstarife im Flugverkehr innerhalb A u s t r a l i e n s , die am 4. September d. J. in Kraft trat. Obgleich die beteiligten australischen Fluggesellschaften einen Zuschlag von 4% bean-tragt hatten, stimmte die australische Regierung nur einer auf 3% begrenzten Tarifierhebung zu. Von seiten der IATA wird im übrigen die Höhe der Landegebühren auf australischen Flug-

plätzen für den internationalen Verkehr beanstandet. Sie liegen nach mehrfacher Steigerung der Tarifsätze mit 648 \$A für die Landung einer voll ausgelasteten Douglas C 8 oder Boeing 707 bei weitem an der Spitze aller im Weltluftverkehr geforderten Landegebühren.

Luftfrachtraten

Im Laufe des Sommers 1966 wurden weitere Spezialraten für den Transport hochwertiger Frachtgüter von und nach der Bun-desrepublik auf dem Luftwege eingeführt. Demzufolge ermäßig-ten sich im ausgehenden Luftverkehr, vor allem nach europäischen Empfangsländern, die Frachtraten für Fertigwaren verschiedener Wirtschaftszweige. Im einkommenden Verkehr, vor allem aus mittelöstlichen und fernöstlichen Ländern, wurden in erster Linie hochwertige Erzeugnisse der Landwirtschaft und verschie-dene Spezialartikel begünstigt. Die Luftfrachtbeförderung dieser Güter verbilligte sich damit im allgemeinen um 25 bis 50%, allerdings nur beim Versand größerer Mengen. Die für die An-wendung von Spezialraten vorgeschriebenen Mindestgewichte variieren je nach Frachtposition und Verkehrsrichtung zwischen 45 und 250 kg.

Post- und Fernmeldegebühren

Die D e u t s c h e B u n d e s p o s t führte im Postscheckver-kehr am 1. 7. 1966 zur Vereinfachung der Kontenführung von Großkunden, z. B. von Versandhäusern und Versicherungs-unternehmen, das Klarschriftleseverfahren ein. Danach werden besondere, mit maschinenlesbarer Schrift ausgefüllte Zahlkarten verwendet und in einem zentralen Lochkartenpostscheckamt mit-tels Leseverfahren verarbeitet. Die Zahlungseingänge können dem Postscheckkunden nach diesem Verfahren je nach Wunsch auf Magnetbändern oder auf Lochkarten zusammengefaßt mit-geteilt werden. Für je 1000 Einzahlungen auf Postscheckkonto werden 20 bzw. 42 DM an Übermittlungsgebühren erhoben.

Nach § 2 Art. 7 des internationalen Paketabkommens (eines Einzelvertrags des Weltpostvereins) können Gebührenänderun-gen in den einzelnen Mitgliedsländern nur jeweils am 1. Januar oder 1. Juli für den internationalen Paketverkehr in Kraft ge-setzt werden. Dementsprechend wurde die für den Inlandspaket-verkehr zum 1. April 1966 in Kraft gesetzte Gebührenerhöhung der Deutschen Bundespost erst am 1. Juli auch für den Paket-versand ins Ausland wirksam. Nach einer Mitteilung des Bun-despostministeriums wurden die Gebührensätze für Paketsen-dungen bis zu 10 kg um 50%, für Sendungen über 10 kg um 25% angehoben. Diese Gebührenerhöhung betrifft jedoch nur einen Teil der Beförderungsgebühren für den gesamten Postweg. Die Gesamtgebühren umfassen außer dem Anteil der Deutschen Bundespost (als Versandpostverwaltung) auch den Anteil der Postverwaltung des Bestimmungslandes (für die Weiterbeför-derung und Zustellung), ggf. auch noch Durchgangsgebühren-anteile der vermittelnden Postverwaltungen. Bei der Beförderung über See wird auch ein Seegebührenanteil einbezogen, bei durch-gehender Beförderung auf dem Luftwege ein Luftpostzuschlag. Obgleich zahlreiche Auslandspostverwaltungen ihren Gebühren-anteil zum gleichen Termin erhöht haben, wirkte sich die durch-schnittliche Gebührenverteuerung für den Auslandspaketver-sand bedeutend schwächer aus. Sie liegt bei rund 8%.

Im handvermittelten F e r n s p r e c h v e r k e h r der Deut-schen Bundespost mit dem Ausland wurden am 1. Juli 1966 neue Gebühren für Gesprächsverbindungen mit rund 15 europäischen Ländern, vorwiegend mit EWG- und EFTA-Ländern, eingeführt, die je nach Verkehrsverbindung zwischen 4 und 9% niedriger liegen als bisher.

Die Gebühr für Einzelverbindungen deutscher T e l e x t e i l -n e h m e r mit dem Libanon ermäßigte sich nach Aufnahme des Direktverkehrs Frankfurt-Beirut am 4. Juli 1966 um rund 6%. Außerdem wurde am 1. August d. J. die Selbstwahl mit TWX-Teilnehmern in Kanada eingeführt, die an das Netz der Bell Telephone Company of Canada angeschlossen sind. Die Ver-bindungsgebühren wurden den entsprechenden Gebühren im handvermittelten Dienst angeglichen.

Am 1. September d. J. wurde der Telexdienst mit Nicaragua aufgenommen. Die Gebühr für eine Dreiminuten-Verbindung be-trägt 48 DM.

Das französische Postministerium genehmigte Anträge der PTT-Betriebe auf Gebührenerhöhungen im Fernsprech-, Tele-gramm-, Telex- und Postdienst innerhalb F r a n k r e i c h s ,

die am 1. August 1966 in Kraft getreten sind. Die Gesprächsgebühren im Orts- und Inlandsfernverkehr, die monatlichen Grundgebühren für Fernsprechhauptanschlüsse, die Telegrammgebühren und die Telexverbindungsgebühren stiegen um rund 11%. Die Gebühren für andere Post- und Fernmeldeleistungen wurden noch stärker erhöht, und zwar

- die Grundgebühren für Fernsprechnebenanschlüsse um rund 44%,
- die Einrichtung und Änderungsgebühren für Fernsprechan-
schlüsse um rund 24% und
- die Einschreibengebühren für Inlands- und Auslandspostsen-
dungen um rund 50%.

Ortsgespräche in öffentlichen Fernsprechstellen (gegen Lösung von Telefonmarken) sowie Auslandsferngespräche wurden von der Gebührenrevision nicht betroffen. .

Auf Grund neuer internationaler Bestimmungen wurden die Gebührenansätze der schweizerischen PTT-Verwaltung für Auslandstelexverbindungen am 1. Juli d. J. dem Gebührenniveau der europäischen Postverwaltungen angeglichen. Daraufhin wurden die Gebühren für Verbindungen schweizerischer Telexteilnehmer mit zahlreichen europäischen Ländern ermäßigt.

Demgegenüber stiegen die Gebührensätze der schwedischen Postverwaltung für den Telegrammdienst innerhalb S c h w e -
d e n s sowie für den schwedischen Auslandstelegrammdienst kräftig an. Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. erhöhte sich die Mindestgebühr für Inlandstelegramme (sieben Worte) von 2,20 auf 3,30 skr und die Inlandswortgebühr von 0,10 auf 0,15 skr. Gleichzeitig wurde der Brieftelegrammdienst im Inland eingestellt. Die Zuschläge für Auslandstelegramme wurden bisher noch nicht bekanntgegeben.

Zur Beachtung:

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

Speditionstarife

Der Bundesminister für Wirtschaft genehmigte eine neue Kundensatzverordnung für den Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen, die am 30. September 1966 in Kraft getreten ist. Mit Rücksicht auf die noch vorzubereitende Neu-
regelung für den Kleingutverkehr wurde die Laufzeit der neuen Verordnung auf 14 Monate (bis zum 30. November 1967) befristet. Während die bisher geltende Verordnung feste Kundensätze enthielt, sieht die Neuordnung zwar auch Mindestkundsätze in der bisherigen Höhe vor, die im Einzelfall jedoch um Zuschläge bis zu 10% überschritten werden können. Außerdem wurden wichtige Vorschriften über die Vergütung von Nebenleistungen geändert. Der bisherige Geltungsbereich der Kundensatzverordnung wurde durch folgende Änderungen eingeschränkt:

Die Gewichtsgrenze, bis zu der die Kundensätze Anwendung finden, wurde von 5 000 kg auf 4 000 kg herabgesetzt.

Der örtliche Geltungsbereich dieser Preisregelung, der bisher Entfernungen ab 101 km einbezog, erstreckt sich nunmehr nur noch auf Entfernungen ab 151 km.

Danach müssen die Frachtentgelte für Sendungen im Bereich des Nah- und Bezirksverkehrs (bis zu 150 km) sowie im Ladegewicht von mehr als 4 000 kg zwischen Verloader und Transportunternehmer frei vereinbart werden.

Ferner wurden bestehende Sonderregelungen aufgehoben, z. B. im Berlinverkehr, für die Beförderung von Weinen sowie für die Beförderung von Butter und Käse innerhalb Bayerns und Baden-Württembergs. Für den Sammelgutverkehr nach Berlin traten mit den neuen Tarifbestimmungen unterschiedliche Verteuerungen ein, da die bisher gewährten Berlinabschläge wegfielen.

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 des Berichts M 7, vj. 2/1966, S. 39/40).

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

Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment	Nordd. = Norddeutsche
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl	Wk.- = Westküste
ALALC = Asociacion Latinoamericana de Libre Comercio	Ok. = Ostküste
ALAMAR = Asociacion Latinoamericana de Armadores	n = Nominell
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
RKT = Reichskraftwagentarif	RM = Reichsmark
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	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⁾³⁾

Einfache Fahrt

1. 6. 1932.....	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946.....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948.....	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951.....	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00
1. 2. 1953.....	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. 1953.....	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 Schnellzugzuschlag)³⁾

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

d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag)⁴⁾

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

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

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

f) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft

	bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		alle Entfernungen		
	1. Kl.			2. Kl.						3. Kl.					
				Einbettabteil			Zweibettabteil								
bis 14. 2. 1951.....	25,00		29,00		15,00		17,50		12,50		14,50		10,00		
15. 2. 1951.....	30,00				17,50		20,00		15,00		17,00		10,00		
12. 2. 1953.....	35,00				21,00		24,00		18,00		20,00		12,00		
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 ²⁾	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 ³⁾	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	13,50			
27. 5. 1962	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	16,00			
1. 11. 1964	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	15,50	16,50	17,00			
22. 5. 1966	55,00	63,00	68,00	28,00	31,00	33,00	26,00	28,00	30,00	16,50	18,00	18,50			

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

in DM

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	3,12	21,27	12,24	—	—	—	—
1. 12. 1949	5,91	3,46	23,38	13,42	—	—	—	—
1. 7. 1952	5,91	3,46	23,38	13,42	—	—	—	—
1. 8. 1956	5,95	3,66	23,63	14,37	—	—	—	—
15. 3. 1959	6,21	3,83	24,48	15,22	—	—	—	—
1. 4. 1964	6,02	4,01	23,82	15,88	—	—	—	—
1. 6. 1966	6,80	4,50	26,80	17,90	—	—	—	—
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 Fahrt ³⁾								
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	6,60r	4,20r	25,80r	16,68r	63,60r	41,16r	126,60r	81,96r
1. 1. 1959	7,44r	5,04r	29,40r	19,68r	72,60r	48,48r	144,60r	96,48r
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 Fahrt ³⁾⁴⁾								
1. 1. 1950	6,41	3,85	25,06	15,02	62,34	37,37	124,68	74,75
1. 5. 1952	4,14	2,76	16,19	10,77	40,28	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	6,08r	25,08	14,74	46,64r	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	5,00r	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	12,16r	50,16	29,48	93,28r	54,90
1. 8. 1952	4,33	2,57	17,31	10,14	52,73	30,96	100,05	57,73
10. 12. 1953	5,41	3,18	21,63	12,71	65,84	38,80	118,57	69,90
1. 8. 1956	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961	7,41	4,16	29,51	16,38	87,10	48,10	156,00	87,10
1. 1. 1963	10,00r	5,60r	40,30	22,10	100,10	55,26r	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 Fahrt ⁵⁾								
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	14,80	9,80	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965	15,00	10,00	—	—	—	—	—	—

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland
in DM

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⁾³⁾											
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 ²⁾	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	—	—	—	—			
Schnellzugzuschlag											
1. 12. 1962	1,23	1,23	1,23	1,23	—	—	—	—			
1. 10. 1963	2,45	2,45	2,45	2,45	—	—	—	—			
1. 5. 1964	2,56	2,56	2,56	2,56	—	—	—	—			
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	3,66r	2,44r	3,66r	2,44r	3,66r	2,44r	3,66r	2,44r			
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	—	31,40	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. S. 40, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vJ. 2/1966, S. 39.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM¹⁾

Stand: 1. Oktober 1966

Fahrtstrecke von — nach		km ²⁾	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
			1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien	a) über Harwich—Hoek van Holland					
	London—Hoek van Holland	304	77,00	62,20	154,00	124,40
	Hoek van Holland—Venlo (Grenze)	191	19,50	13,80	39,00	27,60
	Venlo (Grenze)—Passau	767	89,00	60,00	154,00	104,00
	Passau—Wien West	298	34,40	22,50	68,80	45,00
	Insgesamt	1 560	219,90	158,50	415,80	301,00
	b) über Dover—Ostende					
	London—Dover	127	18,80	12,60	37,60	25,20
	Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	69,00	50,00	138,00	100,00
	Aachen Süd (Grenze)—Passau	758	89,00	60,00	154,00	104,00
Paris—Salzburg	Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	64,10	42,80	128,20	85,60
	Kehl (Grenze)—Salzburg	561	69,60	47,00	121,00	82,00
	Insgesamt	1 073	133,70	89,80	249,20	167,60
Paris—Kopenhagen	Paris—Nord—Jeumont (Grenze)	241	30,50	20,40	61,00	40,80
	Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	174	23,50	15,70	47,00	31,40
	Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	87,60	59,00	148,00	100,00
	Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	366	44,40	29,60	71,00	47,30
	Insgesamt	1 500	186,00	124,70	327,00	219,50
Paris—Prag	Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	64,10	42,80	128,20	85,60
	Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	65,00	44,00	115,00	78,00
	Cheb (Grenze)—Prag	230	41,00	27,30	82,00	54,60
	Insgesamt	1 249	170,10	114,10	325,20	218,20
Amsterdam—Bern	Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	18,40	13,20	36,80	26,40
	Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,60	51,00	130,00	88,00
	Basel Bad. Bf.—Bern	126	21,80	15,10	32,50	22,40
	Insgesamt	907	115,80	79,30	199,30	136,80
Brüssel—Rom	Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	20,80	13,90	41,60	27,80
	Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf.	597	75,60	51,00	130,00	88,00
	Basel bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	339	40,00	27,70	60,00	41,30
	Chiasso/Iselle fr.—Rom	707	68,90	38,40	137,80	76,80
	Insgesamt	1 796	205,30	131,00	369,40	233,90
Kopenhagen—Innsbruck	Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	241	34,70	23,20	54,80	36,70
	Puttgarden Mitte See—Kufstein	1 119	125,00	84,00	199,00	134,00
	Kufstein—Innsbruck	73	10,70	7,60	21,40	15,20
	Insgesamt	1 433	170,40	114,80	275,20	185,90
Kopenhagen—Belgrad	Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	366	44,40	29,60	71,00	47,30
	Flensburg (Grenze)—Salzburg	1 154	128,00	86,00	202,00	136,00
	Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	26,30	17,40	52,60	34,80
	Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	38,70	25,80	77,40	51,60
	Insgesamt	2 368	237,40	158,80	403,00	269,70
Oslo—Mailand	Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	22,80	15,40	45,60	30,80
	Kornsjö (Grenze)—Lübeck/Travemünde	747	114,20	89,00	180,30	140,10
	Lübeck/Travemünde — Basel Bad. Bf.	945	110,00	74,00	181,00	122,00
	Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	339	40,00	27,70	60,00	41,30
	Chiasso/Iselle fr.—Mailand	55	5,90	3,30	11,80	6,60
	Insgesamt	2 256	292,90	209,40	478,70	340,80
Stockholm—Paris	Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	92,90	63,30	148,40	101,60
	Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	271	38,90	26,00	60,80	40,80
	Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	740	89,00	60,00	154,00	104,00
	Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	174	23,50	15,70	47,00	31,40
	Jeumont (Grenze)—Paris	241	30,50	20,40	61,00	40,80
	Insgesamt	2 040	274,80	185,40	471,20	318,60

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

B. Güterverkehr

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

in RM/DM je 100 kg

Gewichtsstufen	Stichtag der Tarifänderung								
	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963	15. 3. 1966
a) Stückgutsätze									
1— 100 kg	} 3,92	} 4,90	} 6,36	} 6,36	} 6,36	} 6,98	7,69	8,74	9,04
101— 500 kg							7,38	8,26	8,56
501—1000 kg							6,22	6,87	7,17
über 1000 kg	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,06	5,25	5,77	6,07
b) Stückgutzuschläge (je Sendung)									
1— 500 kg	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70	3,00 ¹⁾
501—1000 kg	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70	3,00 ¹⁾

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

in DM je 100 kg

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 41, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj. 2/1966, 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			
von	Hamburg	Nienburg (Wezer)	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-Riemke (580 km)	Karlsruhe-Rheinbr. (311 km)	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr. (254 km)	Herford (217 km)	Essen Hbf. (710 km)	Albbruck (318 km)	Kelheim (395 km)	Backnang (619 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	17 S 1 b)	16 B 1 b)	15 B 1 a)	24 S 5 b)	A ³⁾ 4) b)	24 S 5 b)	A ³⁾ 4) d)	1 B 34 c)	1 B 21 c)	1 B 22 c)	B ³⁾ 4) c)	B ³⁾ 4) c)	B ³⁾ 4) b)	A ³⁾ 4) b)	21 S 2 b)
Gewichtsklasse	20 t		5 t	20 t	15 t	20 t	25 t ⁵⁾	20 t			25 t ⁵⁾				20 t
1959 D	37,60	14,30	46,90	33,60	25,30	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1960 D	37,60	14,70	47,32	33,60	25,30	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1961 D	37,60	16,70	50,30	33,60	25,30	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1962 D	33,68 ⁹⁾	16,70	50,60	33,60	25,30	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1963 D	28,20	16,70	52,20	33,60	25,30	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1964 D	28,20	16,70	52,20	33,60	23,22	32,90	24,09	24,00	19,40	16,20	20,88	46,14	27,03	39,18	39,80
1965 D	28,20	16,70	52,20	33,60	20,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
1966 Jan.	28,20	16,70	55,00	33,60	20,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
Febr.	28,20	16,70	55,00	33,60	20,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
März	28,20	16,70	55,00	33,60	20,46	32,90	.	24,00	19,40	16,20	.	.	.	.	39,80
15. März	28,20	16,70	55,00	33,60	20,60	32,90	22,70	24,00	19,40	16,20	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80
April	28,20	16,70	49,40	33,60	20,60	32,90	22,70	24,00	19,40	16,20	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80
Mai	28,20	16,70	49,40	33,60	20,60	32,90	22,70	24,00	19,40	16,20	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80
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
Juli	28,20	16,70	49,40	33,60	20,60	32,90	21,70	26,20	21,70	16,80	21,50	40,90	26,30	33,80	39,80
Aug.	28,20	16,70	49,40	33,60	20,60	32,90	21,70	26,20	21,70	16,80	21,50	40,90	26,30	33,80	39,80
Sept.	28,20	17,80	49,40	33,60	20,60	32,90	21,70	26,20	21,70	16,80	21,50	40,90	26,30	33,80	39,80
Ware	Baumwolle	Häute u. Felle	Ton, roh	Schweifekies	Stein- u. Siedesalz	Schwefelkiesabbrände	Eisen- u. Manganerz	Stahlschrott	Steinkohlenbriketts und -koks	Rohbraunkohle	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin (VK)		
von	Bremen	Hamburg	Goldhausen	Meggen (Westf.)	Hamel	Duisburg-Hochfeld Süd	Peine	Hamm (Westf.)	Gelsenkirchen Hbf.	Niederaußen	Frechen	Meppen	Hamburg Süd		
Strecke nach	Rheine (163 km)	Weinheim (Brgrstr.) (569 km)	Oberhausen West (180 km)	Leverkusen Bayerwerk (122 km)	Hamburg (209 km)	Hagen-Harkorten (69 km)	Salzgitter Hütte Süd (33 km)	Oberhausen Hbf. (77 km)	Siegen (139 km)	Hamburg (346 km)	Düsseld.-Reisholz (52 km)	Hamm (Westf.) (145 km)	Hamburg (439 km)	Gelsenk.-Horst Nord (157 km)	Göttingen (272 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	21 S 1 b)	23 S 3 b)	C ³⁾ 4) c)	7 B 21 c)	B ³⁾ 4) b)	7 B 2 c) 4)	7 B 24 c) 4)	IV c) 4)	6 B 1 c)	6 B 11 c)	6 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 14 c)	A d) 3) 7)	A ³⁾ 4) d)
Gewichtsklasse	15 t	20 t	25 t ⁵⁾										25 t ⁸⁾	25 t ⁵⁾	
1959 D	16,50	35,00	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,90	19,20	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1960 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,30 ⁹⁾	18,40 ⁹⁾	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1961 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	12,70	17,60	6,70	14,30	22,10	16,20	30,40
1962 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,48	16,98	6,20	12,88	21,68	16,20	30,40
1963 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,24	16,10	6,10	12,60	21,10	16,20	30,40
1964 D	16,50	31,60	15,78	8,00	20,22	8,10	3,30	10,18	11,36	16,25	6,10	12,60	21,10	16,08	27,57
1965 D	16,50	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,24	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	23,60
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
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
März	15,70	31,60	8,00	8,00	.	8,10	3,20	.	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,80	.
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
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	15,60r	22,90
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	15,60r	22,90
Juni	15,70	31,60	16,50	8,50r	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,60r	22,90
Juli	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,60	22,90
Aug.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,60	22,90
Sept.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	15,60	22,90
Ware	Diesellochstoff (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schwefelsäure	Thomson-Phosphat	Ammonnitrat	Kohlensäurer Kalk	Zement	Roh-eisen in Masseln	Halbzug ¹⁰⁾	Walzdraht aus Stahl	Stab-, Formstahl ¹¹⁾	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren aus Stahl
von	Hamburg Süd	Wesseling	Bochum-Langendreer	Duisburg-Hochfeld Süd	Braunschweig Hgbf.	Ludwigs-hafen (Rh.) BASF	Regensburg Hbf.	Wiesbaden-Biebrich Industriebf.	Gelsenkirchen	Dortmund	Duisburg Hbf.	Oberhausen Hbf.	Braunschweig Hgbf.	Düsseld.-Gräfenberg	
Strecke nach	Göttingen (272 km)	Würzburg (331 km)	Duisburg Hbf. (42 km)	Hagen Hbf. (64 km)	Kiel Hgbf. (234 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⁾		25 t ¹²⁾	25 t ⁵⁾		25 t ¹³⁾			25 t ⁵⁾						
1959 D	22,30	25,30	25,30	7,30	9,60	16,10	17,40	6,10	9,80	5,24	6,45	13,33	19,50	25,10	24,50
1960 D	22,30	25,30	25,30	7,30	9,25	16,26	17,43	6,26	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1961 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1962 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1963 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1964 D	21,01	23,84	25,30	6,88	7,90	18,00	17,70	8,00	9,68	5,20	6,40	12,88	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
1966 Jan.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
Febr.	19,20	21,80	25,30	6,30	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
März	20,50	23,20	25,30	6,50	7,70	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
15. März	20,50	23,20	25,30	6,50	7,70	18,00	17,70	8,00	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
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
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
Juni	20,50	23,20	23,20r	6,50	7,70	18,00	17,70	8,00	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Juli	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Aug.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Sept.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	13,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware	Getreide 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
	Hamburg		Braunschweig	Bremen			Heilbronn ⁴⁾	Emden		Köln	
Strecke	von	nach		Köln	Mannheim						
			Düsseldorf								
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 ⁴⁾	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 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
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

Ware	Getreide ¹⁾				Getreide ¹⁾ ab 100 t ⁷⁾	Mehl	Steinkohle in kompl. Ladungen ⁸⁾	Ortskohle ⁹⁾ a)		
	Roggen und Weizen	Futter- getreide	Roggen und Weizen	Futter- getreide						
Strecke	von	Emden				Hamburg		Zechengruppen des Ruhrgebiets		
nach		Mannheim	Heilbronn ⁴⁾			Berlin		I	II	III
1956 D	13,22	12,62	14,85	14,25	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30
1957 D	13,22	12,62	15,13 ⁵⁾	14,53 ⁶⁾	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31
1958 D	14,72	14,02	16,78	16,08	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62
1959 D	14,85	14,14	16,92	16,21	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12
1960 D	14,85	14,14	16,75	16,04	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58
1961 D	14,85	14,14	16,72	16,01	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24
1962 D	13,30	12,67	14,98	14,34	12,15	13,56r	9,05	5,93	6,55
1963 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,17	13,56r	9,05	5,93	6,55
1964 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42r	9,54	5,98	6,60
1965 D	10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50r	9,70	5,99	6,62
1965 Okt.	10,73		12,32		10,88	14,50r	9,70	5,99	6,62
Nov.	10,73		12,32		10,88	14,50r	9,70	5,99	6,62
Dez.	10,73		12,32		10,88	14,50r	9,70	5,99	6,62
1966 Jan.	10,73		12,32		10,88	14,50r	9,70	5,99	6,62
Febr.	10,73		12,32		10,88	14,50r	9,70	5,99	6,62
März	10,73		12,32		10,88	14,50r	9,70	5,99	6,62
April	10,73		12,32		10,88	14,50r	9,70	5,99	6,62
Mai	10,73		12,32		10,88	14,50r	9,70	5,99	6,62
Juni	10,73		12,32		10,88	14,50r	9,70	5,99	6,62
Juli	10,73		12,32		10,88	14,50	9,70	5,99	6,62
Aug.	10,73		12,32		10,88	14,50	9,70	5,99	6,62
Sept.	10,73		12,32		10,88	15,67	9,70	5,99	6,62

Ware	Küstenkohle ⁸⁾ b)			Exportkohle ⁸⁾ c)			Bunkerkohle ⁸⁾ 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	6,03	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 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
Juli	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Aug.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Sept.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79

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

A. Binnenschifffahrt
1. Frachtsätze
in DM je 1000 kg

Ware		Bunker- kohle ¹⁾	Ortskohle ¹⁾	Steinkohle ²⁾						Braunkohlenbriketts		
Strecke	von	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
	nach	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ³⁾ 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	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	6,57	9,51
1960 D	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71	9,59	6,57	9,51
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	6,57	9,51
1962 D	7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	6,57	9,51
1963 D	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 D	7,26	8,32	7,67	16,22	7,15	9,67	7,10	9,43	8,43	6,57	9,77
1965 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,58	9,78
1965 Okt.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1965 Nov.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,77
1965 Dez.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	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
1966 Febr.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 März	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 April	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Mai	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Juni	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Juli	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Aug.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Sept.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87

Ware		Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)	
Strecke	von	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Kehl	Bremen ⁷⁾	
	nach	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort ⁴⁾			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 ⁵⁾	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 ⁵⁾	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	4,68	5,11	3,07	4,40	2,85	15,20	14,67
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	15,20 ¹¹⁾	14,67
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I 16,92	III 14,37
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	15,20 14,35
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20 14,35
1964 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20 14,35
1965 D	6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20 14,35
1965 Okt.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20 14,35
1965 Nov.	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20 14,35
1965 Dez.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20 14,35
1966 Jan.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20 14,35
1966 Febr.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20 14,35
1966 März	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20 14,35
1966 April	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20 14,35
1966 Mai	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20 14,35
1966 Juni	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20 14,35
1966 Juli	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20 14,35
1966 Aug.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20 14,35
1966 Sept.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20 14,35

Ware		Mineralöl (in Tankschiffen)					Kies			Bims Kies ⁴⁾		
Strecke	von	Bremen ⁷⁾					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
	nach	Heilbronn ⁸⁾ über Küsten-Kan. u. Wesel-Datt.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan. | Wesel-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	21,95 ¹¹⁾	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 Okt.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93 8,70
1965 Nov.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93 8,70
1965 Dez.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93 8,70
1966 Jan.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93 8,70
1966 Febr.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93 8,70
1966 März	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93 8,70
1966 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
1966 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
1966 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
1966 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
1966 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
1966 Sept.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93 8,70

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

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1 000 kg

Ware	Strecke	Bimskies ¹⁾		Salz ¹⁾			Schnittholz		
		Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn ²⁾		Borth/Rh.	Heilbronn ³⁾	Bremen	
		Frankfurt/M. ³⁾ — Oberhafen	Heilbronn ³⁾	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim
1956 D.		4,43	6,12	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17 55
1957 D.		4,42	6,39 ⁴⁾	3,83 ⁴⁾	4,03 ⁴⁾	3,65	5,62 ⁴⁾	13,06	17,55
1958 D.		4,91	7,21	4,26	4,46	4,17	6,23	15,03	19,82
1959 D.		4,95	7,28	4,20	4,40	4,11	6,19	15,19	20,01
1960 D.		4,95	7,11	4,11	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1961 D.		4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1962 D.		4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	6,19	15,19	20,01
1963 D.		4,34	6,34	4,33 ⁵⁾	4,78 ⁵⁾	3,80	6,31	15,19	20,01
1964 D.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1965 D.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1965 Okt.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1965 Nov.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1965 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
1966 Febr.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1966 März		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1966 April		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1966 Mai		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1966 Juni		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1966 Juli		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
1966 Aug.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
1966 Sept.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—

Ware	Strecke	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	
		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 Okt.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45				
1965 Nov.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45				
1965 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				
1966 Febr.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45				
1966 März		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45				
1966 April		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45				
1966 Mai		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45				
1966 Juni		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45				
1966 Juli		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45				
1966 Aug.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45				
1966 Sept.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45				

Ware	Güterklasse	Strecke	Normalgüter in Partien von 100 t ⁴⁾						
			I	II	III	IV	V	VI	
			Hamburg (Bugsiergebiet A)						
			Berlin (unterhalb)						
1956 D.			12,80	12,50	12,30	12,00	11,80	11,60	
1957 D.			13,89	13,70	13,53	13,33	13,20	13,09	
1958 D.			14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70	
1959 D.			14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70	
1960 D.			14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70	
1961 D.			14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70	
1962 D.			14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70	
1963 D.			14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70	
1964 D.			15,19	15,04	14,88	14,73	14,63	14,55	
1965 D.			15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63	
1965 Okt.			15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63	
1965 Nov.			15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63	
1965 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	
1966 Febr.			15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63	
1966 März			15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63	
1966 April			15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63	
1966 Mai			15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63	
1966 Juni			15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63	
1966 Juli			15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63	
1966 Aug.			15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63	
1966 Sept.			16,42	16,27	16,12	15,97	15,87	15,80	

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

A. Binnenschifffahrt
2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar
Sätze in DPf je 1000 kg

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

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

Ware	Strecke	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
		Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
			Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾	Braubach ³⁾ (und umgekehrt)	Lülsdorf ³⁾	Rhein-, Main-, Neckarstationen ³⁾⁴⁾
1954 D	von	4,23	4,29	4,82	3,01	4,32
1955 D	nach	3,41	5,65	4,11	—	—
1956 D		—	—	—	—	—
1957 D		1,63	1,73	0,97	—	—
1958 D		0,38	0,05	—	—	—
1959 D		15,61	23,66	20,96	7,53	7,53
1960 D		0,05	0,27	0,11	—	—
1961 D		2,72	1,83	0,97	—	—
1962 D		15,93	15,55	14,12	12,85	12,85
1963 D		12,63	10,72	8,80	9,01	9,01
1964 D		14,45	21,12	15,36	1,95	1,95
1965 D		0,16	—	—	—	—
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. S. 42, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj. 2/1966, S. 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 ³⁾	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/ Oskarshamn	Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ⁶⁾	Helsing- borg/Ystad (Schweden)
Währung Mengeneinheit	s je 1000 kg		DM je 1000 kg					DM je 1000 kg				
1956 D	28.0	.	8,14	10,75	11,37	13,67	13,32	12,13	14,50	13,51	14,09	15,00
1957 D	22.8	.	7,10	7,88	7,53	8,07	10,26	9,91	9,50	9,39	8,75	11,25
1958 D	17.5	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78
1959 D	18.6	.	5,75	7,15	7,66	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	22.1r	5,72	7,70	7,94	8,45	9,50	12,90	8,79	9,89	12,44	10,72
1965 D	20.7	22.4r	6,52	7,81	8,34	8,97	9,76	13,52	9,09	10,17	11,84	10,89
1963 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	23.3r	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. ....	.	25.4	7,30	8,38	9,29	10,43	11,37	13,69	10,06	11,44	12,66	12,39
1966 I. Vj.	21.5	22.10	5,95	8,07	8,37	8,81	.	.	9,56	10,56	12,22	12,02
II. Vj. ¹³⁾	23.3	21.9	4,98	6,92	7,23	7,63	7,89	.	7,96	8,83	10,36	9,18
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⁾	niederl. ⁹⁾	Rhein- hären ¹⁰⁾	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend- hären ¹¹⁾	
Währung Mengeneinheit	DM/1000 kg	s/Fathom	DM/Fathom	s/Stand.	hfl/Stand.	DM je Standard			s je Standard			hfl/Stand.
1956 D	16,15	217.1	.	240.0	120,19	144,10	114,06	104,38	99,18	250.4	277.11	92,42
1957 D	9,00	183.6	.	205.6	102,86	140,60	98,69	94,67	94,78	216.0	245.9	86,98
1958 D	9,18	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	75,88
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	102,81	130,89	105,03	103,69	105,70	251.9	266.2	92,32
1965 D	12,00	200.5	75,00	225.5	103,09	131,15	104,67	103,47	109,07r	247,11	262.4	89,66
1963 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	263.9	99,37
1964 I. Vj.	11,06	174.0	81,25	218.1	97,03	129,94	98,50	98,18	109,34	238,10	251.1	84,65
II. Vj.	11,35	169.11	75,69	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	183.9	77,25	221.0	99,12	130,24	106,29	104,75	115,59	247.2	259.8	93,75
IV. Vj.	12,72	190.0	.	227.9	107,74	133,00	113,00	101,12	.	254.4	276.1	91,40
1966 I. Vj.	10,75	.	.	228.10	93,17	128,63	111,75	102,09	113,82	246.6	261.11	73,89
II. Vj. ¹³⁾	9,69	185.0	71,88	231.5	97,00	128,73	114,44	107,01	105,47	264.11	271.11	89,49
Ware	Schnittholz					Kaolin ¹¹⁾	Naturwerksteine					
von	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vester- vik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelsund/ Härnösand ¹²⁾ (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)		Lübeck/ Flensburg (Dänemark)	Lysekil (Schweden)			
Route	Elbe/ Weser	Rhein- hären ¹⁰⁾	niederländische Rheinendhären ⁹⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weser	Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg			
Währung Mengeneinheit	DM je Standard		hfl je Standard		s je Standard	DM je 1000 kg						
1956 D	79,29	107,63	.	91,08	251.7	168.7	20,91	9,22	.	10,19	9,35	
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209.4	131.4	15,19	9,00	.	9,92	9,00	
1958 D	65,10	92,18	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	179.4	14,99	9,11	9,00	6,44	9,54	
1963 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. ....	.	.	.	90,83	266.9	200.11	15,88	9,07r	.	6,36	10,53	
1966 I. Vj. ....	.	102,15	75,25	104,25	247.10	146.2	15,34	8,83	.	6,75	8,58	
II. Vj. ¹³⁾	103,00	79,38	94,15	267.6	179.4	15,18	8,89	.	6,77	8,36	

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

B. Seeschifffahrt												
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)												
Ware	Kiesel, Schotter, Splitt					Sand	Salz	Schlacke ¹⁾	Schrott ²⁾	Steinkohle		
von	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt ³⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁴⁾	Limfjörds- hafen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)	Antwerpen	Lübeck	Rotter- dam ⁵⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Stettin/ Danzig	
Route	Lübeck/ Flensburg	Elbe			Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) ⁶⁾	Elbe		Rhein- hafen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe	
Währung Mengeneinh.	DM je 1000 kg					s/1000 kg	skr/1000 kg	hft/1000 kg	DM je 1000 kg			
1956 D .....	.	.	.	.	7,88	7,56	.	17,83	.	18,05	.	
1957 D	6,67	.	.	.	7,81	.	.	16,06	.	16,53	.	
1958 D .....	.	5,41	5,50	.	7,81	7,22	.	13,42	.	.	9,30	
1959 D	5,06	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	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	10,26	
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19	8,51	6,91	16,1	13,21	7,18	5,83	12,19	
1964 D	5,85	5,45	5,97	6,70	7,97	7,08	16,8	12,76	7,25	5,52	12,04	
1965 D	6,13r	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	5,51	11,03	
1963 III. Vj.	6,61	6,19	5,95	7,53	8,77	7,26	14,11	12,58	7,12	5,94	11,79	
IV. Vj.	6,42	6,46	6,37	7,39	8,94	7,34	18,8	14,51	7,27	6,50	13,35	
1964 I. Vj.	7,14	5,48	5,53	5,92	7,89	6,94	.	.	7,33	5,53	14,37	
II. Vj.	4,84	4,99	5,31	6,11	7,56	6,86	14,6	12,59	7,18	4,83	13,28	
III. Vj. ....	.	5,47	6,06	7,45	8,24	7,15	15,2	12,78	7,21	5,43	15,19	
IV. Vj.	6,29	5,88	6,98	7,31	8,19	7,29	20,5	12,87	7,29	6,29	16,81	
1965 I. Vj.	5,68	5,07	.	6,27	8,32	6,63	21,6	.	7,18	5,25	14,98	
II. Vj.	4,13	4,98	5,00	7,06	7,91	7,25	17,0	12,77	7,18	5,09	14,77	
III. Vj.	6,63	5,67	.	7,37	8,10	.	16,4	12,82	7,23	5,50	11,06	
IV. Vj. ....	.	6,04	6,58	7,63	8,08	.	18,5	12,79	7,26	6,21	16,33	
1966 I. Vj. ....	.	5,19	.	6,46	7,80	.	.	.	7,41	4,96	16,35	
II. Vj. ¹³⁾ ..	5,35	4,85	.	6,53	8,31	7,09	17,1	12,94	7,39	4,88	9,71	
Ware	Steinkohle					Koks ⁸⁾						
von	Stettin/Danzig		Großbritannien Ostküste			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe		
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. süd. 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	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 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.	10,03r	19,12	16,6	15,11	17,2	18,4	23,0	16,69	18,56	23,6	20,5	21,5
IV. Vj.	10,88	20,94	20,11	18,8	21,3	21,3	26,5	18,51	22,25	31,7	23,9	23,6
1966 I. Vj.	9,29	17,62	.	16,10	21,7	17,6	24,9	20,00	25,00	.	22,3	.
II. Vj. ¹³⁾ ..	8,72	17,04	15,0	16,8	19,5	19,1	.	17,13	20,63	24,9	18,2	18,7
Ware	Koks ⁸⁾			Briketts ¹²⁾	Kalldüngemittel		Eisen und Stahl					
von	Elbe	Lübeck	Groß- britannien, Ostküste	Wisnar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- hafen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Däne- mark ¹⁰⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Varberg/ Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Ströms- t./ Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Ströms- tadt/ 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	9,85	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	14,60	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 III. Vj.	14,95	18,5	30,9	18,22	21,50	20,84	20,6	15,18	15,18	19,73	8,31	9,96
IV. Vj.	17,48	23,3	38,6	21,27	24,83	23,00	27,8	21,43	22,06	17,16	9,55	11,61
1964 I. Vj.	15,40	20,11	31,2	17,69	20,29	18,06	21,8	15,98	17,56	18,41	8,71	9,36
II. Vj. ....	.	15,10	26,10	.	19,35	18,65	20,9	14,31	15,19	18,21	8,62	9,56
III. Vj.	14,92	.	26,10	19,17	20,94	20,03	21,0	15,85	15,51	18,86	9,17	9,82
IV. Vj. ....	.	20,9	32,8	19,82	24,10	23,60	26,0	18,90	19,41	16,04	9,79	10,27
1965 I. Vj. ....	.	18,0	28,5	16,46	21,24	25,89	23,2	18,09	18,11	16,34	8,70	9,69
II. Vj. ....	.	.	24,8	.	20,38	18,63	22,3	16,10	16,49	16,80	8,36	9,82
III. Vj.	16,08	.	28,3	18,36	19,51	17,25	20,8	14,48	14,96	16,31	8,64	9,48
IV. Vj.	16,88	22,9	35,10	21,25	22,96	20,33	27,10	19,21	21,05	17,22	9,14	10,13
1966 I. Vj.	19,57	23,2	31,5	18,56	22,25	22,11	26,4	19,83	20,72	15,38	8,94	10,09
II. Vj. ¹³⁾ ..	15,17	.	27,2	15,00	19,00	18,00	22,3	15,70	16,77	17,28	8,29	9,19

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

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

Ware	Getreide											
	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf			Nord-Pazifik ²⁾	
	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan ³⁾	UK	Antw./Hbg.
	s	\$	s	\$		s	\$	s	\$		s	\$
Mengeneinheit	je 2240 Ibs											
1956 D	.	.	89.4	10,90	10,61	103.6	11,76	115.8	14,02	21,92	153.9	18,17
1957 D	.	.	60.4	6,29	5,72	66.5	8,23	78.11	9,50	16,43	97.5	10,53
1958 D	92.10	.	40.11	4,14	4,85	42.0	4,40	45.9	4,95	8,37	56.9	7,06
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,86	8,41	59.10	7,09
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,85	4,04	43.2	4,95	53.1	4,75	9,38	59.2	7,37
1961 D	83.0	9,42	45.10	3,89	4,44	46.7	5,41	56.5	5,36	10,86	6,81 ⁴⁾	6,97
1962 D	65.11	7,75	35.8	3,03	3,48	35.1	4,06	40.5	4,39	7,88	6,17	6,88
1963 D	68.11	8,44	41.2	4,90	5,01	41.3	4,53	51.11	5,59	9,69	7,44	7,69
1964 D	68.10	8,86	41.1	4,39	4,49	42.4	5,73	51.0	5,26	10,27	7,85	7,82
1965 D	78.4	9,44	47.7	4,91	4,80	48.7	5,74	64.1	5,60	12,01	8,54	7,56
1965 Okt.	99.8	10,77	53.9	4,90	4,88	48.4	5,73	64.8	5,98	12,59	8,62	7,65
Nov.	.	10,67	48.2	6,00	.	52.0	6,26	77.6	6,24	12,46	.	7,00
Dez.	.	.	.	.	.	46.2	6,00	.	6,46	12,31	8,95	7,83
1966 Jan.	.	9,75	.	.	.	46.7	.	58.1	5,59	11,72	8,85	8,35
Febr.	82.0	10,34	67.6	5,30	5,43	44.0	4,75	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	40.10	3,02	3,15 ^r	.	.	61.3	3,58	9,75	.	.
Juni	68.11	8,11	39.9	3,35	4,46	36.10	.	45.2	3,49	9,22	.	.
Juli	65.0	7,41	29.5	3,08	3,58	.	.	51.3	3,80	9,49	.	.
Aug.	64.8	7,75	51.4	3,13	3,25	.	.	40.0	3,46	9,49	.	.
Sept.	63.0	6,80	41.11	3,25	3,50	.	.	35.9	3,55	10,30	.	.

Ware	Getreide								Kopra	Esparto	Zucker	
	La Plata ⁵⁾			West-	Ost-	Full Range	Süd-china ⁶⁾	Süd-afrika ⁷⁾	Schwarz-meer	Philip-pinen	Algerien	Kuba ⁸⁾
	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.			Ceylon	UK	Antw./Hbg. ⁹⁾	Antw./Hbg. ⁹⁾	UK	
	s je 2240 lbs								\$ je cu ft	s je 2240 lbs		
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	.	126.7	81.5	0,41	126.1	105.11
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	.	93.7	59.2	0,26	110.9	97.1
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	.	54.0	30.2	0,15	80.11	40.7
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	.	60.4	38.3	0,17	79.4	39.8
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	.	62.5	38.4	0,18	81.2	52.4
1961 D	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	.	62.8	40.4	0,16	81.8	57.6
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	35.11	52.5	33.5	0,15	81.0	49.8
1963 D	78.8	74.6	78.0	79.5	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 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	91.8 ^r	.	.	58.5	.	.	0,25	92.6	.
März	99.3	85.5	91.7	100.0	.	.	.	.	.	0,27	.	.
April	.	89.10	86.10	.	.	.	56.2	.	.	0,24	.	.
Mai	93.3	80.3	80.0	88.3 ^r	.	.	47.0	47.6	.	0,21	92.6	.
Juni	91.6	76.2	81.3	82.6	90.0	86.3	46.6	.	.	0,18	.	.
Juli	90.0	74.5	83.8	82.0	88.9	85.0	44.0	.	.	0,18	91.3	.
Aug.	87.6	69.3	85.11	80.0	.	.	43.11	.	.	0,17	89.5	.
Sept.	82.10	74.1	77.6	78.4	86.3	81.6	43.0	.	.	0,20	88.9	.

Ware	Zucker			Fischmehl.	Schwefelkies				Schwefel	Apatit	Eisen- und Manganerze	
	Kuba ⁶⁾	Queensland ¹⁰⁾	Mauritius	Peru	Morphou-Bay	Huelva			US-Golf	Murmansk	Vitoria	
	Antw./Hbg. ⁹⁾	UK	Antw./Rttd./Amst.	UK	Antw./Hbg. ⁹⁾	Niederlande	UK	Belgien	Niederlande	UK	Lübeck-Stettin	Antw./Hbg. ⁹⁾
	s je 2240 lbs			\$ je cu.ft. ¹¹⁾	s je 2240 lbs							
1956 D	112.0	214.8 ¹²⁾	223.6 ¹²⁾	135.1	.	58.9	56.2	43.7	41.9	112.9	48.10	107.8
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	.	44.9	46.7	35.5	31.8	96.5	44.2	77.10
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	.	26.9	36.3	22.9	23.2	49.6	20.7	39.4
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	.	26.3	34.1	25.9	24.6	47.10	20.6	41.1
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	.	26.6	35.7	24.11	23.9	49.2	21.11	44.11
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	.	26.7	.	22.5	21.10	54.2	21.2	43.11
1962 D	46.5	83.10	81.4	57.3	0,14	23.2	27.3	20.10	21.3	41.6	20.2	34.2
1963 D	64.3	97.2	94.8	79.4	0,15	26.0	23.0	25.6	25.0	50.5	22.9	36.8
1964 D	71.1	92.5	89.11	73.1	0,20	32.1	.	29.0	26.0	59.10	22.6	32.8
1965 D	73.0	100.7	98.1	81.7	0,23	35.6	.	27.4	.	66.3	.	39.2
1965 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	.	.	34.0	.	73.9	.	30.0
April	75.0	100.0 ^r	97.6	.	0,20	.	.	.	.	69.0	.	22.3
Mai	72.0	95.0	92.6	.	.	.	.	.	29.0	65.0	.	.
Juni	.	95.0	92.6	62.6	.	.	.	.	.	.	.	25.3
Juli	.	95.0	92.6	60.3	0,17	.	.	.	.	63,2	.	.
Aug.	.	92.6	90.0	55.0	.	.	.	.	.	52,6	.	.
Sept.	.	.	.	57.1	0,17	.	.	.	.	50,8	.	.

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Hochseeschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Zinkkonz.	Kohle				
von	Marmagoa	Südafrika/ Mosambik	Luanda ²⁾	Conakry	Melilla	Poti	Port Pirle	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	11,35
1957 D	77.3	69.2	75.0	62.9	36.9	.	147.11	53.1	51.11	7,90	15,71	8,02
1958 D	41.1	45.2	.	.	18.9	29.9	74.0	25.8	24.2	3,97	7,60	4,95
1959 D	46.8	44.9	.	30.2	18.5	30.1	91.10	24.10	23.0	3,80	7,76	5,25
1960 D	45.11	45.4	.	29.2	17.11	31.2	100.0	27.5	26.2	4,14	8,35	5,30
1961 D	42.10	41.10	36.1	26.7	17.5	32.3	86.9	30.1	27.4	4,25	9,02	6,32
1962 D	32.9	34.0	30.4	22.11	15.11	24.6	75.8	22.11	20.3	3,61	6,55	5,06
1963 D	37.7	37.2	31.2	25.9	19.0	27.8	95.1	28.11	27.3	4,83	7,18	7,44
1964 D	41.1	40.6	35.3	29.4	20.1	25.10	86.7	27.0	24.6	4,45	7,32	8,11
1965 D	49.1	41.8	36.7	34.5	.	31.3	98.10	31.1	27.11	4,82	8,31	8,09
1965 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	.	.	.	.	.	28.9	95.0	20.0	.	.	.	6,58
Juli	28.6	.	.	.	.	.	95.5	.	.	3,65	6,53	6,57
Aug.	.	.	.	.	.	.	91.6	16.0	16.0	.	6,58	6,33
Sept.	.	.	.	.	.	.	.	20.0	16.0	.	6,33	5,68

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	117.6r	120.11r	90.7	27.6	32.0
1958 D	36.2	28.10	22.0	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	19.8	20.6
1959 D	40.0	30.9	25.3	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9	20.4
1960 D	39.3	.	25.2	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4	20.10
1961 D	41.4	35.11	30.4	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	27.11r	51.10	20.5	20.9
1962 D	34.7	30.2	22.1	15.6	16.6	22.5	.	30.10	32.0	44.9	18.9	20.0
1963 D	34.11	31.0	35.5	20.11	22.3	33.2	35.3	38.5	39.9	.	21.0	19.9
1964 D	30.9	34.2	33.8	19.2	19.11	.	.	33.8	34.9	55.6	22.8	27.6
1965 D	35.7	36.6r	31.0	19.7	20.5	.	.	32.1	34.3	64.0	26.2	26.10
1965 Okt.	36.2	.	.	16.9	17.10	.	.	36.4	37.2	.	22.0	.
Nov.	36.6	42.6	.	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
Juli	27.11	35.0	.	8.6	9.1	.	.	19.2	19.9	.	28.2	.
Aug.	22.11	.	.	11.1	11.9	.	.	21.7	22.6	.	.	.
Sept.	24.3	34.0	.	11.1	11.9	.	.	31.1	32.4	.	.	.

Ware	Düngemittel		Grubenholz	Bauholz und Stückgüter			Schrott				Stahlwaren	
von	Antw./Hbg. ³⁾		Archang- gelsk ⁴⁾	Nord-Pazifik			Große Seen	USNH ⁵⁾			Japan ⁵⁾ ⁶⁾	
Route												
nach	Alexandria	Süd-China	ECUK	UK	Südafrika ⁵⁾	Australien ⁵⁾	West-italien ⁵⁾	Antw./ Rttd./ Amst. ⁶⁾	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	36.5r	59.10	194.7r	10.96	13.61	12.57	10,37	6.61	7.08	11,08	.	.
1961 D	35.5	66.2	223.9	11.60	13.29	12.88	10,64	7.32	7.56	13,72	.	.
1962 D	31.8	58.11	198.4	10.33	12.00	11.66	7,78	5.26	6.08	10,44	6,74	.
1963 D	41.2	66.4r	216.8	12.57	12.88	14.45	9,67	.	7.52	12,28	8,01	6,67
1964 D	37.8	66.7r	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	9,47r	13,67r	9,41	8,88
1965 Okt.	.	83.6	} 234.0 ⁸⁾	.	.	17.83	.	.	9.54	14,09	9,90	.
Nov.	.	.		15,40	.	17,67	.	.	10,03	.	.	10,37
Dez.	.	.		15,25	.	.	.	.	10,08	14,30	.	.
1966 Jan.	52.0	.	}	.	.	.	.	.	9.53	12,50	9,30	9,00
Febr.	54.0	.		.	.	.	.	.	9.68	12,91	9,87	.
März	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.
April	.	.	}	.	.	.	11,05	.	8,00	11,53	.	.
Mai	.	82.5		.	.	.	10,68	.	.	11,63	.	8,91
Juni	.	85.6		.	.	.	.	.	7.75	10,94	.	.
Juli	.	81.11	}	.	.	.	.	.	.	10,32	.	.
Aug.	.	79.0		.	.	.	.	.	.	10,53	.	.
Sept.	.	.		.	.	.	.	.	.	10,84	.	.

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

C. Schifffahrtsindizes
1. Indices der Seetrachraten

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	71,5	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
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
Juli.....	148,5	125,8	117,0	76,4	34,0	103,3	101,2	112,2	83,5	82,0
Aug.....	148,6	126,0	116,7	72,1	37,6	99,1	104,0	114,6	84,1	82,3
Sept.....	148,3	126,2	115,3	72,9	51,7	99,5	99,0	119,9	83,5	78,1

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	
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	98	98	121	93	99	102	103	104	85	
Mai.....	49,7	35,4										
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	107	110	122	99	102	105	111	111	112	
Nov.....	81,4	67,3										
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	—	97	101	126	89	82	94	103	103	105	
Mai.....	52,9	—										
Juni.....	43,5	—										
Juli.....	49,2	—	...	...	...	...	...	...	...	..	...
Aug.....	46,2	—										
Sept.....	56,3	—										

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

C. Schifffahrtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land →	Großbritannien									
Berechnende Stelle →	Chamber of Shipping London									Harley, Mullion & Co London
Einsatzart →	Trampfahrt ¹⁾ Reisecharter									Tankerfahrt Reisecharter
Indexgruppe →	Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Düngemittel	Motorschiffe	Rohöl £-Raten (insgesamt)
Basis →	1960 = 100 ²⁾									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
1965 Jan.	116,1	122,8	111,0	131,2	124,8	100,4	101,0	—	118,7	70,7
Febr.	117,1	122,6	113,8	128,8	—	101,5	111,9	114,2	118,3	62,6
März	124,1	131,4	—	132,2	125,5	106,2	107,2	129,5	131,8	50,3
April	122,3	127,1	132,1	102,6	—	114,2	110,6	137,6	126,7	38,9
Mai	130,5	132,1	134,9	129,1	146,1	131,5	108,4	139,6	129,7	40,5
Juni	125,7	134,1	141,0	102,9	—	120,0	105,8	135,1	134,7	45,4
Juli	130,6	136,8	126,6	131,6	149,8	134,2	101,3	140,1	140,6	34,0
Aug.	128,1	135,0	129,6	131,1	146,8	109,2	106,8	139,1	134,3	51,0
Sept.	134,1	143,9	134,4	145,3	—	113,3	105,2	143,8	145,4	50,6
Okt.	128,9	139,2	132,4	—	—	118,0	108,6	—	146,9	56,1
Nov.	127,3	138,2	120,2	131,3	147,3	118,5	107,6	—	144,8	78,3
Dez.	133,5	144,7	—	130,4	154,7	—	103,3	—	135,6	105,9
1966 Jan.	124,1	138,0	109,3	130,0	138,3	114,7	101,2	128,0	148,6	97,8
Febr.	126,1	141,0	—	109,1	144,8	—	105,5	123,1	141,1	76,6
März	122,4	142,9	110,0	108,7	157,2	113,9	98,6	121,8	141,9	47,3
April	123,4	135,7	129,1	108,3	142,8	92,7	—	124,6	142,2	35,0
Mai	113,3	126,8	—	107,2	139,8	89,8	75,5	136,6	141,5	39,5
Juni	110,9	123,4	99,7	119,1	—	85,8	76,4	139,5	135,2	28,0
Juli	107,8	116,6	98,8	111,8	126,1	86,0	80,7	133,1	115,4	28,9
Aug.	108,0	123,2	102,7	104,1	114,8	—	76,1	110,5	136,1	34,2
Sept.	104,2	114,2	—	111,1	111,2	82,7	89,2	—	132,1	47,7

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
1965 Jan.	44,1	47,4	46,1	57,7	45,7	35,4	55,8	43,4	49,2	49,0
Febr.	45,7	50,4	46,2	58,5	46,1	36,2	49,5	42,6	54,7	52,4
März	45,0	49,1	46,4	60,0	46,1	35,3	55,4	46,2	54,2	51,6
April	44,5	47,4	46,5	61,3	46,2	35,5	60,3	48,8	56,9	55,0
Mai	45,0	48,0	47,0	60,1	46,4	36,1	69,0	52,7	59,0	54,4
Juni	45,2	48,4	47,7	59,7	46,6	35,9	70,1	49,9	60,5	54,5
Juli	45,2	48,3	48,2	60,0	47,0	35,7	70,1	49,8	59,2	57,3
Aug.	45,4	48,7	48,2	60,2	47,0	35,6	63,0	52,2	57,9	56,0
Sept.	45,8	50,0	48,4	59,6	47,3	35,7	63,3	49,8	57,4	58,3
Okt.	45,6	49,6	48,1	59,2	47,3	35,7	54,6	48,9	60,1	58,4
Nov.	45,8	49,7	48,1	59,7	47,4	35,9	59,2	47,4	60,0	56,5
Dez.	45,9	49,9	48,1	59,8	47,4	35,9	65,8	51,4	61,0	59,2
1966 Jan.	45,5	49,0	48,1	59,7	47,4	35,8	65,5	51,1	62,0	58,8
Febr.	45,7	49,6	48,1	59,7	47,4	35,6	58,4	50,2	62,6	55,7
März	46,1	50,5	48,1	59,7	47,4	35,5	72,0	49,5	64,6	59,6
April	45,3	48,6	48,0	59,7	47,3	35,5	72,5	50,2	61,5	61,7
Mai	43,6	45,5	47,8	59,7	46,9	35,0	57,8	41,5	57,5	60,1
Juni	43,0	44,3	47,4	59,7	46,8	34,5	53,4	43,8	52,9	54,8
Juli	42,5	43,8	47,1	59,7	46,7	33,9	43,9	41,6	51,0	47,3
Aug.	41,6	42,4	46,9	59,7	46,6	33,4	47,6	39,1	51,2	47,4
Sept.	41,8	42,7	46,9	59,7	46,6	33,4	45,8	39,6	50,9	48,3

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42/43, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj. 2/1966, S. 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 Fahrtroute nach			Nord- Ameri- ka ²⁾	Nord- Pazifik	Austra- lien	Schwarz- meer	Mittel- Ameri- ka ³⁾	Süd- Ameri- ka ⁴⁾	Südost- afrika ⁵⁾	Austra- lien/ Mauritius	Mittel- meer ⁶⁾	Indien Ägypten ⁷⁾	westl. Mittel- meer ⁸⁾	Northern Range
			Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	Europa	Großbritannien/ Kontinent	West- europa	Großbrit./ Kontinent	West- italien	Großbrit./ Kontinent			
Basis	1954 = 100													
1958 D.	75	73	64	68	73	91	78	65	71	79	82	64	70	64
1959 D.	77	77	64	73	85	90	77	71	79	87	80	74	69	60
1960 D.	79	70	70	67	87	91	80	76	88	81	85	81	69	69
1961 D.	83	81	72	66	86	100	83	80	81	88	91	74	65	73
1962 D.	73	69	57	60	75	87	66	68	68	73	72	61	57	64
1963 D.	83	83	74	68	86	84	78	85	76	91	74	69	67	73
1964 D.	82	79	71	66	87	—	78	80	81	86	90	66	73	65
1965 D.	93	89	87	74	98	—	87	93	85	95	103	77	82	76
1965 Jan.	89	88	110	66	92	—	86	85	92	83	102	63	71	72
Febr.	89	85	82	81	91	—	90	93	86	97	—	66	73	77
März.	87	82	77	—	95	—	80	87	—	—	—	66	73	70
April.	93	88	91	79	93	—	77	94	75	83	86	92	—	83
Mai.	94	89	100	77	99	—	74	89	—	83	94	110	—	82
Juni.	96	95	77	—	104	—	88	94	84	99	146	83	111	70
Juli.	94	88	83	79	106	—	73	81	85	106	93	69	—	75
Aug.	94	90	85	71	100	—	89	96	81	107	96	74	—	72
Sept.	95	93	87	72	99	—	101	99	90	113	105	72	—	74
Okt.	89	88	81	70	101	—	94	94	88	106	110	76	—	72
Nov.	89	88	84	68	101	—	103	102	—	93	98	77	—	80
Dez.	94	92	86	75	104	—	91	103	—	—	—	—	81	75
1966 Jan.	92	91	77	78	109	—	90	101	80	84	134	72	71	61
Febr.	94	90	87	88	110	—	85	92	—	87	—	—	—	—
März.	93	89	83	—	115	—	96	101	—	81	—	83	74	65
April.	90	89	79	—	—	—	100	85	—	81	120	71	—	61
Mai.	85	80	65	—	88	—	72	96	—	77	103	56	—	52
Juni.	84	86	76	—	91	—	65	98	—	83	103	79	91	—
Juli.	80	81	74	—	94	—	78	93	—	78	—	—	—	53
Aug.	71	67	37	—	96	—	45	81	—	72	—	50	—	43
Sept.	72	71	67	—	90	—	57	83	—	74	—	—	—	61

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾														
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter														
Indexgruppe	Kohle			Phosphat		Ameri- ka- fahrt zu- sammen	Erz			Kohle	Asien- fahrt zu- sammen	Getreide	Getreide Zucker/ Kohle	Salz/ Phos- phat	Erz
von Fahrtroute nach	Groß- britan- nien	Nord- Europa	Groß- britan- nien/ Kontinent	Nord- Afrika ²⁾	Casa- blanca		Brasi- lien	Afrika/ Mittel- meer ¹¹⁾	Indien	Northern Range		Nord- Pazifik	Nord- Atlant- ik ¹²⁾	Mittelmeer/ Rotes Meer ¹³⁾	Indien/ Ma- laysia ¹⁴⁾
	Westitalien	Buenos Aires	Großbrit./ Kontinent	Süd- afrika ¹⁰⁾	—		Northern Range			Süd- amerika		Japan			
Basis	1954 = 100														
1958 D.	95	80	91	66	92	77	71	85	71	82	71	62	68	68	83
1959 D.	96	88	88	65	86	80	77	89	74	86	71	61	68	70	84
1960 D.	98	88	84	68	86	85	84	88	80	87	74	65	77	73	82
1961 D.	100	99	96	69	92	93	84	119	83	102	83	73	88	—	88
1962 D.	90	82	83	70	71	87	86	107	79	84	65	61	65	82	66
1963 D.	147	119	92	80	84	96	60	66	87	122	73	74	73	71	72
1964 D.	—	120	98	75	85	103	75	63	99	128	78	78	82	87	75
1965 D.	121	119	103	75	—	111	88	66	120	131	91	94	91	94	87
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	—	—	—	115	73	—	138	135	92	92	93	—	90
1966 Jan.	—	121	114	—	—	117	—	—	117	—	89	91	85	—	92
Febr.	—	—	—	—	—	132	—	—	—	132	90	91	86	—	92
März.	—	—	—	107	—	108	76	—	116	131	90	96	84	—	90
April.	—	—	115	—	—	95	68	48	126	140	84	89	81	—	83
Mai.	—	—	115	—	—	121	—	—	—	121	89	83	82	—	101
Juni.	—	92	—	—	—	82	55	—	—	110	78	81	82	—	70
Juli.	—	—	114	—	—	84	57	90	—	104	74	83	72	—	67
Aug.	—	—	110	—	—	78	51	86	74	103	72	83	68	—	65
Sept.	—	—	—	62	—	71	—	43	—	99	73	79	72	76	67

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

C. Schifffahrtsindizes

2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schifffahrtsindizes (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 ³⁾ 80.10 ⁴⁾		{ 51.5 ³⁾ 83.2 ⁴⁾				
{ 100,0		32.6		34.6		38 5		40.10		49 5 ³⁾		51.7 ³⁾					
1954 D.....	110,0		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9				
1955 D.....	114,5		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1				
1956 D.....	142,6		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5 ⁵⁾		87,9 ⁵⁾				
1957 D.....	139,2		45,3		48,5		53,6		56,0		92,4 ⁵⁾		95,6 ⁵⁾				
1958 D.....	121,0		39,4		42,1		46,6		48,9		65,9		68,6				
1959 I.....	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10				
1959 II-IV D.....	108,2	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10	41,7	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,1	55,4			
1960 D.....	98,6	87,9	32,0	28,7	34,0	30,4	37,10	33,9	40,3	35,11	55,0	49,8	57,1	51,7			
1961 D.....	92,5	84,2	30,1	27,4	31,11	29,0	35,6	32,4	37,9	34,4	51,11	47,10	53,11	49,8			
1962 D.....	89,1	80,7	28,11	26,3	30,9	27,10	34,3	31,0	36,4	32,11	50,3	46,1	52,4	47,10			
1963 D.....	87,5	78,5	28,5	25,6	30,2	27,1	33,7	30,2	35,9	32,1	49,6	45,1	51,4	46,9			
1961 III. Vj.	93,9	85,1	30,6	27,8	32,5	29,4	36,1	32,8	38,4	34,9	52,8	48,4	54,8	50,2			
IV. Vj.	92,2	84,1	30,0	27,4	31,10	29,0	35,5	32,4	37,8	34,4	51,10	47,10	53,10	49,8			
1962 I. Vj.	93,1	84,7	30,3	27,6	32,1	29,3	35,9	32,6	38,0	34,7	52,3	48,1	54,3	49,11			
II. Vj.	90,5	80,0	29,5	26,0	31,3	27,7	34,9	30,9	36,11	32,8	51,0	45,9	52,11	47,6			
III. Vj.	87,1	79,4	28,4	25,10	30,1	27,5	33,6	30,6	35,7	32,5	49,4	45,6	51,2	47,2			
IV. Vj.	85,5	78,5	27,9	25,6	29,6	27,1	32,10	30,2	34,11	32,1	48,6	45,1	51,4	46,9			
1963 I. Vj.	96,3	85,9	31,4	27,11	33,3	29,8	37,0	33,0	39,4	35,1	53,10	48,8	55,11	50,7			
II. Vj.	80,7	73,8	26,3	24,0	27,10	25,6	31,0	28,4	33,0	30,2	46,2	42,9	47,11	44,4			
III. Vj.	82,0	73,0	26,8	23,9	28,4	25,2	31,6	28,1	33,6	29,10	46,9	42,4	48,7	43,11			
IV. Vj.	90,8	81,4	29,6	26,5	31,4	28,1	34,11	31,3	37,1	33,3	51,1	46,6	53,1	48,3			
1964 I. Vj.	78,3	68,9	25,5	22,5	27,0	23,9	30,1	26,6	32,0	28,2	44,11	40,4	46,8	41,10			
1964 1. Hj.	78,0	64,3 ¹⁷⁾	25,4	20,11 ¹⁷⁾	26,11	22,2 ¹⁷⁾	30,0	24,8 ¹⁷⁾	31,10	26,3 ¹⁷⁾	44,10	38,0 ¹⁷⁾	46,6	39,5 ¹⁷⁾			
2. Hj.	79,1	60,9 ¹⁷⁾	25,8	19,10 ¹⁷⁾	27,3	21,0 ¹⁷⁾	30,5	23,5 ¹⁷⁾	32,3	24,10 ¹⁷⁾	45,4	36,4 ¹⁷⁾	47,0	37,8 ¹⁷⁾			
1965 1. Hj.	82,1	60,1 ¹⁷⁾	26,8	19,6 ¹⁷⁾	28,4	20,9 ¹⁷⁾	31,6	23,1 ¹⁷⁾	33,6	24,6 ¹⁷⁾	46,10	35,11 ¹⁷⁾	48,7	37,3 ¹⁷⁾			
2. Hj.	79,8	58,2 ¹⁷⁾	25,11	18,11 ¹⁷⁾	27,6	20,1 ¹⁷⁾	30,8	22,4 ¹⁷⁾	32,7	23,9 ¹⁷⁾	45,8	35,1 ¹⁷⁾	47,5	36,3 ¹⁷⁾			
1966 I. Hj.	82,9	59,1 ¹⁷⁾	26,11	19,2 ¹⁷⁾	28,7	20,5 ¹⁷⁾	31,10	22,8 ¹⁷⁾	33,10	24,2 ¹⁷⁾	47,3	35,5 ¹⁷⁾	49,0	36,9 ¹⁷⁾			
Berechnende Stelle	W. G. Weston London	Fairplay, London															
Indexart	Zeitcharter-Volume-Index ⁶⁾	Index der Bunkerölpreise ⁷⁾						Preismeßzahlen für Neubautonnage ¹³⁾									
Darstellungsform	Meßzahlen																
Indexgruppe	insgesamt	Gesamtindex		Heizöl ¹⁰⁾	Dieselkraftstoff/Gasöl ¹¹⁾	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 25000 t dw ¹⁴⁾									
		I ⁸⁾	II ⁹⁾			Baupreis		Übergabepreis							Baupreis		Übergabepreis
Basis	1960 = 100	1959 = 100				(1022500 £)		1962 = 100 (875000 £) ¹⁵⁾		(1345200 £) ¹⁵⁾		(1218800 £) ¹⁶⁾					
1956 D.....	66,9	—	—	—	—	100,7		147,1		—		—					
1957 D.....	63,5	—	—	—	—	106,8		135,6		—		—					
1958 D.....	58,1	—	—	—	—	108,6		102,9		—		—					
1959 D.....	84,5 ¹²⁾	100	100	100	100	103,2		100,0		—		—					
1960 D.....	100,0	91	89	90	92	100,7		102,9		—		—					
1961 D.....	122,9	91	88	90	92	99,3		105,9		—		—					
1962 D.....	95,2	90	88	89	90	100,0		100,0		100,0		100,0					
1963 D.....	125,4	84	81	81	86	100,7		107,4		100,8		114,6					
1964 D.....	135,8	84	81	81	86	101,5		107,4		101,5		106,3					
1965 D.....	205,4 ¹⁸⁾	84p	81p	81p	86p	103,2		105,9		99,8 ¹⁴⁾		102,6 ¹⁴⁾					
1962 I. Vj.	95,3	91	89	89	91	} 99,8	102,9	99,6	100,0								
II. Vj.	86,3	92	89	89	91												
III. Vj.	96,1	90	89	89	90	} 100,2	97,1	100,4	100,0								
IV. Vj.	103,1	90	89	89	90												
1963 I. Vj.	120,3	83	81	81	85	} 100,2	100,0	100,4	104,2								
II. Vj.	135,5	84	81	81	86												
III. Vj.	121,6	84	81	81	86	} 101,2	114,7	101,1	125,0								
IV. Vj.	124,1	84	81	81	86												
1964 I. Vj.	148,4	84	81	81	86	} 101,2	114,7	101,1	116,7								
II. Vj.	131,2	84	81	81	86												
III. Vj.	110,2	84	81	81	86	} 101,7	100,0	101,9	95,8								
IV. Vj.	153,5	84	81	81	86												
1965 I. Vj.	234,5	84p	81p	81p	86p	} 102,7	105,9	99,2 ¹⁴⁾	106,7 ¹⁴⁾								
II. Vj.	216,2	84p	81p	81p	86p												
III. Vj.	175,4	84p	81p	81p	86p	} 103,7	105,9	100,4	98,5								
IV. Vj.	— ¹⁹⁾	84p	81p	81p	86p												
1966 I. Vj.	— ¹⁹⁾	} 106,6	105,9	103,3	98,5								
II. Vj.	— ¹⁹⁾												

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

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Von Frankfurt (Main) nach			1961		1962		1963		1964		1965		1966	
			Durchschnitt										September	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar ²⁾	I.	Spar ²⁾
Europa Belgien	Brüssel	HF	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	HR c)	—	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		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
	Hannover	HF e)	—	—	—	—	—	75	—	73	—	72	—	75
		HR c)e)	—	c) 144	—	—	—	e) 135	—	e) 135	—	e) 135	—	e) 150
		HF	86	66	85	53	85	57	85	57	85	57	106	71
	München	HR	158	122	170	107	170	114	170	114	170	114	212	142
		HR c)	—	96	—	96	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	88	68	85	62	85	66	85	66	85	66	112	75
	Nürnberg	HR	161	125	170	123	170	132	170	132	170	132	224	150
		HR c)	—	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	50	39	50	36	50	38	50	38	50	38	78	52
	Stuttgart	HR	92	72	100	72	100	76	100	76	100	76	156	104
		HR c)	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	50	39	50	33	50	35	50	35	50	35	69	46
	Frankreich	HR	92	71	100	66	100	70	100	70	100	70	138	92
		HR c)	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		HF	144	108	162	121	173	129	175	130	175	135	175	136
	Griechenland	HR	261	195	292	219	325	241	333	247	333	256	333	259
		HF	680	516	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511
		HR a)	1225	928	1214	920	1264	958	1281	971	1281	971	1281	971
	Groß- britannien	HR a)	—	—	—	817	—	846	—	830	—	f) 779	—	f) 766
		HF	237	183	245	189	249	189	250	189	252	191	252	191
		HR	427	330	441	341	467	355	475	360	478	362	479	363
	Italien	HR ab)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		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
	Jugoslawien	HR a)	—	236 ¹⁾	—	247 ¹⁾	—	252	—	254	—	254	—	254
		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
	Niederlande	HR a)	—	343 ¹⁾	—	360 ¹⁾	—	369	—	372	—	372	—	372
		HF	393	283	403	289	399	281	397	278	397	278	397	278
		HR	707	509	726	521	743	527	755	529	755	529	755	529
	Norwegen	HR a)	—	405	—	418	—	418	—	418	—	418	—	418
		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
	Österreich	HR a)	—	117	—	121	—	ab) 128	—	ab) 130	—	ab) 130	—	f) 156
		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
	Portugal	HR d)	—	—	—	—	—	—	475	—	482	—	484	
		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
	Spanien	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
	Schweden	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
	Schweiz	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
	Türkei	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
	Türkei	HF	169	127	174	132	174	132	174	132	174	132	174	132
		HR	304	229	314	238	331	247	331	251	331	251	331	251
		HF	122	89	126	92	126	92	126	92	126	92	126	92
	Türkei	HR	220	160	227	166	240	173	240	175	240	175	240	175
		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
	Türkei	HR f)	—	—	—	—	—	949	—	927	—	927	—	869

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

A. Personenverkehr														
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen														
in DM (HF = Hinflug, HR = Hin- und Rückflug)														
Von Frankfurt (Main) nach			1961		1962		1963		1964		1965		1966	
			Durchschnitt										September	
			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 ²⁾	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535
		HR	5085	2788 ²⁾	5040	2763	5250	2879	5320	2917	5320	2917	5320	2917
Asien														
Aden	Aden	HF	2023	1334	2005	1322 ¹⁾	2005	1322 ¹⁾	2005	1322	2005	1322	2005	1322
		HR	3642	2401	3609	2380 ¹⁾	3760	2479 ¹⁾	3810	2512	3810	2512	3810	2512
Birma	Rangun	HF	3300	2001 ²⁾	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983
		HR	5941	3602 ²⁾	5888	3570	6133	3719	6215	3768	6215	3768	6215	3768
Ceylon	Colombo	HF	2645	1718 ²⁾	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703
		HR	4761	3094 ²⁾	4718	3066	4915	3194	4980	3236	4980	3236	4980	3236
Indien	Bombay	HF	2396	1526 ²⁾	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512
		HR	4314	2747 ²⁾	4275	2722	4454	2835	4513	2873	4513	2873	4513	2873
	Kalkutta	HF	2622	1718 ²⁾	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703
		HR	4721	3094 ²⁾	4679	3066	4874	3194	4939	3236	4939	3236	4939	3236
Irak	Bagdad	HF	1430	978	1423	975 ¹⁾	1423	975 ¹⁾	1423	975	1423	975	1423	975
		HR	2574	1760	2562	1755 ¹⁾	2669	1829 ¹⁾	2704	1853	2704	1853	2704	1853
		HR a)	—	—	—	—	—	1297 ⁴⁾	—	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 ²⁾	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711
		HR	8179	4924 ²⁾	8106	4880	8444	5083	8556	5151	8556	5151	8556	5151
Libanon	Beirut	HF	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2056	1405	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469
		HR a)	—	—	—	—	—	1029	—	1029	—	990 ⁴⁾	—	990
Philippinen	Manila	HF	4148	2509 ²⁾	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487
		HR	7467	4517 ²⁾	7400	4477	7708	4664	7811	4726	7811	4726	7811	4726
Malaysia	Singapur	HF	3515	2034 ²⁾	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016
		HR	6328	3662 ²⁾	6272	3629	6533	3781	6620	3831	6620	3831	6620	3831
Syrien	Damaskus	HF	1142	780	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2056	1405	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469
		HR a)	—	—	—	—	—	1029	—	1029	—	990 ⁴⁾	—	990
Thailand	Bangkok	HF	3470	2001 ²⁾	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983
		HR	6247	3602 ²⁾	6191	3570	6449	3719	6535	3768	6535	3768	6535	3768
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF	4385	2792	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767
		HR	7893	5026	7823	4981	8149	5189	8258	5258	8258	5258	8258	5258
Amerika³⁾														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3211	1886	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884
		HR	5760	3395	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580	5906	3580
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3070	1673	3068	1672	2993	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672
		HR	5527	3012	5523	3010	5611	3135	5640	3177	5640	3177	5640	3177
Chile	Santiago	HF	3443	2066	3440	2064	3365	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064
		HR	6197	3719	6192	3716	6308	3871	6346	3922	6346	3922	6346	3922
Kolumbien	Barranquilla	HF	2563	1772	2540	1756	2540	1756	2390	1679	2340	1616	2340	1616
		HR	4613	3190	4572	3161	4763	3293	4541	3191	4446	3071	4446	3071
Uruguay	Montevideo	HF	3211	1886	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884
		HR	5760	3395	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580	5906	3580
Venezuela	Caracas	HF	2523	1764	2500	1748	2500	1748	2350	1613	2350	1613	2300	1568
		HR	4541	3176	4500	3147	4688	3278	4465	3066	4465	3066	4370	2980
Vereinigte Staaten	New York	HF	2188	1259	2188	1248	2093	1235	1768	1097	1668	1044	1668	1008
		HR	3938	2267	3902	2246	3923	2315	3360	2085	3170	1935	3170	1916
		HR b)	—	1734	—	1703	—	1712	—	1559	—	1570	—	1440

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965	1966
			Durchschnitt				Apr.-Dez.	Durchschnitt		September
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	0,80	0,77	ab 45	0,72	0,72	0,72	0,72
		501 bis 1000		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	1,01	1,01	1,01	1,01
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	2,96	3,03	3,16
Frankreich	Paris	1 bis 45	1,09	1,05	1,04	unter 45	1,04	1,04	1,05	1,08
		über 45	0,84	0,81	0,80	ab 45	0,80	0,80	0,81	0,84
Großbritannien	London	1 bis 45	1,68	1,61	1,60	unter 45	1,60	1,60	1,63	1,68
		über 45	1,26	1,21	1,20	ab 45	1,20	1,20	1,23	1,28
Italien	Rom	1 bis 45	2,23	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,15	2,20
		über 45	1,68	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,61	1,64
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45	0,88	0,85	0,84	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92
		über 45	0,67	0,65	0,64	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68
Norwegen	Oslo	1 bis 45	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,21	3,32
		über 45	2,48	2,38	2,36	ab 45	2,36	2,36	2,40	2,48
Österreich	Wien	1 bis 45	1,47	1,41	1,40	unter 45	1,40	1,40	1,40	1,40
		über 45	1,09	1,05	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04
Portugal	Lissabon	1 bis 45	3,95	3,79	3,63	unter 45	3,36	3,36	3,36	3,36
		über 45	2,98	2,87	2,73	ab 45	2,52	2,52	2,52	2,52
Spanien	Madrid	1 bis 45	3,15	3,03	2,88	unter 45	2,64	2,64	2,64	2,64
		über 45	2,35	2,26	2,16	ab 45	2,00	2,00	2,00	2,00
Schweden	Stockholm	1 bis 45	3,32	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,21	3,32
		über 45	2,52	2,42	2,40	ab 45	2,40	2,40	2,44	2,52
Schweiz	Zürich	1 bis 45	1,01	0,97	0,92	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92
		über 45	0,76	0,73	0,69	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68
Türkei	Istanbul	1 bis 45	5,63	5,41	5,36	unter 45	5,36	5,36	5,36	5,36
		über 45	4,24	4,08	4,04	ab 45	4,04	4,04	4,04	4,04
Afrika										
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48
Kongo (Leopoldv.)	Leopoldville	1 bis 45	12,35	11,87	11,76	unter 45	11,76	11,76	11,76	11,76
		über 45	9,28	8,92	8,84	ab 45	8,84	8,84	8,84	8,84
Ghana	Accra	1 bis 45	11,59	11,14	11,04	unter 45	11,04	11,04	10,96	10,80
		über 45	8,69	8,36	8,28	ab 45	8,28	8,28	8,23	8,12
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,32	3,19	3,29	unter 45	3,45	3,52	3,52	3,52
		46 bis 500	} 2,48	2,46	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	14,96	ab 45	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28
	2501 bis 7500	14,20		—	—	—	—	—		
	über 7500	13,32		—	—	—	—	—		
Irak	Basra	1 bis 45	8,44	8,11	8,04	unter 45	8,04	8,04	8,04	8,04
		über 45	6,34	6,09	6,04	ab 45	6,04	6,04	6,04	6,04
Iran	Teheran	1 bis 45	9,70	9,32	9,24	unter 45	9,24	9,24	9,24	9,24
		über 45	7,31	7,02	6,96	ab 45	6,96	6,96	6,96	6,96
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48
Japan	Tokio	1 bis 45	27,85	26,76	26,52	unter 45	27,04	27,04	27,04	27,04
		46 bis 100	} 20,87	20,06	19,88	ab 45	20,28	20,28	20,28	20,28
		101 bis 250		19,53	18,28	ab 100	19,08	19,08	19,08	19,08
		251 bis 500		18,87	16,32	ab 200	17,08	17,08	17,08	17,08
		501 bis 1000		16,59	13,28	ab 300	15,28	15,28	15,28	15,28
		1001 bis 2500		} 19,39	12,96	ab 400	14,20	14,20	14,20	14,20
2501 bis 7500	11,48	ab 500	13,48		13,48	13,48	13,48			
	über 7500		10,60	—	—	—	—	—		
Libanon	Beirut	1 bis 45	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48
Pakistan	Karachi	1 bis 45	12,35	11,87	11,76	unter 45	12,00	12,00	12,00	12,00
		über 45	9,28	8,92	8,84	ab 45	9,00	9,00	9,00	9,00
Syrien	Damaskus	1 bis 45	6,30	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,70	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48
Thailand	Bangkok	1 bis 45	18,77	18,04	17,88	unter 45	18,24	18,24	18,24	18,24
		über 45	14,07	13,52	13,40	ab 45	13,68	13,68	13,68	13,68

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1960	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965	1966
			Durchschnitt				April-Dez.	Durchschnitt		September
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		13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	
		über 500		12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	
			11,12	11,12	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	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		15,38	12,75	8,56	ab 300	16,24	11,24	11,24	11,24
						ab 400	10,36	10,36	10,36	10,36
				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		16,56	13,70	9,56	ab 300	12,48	12,48	12,48	12,48
						ab 400	11,48	11,48	11,48	11,48
				ab 500	10,44	10,44	10,44	10,44		
Kanada	Montreal	1 bis 45	12,98	11,66	9,92	unter 45	11,12	11,12	11,12	11,12
		46 bis 100	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	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	13,28
		46 bis 100	12,73	11,40	9,64	ab 45	11,32	11,21	11,11	9,64
		101 bis 250		10,60	7,24	ab 100	8,20	8,09	8,00	7,24
		251 bis 500		10,31	6,36	ab 200	7,32	7,21	7,13	6,36 ²⁾
		501 bis 1000		9,30	5,92	ab 300	6,92	6,81	6,73	6,36
		1001 bis 1500	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	5,92 ³⁾	
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		16,71	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	10,28	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. S. 43, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj. 2/1966, S. 40.

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
			November						September
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⁾	9,64 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. Motorschiffsmaschinen-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	0,46	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 ³⁾	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	1,08 ¹⁾
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
Optische Waren, fotogr. u. Projektions- ausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatz- teile a. n. g.		500	5,08	3,36	3,52	3,44	3,12	3,12	3,12
		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
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissen- schaftliche und Labor-		1000	3,40	3,24	3,24	2,64	2,64	2,64	2,64
	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
Chirurgische, medizinische und zahnärzt- liche Instrumente mit Zubehör		250	0,88	0,84	0,64	0,64	0,64	0,68	0,68
	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 Musi- ktruhen, 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. S. 43, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj. 2/1966, S. 40.

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
			November						September
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 ³⁾	1,92 ³⁾	1,92 ³⁾	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 Innereien und/oder Därme	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	4,84 ²⁾
	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
	Mailand ⁶⁾	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 ²⁾	8,00	8,00	8,56	8,56	8,56	8,56
		250	8,74 ²⁾	8,00	8,00	8,56	8,56	8,00	8,00
		500	8,74 ²⁾	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	11,76 ¹⁾
	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	11,88 ¹⁾
	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	0,64	0,64	0,64	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⁾	9,64 ¹⁾
		100	7,22	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	9,64 ¹⁾
	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 ²⁾	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 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08	3,08	3,08
		250	3,23	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08	2,60	2,60
		500	3,23	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	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. S. 43, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj. 2/1966, S. 40.

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

Sätze in RPI/DPI

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Stichtag der Neufestsetzung	Briefe											
	Orts-					Fern- verkehr					Auslands-	
	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g
1. 12. 1933	8		16	20	30	12		24	40	60	25	15
1. 3. 1946	16		32	40	60	24		48	80	120	50	30
1. 9. 1948	10		20	30	40	20		40	60	80	30	20
1. 7. 1954	10		20	30	40	20		40	60	80	40 ³⁾	20
1. 3. 1963	20 ¹⁾²⁾		40 ¹⁾²⁾	70 ²⁾	90 ²⁾	20 ¹⁾		40 ¹⁾	70	90	40 ³⁾	20
1. 4. 1966	30 ¹⁾²⁾	50 ¹⁾²⁾	70 ²⁾	90 ²⁾	110 ²⁾	30 ¹⁾	50 ¹⁾	70	90	110	50 ³⁾	30

Stichtag der Neufestsetzung	Postkarten			Drucksachen							Geschäftspapiere			
	Orts- verkehr	Fern- verkehr	Auslands- verkehr	Inlands-					Auslands- verkehr		Inlands-			
				bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g
1. 12. 1933	5	6	15	3	4	8	15	30	5	5		8	15	30
1. 3. 1946	10	12	30	6	8	16	30	60	10	10		16	30	60
1. 9. 1948	8	10	20	4	6	10	20	40	10	5		20	30	50
1. 7. 1954	8	10	20 ³⁾	7	10	15	25	50	10	10	25	25	25	50
1. 3. 1963	15 ²⁾	15	20 ³⁾	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	4	10 ¹⁰⁾	20 ¹⁾⁴⁾	40 ¹⁾⁴⁾	40 ⁴⁾	70 ⁴⁾
1. 4. 1966	20 ²⁾	20	30 ³⁾	10 ¹⁾	20 ¹⁾	30	40	70	20	10	30 ¹⁾⁴⁾	50 ¹⁾⁴⁾	70 ⁴⁾	90 ⁴⁾

Stichtag der Neufestsetzung	Geschäftspapiere			Warensendungen (Warenproben) ¹⁾									Packchen		
	Auslands-			Inlands- verkehr					Auslands-				Inlands- verkehr	Auslandsverkehr	
	200 g	400 g	500 g	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	min- destens			für je 50 g	min- destens
1. 12. 1933	25	40	50		8		15	30	5	5	10	40	10	50	
1. 3. 1946	50	80	100		16		30	60	10	10	20	80	20	100	
1. 9. 1948	30	45	55		10		20	40	10	5	10	60	10	50	
1. 7. 1954	40	80	100		15		25	50	10	10	20	70	20	80	
1. 3. 1963	40	80	100	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	10	10	20	80	20	80	
1. 4. 1966	320 ⁴⁾	620 ⁴⁾	770 ⁴⁾	10 ¹⁾	20 ¹⁾	30	40	70	20	10	30	100	20	80	

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

Stichtag der Neufestsetzung	Pakete									
	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg	über 7 kg bis 8 kg	über 8 kg bis 9 kg	über 9 kg bis 10 kg	über 10 kg bis 11 kg	über 11 kg bis 12 kg	über 12 kg bis 13 kg	über 13 kg bis 14 kg
15. 1. 1932	40	50	60	70	80	90	105	120	135	150
1. 3. 1946	80	100	120	140	160	180	210	240	270	300
1. 9. 1948	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
20. 10. 1951	80	100	125	150	175	200	225	250	275	300
1. 5. 1958	100	120	150	180	210	240	270	300	330	360
1. 3. 1963 ⁶⁾	110	160	210	260	300	340	389	420	460	500
1. 4. 1966 ⁶⁾	140	190	240	290	330	370	410	450	490	530

Stichtag der Neufestsetzung	Pakete						Postgüter		
	über 14 kg bis 15 kg	über 15 kg bis 16 kg	über 16 kg bis 17 kg	über 17 kg bis 18 kg	über 18 kg bis 19 kg	über 19 kg bis 20 kg	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg
15. 1. 1932	165	180	195	210	225	240	40	45	50
1. 3. 1946	330	360	390	420	450	480	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾
1. 9. 1948	260	280	300	320	340	360	50 ⁷⁾	60 ⁷⁾	70 ⁷⁾
20. 10. 1951	325	350	375	400	425	450	70	80	90
1. 5. 1958	390	420	450	480	510	540	80	100	120
1. 3. 1963 ⁸⁾	540	580	620	660	700	740	100	140	180
1. 4. 1966 ⁸⁾	570	610	650	690	730	770	120	170	220

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungstück⁹⁾

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

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

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen
Sätze in RPF/DPf

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

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland
Sätze in RPF/DPf

Stichtag der Neufestsetzung	Postanweisungen												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000					
	RM/DM												
1. 8. 1927	20	30		40		60	80	100	120				
1. 7. 1954	30	40		50		70	90	110	130				
1. 3. 1963	30	50	50		80	100	100	130	130				
1. 4. 1966	60	80	80		100	140	140	180	180				
Stichtag der Neufestsetzung	Zahlkarten												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000	über 1000 bis 1250	über 1250 bis 1500	über 1500 bis 1750	über 1700 bis 2000	über 2000
	RM/DM												
1. 8. 1927	10	15	20		25	30	40	50	60	70	80	90	100
1. 7. 1954	15	20	25		30	40	50	60	70	80	90	90	100
1. 3. 1963	20	30	30	40	50	50	60	60	80	80	80	80	100
1. 4. 1966	30	40	40	50	60	60	80	80	100	100	100	100	100

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

Jahr bzw. Stichtag der Neufestsetzung	Gebührenentfernung											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
	Regelfahrschein (Einfache Fahrt)				Ruckfahrschein ⁶⁾ (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrschein (ab 1. 1. 63)			
1928 ⁵⁾	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 ⁵⁾	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 4. 1939 ..	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1. 1. 1942 ..	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1. 7. 1944 ..	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948 ..	keine einheitlichen Gebühren											
1. 8. 1948 ..	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
15. 4. 1957 ..	0,40	0,80	1,50	2,30	0,70	1,40	2,60	3,90	3,00	6,50	12,00	18,00
1. 4. 1958 ..	0,40	0,80	1,50	2,30	(0,70) ⁴⁾	(1,40) ⁷⁾	2,60	3,90	3,50	7,00	13,00	20,00
1. 1. 1963 ..	0,40	0,80	1,60	2,40	(0,70) ⁴⁾	(1,40) ⁷⁾	2,80	4,20	4,00	7,00	14,00	20,00
1. 3. 1966 ..	0,60	1,00	1,60	2,40	(1,00) ⁴⁾	(1,80) ⁷⁾	2,80	4,40	5,00	8,50	14,00	20,00
	Schülerzehnerkarte ⁹⁾ gültig nur an Werktagen				Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 61) ⁹⁾			
1928 ⁵⁾	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 ⁵⁾	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10,80	—	—	—	—
1936	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1939 ..	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
16. 6. 1940 ..	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,40	8,80	13,20	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 1. 1943 ..	1,25	2,50	5,00	7,50	1,80	3,60	7,20	10,80	1,50	3,00	6,00	9,00
1. 7. 1944 ..	1,00	2,00	4,00	6,00	1,40	2,80	5,60	8,40	1,20	2,40	4,80	7,20
1945—1948 ..	keine einheitlichen Gebühren											
1. 8. 1948 ..	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,35	8,65	13,00	1,80	3,60	7,20	10,80
1. 4. 1958 ..	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50	5,50	8,50	10,00
1. 1. 1961 ..	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50 ⁶⁾	5,50 ⁸⁾	8,50 ⁶⁾	10,00 ⁶⁾
1. 1. 1963 ..	2,50	4,50	8,50	13,00	4,00	6,50	10,00	13,00	—	—	—	—
1. 3. 1966 ..	4,00	7,00	11,00	16,00	5,00	7,50	11,00	14,50	—	—	—	—
	Schülerwochenkarte ¹⁰⁾ gültig nur an Werktagen				Monatskarte (bis 14. 4. 57) Arbeitermonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Monatskarte für jedermann — für 62 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Schülermonatskarte ¹⁰⁾ gültig nur an Werktagen			
1928 ⁵⁾	2,40	4,80	9,60	14,40	13,50	27,00	54,00	81,00	—	—	—	—
1932 ⁵⁾	1,90	3,85	6,60	8,65	10,80	21,60	37,80	48,60	9,85	19,45	34,05	43,75
1936	1,45	2,90	5,80	8,65	8,10	16,20	32,40	48,60	6,50	12,80	25,95	38,90
1. 4. 1939 ..	1,10	2,20	4,35	6,50	6,40	13,00	25,95	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1. 1. 1943 ..	0,90	1,80	3,60	5,40	5,40	10,80	21,60	32,40	4,05	8,10	16,20	24,30
1. 7. 1944 ..	0,80	1,60	3,20	4,80	4,00	8,00	16,00	24,00	3,00	6,00	12,00	18,00
1945—1948 ..	keine einheitlichen Gebühren											
1. 8. 1948 ..	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	26,00	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1. 4. 1958 ..	1,50	3,00	5,00	7,00	14,00	22,00	34,00	40,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1. 1. 1963 ..	1,50	3,00	5,00	7,00	16,00	25,00	38,00	48,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1. 3. 1966 ..	2,50	4,00	6,00	7,50	17,00	26,00	41,00	53,00	8,00	13,00	21,00	27,00

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

Indices der Postgebühren im Inland¹⁾

1958 = 100

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst						Postscheckdienst			Postreisedienst			
	ins- gesamt	Brief-	Paket-	Zeitungs-	An- weisungs-	Neben- lei- stungen	ins- gesamt	für		ins- gesamt	Allgem. Reise-	Berufs-u. Schüler-	Beför- derung von Sachen
								Konto-	Nicht-				
								inhaber	Konto-		verkehr		
Wägung	1000,0	686,7	256,7	38,4	15,6	2,6	1000,0	221,5	778,5	1000,0	626,4	365,3	8,3
1938 D	56,8	59,5	47,1	62,9	81,8	67,7	82,5	101,4	77,0	81,1	74,1	93,4	64,2
1950 D	86,3	91,5	70,7	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1951 D	87,1	91,5	74,0	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1952 D	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1953 D	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1954 D	94,1	95,7	89,2	97,9	91,4	97,9	91,2	100,7	88,5	76,5	74,1	80,7	73,4
1955 D	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1956 D	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1957 D	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	86,8	90,3	80,7	92,3
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0r	106,5	100,0
1960 D	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0r	106,5	100,0
1961 D	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0r	106,5	100,0
1962 D	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0r	106,5	100,0
1963 D	120,1	120,2	122,9	100,5	118,4	102,1	143,8	183,1	132,6	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 D	125,5	124,7	126,6	137,4	122,4	101,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1965 D	125,9	125,2	126,5	137,4	122,9	101,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1958 1. Januar	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	91,0	96,9	80,7	100,0
1. April	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1. Mai	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 1. Januar	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 1. Januar	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	112,1	106,3	121,8	117,8
1. März	123,9	124,3	126,6	100,5	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 1. Januar	125,3	124,3	126,6	137,4	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	717,8
1. August	125,9	125,2	126,5	137,4	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 1. März	125,9	125,2	126,5	137,4	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	128,3	120,1	140,5	207,5
1. April	168,3	173,1	159,7	138,0	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5

B. Fernsprechverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

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
1. 4. 1946		0,15		0,15
1. 6. 1950		0,15		0,20
1. 7. 1954		0,16		0,20
1. 8. 1964		0,20		0,20
1. 12. 1964		0,18		0,20

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Stichtag der Neufestsetzung	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer ²⁾ 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 ³⁾
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 ⁴⁾
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	2,16	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	2,30	2,88		3,36	3,84	
1. 8. 1964		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03		

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr) in DM												
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 ⁴⁾											
11. 8. 1953	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	
1. 7. 1954	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	
1. 3. 1956	0,32	0,48	0,64	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	
1. 8. 1964	0,40	0,54	0,80	1,20	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	
1. 12. 1964	0,36	0,54	0,72	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	

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

Stichtag der Neufestsetzung	Gewöhnliche		Dringende		Blitz- telegramme	Brieftelegramme ⁷⁾	
	Ortstelegramme	Ferntelegramme	Ortstelegramme	Ferntelegramme		bis zu 22 Wörtern	für jedes welt. Wort
1. 4. 1929	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50		0,05
1. 3. 1931	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50		0,05
1. 4. 1946	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00		— ⁸⁾
1. 8. 1948	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50		0,05
1. 1. 1963	0,20 ⁹⁾	0,20	0,40 ⁹⁾	0,40	2,00	1,00 ¹⁰⁾	0,10
1. 4. 1966	0,30 ⁹⁾	0,30	0,60 ⁹⁾	0,60	— ¹¹⁾	2,20	0,10

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr
[a) gewöhnliche Telegramme¹²⁾, b) Brieftelegramme¹³⁾]
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. Bericht M 7, vj. 2/1966, 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	0,80	1,00	1,20
	innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)		innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralamtsstellen (Weitzone)	
1. 2. 1956 ³⁾	0,60		0,80		1,20	
1. 8. 1964						

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen
Schaubilder

Seite 3

Indices der Seefrachtraten

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

Seite 4

¹⁾ Hochseeschifffahrt.

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-Expreszügen (TEE-Zügen) sind ab 1. 12. 1957 zuzüglich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzuschlag wird angerechnet. — ⁵⁾ Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — ⁶⁾ Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklasse sind ab 3. 6. 1956 folgende Eisenbahnschläge einbegriffen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00. — ⁷⁾ Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. Außerdem gelten ab 27. 5. 1962 für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (WL „K“) um 2 DM höhere Preise in der 2. Klasse und um 3 DM höhere Preise in den Doppelbett- und Einbettabteilen der 1. Klasse — ⁸⁾ Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12 % des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde).

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Die Eisenbahnfahrpreise im Ausland werden seit Erscheinen des Heftes vj. 2/1966 unter Berücksichtigung von Veränderungen des „Gemeinsamen Internationalen Tarifs für die Beförderung von Personen (TVC)“, zusammengestellt von den Eisenbahnverwaltungen europäischer Länder in DM-Währung dargestellt. Die früher in Originalwährung veröffentlichten Fahrpreisveränderungen europäischer Eisenbahnen aus den Jahren 1946 bis 1962 (für Belgien, Dänemark, Portugal und Schweden auch aus den Jahren 1963 und 1964) wurden auf Grund der von der Deutschen Bundesbahn zur Ermittlung von Gesamtfahrpreisen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr verwendeten Wechselkurse ebenfalls in DM umgerechnet.

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 Expreszügen 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 erhoben. — ³⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — ⁴⁾ 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). — ⁵⁾ In Portugal wurde die 3. Wagenklasse am 1. 8. 1963 aufgehoben. Für Spanien gelten die alten Bezeichnungen.

Seite 15

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

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

Seite 16

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

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

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

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

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

Seite 16 (Fortsetzung)

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

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 17

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. PLW Fachserie M Reihe 7, vj. 4/1966 Kopfspalte der Tabelle B 3 auf S. 15 und Tabellenanmerkungen auf S. 40. — ⁵⁾ Vor dem 15. 3. 1966 20-t-Gewichtsklasse. Die Frachtsätze der neu eingeführten 25-t-Klasse liegen um 4,76% unter den Sätzen der 20-t-Klasse. — ⁶⁾ Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte eine Frachthilfe in Höhe von 25% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ⁷⁾ Ab 15. 4. 1966; vom 1. 10. 64 bis 14. 4. 1966 nach AT 14 B 21 (vor dem 1. 10. 64 vgl. Anm. ⁴⁾). — ⁸⁾ Vor dem 15. 4. 1966 20-t-Gewichtsklasse des AT 14 B 21 (vgl. Anm. ⁵⁾). — ⁹⁾ 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. — ¹⁰⁾ Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Rohren gewalzten Stahlplatten zum Schmieden in warmen Zustand oder zum Auswalzen. — ¹¹⁾ Unbearbeitet. — ¹²⁾ Vor dem 2. 5. 1966 20-t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. ⁵⁾). — ¹³⁾ Vor dem 1. 7. 1966 20-t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. ⁵⁾).

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Monatszahlen der Binnenschifffahrtsfrachten werden aus den von den einzelnen Frachtausschüssen festgesetzten Tarifen unter Berücksichtigung der mit geteilten Daten der Frachtsatzänderung errechnet. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Monatszahlen.
Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 20).

Seite 18

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. 21). — ⁴⁾ Ab 1. 6. 1956. — ⁵⁾ Ab 1. 4. 1956. — ⁶⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁷⁾ Für Teilpartien zwischen 50 und 100 t wurden bis einschl. August 1966 0,30 DM je t zusätzlich berechnet. Ab 1. September 1966 gelten die dargestellten Tonnensätze für Partien ab 50 t. — ⁸⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebietes (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der 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.

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. — Zechnengruppen: I = Zechnenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Eimündung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechnenhäfen 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 = Zechnenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen).

Seite 19

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

Seite 20

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löschenzeiten. — ²⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 21). — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 21). — 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 Löschenzeit $\frac{1}{2}$ + $\frac{1}{4}$. D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löschenzeiten) berechnet. — ⁶⁾ Für Partien von 50 t stellen sich die Frachtsätze jeweils um 0,30 DM je Tonne höher.

2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar

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

Seite 21

¹⁾ Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Der durchschnittlichen Prozentberechnung liegen die für einzelne Tage festgestellten Prozentsätze — soweit in Frage kommend — zugrunde, geteilt durch die Anzahl der Kalendertage des Monats. Bei der Berechnung der Prozentsätze (Frachtsätze einschl. der Kleinwasser- und sonstigen Zuschläge) ist der entsprechende Frachtsatz (ohne Schiffsabgaben auf dem Main und Neckar und ohne Kanalkosten auf den westdeutschen Kanälen) anzuwenden (vgl. Anmerkungen auf Seiten 18—20). Bei den Jahreszahlen handelt es sich um das auf 12 Monate bezogene arithmetische Mittel der ausgewiesenen Durchschnittsprozentsätze in den einzelnen Monaten.

Seite 21 (Fortsetzung)

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

B. Seeschifffahrt

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

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 22

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 Zwiandrecht. — 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⁾ Chinacay. — ¹²⁾ Einschl. Mälarsee. — ¹³⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdienst.

Seite 23

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

Seite 24

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 flußaufwärts (bis San Lorenzo) — flußabwärts, Kompletierung in Buenos Aires. — ⁶⁾ Reis. — ⁷⁾ Mais. — ⁸⁾ Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe, einschl. umgerechnete Abschlüsse in US-\$. Lose und/oder gesackte Ladungen. — ⁹⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ¹⁰⁾ Ab 1957 mechanische Bulkverladungen in Mackay oder Townsville. — ¹¹⁾ Umgerechnet v. US-\$. Pauschalfrachten. — ¹²⁾ Bis 1956 auf Basis Handverladung — gesackt oder lose ex Säcke.

Seite 25

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 Löschenhäfen. — ⁸⁾ Vierteljahreszahlen.

C. Schiffsverkehrsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

Den Trampfrachtraten 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, bfrs, 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 des jeweiligen Jahres. Die Monats- und Jahreszahlen des niederländischen Trampfrachtenindex (Den Braber) werden unter Berücksichtigung der aktuellen Transportmengen gemittelt.

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

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

II. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

Seite 26

¹⁾ Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengütern in 17 weltweiten Relationen im einfachen Durchschnitt der Meßziffer, berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrage der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — ²⁾ Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — ³⁾ Im Januar 1960 wurden die Zahlen des deutschen Linienfrachtenindex auf Basis 1958 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1959 (120,6 mit den Indexzahlen auf Basis 1954 verkettet. — Ab Dezember 1959 werden zusätzlich zum Index für die Linienfahrt gesonderte Gruppenindexzahlen für Stück- und Massengut veröffentlicht, die nach dem Verhältnis der in ihrem Bereich beförderten Gütermenge (2,33:1) zum Gesamtindex zusammengezogen werden. — ⁴⁾ Im Januar 1961 wurden die Zahlen des deutschen 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 11 000 t d.w. Abschlüsse für Reisen, Rundreisen und Zeitbeschäftigung bis zu 12 Monaten. — ⁶⁾ Vor 1957 auf Basis MOT, vom 1. 1. 1957 bis 15. 5. 1962 auf Basis Scale. — ⁷⁾ Vor 1960 auf Basis USMC. — ⁸⁾ Einschl. große Küstenschifffahrt (Mittelmeerfahrt). — ⁹⁾ Nordeuropäische Küstenschifffahrt.

Seite 27

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

Seite 28

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

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

Seite 29

¹⁾ Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wird jeweils am Quartalsbeginn als mittlere Rate aller Scale- (ab 1. 7. 1962 aller Intascale-) Werte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse im abgelaufenen Quartal sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften veröffentlicht, einbezogen sind Tanker aller Größen über 9999 t d.w. Gesamttragfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden stattdessen gesonderte Meßzifferreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13 500 bis 24 999 t d.w. (GP = General Purpose) und für Großtanker ab 25 000 t d.w. (LV = Large Vessels) geführt; ab 1. 7. 1964 werden Meßzifferreihen nur noch halbjährlich jedoch für 3 Größenklassen berechnet: 15 000 bis 24 999 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⁾ Suez-Route: Zusätzlich s. 6.3 je 2240 lbs. Suezkanal-Gebühren (konstant). — ⁴⁾ Kap-Route. — ⁵⁾ Vom November 1956 bis Mai 1957 über Kap-Route (Suez-Krise). — ⁶⁾ Der Zeitcharter-Volume-Index wird für den Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage berechnet. — ⁷⁾ Erarbeitet auf Grund von Statistiken des amerikanischen Bureau of Mines und der Organisation für Economic Cooperation and Development (OECD), zu dem Zweck, den Trend der für Nord-West-Europa geltenden Bunkerölpreise verfolgen zu können. Dieses Gebiet wurde für die Indexberechnung in sechs Ländergruppen eingeteilt: Norwegen, Schweden und Dänemark; Bundesrepublik Deutschland; Belgien und Niederlande; Frankreich; Vereinigtes Königreich und Irland; Portugal. — ⁸⁾ Gesamtindex auf fester Index-Basis: Verhältnis Heizöl zu Diesel- und Gasöl = 70:30. — ⁹⁾ Gesamtindex auf wechselnder Basis, um den steigenden Anteil des Heizölbedarfs ab 1959 sichtbar zu machen. — ¹⁰⁾ Es sind folgende Heizöle enthalten: Marine fuel oil, bunker C; mittlere oder „dünnflüssige“ Heizöle („Redwood No. 1 at 100- F“ ist das gebräuchlichste). — ¹¹⁾ Dieselöl und Gasöl ist im Verhältnis 80:20 enthalten. — ¹²⁾ Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von Jahreszahlen auf Basis Januar-Juni 1954 = 100. — ¹³⁾ Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der britischen Schiffsfahrtszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — ¹⁴⁾ Der Neubaupreis bezog sich in den Jahren 1962 bis 1964 auf einen Bulk-Carrier mit einer Tragfähigkeit von 24 000 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 24 000 auf 25 000 t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verbilligung (um 20 000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — ¹⁵⁾ Umgerechnet vom Baupreis für einen 24 000 t-Carrier im Jahre 1962 (1 325 000 £). — ¹⁶⁾ Umgerechnet vom Übergabepreis für einen 24 000 t-Carrier im Jahre 1962 (1 200 000 £). — ¹⁷⁾ Large Range (45 000 bis 69 999 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 Landegebühren bzw. -steuern berechnet. — Saisonwechsel im allgemeinen jeweils zum 1. April und 1. Oktober.

Seite 30

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachflüge. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsräte). — 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 31

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen, ab 1. 7. 1965 innerhalb eines Monats. — b) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen, ab 1. 4. 1964 innerhalb 21 Tagen. ¹⁾ Touristenklasse. — ²⁾ Die Touristenklasse wurde auf den Südafrika-, Mittel- und Fernoststruten 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 8 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 ½ kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm³ und im außereuropäischen Verkehr 9 dm³ als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober.

Seite 33

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

Seite 34

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 35

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren je Zeitungstück im Postzeitungsvertrieb

Seite 36

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

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

Seite 37

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

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland

5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland

Seite 37 (Fortsetzung)

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

6. Indices der Postgebühren im Inland

Seite 38

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

B. Fernspreverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 38 (Fortsetzung)

²⁾ 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. — ³⁾ Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — ⁴⁾ Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag.

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst (Inlandsverkehr)

Seite 39

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

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

Seite 39 (Fortsetzung)

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

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

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

3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

Seite 40

¹⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Telexdienstes vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 von Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, Folgen 1 bis 3. — ³⁾ In Verkehrsbeziehungen, in denen die Gebührenerfassungsgeräte noch nicht auf die volle Zeitimpulszahlstellung 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.