

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

4. Vierteljahr 1966



Bestellnummer: M 7 — vj 4/66

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

Seite

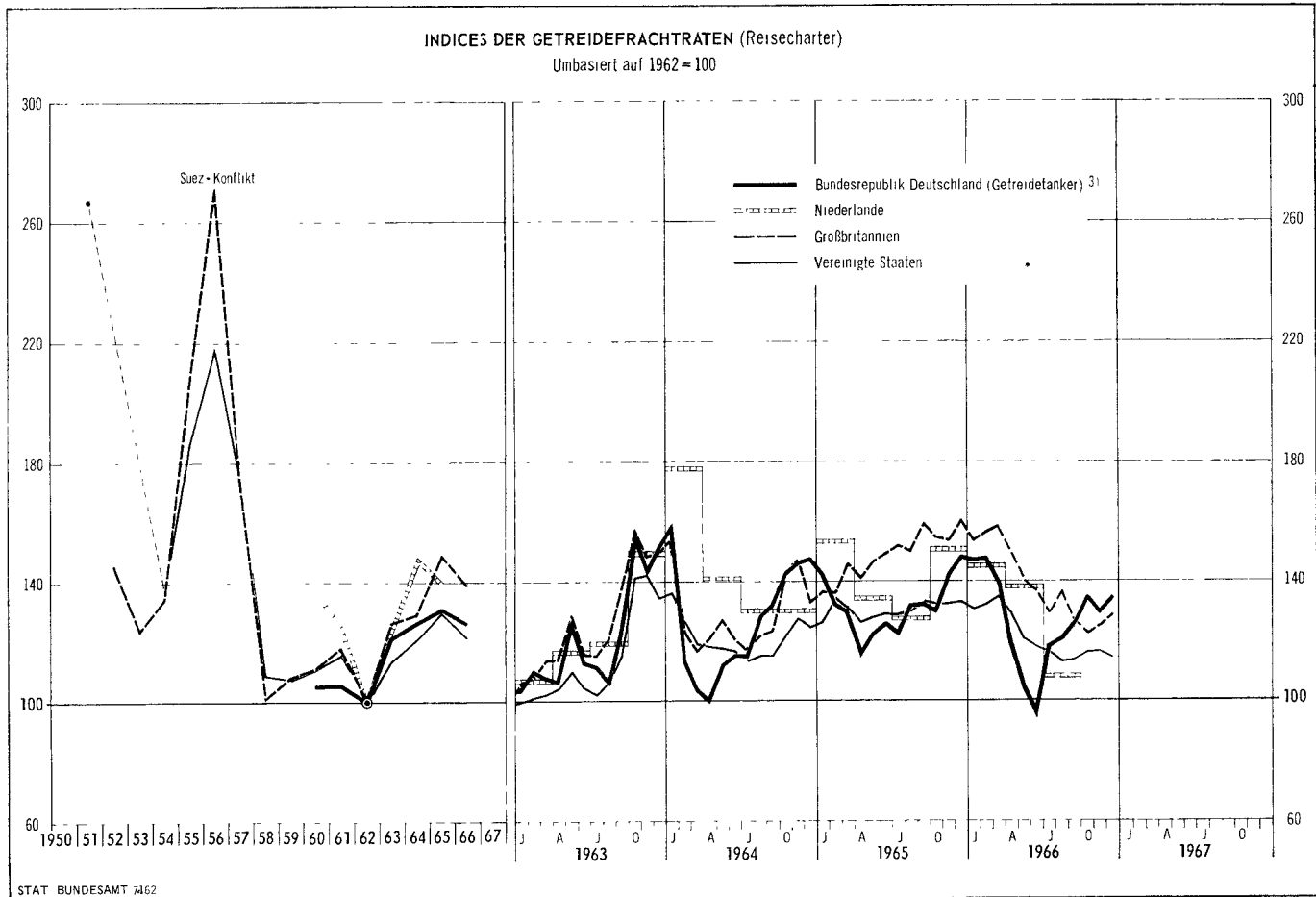
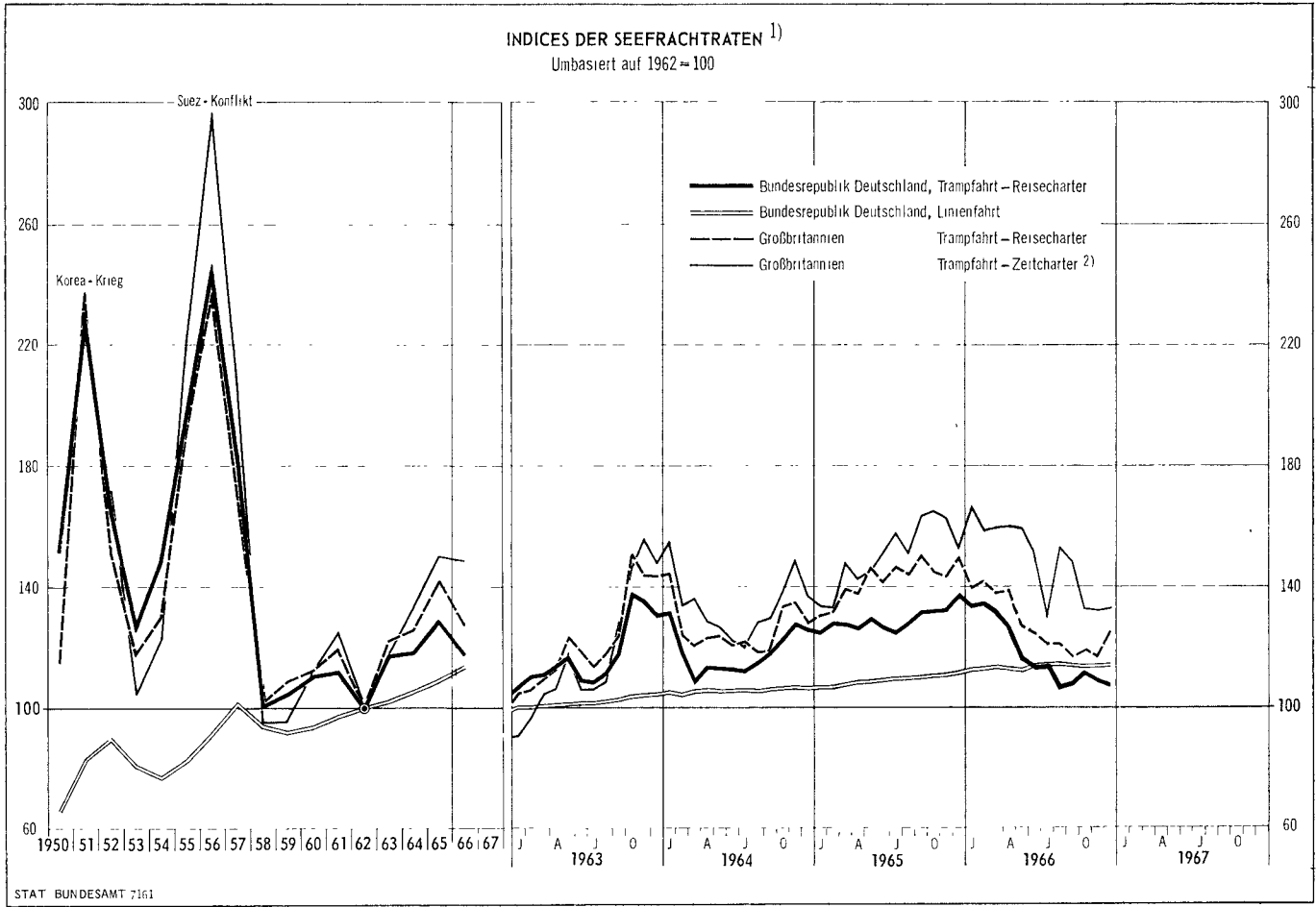
Schaubilder	
Indices der Seefrachtraten	3
Preise für Verkehrsleistungen im 4. Vierteljahr 1966	6
Allgemeine Vorbemerkungen	11
Abkürzungen, Maße und Gewichte	11
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	12
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	13
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	15
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	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 wich- tigen internationalen Flughäfen	34
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flug- häfen 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 Selbstwählferrdienst (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 23. März 1967

Erschienen im Mai 1967

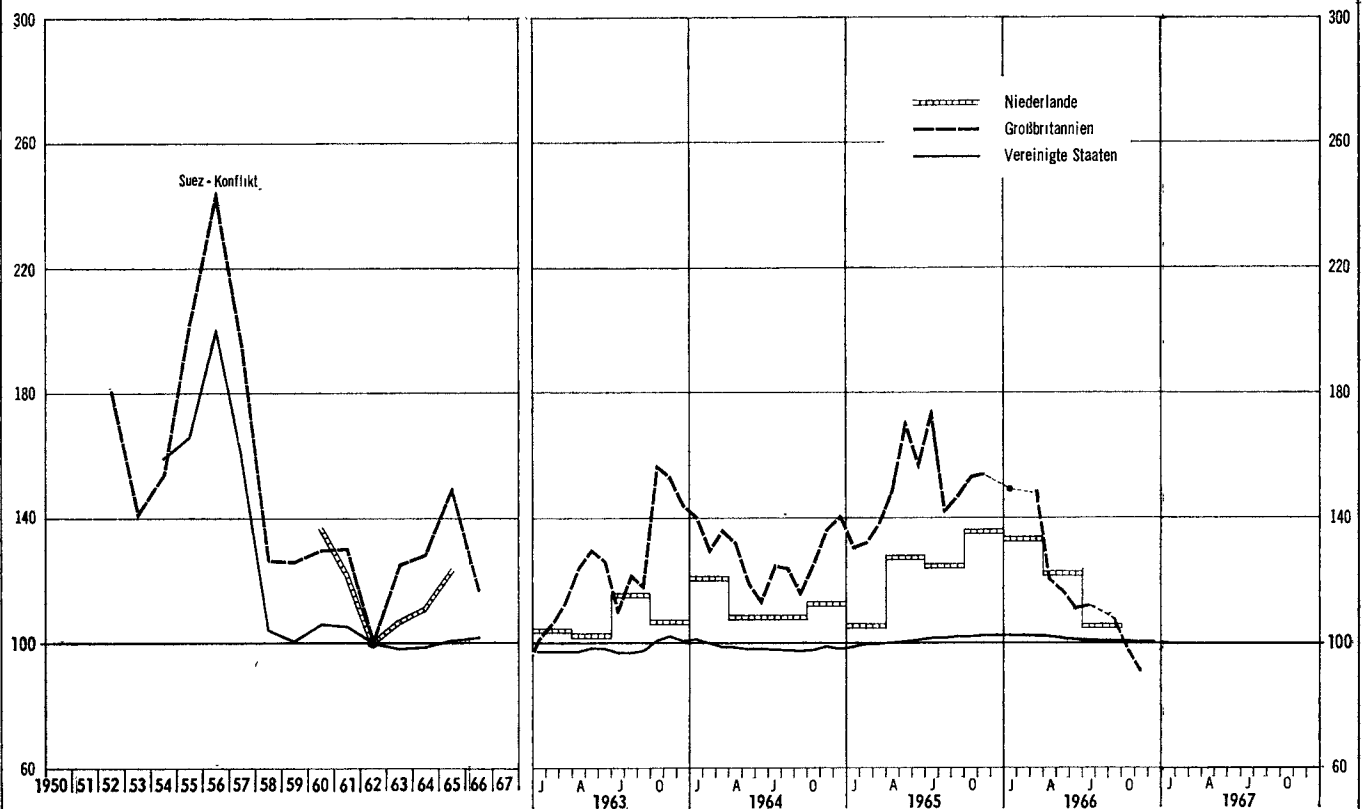
Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,00



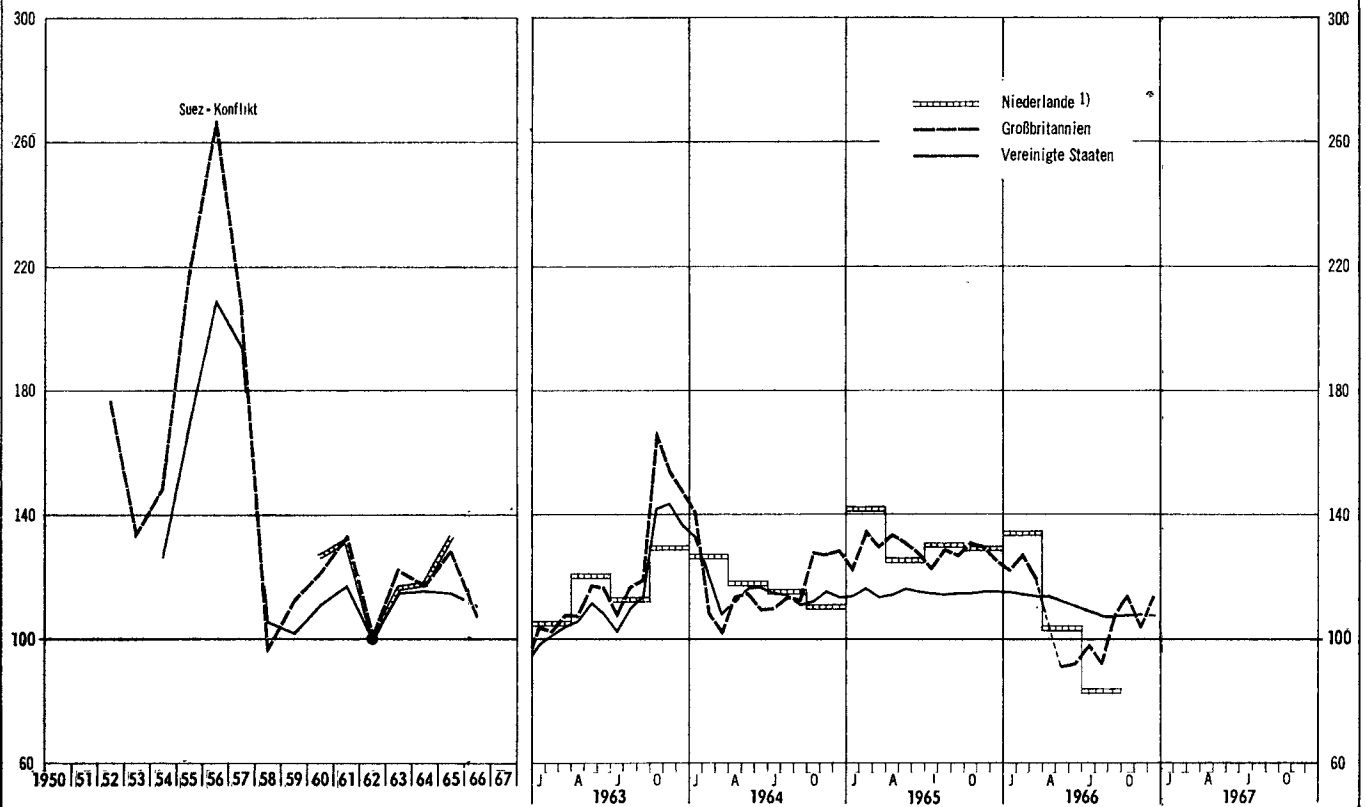
Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40

INDICES DER ERZFRACHTRATEN (Reisecharter) Umbasiert auf 1962 = 100



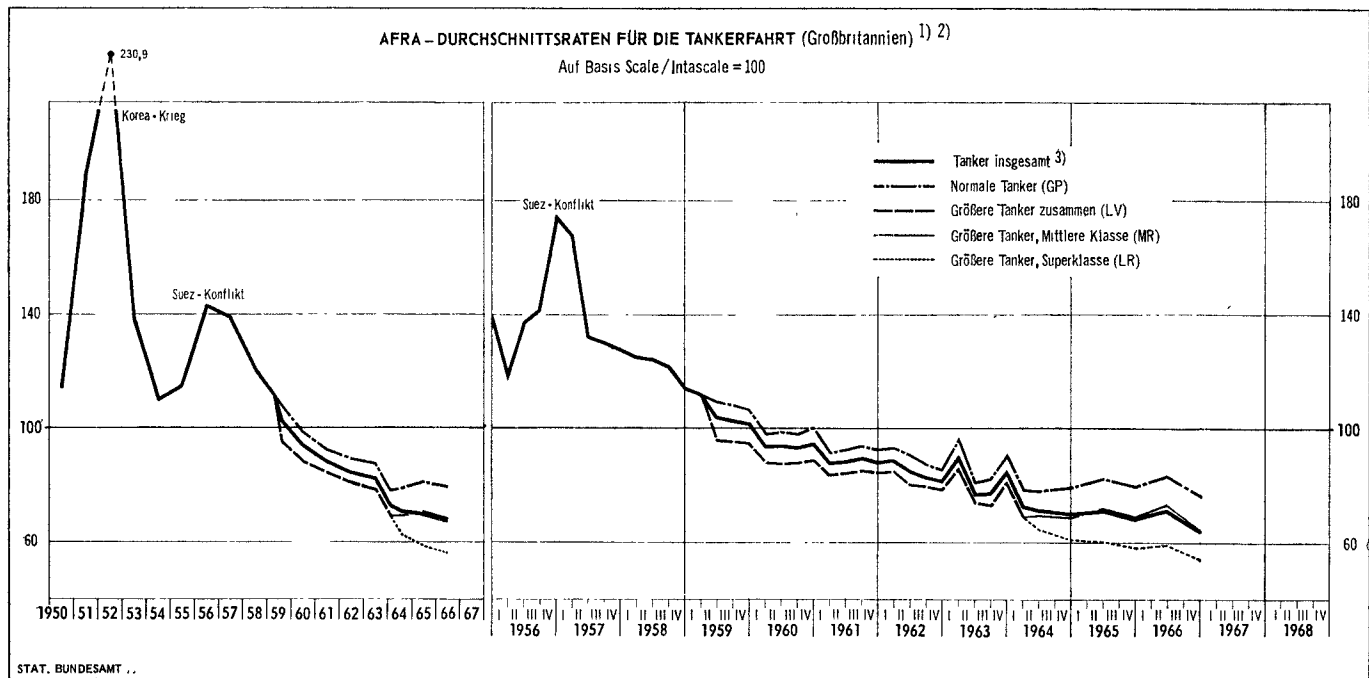
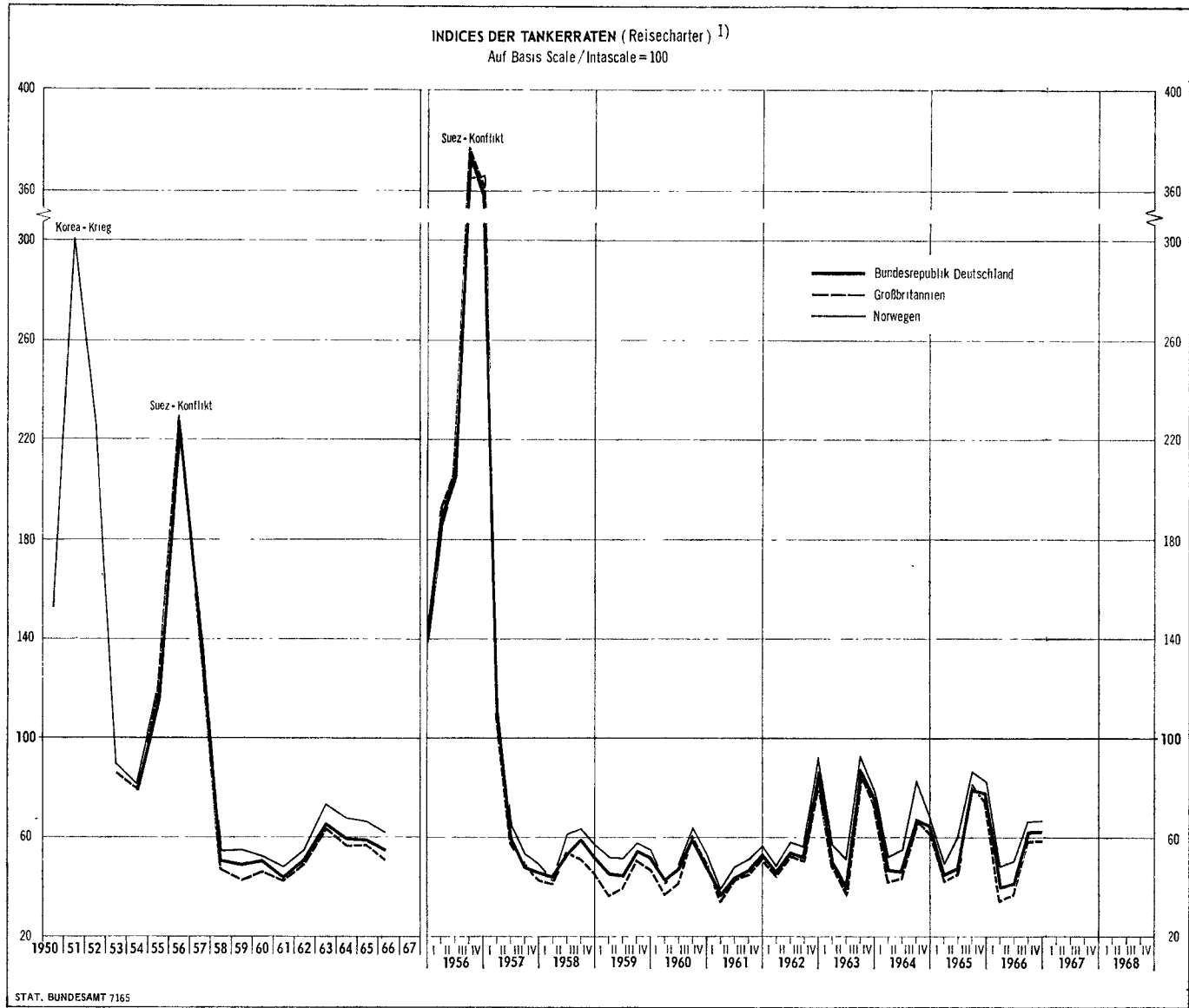
STAT. BUNDESAMT 7163

INDICES DER KOHLENFRACHTRATEN (Reisecharter) Umbasiert auf 1962 = 100



STAT. BUNDESAMT 7164

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40



Preise für Verkehrsleistungen im 4. Vierteljahr 1966

Eisenbahntarife

Die Verwaltung der Deutschen Bundesbahn (DB) revidierte in den Monaten Oktober bis Dezember 1966 weitere Ausnahmetarife für den Eisenbahngüterverkehr in Wagenladungen. In den meisten Fällen erhöhten sich dabei die Ausnahmesätze im Zuge der Reform des Regelgütertarifs vom 15. März 1966. Die neuen Ausnahmesätze traten am 1. 10. 1966 in Kraft. Während die bisherige Regelung des AT 17 B 2 für Getreidetransporte alle Transportweiten in die Frachtbegünstigung einbezog, gelten die revidierten Getreidefrachtsätze nur für nahe Entfernungen (bis zu 120 km), wobei die Kurzstrecken am stärksten angehoben wurden. Z. B. sind die 20-t-Sätze bei 5 km um rund 27% gestiegen, dagegen bei 120 km nur um rund 5%. Gegenüber den vergleichbaren Frachtsätzen der neuen Regelklasse A (seit 15. 3. 1966) liegen die neuen 25-, 20- und 15-t-Ausnahmesätze einheitlich um 10% niedriger. Der Wegfall der Ausnahmesätze des AT 17 B 1 für Getreide in Stückgutladungen und kleinen Wagenladungen bedeutet Frachtsatzsteigerungen um rund 45%. Die Frachtmehrkosten für Getreidetransporte im Jahre 1966 wurden nach einem Beschluß des Bundeskabinetts auf den Bundeshaushalt übernommen. Die Frachthilfe wurde ab 1. Oktober 1966 entsprechend der Anhebung der Bundesbahntarife für Getreide erhöht. Auch für das Haushaltsjahr 1967 sind zusätzliche Mittel bereitgestellt worden.

Die in der Zeit von Oktober bis März geltenden Winterfrachtsätze des AT 15 B 1 für Fische zogen am 1. November etwas an. Die Tarifierhöhung liegt in der 500-km-Stufe der 5-t-Ladeklasse (z. B. für Transporte von Bremerhaven nach Frankfurt/M.) bei rund 9%. Die neuen Sätze gelten nunmehr ganzjährig; der verbilligte Sommertarif (April/September) wurde gleichzeitig aufgehoben.

Neu eingeführt wurden am 1. 11. 1966 die Ausnahmetarife für folgende Tarifpositionen:

- 2 S 4 — Granitsteinblöcke aus außerdeutschen Ländern (vor allem schwedischer Herkunft) von Lübeck nach mehreren ostbayerischen Zielbahnhöfen, um eine Abwanderung dieser Transporte auf die Transitstrecke der Deutschen Reichsbahn (Ost) über Trelleborg—Saßnitz zu verhindern (um 25 bis 27% ermäßigte Frachtsätze gegenüber Regelklasse B 25)
- 4 B 19 — Zementklinker in Frachtpartien von mindestens 900 t Nettogewicht in geschlossenen Zügen mit einer Mindestlieferverpflichtung von 10 000 t innerhalb von 12 Monaten in ein- und derselben Verkehrsrelation (um 26 bis 35% ermäßigte Frachtsätze gegenüber Regelklasse B 25)
- 14 B 63 — Bestimmte Mineralölerzeugnisse von bestimmten Versandbahnhöfen nach Menden/Rheinland.

Innerhalb der französischen Eisenbahngütertarife wurden zum 1. November 1966 für die Beförderung kleinerer Mengen, vor allem im Nahverkehr, die Frachtsätze folgender Güterpositionen erhöht:

- Feste mineralische Brennstoffe,
- mehrere Positionen der Gruppe Steine und Erden,
- fast alle Frachtsätze für Metalle, metallurgische Erzeugnisse und Maschinen,
- alle Sätze für Gerb- und Farbextrakte.

Auf Einspruch der Kohlengruben wurden seitens der französischen Staatsbahnen (SNCF) — teilweise durch Aufschub der Revisionstermine (bis 1. 5. 1967) — gewisse Ausnahmeregelungen für den Nahkohlenverkehr gewährt. Die beabsichtigte 7,5%ige Tarifierhöhung für Heizöltransporte wurde fallen gelassen. Für Papierholztransporte wurde eine Frachterhöhung in drei Etappen vorgesehen (zum 1. 11. 66, 1. 1. 68 und 1. 1. 69). Auch die

2- bis 10-t-Frachtsätze für leere Packmittel wurden beträchtlich angehoben, und zwar am 1. 11. 1966 in vollem Umfang und für alle Entfernungen.

Im französischen Eisenbahnpersonenverkehr wird ab November 1966 eine Sondergebühr für die Benutzung der Bahnanlagen („Bahnhofsgebühr“) entsprechend der seit längerem üblichen Benutzungsgebühr für Flughäfen erhoben:

- je Fahrkarte 2. Kl. 1,00 FF,
- je Fahrkarte 1. Kl. 1,50 FF.

Im Fahrverkehr zwischen Hirtshals (dän. Nordjütland) und Kristiansand (Südostküste Norwegens) wurden die Transportsätze des Hirtshals-Tarifs für Stückgutfrachten um 3 bis 16% erhöht.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1966 führten die italienischen Staatsbahnen (FS) verschiedene Fahrpreisermäßigungen für den Personenverkehr unter besonderen Bedingungen ein, darunter

- eine 20%ige Ermäßigung für Hin- und Rückfahrkarten ausländischer Touristen, die sich mindestens 6 Tage in Italien aufhalten,
- ein 60 bis 65%ige Ermäßigung für Reisegruppen von 650 bis 850 Personen,
- eine 40 bis 50%ige Ermäßigung für Festtagsgruppen von 5 bis 25 Personen,
- ferner Sonderermäßigungen für Schüler- und Studentengruppen sowie für Besucher sportlicher Veranstaltungen.

Eine am 1. November eingeführte „Familienfahrkarte“ der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) soll den kinderreichen Familien die Eisenbahnbenutzung innerhalb Österreichs spürbar erleichtern. Nach der neuen Regelung bezahlen gemeinsam reisende Eltern und Kinder zwischen dem 6. und dem 15. Lebensjahr pro Person nur den halben Fahrpreis der gewählten Klasse. Bisher galt die 50%ige Fahrpreisermäßigung nur für die Kinder allein. Kinder bis zu 6 Jahren werden nach wie vor kostenlos befördert.

Die türkischen Eisenbahnfrachtsätze für Importe aus Europa auf der Transportstrecke bulgarische Grenze—Istanbul wurden am 1. 12. 1966 heraufgesetzt (bis zu 100%), für türkische Exportgüter (in der Gegenrichtung) indessen um 10% ermäßigt. Nach Darstellung unterrichteter Kreise stehen die Frachtanhebungen mit Bemühungen der türkischen Regierung um den Ausgleich einer Deckungslücke im Staatshaushalt für das Jahr 1967 in Höhe von rund 2,5 Mrd. TL. in Zusammenhang.

Aus Ungarn wurden für den Eisenbahnverkehr sowie für den Personenverkehr mit städtischen Verkehrsmitteln nachträgliche Tarifierhöhungen um 25 bis 50% gemeldet. Die neuen Tarife sind bereits am 1. Juni 1966 in Kraft getreten.

Die „Canadian National Railways“, eine der führenden Eisenbahngesellschaften Kanadas, erhöhte ihre Sonderfrachtsätze für verschiedene Güter (sog. „Commodity-Rates“) am 10. Oktober 1966 um rund 10%.

Straßenverkehr

Im Zuge der Loslösung des Reichskraftwagentarifs für den Güterfernverkehr der Bundesrepublik (RKT) vom Deutschen Eisenbahngütertarif (DEGT) wurden im vierten Quartal 1966 weitere, für verschiedene Transportgüter und Verkehrsbeziehungen bedeutsame Ausnahmetarife auf die Neugliederung des RKT vom 21. März 1966 umgestellt. Dabei wurde die Tarifreform für den Regelgütertarif vom 14. März 1966 berücksichtigt. Andere bereits umgestellte Ausnahmetarife mußten wegen Veränderung der Verkehrsstruktur revidiert werden. Die Gütereinteilung des

Regelklassentarifs wurde ebenfalls überprüft, u. a. wurden die Tarifstellen „Formamid“ (bisher A/B) sowie „Formaldehyd“ (bisher C/D) nach Regelklasse E abtarifert.

In Griechenland wird seit Mitte November 1966 eine Verkehrsgebühr auf alle Lastkraftwagen ausländischer Transportgesellschaften erhoben.

In Spanien wurde im Herbst 1966 eine sog. Streckengebühr je t Nutzlast und je km in Höhe von 0,15 Peseten eingeführt. Die ersten 10 km sind gebührenfrei.

Kommunale Verkehrsbetriebe

In Hamburg wurde zum 1. Dezember 1966 ein Gemeinschaftstarif für die Personenbeförderung auf den öffentlichen Nahverkehrsmitteln: S-Bahn (Bundesbahn), Hamburger Hochbahn (U-Bahn), Straßenbahn, Linienbusse, Hafendampfschiffahrt und Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein geschaffen (insgesamt 150 Linien), der bis zum 1. Januar 1967 in drei Stufen verwirklicht wurde. Im Durchschnitt sind die bisherigen Preise um 20% erhöht worden. Der Einheitsfahrchein in der „kleinen Zone“ kostet 80 Pf, der Fahrchein der „großen Zone“ 1,— DM.

Frachtraten der Binnenschiffahrt

Im Oktober/November 1966 haben die Getreide- und Erzraten auf dem freien Rheinfrachtenmarkt kräftig angezogen. Die Massengutfrachten, die im Sommer allerdings besonders niedrig gelegen hatten, wurden auf der Strecke Rotterdam—Mannheim ebenfalls von Oktober an stark erhöht. Sehr viel geringer war der Ratenanstieg beim Massengut auf der Strecke Rotterdam — Rhein-/Ruhrhäfen. Die freien Raten gingen im grenzüberschreitenden Bergverkehr von Rotterdam nach deutschen Rheinhäfen im Dezember 1966 allgemein wieder zurück. Im Vergleich zum Dezember 1965 lagen die Getreide- und Erzraten auf dem Rheinfrachtenmarkt im Dezember 1966 um etwa ein Viertel niedriger.

Ausgewählte Güter- und Verkehrsrelationen	Ratenveränderung in % Dezember 1966 gegenüber	
	September 1966	Dezember 1965
Getreide von Rotterdam nach Mannheim	+ 7	— 28
Mehl in Säcken von Mannheim/Ludwigshafen nach Rotterdam	0	0
Erz von Rotterdam nach Rhein-Ruhrhäfen	+ 24	— 23
von Rotterdam nach Mannheim ¹⁾	+ 32	— 28
Chemische Produkte/Kunstdünger von Mannheim/Ludwigshafen nach Rotterdam	0	0

¹⁾ Massenschwergüter (bes. Kohle und Schwefelkies).

Die für die Fahrtgebiete der deutschen Binnenschiffahrt zuständigen Frachtausschüsse revidierten im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr die Frachtsätze folgender Binnenschiffahrtsrelationen innerhalb der Bundesrepublik:

Zum 15. Oktober 1966 wurde der Frachtsatz für Hochofenschlacke von Beddingen nach Bremen um 6,6% herabgesetzt.

Am 25. 11. 1966 wurden die Kohlefrachten wie folgt ermäßigt:

Ruhrgebiet—Emden um 9,3 bis 10,4%,

Ruhrgebiet—Wolfsburg um 4,5%.

Darüber hinaus wurden weitere Frachtsätze für die Binnenschiffahrt erstmals rechtsverbindlich festgesetzt.

Der Frachtausschuß Dortmund hat eine Ermäßigung des Transportsatzes für Kohle von der Ruhr nach Kassel um 5,5% beschlossen, die bereits ab 1. November 1966 angewandt wird. Die Ermäßigung ist darauf zurückzuführen, daß die Bundesregierung die Frachtenausgleich-Höchstbeträge für Kohle auf den westdeutschen Kanälen um 50% herabgesetzt hatte. Die Frachtsätze für Importkohle von Bremen nach Nienburg und Minden/Weser wurden am 15. November 1966 wieder auf den Stand vor dem 1. Juni 1966 herabgesetzt.

Infolge einer Verkürzung der gesetzlichen Ladezeiten wurde am 25. November 1966 der Transportsatz für Kohle von der Ruhr nach Wolfsburg (Volkswagenwerk) um 4,5%, nach Emden (Nordwestdeutsche Kraftwerke AG) um rund 10% gesenkt.

Der Frachtenausgleich bei Mineralöltransporten im Binnenschiffahrtsverkehr (bisher 2% der Transportsätze und -zuschläge) wurde zum 10. November 1966 aufgehoben.

Mit Wirkung vom 1. November 1966 wurden die Ausgleichszahlungen an die Empfänger von Kohle im gebrochenen Wasserweg für das Kanal-/Wesengebiet eingeschränkt. Der Höchstbetrag von bisher 3,— DM je t wurde auf 1,50 DM je t herabgesetzt. Zum gleichen Zeitpunkt wurden auch die Einzahlungssätze auf die Hälfte vermindert.

Die Erhöhung der Binnenschiffahrtsgebühren (Schlepp-, Bugsier- und Schleusengebühren) in der Sowjetischen Besatzungszone vom 1. Dezember 1966 wirkte sich auch kostensteigernd auf den Binnenschiffsverkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet aus, da auf dem Wasserweg von und nach Berlin mehrere Schleusen auf sowjetzonalem Gebiet durchfahren werden müssen. Die Schleusenzölle für beladene Fahrzeuge wurden je nach der Güterklasse der transportierten Ladung um 22 bis 182% angehoben. Dabei wurden die vorwiegend in den niedrigen Güterklassen tarifierten Schwer- bzw. Schüttgüter von der Abgabenerhöhung am meisten betroffen. Die jährliche Mehrbelastung der Berlinschiffahrt durch die Schleusenzölle wird von unterrichteter Seite auf rund 2 Mill. DM geschätzt.

Nach Einbeziehung der erhöhten Schleusenzölle verteuerten sich z. B. die Gesamttransportsätze für folgende Tarifpositionen:

Getreide von Berlin nach dem übrigen Bundesgebiet und umgekehrt um 4 bis 6%, vom Rhein und von der Weser nach Berlin um 2 bis 3%

Steine und Erden von der Weser nach Berlin um 5 bis 7%

Güter aller Art deutschen Ursprungs bzw. Importgüter von Unterweserhäfen nach Berlin um rund 4 bzw. 8%

Asbestzementzeugnisse von Berlin nach Hamburg und Lübeck um 3 bis 5%

Ammoniumsulfat von Berlin nach Hamburg um 6 bis 8%

Kiefern- und Fichtenstammholz von Berlin nach Hamburg und Lübeck um 5 bis 7%

Futtermittel von Berlin nach Hamburg und Lübeck um 7 bis 8%

Sonstige Güter von Berlin nach Hamburg und Lübeck je nach Schleusenzollklasse um 2 bis 7%

Exportgüter der Güterklassen II bis IV von Berlin nach Hamburg und Lübeck um 4 bis 8%

zum Export bestimmte Maschinenteile und Zubehör der Güterklassen II bis IV aus den AEG-Werken von Berlin nach Hamburg um 4 bis 7%

desgl. Maschinenteile sowie elektrotechnische Erzeugnisse der Güterklassen II bis IV aus den Siemens-Werken von Berlin nach Hamburg um 2 bis 6%

Sonstige Stückgüter von Berlin nach Hamburg je nach Schleusenzollklasse um 2 bis 6%.

Frachten der Seeschiffahrt

Der Seefrachtenindex des Bundesministeriums für Verkehr für die Trampfahrt zeigte im Jahresmittel 1966 gegenüber dem Jahr 1965 einen Rückgang von 9%. In der Getreidefahrt vom US-Golf wurde zum Jahresende ein neuer Nachkriegstiefstand der Raten erreicht. Das Bundesministerium für Verkehr führt den Rückgang der Trampfrachtraten zur Hauptsache auf die Umstrukturierung der Trampflotten in der Richtung auf einen stärkeren Einsatz großer Schiffseinheiten zurück.

Auf dem speziellen Markt der Nord- und Ostseefrachten haben sich die Trampfrachtraten vor allem wegen der wirtschaftspolitischen Maßnahmen in England ermäßigt.

In der Tankerfahrt wurde im Juli mit Intascale — 80% ein seit Jahren nicht verzeichneter Tiefstand der Raten erreicht. Im Jahresmittel lagen die Tankerfrachten um 6,5% unter dem Stand

von 1965. Die Schließung der Rohrleitung vom Irak zum Mittelmeer durch Syrien hat sich bisher nur unerheblich auf die Ratenentwicklung ausgewirkt.

Nach dem Reisecharter-Index zeigte sich im Oktober zunächst ein Anstieg (+ 3,2⁰/o), der aber bereits wieder im November von einem Rückgang abgelöst wurde. Im Dezember ist dann der Index noch weiter zurückgegangen.

Reisecharterindices	Veränderung in % Dezember 1966 gegenüber	
	September 1966	Dezember 1965
Bundesrepublik Deutschland	— 1	— 22
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 7	— 16
davon Getreide	+ 2	— 20
Kohle	+ 5	— 9
Holz	— 1	— 15
Düngemittel	+ 19 ¹⁾	+ 2 ²⁾
Norwegen	+ 1	— 6
Italien	+ 7	— 18
Vereinigte Staaten	— 1	— 9

1) Gegenüber August 1966. — 2) Gegenüber Januar 1966.

Rückläufig waren nach einem kurzen Anstieg vor allem die Getreidefrachten von den US-Golf-Häfen nach dem Nordkontinent. Sie erreichten im Dezember mit einer Rate von 2,50 \$ je t den niedrigsten Stand der Nachkriegszeit. Allerdings handelte es sich bei dieser Rate um einen 35 000 t großen Trampfrachter. Nachgegeben haben auch die Raten für Erze und für Kopra. Gute Frachtraten brachten die Düngemittelfahrt sowie die Getreidefahrt vom La Plata und von Europa aus nach der VR, China. Nach Japan wurde — bei anziehenden Raten — in größerem Umfang polnische Kohle verfrachtet. Auch im nordeuropäischen Fahrtengebiet erhöhten sich die Kohle-/Koksfrachtraten, während Holzraten nur geringe Veränderungen zeigten. Die Tankerraten für vom Persischen Golf ausgehende Einzelreisen sind nach dem verhältnismäßig frühen Anstieg im September seit Oktober erneut zurückgegangen.

Tankerfrachtenindices auf Basis Scale/Intascale	Veränderung in % Dezember 1966 gegenüber	
	September 1966	Dezember 1965
Reisecharterindices		
Bundesrepublik	+ 19	— 40
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	+ 16	— 48
Norwegen	+ 9	— 44

Eine günstige Entwicklung nahm der Zeitchartermarkt für Trockenfrachten, vor allem infolge starker Nachfrage aus China (VR), Japan und Kanada.

Zeitcharterindices	Veränderung in % Dezember 1966 gegenüber	
	September 1966	Dezember 1965
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nordirland)	— 11	— 13
Norwegen	+ 12	— 16
Vereinigte Staaten ¹⁾	+ 5	— 14

1) Für Abschlüsse mit einer Mindestlaufzeit von 6 Monaten.

Auch die Linienreedereien nahmen in größerem Umfang Tonnage in Zeitcharter. Eine verstärkte Nachfrage bezieht sich auf Schiffe der Größenordnung 12/15 000 t.

Wie aus einem Vergleich der Tanker-Durchschnittsraten des London-Tanker-Broker's Panel Anfang Januar 1967 mit den entsprechenden Zahlen vom Anfang des zweiten Halbjahres 1966 hervorgeht, paßte sich jedoch das Ratenniveau für langfristige Tankerkontrakte im zweiten Halbjahr 1966 der allgemein rückläufigen Ratenentwicklung des Tagesmarktes für Tankerabschlüsse weitgehend an. Von dieser Rateneinbuße wurden die Kontraktraten für Supertanker mittlerer Größe besonders stark betroffen.

AFRA-Durchschnittsraten ¹⁾ auf Basis Intascale	Veränderung in % 1. Januar 1967 gegenüber	
	1. Juli 1966	1. Januar 1966
für Tanker		
von 15000 bis 24999 tdw (General Purpose) . .	— 8	— 5
von 25000 bis 44999 tdw (Medium Range) . . .	— 13	— 7
von 45000 bis 69999 tdw (Large Range)	— 9	— 8

1) Nach London Tanker Broker's Panel. Die Berechnung umfaßt zu rd. 90% mittel- und langfristige Konsekutiv- und Mengenchartertraten sowie Selbstkosten der Werklotten und zu rd. 10% Reisechartertraten.

Nach der Indexberechnung des Bundesministeriums für Verkehr zogen die Linienfrachtraten für Seegütertransporte von und nach Häfen des Nordkontinents im Laufe des Jahres 1966 nur um wenige Punkte an (+ 2,3⁰/o). Ein Vergleich des Index im Jahresmittel für 1965 und 1966 ergibt ebenfalls einen recht geringen Ratenzuwachs (+ 4,1⁰/o). Angesichts der angespannten Kostensituation der Reedereien bewegten sich die Ratenmehrforderungen der Linienschifffahrt damit in sehr engen Grenzen.

Gegenüber September blieb der Ratenstand im Dezember 1966 nahezu unverändert.

Frachtenindices für die Linienfahrt (berechnet vom Bundesministerium für Verkehr)	Veränderung in % Dezember 1966 gegenüber	
	September 1966	Dezember 1965
Insgesamt	+ 0,2	+ 2,3
davon Stückgut	+ 0,2	+ 3,9
Massengut	+ 0,2	— 1,8

Die Liniendienste für mehrere Verkehrsrelationen setzten im 4. Quartal 1966 ihre Grundfrachtentarife bzw. ihre Frachtzuschläge wie folgt herauf:

Veränderung der Liniengrundraten

Fahrtgebiete Frachtlinienverkehr		Stichtag der Neu- festsetzung	Durch- schnittliche Ver- änderung in %
von	nach		
Mittelmeerfahrt			
Italien	Antwerpen/Hamburg ..	1. 10. 1966	+ 5
London	Griechenland/Turkei/ Schwarzmeer	1. 11. 1966	+ 10
Afrikafahrt			
Italien	Westafrika ¹⁾	1. 10. 1966	+ 10
Fernostfahrt			
UK/Kontinent	Burma	8. 11. 1966	+ 8
Australien- und Ozeanienfahrt			
Neuseeland	Europa ²⁾ ..	1. 10. 1966	+ 8
Neuseeland	Neuseeland ..	8. 11. 1966	+ 10
Australien	UK/Kontinent	1. 10. 1966	+ 6 ³⁾
Kontinent	Fidschi/Tonga- und Suwainseln/Neu- kaledonien	1. 11. 1966	+ 10
Sudamerikafahrt			
Südamerika, Ostküste	Spanien/Italien/ französische Mittel- meerhäfen	1. 10. 1966	+ 12/15
Cross-Trade-Fahrt			
US-Atlantik und -Golf	Australien/Neuseeland .	1. 7. 1966	+ 10
Vereinigte Staaten	Fernost ¹⁾	1. 10. 1966	+ 5 ⁴⁾

1) Und umgekehrt. — 2) Auch nach außereuropäischen Absatzländern des New Zealand Producers' Board. — 3) Ohne Frachtraten für Wolle (+ 4%), für Stückgut (+ 4%) sowie für Kühlgut (+ 10%). — 4) Ohne Raten über 42 \$ je t sowie ohne Raten für Rohbaumwolle und Baumwollabfälle.

Verschiedene Fahrtgemeinschaften erhöhten ihre Frachttarife in der Zeit von Oktober bis Dezember 1966 ohne Bekanntgabe der Ratenzuschläge für folgende Fahrtgebiete:

Nordeuropafahrt
zwischen Häfen der Antwerpen/Hamburg Range und Portugal am 23. 10. 1966

Mittelmeerfahrt

von London nach Piräus am 1. 11. 1966 (Euxine Shipping Corp.)
von London nach Malta, Piräus, Zypern, Beirut, Latakia am 1. 1. 1966 (Nahost-Konferenz, Levant Conference, Nor-Med-Lines)

Afrikanafahrt

von Kontinenthäfen nach den Kanarischen Inseln am 1. 12. 1966

Mittelostfahrt

von Häfen der UK/Kontinent Range nach Akaba (Jord.) am 15. 10. 1966

Nordamerikafahrt

von Mittelmeerhäfen nach Ost-Kanada am 1. 10. 1966 (maximal + 5 \$ je t oder cbm)

Cross-Trade-Fahrt

zwischen US-Häfen an der Pazifikküste und Fernosthäfen am 1. 12. 1966 (maximal + 2 \$ je t, ohne Raten für Baumwollabfälle).

Die sowjetischen Schifffahrtslinien verstärkten seit Herbst ihren Druck auf die Raten der Schwarzmeerfahrt. Sie unterboten die Konferenzfrachtraten für Baumwolltransporte von dem türkischen Schwarzmeerhafen Adana nach Nordeuropa um rund 18⁰/₀.

Die an der Fahrt vom Roten Meer nach der UK/Kontinent Range beteiligten Frachtlinien revidierten im Laufe des Oktober 1966 verschiedene Warenpositionen ihres Gemeinschaftstarifs. Einige Frachtraten wurden erhöht, andere ermäßigt.

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				
Nordeuropafahrt Dunkirchen/ Hamburg				Lissabon ¹⁾	23. 10. 1966	\$/t ²⁾	—	1,00 ³⁾ 0,75 ⁴⁾
Afrikafahrt Westafrika ⁵⁾				Europa	1. 12. 1966	s/t	6.0	20.0
Westafrika ⁵⁾				Europa	1. 12. 1966	s/cbm	5.0	18.0
Mittelostfahrt UK/Kontinent				Madras	5. 12. 1966	(%)	—	+ 50 ⁶⁾
Cross-Trade- Fahrt US-Atlantik und -Golf				Bangkok	1.12. 1966	\$/t	—	4,50

¹⁾ Und umgekehrt. — ²⁾ 1000 kg. — ³⁾ Stuckgut. — ⁴⁾ Güter der Klasse S. — ⁵⁾ Sonderzuschlag für Holzverschiffungen von westafrikanischen Häfen 2. Ordnung. — ⁶⁾ Einführung eines Erschwerniszuschlags für den Transport gefährlicher Güter (Mindestzuschlag 57 £ je Partie).

b) vorübergehend erhobene Zuschläge¹⁾ bzw. eingeräumte Rabatte

Fahrtgebiete — Frachtlinienverkehr		Stichtag der Neu- festsetzung	bis- heriger	neuer
von	nach		Zuschlag zur Grundrate in %	
Mittelmeerfahrt				
UK	Beirut	3. 10. 1966	—	+ 20
Dunkirchen/Hamburg	Beirut	14. 11. 1966	—	+ 20
Dunkirchen/Hamburg	Piräus	31. 10. 1966	+ 35	+ 25
Piräus	Dunkirchen/Hamburg	31. 10. 1966	+ 20	—
Candia/Patras/ Calamata	Antwerpen/Hamburg	1. 12. 1966	— 12	— ²⁾
Izmir	Antwerpen/Hamburg	1. 12. 1966	— 5	—
Mittelostfahrt				
UK/Kontinent	Dammam/Ras at Tannura	31. 10. 1966	+ 5	+ 10
UK/Kontinent ³⁾	Khorramshahr/Bandar Shapour	28. 11. 1966	—	+ 20
Kontinent ³⁾	Kuwait	26. 12. 1966	+ 5	+ 10
Cross-Trade-Fahrt				
US-Atlantik und Golf	Bangkok (je t)	1. 12. 1966	—	+ 4,50 \$

¹⁾ Erschwerniszuschläge wegen Hafenverstopfung u. a. — ²⁾ Streichung des befristeten Rabatts für griechische bzw. türkische Trockenfruchtverschiffungen. — ³⁾ Und Mittelmeerhäfen.

Linienfrachtraten im Behälter- und Palettenverkehr

Nach Pressemitteilungen des Bundesministeriums für Verkehr (vom 15. 11. 66 und 10. 1. 67) werden Frachtabschläge für Verladungen in Containern und auf Paletten in den dort berechneten Linienfrachtindex aus grundsätzlichen Erwägungen nicht einbezogen.

Die Liniendienste mehrerer wichtiger Verkehrsrichtungen ermäßigten ihre Tarifraten für Frachtpartien, die auf Paletten nach den Normen der „International Standards Organization“ (ISO-Normen) aufgeliefert werden, im Laufe des 4. Quartals 1966 wie folgt:

- in der Kontinent—Neuseelandfahrt ab 1. 11. 1966 um 10 bzw. 6 s je 1 000 kg bzw. 1 cbm (bei Normenabweichung um 50⁰/₀ geringere Sätze)
- in der UK-Brasilienfahrt ab 1. 10. 1966 (ohne nähere Angaben)
- in der UK-Nordpazifikfahrt ab 15. 10. 1966 um 10 s je t.

Der Gemeinschaftsdienst der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd führt am 1. 10. 1966 abgestufte Tarifrabschläge für Container-Transporte von Bremen/Hamburg nach New York/Baltimore/Newport News/Philadelphia ein, wobei sich die Ermäßigung nach dem Laufweg und dem Fassungsvermögen des Containers richtet. Die Abschläge betragen im Haus-zu-Haus-Verkehr:

- für Container bis 11,4 cbm 12,5⁰/₀,
- über 11,4 cbm 10 ⁰/₀,
- im „Pier-zu-Haus“- und „Haus-zu-Pier“-Verkehr für Container aller Größen 5 ⁰/₀.

Außerdem wurden die Rabatte für Containerverladungen in einigen Verkehrsrichtungen von 5 auf 10⁰/₀ erweitert, und zwar

- am 1. 10. 1966 für alle Tarifraten der amerikanischen Reederei Sea-Land-Service im Linienfrachtverkehr zwischen Kontinent- und US-Nordatlantikhäfen
- am 12. 12. 1966 für die Raten je Maßeinheit der für die Fahrt von Nordamerika nach Rio de Janeiro/Santos/Paranagua/Buenos Aires zuständigen Konferenz.

Der Anstieg der Hafenkosten im Seegütertransport setzte sich in einigen Fahrtgebieten weiter fort:

Lotstarife, Hafengebühren und Umschlagskosten

Seelotsreviere Häfen	Gebühren- bzw. Kostenart	Stichtag der Neu- festsetzung	Durch- schnittliche Veränderung in %
Ems			
Weser I und II	Lotsgelder	1. 12. 1966	+ 5
Jade	Lotsgelder	1. 12. 1966	+ 5
Elbe	Lotsgelder	1. 12. 1966	+ 5
Nord-Ostseekanal			
I und II	Lotsgelder	15. 12. 1966	+ 5
Spanische Häfen ¹⁾			
Haifa	Hafengebühren	22. 12. 1966 ¹⁾	+ 12/17
Südkorean. Häfen	Lagergebühren	15. 11. 1966	+ 50
Häfen in Neu- Süd-Wales	Stauereitarife	1. 10. 1966	+ 35 ²⁾
Hafen- u. Leuchtfeuergebühren, Kai-, Lager- u. Lots- gelder, Tonnageabgaben			
Kolumb. Hafen	Hafenlotsgelder	20. 9. 1966	+ ³⁾
Argent. Hafen	Hafenlotsgelder	21. 9. 1966	+ 30
Rio de la Plata	Flußlotsgelder	21. 9. 1966	+ 30

¹⁾ Barcelona (+ 17⁰/₀), Pasajes, Huelva, Las Palmas, La Luz; Berichtigung des Neufestsetzungstermins (vgl. Vortext zu M 7, vj 2/1966, Übersicht a. S. 8). — ²⁾ Im Höchstfall. — ³⁾ Erhebliche Gebührenerhöhung für Lagerzeiten über 10 Tage ohne nähere Angaben.

Flugpreise

Zu den im letzten Bericht (s. vj 3/1966, S. 9) erwähnten Beschlüssen der IATA-Tarifkonferenz für Personenflugpreise (vom 12. 9. bis 10. 10. 1966 in Honolulu) wurden inzwischen weitere Flugpreissenkungen mitgeteilt, die sich fast ausschließlich auf Transportvereinbarungen zu besonderen Bedingungen beziehen.

Die restlichen Tarifänderungen und -ergänzungen des Konferenzprogramms wurden erst in einer weiteren IATA-Konferenz beschlossen, die vom 1. bis 18. Dezember 1966 in Rom stattfand. Die Tarifbeschlüsse sollen mit Beginn der nächsten Flugsaison, d. h. am 1. 4. 1967, in Kraft treten. Sie müssen jedoch zuvor von den beteiligten Regierungen genehmigt werden.

Auf die normalen Hin- und Rückflugpreise wurden in den einzelnen Tarifen folgende Ermäßigungen gewährt:

- Einzeltarife für Jugendliche von 12 bis 22 Jahren innerhalb Europas rund 25%
 - entsprechende Gruppentarife für mindestens 15 Teilnehmer rund 35%
 - Hin- und Rückflugtarife für alle Fluggäste im Verkehr zwischen Europa und Afrika bis zu 24%
 - Gruppentarife für Vereine, Verbände, Firmen (mindestens 50 Teilnehmer) im Verkehr zwischen Europa und Nordamerika um rund 22% (nur Sommertarif)
 - entsprechende Gruppentarife für mindestens 25 Teilnehmer in östlicher bzw. 15 Teilnehmer in westlicher Richtung um rund 7% im Sommer bzw. um 20 bis 27% im Winter
 - 21 (mindestens 14)-Tage-Tarife zwischen Europa und Plätzen im Karabischen Raum um weitere 5%
 - Gruppentarif für Charterflüge zu Sportveranstaltungen um rund 30% (bisher nur von Gesellschaften außerhalb der IATA angeboten).
- Außerdem wurden am 1. April 1967 Ausflugstarife, Pauschal-, Einzel- und Gruppentarife
- zwischen ostasiatischen, australischen und ozeanischen Flughäfen,
 - von Japan und Hongkong nach Europa, Vorderasien und Afrika sowie von Australien und Neuseeland nach Europa (mit Nachlässen von 36 bis 37%)
- neu eingeführt.

Die PAA hat am 1. Januar 1967 einen stark ermäßigten 21 (mindestens 14)-Tage-Gruppenpauschaltarif im Verkehr zwischen Nordamerika und Europa eingeführt. Dieser Maßnahme schlossen sich die SAS, die Air Canada sowie die Deutsche Lufthansa an. Während der zweiten Tarifkonferenz in Rom kam es zu einer einheitlichen IATA-Resolution auch über diese Tarifänderung. Die Ermäßigung beträgt nunmehr rund 25 bis 35% auf den geltenden 21-Tage-Einzeltarif und ist für Reisegruppen mit 15 und mehr Teilnehmer anwendbar. Der vorzeitigen Einführung dieses Sondertarifs am 1. Januar 1967 wurde zugestimmt.

Gleichzeitig traten noch einige zusätzliche Sondertarife in Kraft, und zwar:

- ein um 23% ermäßigter 45-Tage-Tarif für Flugreisen von Europa nach Südafrika
- weitere Gruppenpauschaltarife für Flugreisen von Europa nach Zentral- und Ostafrika
- mehrere Pauschaltarife für Einzel- und Gruppenflugreisen zwischen Europa und Westafrika.

Zur Beachtung:

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

Post- und Fernmeldegebühren

Im Fernspreverkehr mit Dänemark wurde am 1. November, im Verkehr mit Norwegen am 24. November 1966 der Selbstwählbetrieb eingeführt. Je nach Zugehörigkeit des Fernsprechanchlusses zu den drei deutschen Fernzonen (nach der entsprechenden Gebührenordnung) wird für Gespräche nach Dänemark eine Ortsgebühreneinheit (zur Zeit 0,18 DM) für eine Sprechzeit von 8,727 bzw. 7,385 bzw. 6,4 Sekunden berechnet. Für Gespräche nach Norwegen gilt während der Tages- und Nachtzeit eine einheitliche Sprechzeit von 4,8 Sekunden. Am 15. November 1966 wurde der Fernspreverkehr mit Grönland aufgenommen, jedoch nur im handvermittelten Dienst. Als Gesprächsgebühren werden für die ersten 3 Minuten Sprechzeit 30,— DM, für jede weitere Sprechminute 10,— DM erhoben.

Am 1. Dezember 1966 ist in die Telegraphen- und Seefunkordnung eine Gebührenregelung für das Datexnetz eingefügt worden. Bei diesem Netz handelt es sich um ein öffentliches Wählnetz, das dem Austausch von Nachrichten mit einer Übertragungsgeschwindigkeit bis zu 200 bit/sec (Informationsschritte pro Sekunde) dient. Die Grundgebühr für einen Datexanschluß beträgt monatlich 110 DM. Als Verbindungsgebühr wird für eine Verbindung von 12 Sekunden innerhalb eines Zentralvermittlungsstellenbereichs ein Betrag von 0,12 DM erhoben. Bei Verbindungen von einem solchen Bereich zu einem anderen beträgt die Verbindungsdauer nur 7½ Sekunden. Mit Hilfe des Fernsprechnetzes, das sich besonders für höhere Dienstgeschwindigkeiten gut eignet, werden Daten bereits seit dem 1. November 1965 übertragen (vgl. Vortext zu M 7, vj 4/1965, S. 7/8).

Im handvermittelten Auslands-Telexverkehr wurden am 1. 11. 1966 die 3-Minuten-Gebühren wie folgt herabgesetzt:

- für eine Verbindung mit Spanien um 31% auf 3,30 DM,
- für eine Verbindung mit Tunesien um 43% auf 4,80 DM.

Außerdem wurde im Telexverkehr mit Spanien (am 1. 11. 1966) und mit der Sowjetunion (am 1. 10. 1966) die Selbstwahl eingeführt. In Anlehnung an die Gebühren im handvermittelten Ferndienst wurden die Sprechzeiten je Telexgebühreneinheit (zur Zeit 0,10 DM)

- für eine Verbindung mit Spanien auf 5,4 Sekunden,
- für eine Verbindung mit der Sowjetunion auf 3,33 Sekunden festgesetzt.

Außerdem wurde der Auslandstelexdienst um einige Verbindungen erweitert:

Bestimmungsland	Stichtag der Betriebsaufnahme	Gebühr für eine 3-Minuten-Verbindung ¹⁾ in DM
Turkei	10. 10. 1966	6,00
Maskat (Pers. Golf)	12. 12. 1966	36,00
El Salvador	24. 10. 1966	48,00
Amerikanisch Samoa	1. 11. 1966	60,00

¹⁾ Für jede weitere Minute: ein Drittel der 3-Minutengebühr.

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	Rpf = Reichspfennig
E = Eilzug	DM = Deutsche Mark
D = Schnellzug	Dpf = Deutscher Pfennig
Bf = Bahnhof	bfrs = Belgische Francs
Hbf = Hauptbahnhof	dkr = Dänische Kronen
Vbf = Verschiebebahnhof	ffrs = Französische Francs (bis 31. 12. 1959)
Pr. = Privat	NF = Nouveaux Francs (vom 1. 1. 1960 bis 31. 12. 1962)
Vj. = Vierteljahr	FF = Französische Francs (ab 1. 1. 1963)
Hj. = Halbjahr	lfrs = Luxemburgische Francs
MOT = Ministry of Transport	hfl = Holländische Gulden
USMC = United States Maritime Commission	nkr = Norwegische Kronen
IATA = International Air Transport Association	S = Österreichische Schilling
USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)	skr = Schwedische Kronen
UK = United Kingdom	sfr = Schweizer Franken
Hbg. = Hamburg	£ = Pfund Sterling
Emd. = Emden	s = Shilling
Rttd. = Rotterdam	\$ = US-Dollar
Antw. = Antwerpen	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
	FMB = Federal Maritime Board (USA)
	CAB = Civil Aeronautics Board (USA)
BRT = Bruttoregistertonne	
bzw. NRT = Nettoregistertonne	
t. d. w. = Tons deadweight (all told)	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).
c. c. = cubic capacity	Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur sog. Ladelinie.
	Die räumliche Ladefähigkeit der sog. Bulk-, Schütt- oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume sowie der Kühl- und der Ölladeräume eines Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.

1 lb = 453,59237 Gramm
1 qr = 480 lbs = 217,724 kg
1 t = 1 000 kg
1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t
1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t
1 Fathom = 165 cu ft = 4,6721 cbm
1 Standard (St. Petersburg) = 216 cu ft = 6,116 cbm
engl. Meile = 1 609,34 m
p = vorläufige Zahl
r = berichtigte Zahl
s = geschätzte Zahl

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

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

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

in RM/DM

Änderungsdatum	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾

a) Sätze in allen Zügen²⁾

Einfache Fahrt

1. 6. 1932	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00
1. 2. 1958	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00
1. 1. 1963	6,00	4,00	12,60	8,40	23,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00
1. 3. 1966	6,40	4,20	13,20	8,80	24,60	16,40	43,60	29,00	60,00	40,00	114,00	76,00

Hin- und Rückfahrt

1. 6. 1932	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
1. 4. 1946	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00
25. 7. 1948	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00
15. 10. 1951	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	68,00	42,00	84,00	56,00	147,00	98,00
1. 2. 1958	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	159,00	106,00
1. 1. 1963	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00
1. 3. 1966	11,20	7,40	23,80	15,80	45,00	30,00	79,60	53,00	108,00	72,00	183,00	122,00

b) Schnellzug-(D-)Zuschläge³⁾

1. 6. 1932	1,00	0,50	2,00	1,00	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 1. 1945	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 4. 1946	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00	10,00	5,00	10,00	5,00	10,00	5,00
25. 7. 1948	1,50	1,00	1,50	1,00	3,00	2,00	6,00	4,00	6,00	4,00	6,00	4,00
15. 10. 1951	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00

c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag⁴⁾)

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 Schnellzugzuschlag⁴⁾)

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

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

In DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	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	6,80	4,20	25,80	16,68	63,60	41,16	126,60	81,96
1. 1. 1959	7,44	5,04	29,40	19,68	72,60	48,48	144,60	96,48
1. 1. 1960	5,33	3,61	21,07	14,10	52,03	34,74	103,63	69,14
23. 10. 1961	5,39	3,59	21,32	14,22	52,53	35,05	104,66	69,77
20. 5. 1963	5,50	3,70	21,40	14,30	52,80	35,20	105,10	70,10
1. 3. 1966	6,50	4,40	25,50	17,10	62,90	42,00	125,10	83,50
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	6,08	25,08	14,74	46,64	27,45
1. 8. 1952	2,70	1,59	10,82	6,35	26,36	15,48	49,01	28,87
10. 12. 1953	3,38	1,99	13,52	7,98	32,92	19,40	59,29	34,95
1. 8. 1956	3,92	2,23	15,68	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961	4,36	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963	5,00	2,80	20,15	11,05	50,05	27,63	89,70	50,05
1. 2. 1964	5,20	3,00	20,20	11,10	50,10	27,70	89,70	50,10
Hin- und Rückfahrt								
1950	5,14	3,04	20,56	12,16	50,16	29,48	93,28	54,90
1. 8. 1952	4,33	2,57	17,31	10,14	52,73	30,96	100,05	57,73
10. 12. 1953	5,41	3,18	21,63	12,71	65,84	38,80	118,57	69,90
1. 8. 1956	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961	7,41	4,16	29,51	16,38	87,10	48,10	156,00	87,10
1. 1. 1963	10,00	5,60	40,30	22,10	100,10	55,26	179,40	100,10
1. 2. 1964	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
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	3,80	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

Änderungsdatum		50 km		200 km		500 km		1000 km															
		1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾														
Niederlande, Einfache Fahrt ²⁾																							
bis 31. 1. 1950	2,61	1,83	8,77	6,11	—	—	—	—															
1. 2. 1950	2,78	1,94	9,27	6,44	—	—	—	—															
1. 2. 1952	3,05	2,11	10,66	7,33	—	—	—	—															
1. 9. 1955	3,24	2,23	11,95	8,27	—	—	—	—															
1. 4. 1957	3,50	2,44	12,78	8,89	—	—	—	—															
1. 12. 1962 ³⁾	3,60	2,50	12,90	9,00	—	—	—	—															
1. 10. 1963	3,90	2,70	13,60	9,10	—	—	—	—															
1. 5. 1964	4,10	2,90	14,80	9,90	—	—	—	—															
1. 4. 1965	4,50	3,20	16,20	10,80	—	—	—	—															
1. 4. 1966	5,00	3,40	17,60	11,90	—	—	—	—															
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 ³⁾																							
1950	5,02	2,84	20,09	11,23	50,23	28,07	75,34	42,25															
1. 5. 1952	5,32	2,96	21,28	11,82	53,19	29,55	79,79	44,33															
1. 10. 1954	7,09	4,73	20,39	13,59	46,98	31,32	69,15	46,10															
1. 11. 1955	5,14	3,43	20,39	13,59	51,00	33,98	76,53	51,00															
1. 9. 1960	5,82	3,88	23,28	15,52	58,21	38,81	87,32	58,21															
1. 7. 1962	6,42	4,28	25,67	17,12	64,18	42,79	96,27	64,18															
1. 5. 1966	6,50	4,40	26,80	18,30	65,60	43,90	98,10	65,60															
1. 12. 1966	7,50	5,00	30,70	21,00	75,50	50,00	112,30	50,50															
Österreich ⁴⁾ , Einfache Fahrt ³⁾																							
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	3,66	2,44	3,66	2,44	3,66	2,44	3,66	2,44															
1. 1. 1957	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43															
1. 9. 1962	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12															
1. 10. 1964	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89															
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	—	—															
<table><tr><th>1. Klasse</th><th>2. Klasse</th><th>3. Klasse</th><th>1. Klasse</th><th>2. Klasse</th><th>3. Klasse</th><th>1. Klasse</th><th>2. Klasse</th><th>3. Klasse</th><th>1. Klasse</th><th>2. Klasse</th><th>3. Klasse</th></tr></table>												1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
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 ⁵⁾ , Einfache Fahrt ³⁾																							
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	— ^{b)}	13,44	8,96	— ^{b)}	33,60	22,40	— ^{b)}	—	—												
1. 12. 1965	3,50	2,30	—	13,80	9,20	—	34,40	22,90	—	—	—												
Spanien ⁵⁾ , Einfache Fahrt ³⁾																							
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⁾

Fahrtstrecke ²⁾ von nach	Stichtag im letzten Vierteljahr	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt		Fahrtstrecke ²⁾ von nach	Stichtag im letzten Vierteljahr	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse			1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien (West) (1560 km) über Harwich—Hoek von Holland—Venlo (Grenze)— Passau	1. 10. 1955	176,43	134,75	314,86	208,24	Brüssel—Rom (1796 km) über Aachen Süd (Grenze) —Basel Bad. Bf.— Chiasso/Iselle fr.	1. 10. 1955	163,95	105,84	279,17	180,59
	1. 11. 1956	179,01	126,67	320,14	210,44		1. 11. 1956	177,44	110,04	300,19	189,09
	1. 12. 1957	186,49	132,12	335,04	238,93		1. 12. 1957	176,56	112,69	304,29	194,15
	1. 11. 1958	191,74	135,59	341,49	243,17		1. 11. 1958	178,78	114,42	306,44	195,97
	1. 12. 1959	193,28	136,69	344,56	245,38		1. 12. 1959	183,84	118,17	315,06	202,30
	1. 11. 1960	195,55	138,08	349,10	248,16		1. 11. 1960	184,09	118,36	315,44	202,58
	1. 11. 1961	193,99	138,59	345,98	249,18		1. 11. 1961	186,97	119,84	322,25	206,22
	1. 11. 1962	197,24	140,95	352,48	253,90		1. 11. 1962	187,09	119,93	322,45	206,35
	1. 11. 1963	204,25	145,62	366,50	263,24		1. 11. 1963	201,76	128,68	352,65	224,13
	1. 11. 1964	208,29	149,31	274,58	270,62		1. 11. 1964	204,24	129,95	357,95	225,41
	1. 12. 1965	210,95	151,22	379,90	274,44		1. 12. 1965	205,68	130,80	360,72	227,02
	1. 12. 1966	219,90	158,50	415,80	301,00		1. 12. 1966	205,30	131,00	369,40	233,90
London—Wien (West) (1571 km) über Dover—Ostende — Aachen Süd (Grenze)— Passau	1. 10. 1955	179,52	115,94	310,99	204,13	Kopenhagen—Innsbruck (1433 km) über Puttgarden Mitte See—Kufstein	1. 10. 1955	150,32	99,26	214,53	141,23
	1. 11. 1956	181,81	117,17	315,71	206,68		1. 11. 1956	149,85	98,95	213,86	140,79
	1. 12. 1957	183,93	120,40	319,95	212,56		1. 12. 1957	151,88	100,98	217,91	144,84
	1. 11. 1958	189,16	124,15	326,49	217,47		1. 11. 1958	160,75	107,00	229,07	152,41
	1. 12. 1959	190,88	125,78	329,93	219,95		1. 12. 1959	164,61	109,49	229,17	152,23
	1. 11. 1960	192,24	126,94	332,65	222,27		1. 11. 1960	164,62	109,50	229,16	152,24
	1. 11. 1961	190,26	127,51	329,08	223,55		1. 11. 1961	163,75	109,40	228,03	152,45
	1. 11. 1962	190,37	127,59	329,28	223,69		1. 11. 1962	166,44	111,20	232,14	155,27
	1. 11. 1963	197,96	133,06	343,74	234,67		1. 11. 1963	175,37	117,17	247,75	165,69
	1. 11. 1964	199,63	135,72	350,66	239,10		1. 11. 1964	176,81	118,65	250,69	168,68
	1. 12. 1965	202,18	137,78	355,61	243,18		1. 12. 1965	179,11	120,10	256,86	172,75
	1. 12. 1966	211,20	145,10	398,40	274,20		1. 12. 1966	170,40	114,80	275,20	185,90
Paris—Salzburg (1073 km) über Kehl (Grenze)	1. 10. 1955	107,14	78,13	193,06	142,05	Kopenhagen—Belgrad (2368 km) über Flensburg (Grenze)— Salzburg—Jesenice (Grenze)	1. 10. 1955	214,09	139,78	337,87	219,46
	1. 11. 1956	112,84	77,89	204,51	141,61		1. 11. 1956	221,33	145,81	352,63	231,70
	1. 12. 1957	114,86	79,92	208,51	145,66		1. 12. 1957	218,15	145,47	346,27	231,07
	1. 11. 1958	119,02	79,00	212,54	141,00		1. 11. 1958	214,68	142,73	332,66	221,04
	1. 12. 1959	118,06	79,43	210,62	141,86		1. 12. 1959	224,54	148,93	343,54	227,90
	1. 11. 1960	117,75	79,23	210,00	141,46		1. 11. 1960	224,48	148,91	343,38	227,84
	1. 11. 1961	118,66	79,75	211,82	142,49		1. 11. 1961	208,38	138,93	311,92	208,34
	1. 11. 1962	118,92	79,92	212,34	142,84		1. 11. 1962	211,18	141,18	316,40	211,14
	1. 11. 1963	127,81	85,90	231,62	155,80		1. 11. 1963	221,85	148,31	334,60	223,29
	1. 11. 1964	127,81	85,90	231,62	155,80		1. 11. 1964	223,27	149,77	337,50	226,26
	1. 12. 1965	128,18	86,15	232,36	156,30		1. 12. 1965	227,80	153,42	348,08	235,16
	1. 12. 1966	133,70	89,80	249,20	167,60		1. 12. 1966	237,40	158,80	403,00	269,70
Paris—Kopenhagen (1500 km) über Jeumont (Grenze)— Aachen Süd (Grenze)— Flensburg (Grenze)	1. 10. 1955	151,09	102,26	252,58	174,21	Oslo—Malland (2256 km) über Kornsjø (Grenze)— Lübeck/Travemünde— Basel Bad. Bf.— Chiasso/Iselle fr.	1. 10. 1955	238,56	170,39	372,59	265,34
	1. 11. 1956	153,42	101,99	257,39	173,76		1. 11. 1956	238,11	169,86	372,30	264,81
	1. 12. 1957	155,54	104,79	261,58	179,06		1. 12. 1957	249,53	179,21	391,19	280,28
	1. 11. 1958	160,95	106,59	268,35	179,93		1. 11. 1958	256,43	183,54	400,64	286,21
	1. 12. 1959	165,72	110,33	269,19	181,94		1. 12. 1959	265,12	189,76	408,67	292,05
	1. 11. 1960	165,66	110,29	269,02	181,84		1. 11. 1960	268,03	191,75	414,32	295,91
	1. 11. 1961	163,78	109,01	266,25	179,82		1. 11. 1961	261,79	187,01	404,23	288,32
	1. 11. 1962	166,76	111,39	271,08	182,86		1. 11. 1962	270,64	194,79	418,55	299,78
	1. 11. 1963	177,10	118,29	290,16	195,56		1. 11. 1963	279,93	200,49	435,17	311,35
	1. 11. 1964	176,99	118,83	291,75	195,64		1. 11. 1964	288,13	205,18	448,04	318,59
	1. 12. 1965	182,46	122,28	304,17	204,11		1. 12. 1965	291,15	207,92	453,10	323,14
	1. 12. 1966	186,00	124,70	327,00	219,50		1. 12. 1966	296,20	211,60	485,30	345,20
Paris—Prag (1249 km) über Kehl (Grenze)— Cheb (Grenze)	1. 10. 1955	146,60	104,44	273,47	195,67	Stockholm—Paris (2040 km) über Hälsingborg/Malmö (Grenze)—Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	1. 10. 1955	220,77	149,26	369,78	253,02
	1. 11. 1956	152,17	104,11	284,67	195,07		1. 11. 1956	223,07	148,84	374,22	252,33
	1. 12. 1957	154,19	106,14	288,72	199,11		1. 12. 1957	231,07	155,59	389,31	264,81
	1. 11. 1958	158,53	105,34	293,05	194,68		1. 11. 1958	232,40	154,33	388,77	260,33
	1. 12. 1959	158,03	106,08	292,06	196,16		1. 12. 1959	242,50	161,88	390,97	263,36
	1. 11. 1960	157,72	105,88	291,44	195,76		1. 11. 1960	242,53	161,90	390,95	263,35
	1. 11. 1961	156,58	105,03	289,16	194,06		1. 11. 1961	237,56	158,56	383,21	258,01
	1. 11. 1962	156,84	105,20	289,68	194,40		1. 11. 1962	246,57	165,52	397,11	269,33
	1. 11. 1963	165,73	111,18	310,46	208,36		1. 11. 1963	255,76	171,71	415,09	281,39
	1. 11. 1964	165,73	111,18	310,46	208,36		1. 11. 1964	259,75	175,00	423,48	286,01
	1. 12. 1965	166,10	111,43	311,20	208,86		1. 12. 1965	263,16	177,27	431,16	291,10
	1. 12. 1966	170,10	114,10	325,20	218,20		1. 12. 1966	274,80	185,40	471,20	318,60
Amsterdam—Bern (907 km) über Venlo (Grenze)— Basel Bad. Bf.	1. 10. 1955	92,59	63,29	150,76	103,18						
	1. 11. 1956	92,30	63,09	150,29	102,86						
	1. 12. 1957	95,48	65,94	156,55	108,50						
	1. 11. 1958	100,21	69,05	163,44	113,00						
	1. 12. 1959	103,71	71,54	168,86	116,73						
	1. 11. 1960	103,83	71,63	169,05	116,87						
	1. 11. 1961	102,97	71,01	167,76	115,96						
	1. 11. 1962	103,05	71,06	167,91	116,04						
	1. 11. 1963	109,14	75,21	181,63	125,37						
	1. 11. 1964	112,81	77,20	187,69	128,62						
	1. 12. 1965	114,38	78,26	190,77	130,70						
	1. 12. 1966	115,80	79,30	199,30	136,80						

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	Änderungsdatum								
	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963	15. 3. 1966
a) Stückgutsätze									
1— 100 kg	} 3,92	} 4,90	} 6,36	} 6,36	} 6,36	} 6,98	7,69	8,74	9,04
101— 500 kg							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	4,96	5,25	5,77	6,07
b) Stückgutzuschläge (je Sendung bis 1 000 kg)									
1— 500 kg	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70	3,00 ¹⁾
501—1000 kg	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70	3,00 ¹⁾

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

in DM je 100 kg

Änderungs- datum	Frachtsätze	Regeltarif														Ausnahme- tarife			
		für Normalgüter								für Montangüter									
		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			
ab 15. 3. 66	A					B			C	CK ²⁾	I	II	III	IV	V	6 B 1 (Koh- len) ⁹⁾	1 B 34 (Gruben- holz) ⁹⁾		
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				2,87		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			
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			
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	1,46	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⁾			
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	weniger als 40 % Wassergehalt				
von	Hamburg	Nienburg (Weser)	Bremerh. Fischereihafen	Hamburg				Regensburg Hbf.	Kaufbeuren	Neustadt (Schwarzwald)	Berleburg	Passau Hbf.	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr.	Mainz-Kastel	Bremen		
nach	Augsburg (739 km)	Essen Hbf. (229 km)	Frankf. (Main) Hbf. (493 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Mannheim (588 km)	Dissen-Bad Rothenf. (254 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Karlsruhe-Rheinbr. (311 km)	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr. (254 km)	Herford (217 km)	Essen Hbf. (710 km)	Albbruck (318 km)	Kelheim (395 km)	Backnang (619 km)		
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	17 S 1 b)	16 B 1 b)	15 B 1 a)	24 S 5 b)	A ³⁾ b)	24 S 5 b)	A ³⁾ d)	1 B 34 c)	1 B 21 c)	1 B 22 c)	B ³⁾ c)	B ³⁾ c)	B ³⁾ b)	A ³⁾ 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		
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 ⁶⁾	16,70	50,60	33,60	25,30	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80		
1963 D	28,20	16,70	52,20	33,60	25,30	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80		
1964 D	28,20	16,70	52,20	33,60	23,22	32,90	24,09	24,00	19,40	16,20	20,88	46,14	27,03	39,18	39,80		
1965 D	28,20	16,70	52,20	33,60	20,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80		
1966 D	28,20	17,37	53,05	33,60	20,54	32,90	25,10	20,55	16,50								
1966 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	20,50r	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	20,50r	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	20,50r	40,90	26,30	33,80	39,80		
Okt.	28,20	17,80	55,00	33,60	20,60	32,90	21,70	26,20	21,70	16,80	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80		
Nov.	28,20	17,80	60,10	33,60	20,60	32,90	21,70	26,20	21,70	16,80	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80		
Dez.	28,20	17,80	60,10	33,60	20,60	32,90	21,70	26,20	21,70	16,80	20,50	40,90	26,30	33,80	43,50		
Ware	Baumwolle	Häute u. Felle	Ton, roh	Schweifekies	Stein- u. Siedesalz	Schweifekiesabbrände	Eisen- u. Mangangerz	Stahlschrott	Steinkohlen, -briketts und -koks	Rohbraunkohle	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin (VK)				
von	Bremen	Hamburg	Goldhausen	Megg (Westf.)	Hamel	Duisburg-Hochfeld Süd	Peine	Hamm (Westf.)	Gelsenkirchen Hbf.	Niederauem	Frechen	Barnstorf (Han.)	Hamburg Süd				
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)	Düsseldorf-Reisholz (52 km)	Hamm (Westf.) (145 km)	Hamburg (439 km)	Holthausen (Ems) (153 km)	Göttingen (272 km)		
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	21 S 1 b)	23 S 3 b)	C ³⁾ c)	7 B 21 c)	B ³⁾ b)	7 B 2 c) 4)	7 B 24 c) 4)	IV c) 4)	6 B 1 c)	6 B 11 c)	6 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 14 c)	14 B 1 d)	A ³⁾ d)		
Gewichtsklasse	15 t	20 t						25 t ⁵⁾						20 t	25 t ⁵⁾		
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	7,50	30,40		
1961 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	12,70	17,60	6,70	14,30	22,10	6,60	30,40		
1962 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,48	16,98	6,20	12,88	21,68	6,60	30,40		
1963 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,24	16,10	6,10	12,60	21,10	6,60	30,40		
1964 D	16,50	31,60	15,78	8,00	20,22	8,10	3,30	10,18	11,36	16,25	6,10	12,60	21,10	6,60	27,57		
1965 D	16,50	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,24	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	23,60		
1966 D	15,83	31,60												6,60			
1966 15. März	16,70	31,60	16,50	8,00	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90		
April	16,70	31,60	16,50	8,00	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	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	6,60	22,90		
Juni	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90		
Juli	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90		
Aug.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90		
Sept.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90		
Okt.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90		
Nov.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90		
Dez.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90		
Ware	Diesellochstoff (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schweifelsäure	Thomas-Phosphat	Ammonnitrat	Kohlensaurer Kalk	Zement	Roh-eisen in Masseln	Halbzeug 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.	Düsseldorfer-Grafenberg			
nach	Göttingen (272 km)	Würzburg (331 km)	Duisburg Hbf. (42 km)	Hagen Hbf. (64 km)	Kiel Hgbf. (284 km)	Bamberg (267 km)	München Hbf. (136 km)	Bad König (76 km)	Duisburg (26 km)	Iserlohn (38 km)	Hamm (Westf.) (85 km)	Osnabrück (134 km)	Hamburg Hgbf. (182 km)	Herford (180 km)			
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	B ³⁾ d)	B ³⁾ d)	14 B 4 d)	A ³⁾ d)	B ³⁾ d)	11 B 1 b)	B ³⁾ b)	8 B 8 ⁴⁾ c)				I ⁴⁾ c)		A ³⁾ c)			
Gewichtsklasse	25 t ⁵⁾		25 t ¹²⁾	25 t ⁵⁾		25 t ¹³⁾				25 t ⁵⁾							
1960 D	22,30	25,30	25,30	7,30	9,25	16,26	17,43	6,26	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50		
1961 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50		
1962 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50		
1963 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50		
1964 D	21,01	23,84	25,30	6,88	7,90	18,00	17,70	8,00	9,68	5,20	6,40	12,38	17,92	22,93	22,42		
1965 D	19,20	21,80	25,30	6,30	7,75	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50		
1966 D																	
1966 15. März	20,50	23,20	25,30	6,50	7,70	18,00	17,70	8,00	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00		
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	23,20	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	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00		
Okt.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00		
Nov.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00		
Dez.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00		

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Strecke	Getreide ¹⁾										
		Roggen und Weizen ²⁾	Uebr. Getreide d. Güterkl. IV ³⁾	Roggen und Weizen ²⁾	Brot-	Futter-	Brot-	Futtergetreide	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futtergetreide
		Hamburg			Bremen			Emden				
von	nach	Düsseldorf	Braunschweig	Köln	Mannheim	Heilbronn ³⁾	Köln					
1956 D		15,61 ⁴⁾	14,90 ⁴⁾	9,65 ⁵⁾	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1957 D		15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 ⁶⁾	15,03 ⁶⁾	9,04	8,44
1958 D		16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,28	9,58
1959 D		15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67
1960 D		15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	10,38	9,67
1961 D		15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 D		13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67
1963 D		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 D		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1965 D		10,88	10,49	7,39	7,88	7,62	11,24	10,97	12,76	12,50	7,52	7,26
1966 D		10,52	10,44	7,44		7,60		10,96		12,48	7,25	
1966 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	
Okt.		10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48	7,25	
Nov.		10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48	7,25	
Dez.		10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48	7,25	

Ware	Strecke	Getreide ¹⁾				Getreide ¹⁾ ab 100 t ⁷⁾	Mehl	Steinkohle in kompl. Ladungen ⁸⁾	Ortskohle ⁸⁾ a)			
		Roggen und Weizen	Futtergetreide	Roggen und Weizen	Futtergetreide				Zechengruppen des Ruhrgebiets			
		Emden							Hamburg			I	II	III
von	nach	Mannheim	Heilbronn ⁸⁾	Berlin	Emden							
1956 D		13,22	12,62	14,85	14,25	11,70		8,60	6,10	6,66	7,30	
1957 D		13,22	12,62	15,13 ⁹⁾	14,53 ⁹⁾	13,02		8,60	6,11	6,67	7,31	
1958 D		14,72	14,02	16,78	16,08	13,56		9,47	7,20	7,87	8,62	
1959 D		14,85	14,14	16,92	16,21	13,56		9,90	6,68	7,36	8,12	
1960 D		14,85	14,14	16,75	16,04	13,56		9,35	6,21	6,86	7,58	
1961 D		14,85	14,14	16,72	16,01	13,56		8,96	5,93	6,55	7,24	
1962 D		13,30	12,67	14,98	14,34	12,15	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24	
1963 D		11,14	10,61	12,66	12,13	10,17	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24	
1964 D		11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42	9,54	5,98	6,60	7,30	
1965 D		10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	7,32	
1966 D			10,73		12,32	10,91	14,93	9,74	5,99	6,62	7,32	
1966 Jan.			10,73		12,32	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	7,32	
Febr.			10,73		12,32	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	7,32	
März			10,73		12,32	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	7,32	
April			10,73		12,32	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	7,32	
Mai			10,73		12,32	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	7,32	
Juni			10,73		12,32	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	7,32	
Juli			10,73		12,32	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	7,32	
Aug.			10,73		12,32	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	7,32	
Sept.			10,73		12,32	10,88	15,67	9,70	5,99	6,62	7,32	
Okt.			10,73		12,32	10,88	15,67	9,70	5,99	6,62	7,32	
Nov.			10,73		12,32	10,88	15,67	9,70	5,99	6,62	7,32	
Dez.			10,73		12,32	10,88	16,17	10,20	5,99	6,62	7,32	

Ware	Strecke	Küstenkohle ⁸⁾ b)			Exportkohle ⁸⁾ c)			Bunkerkohle ⁸⁾ d)		
		Zechengruppen des Ruhrgebiets								
		I	II	III	I	II	III	I	II	III
von	nach	Emden								
1956 D		4,63	5,07	5,57	4,12	4,50	4,91	5,61	6,12	6,70
1957 D		4,64	5,08	5,58	4,55	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71
1958 D		5,36	5,86	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1959 D		4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
1960 D		4,57	5,06	5,62	3,65	4,05	4,45	5,79	6,37	7,03
1961 D		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 D		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 D		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1964 D		4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,88	6,13	6,77
1965 D		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1966 D		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1966 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
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

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	Bunkerkohle ¹⁾	Ortskohle ¹⁾	Steinkohle ¹⁾							Braunkohlenbriketts	
Strecke von	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
nach	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ²⁾ Osthafen	Würzburg ³⁾	Mannheim	Heilbronn ³⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main ²⁾	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 ⁴⁾	10,02	6,57	9,51
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02	6,57	9,51
1960 D	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71	9,59	6,57	9,51
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	6,57	9,51
1962 D	7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	6,57	9,51
1963 D	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 D	7,26	8,32	7,67	16,22	7,15	9,67	7,10	9,43	8,43	6,57	9,77
1965 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,58	9,78
1966 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Jan.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,87
Febr.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,57	9,87
März	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
April	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Mai	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Juni	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Juli	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Aug.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Sept.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Okt.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Nov.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Dez.	7,28	8,34	7,69	16,76	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87

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

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. Wes.Dat.-Kan.			Mannheim über Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Datt.-Kan.			Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
1956 D		26,20		19,85	20,50	2,46		5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1957 D		27,30		19,85	20,50	2,48		5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1958 D		27,71		21,31	21,83	3,05		5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1959 D		27,75			21,95	3,05		5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D		27,75 ¹¹⁾			21,95 ¹¹⁾	3,05		5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	I	28,77	25,92	24,47	24,32	21,87	20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75
1962 D	II	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75
1963 D	III	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
1964 D	I	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
1965 D	II	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,55	7,86
1966 D	III	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
1966 Jan.	I	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
Febr.	II	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
März	III	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
April	I	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
Mai	II	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
Juni	III	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
Juli	I	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
Aug.	II	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
Sept.	III	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
Okt.	I	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
Nov.	II	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
Dez.	III	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93

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	Bimskies ¹⁾		Salz ¹⁾			Schnittholz		
	Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn ²⁾		Borth/Rh.	Heilbronn ²⁾	Bremen	
	Frankfurt/M. ³⁾ — Oberhafen	Heilbronn ³⁾	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim
1956 D.	4,43	6,12	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17 55
1957 D.	4,42	6,39 ⁴⁾	3,83 ⁴⁾	4,03 ⁴⁾	3,65	5,62 ⁴⁾	13,06	17,55
1958 D.	4,91	7,21	4,26	4,46	4,17	6,23	15,03	19,82
1959 D.	4,95	7,28	4,20	4,40	4,11	6,19	15,19	20,01
1960 D.	4,95	7,11	4,11	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1961 D.	4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01
1962 D.	4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	6,19	15,19	20,01
1963 D.	4,34	6,34	4,33 ⁵⁾	4,78 ⁵⁾	3,80	6,31	15,19	20,01
1964 D.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1965 D.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
1966 D.	4,32	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	.	.
1966 Jan.	4,32r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Febr.	4,32r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
März	4,32r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
April	4,32r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Mai	4,32r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Juni	4,32r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	15,19	20,01
Juli	4,32r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
Aug.	4,32r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
Sept.	4,32r	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
Okt.	4,32	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
Nov.	4,32	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—
Dez.	4,32	6,34	3,75	4,20	3,80	6,31	—	—

Ware	Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien							
	unter 50 t		50 t und mehr		unter 50 t		50 t und mehr	
	Rhein-Ruhr-Häfen							
Strecke	Mannheim		Würzburg		Heilbronn		Karlsruhe	
	nach		nach		nach		nach	
1956 D.	8,00	7,00	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10
1957 D.	8,00	7,00	11,50	10,50	11,20 ⁴⁾	10,20 ⁴⁾	10,10	9,10
1958 D.	9,47	8,28	13,02	11,92	12,67	11,53	11,43	10,30
1959 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45
1960 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,68	11,53	11,60	10,45
1961 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1962 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1963 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1965 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1966 D.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1966 Jan.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Febr.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
März	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
April	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Mai	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juni	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juli	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Aug.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Sept.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Okt.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Nov.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Dez.	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45

Ware	Normalgüter in Partien von 100 t ⁶⁾					
	I	II	III	IV	V	VI
	Hamburg (Bugsiergebiet A)					
Strecke	Berlin (unterhalb)					
	nach					
1956 D.	12,80	12,50	12,30	12,00	11,80	11,60
1957 D.	13,89	13,70	13,53	13,33	13,20	13,09
1958 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70
1959 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70
1960 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70
1961 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70
1962 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70
1963 D.	14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70
1964 D.	15,19	15,04	14,88	14,73	14,63	14,55
1965 D.	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
1966 D.	15,67	15,53	15,38	15,24	15,14	15,06
1966 Jan.	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
Febr.	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
März	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
April	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
Mai	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
Juni	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
Juli	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
Aug.	15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
Sept.	15,27	16,27	16,12	15,97	15,87	15,80
Okt.	16,42	16,27	16,12	15,97	15,87	15,80
Nov.	16,42	16,27	16,12	15,97	15,87	15,80
Dez.	16,42	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30

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

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

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

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

Ware	→	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
Strecke	von	Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Stationen	
	nach	Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾	Braubach ³⁾	Lülsdorf ³⁾	Rhein-, Main-, Neckarstationen ³⁾⁴⁾	
			(und umgekehrt)			
1955 D		3,41	5,65	4,11	—	—
1956 D		—	—	—	—	—
1957 D		1,63	1,73	0,97	—	—
1958 D		0,38	0,05	—	—	—
1959 D		15,61	23,66	20,96	7,53	7,53
1960 D		0,05	0,27	0,11	—	—
1961 D		2,72	1,83	0,97	—	—
1962 D		15,93	15,55	14,12	12,85	12,85
1963 D		12,63	10,72	8,80	9,01	9,01
1964 D		14,45	21,12	15,36	1,95	1,95
1965 D		0,16	—	—	—	—
1966 D		—	—	—	—	—
1958 Januar		4,52	0,65	—	—	—
1959 September		33,33	60,00	48,00	—	—
Oktober		72,90	96,13	96,13	72,90	72,90
November		34,00	66,67	50,67	—	—
Dezember		47,10	61,13	56,77	17,42	17,42
1960 Mai		0,65	3,23	1,29	—	—
1961 Oktober		18,71	21,94	11,61	—	—
November		12,67	—	—	—	—
Dezember		1,29	—	—	—	—
1962 September		7,33	11,33	5,33	—	—
Oktober		57,42	71,61	63,23	36,77	36,77
November		80,00	80,00	80,00	80,00	80,00
Dezember		46,45	23,64	20,91	37,42	37,42
1963 Januar ⁵⁾		45,00	37,00	26,00	10,00	10,00
Februar ⁶⁾		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 ⁶⁾	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/ Oskarshamn	Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁶⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁶⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ⁶⁾	Helsing- borg/Ystad (Schweden)
Währung Mengeinheit	s je 1000 kg		DM je 1000 kg					DM je 1000 kg				
1956 D	28,0	.	8,14	10,75	11,37	13,67	13,32	12,13	14,50	13,51	14,09	15,00
1957 D	22,8	.	7,10	7,88	7,53	8,07	10,26	9,91	9,50	9,39	8,75	11,25
1958 D	17,5	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78
1959 D	18,6	.	5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,83	9,08	8,81	10,66	11,03
1960 D	18,5	.	6,17	7,66	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19
1961 D	18,10	19,8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	10,96	8,25	8,72	10,81	9,96
1962 D	18,1	19,0	6,03	7,31	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39
1963 D	19,10	22,4	6,52	7,39	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	9,83	11,19	11,38
1964 D	21,4	22,1	5,72	7,70	7,94	8,45	9,50	12,90	8,79	9,89	12,44	10,72
1965 D	20,7	22,4	6,52	7,81	8,34	8,97	9,76	13,52	9,09	10,17	11,84	10,89
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	23,3	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	13,09r	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⁾	23,8r	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⁾ Rheinendhäfen	niederl. ⁹⁾ Rheinendhäfen	Rhein- häfen ¹⁰⁾ Ruhrhäf.	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend- häfen ⁹⁾	
Währung Mengeinheit	DM/1000 kg	s/Fathom	DM/Fathom	s/Stand.	hft/Stand.	DM je Standard				s je Standard	hft/Stand.	
1956 D	16,15	217,1	.	240,0	120,19	144,10	114,06	104,38	99,18	250,4	277,11	
1957 D	9,00	183,6	.	205,6	102,86	140,60	98,69	94,67	94,78	216,0	245,9	
1958 D	9,16	127,1	.	169,2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180,5	200,6	
1959 D	10,79	146,6	66,00	171,7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7	
1960 D	11,01	170,2	.	209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10	
1961 D	10,27	158,9	84,00	212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240,8	
1962 D	11,85	156,4	74,80	200,6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,6	225,5	
1963 D	11,39	182,1	74,56	227,6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	253,9	
1964 D	11,36	180,0	78,37	226,5	102,31	130,89	105,03	103,69	105,70	251,9	266,2	
1965 D	12,00	200,5	75,00	225,5	103,09	131,15	104,67	103,47	109,07	247,11	262,4	
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	
IV. Vj.	13,28	189,4	74,67	248,11	104,11	124,99	113,95	101,23	103,88	271,6	263,9	
1964 I. Vj.	11,06	174,0	81,25	218,1	97,03	129,94	98,50	98,18	100,34	238,10	251,1	
II. Vj.	11,35	169,11	75,69	228,2	105,19	129,65	108,78	102,10	99,12	250,9	255,8	
III. Vj.	10,48	183,8	77,58	226,3	106,20	133,56	108,83	105,42	105,39	255,3	263,2	
IV. Vj.	12,56	194,10	83,00	233,3	100,83	130,19	103,50	109,06	107,96	262,4	309,2	
1965 I. Vj.	13,07	204,6	.	225,6	106,36	131,39	101,48	103,91	106,79	243,6	259,7	
II. Vj.	11,64	.	.	227,3	99,15	129,97	100,17	104,09	111,37	246,9	257,8	
III. Vj.	10,55	183,9	77,25	221,0	99,12	130,24	106,29	104,75	115,59	247,2	259,8	
IV. Vj.	12,72	190,0	.	227,9	107,74	133,00	113,00	101,12	.	254,4	276,1	
1966 I. Vj.	10,75	.	.	228,10	93,17	128,63	111,57r	104,86r	113,82	246,6	261,11	
II. Vj. ¹³⁾	9,69	185,0	71,88	231,5	96,08r	128,73	114,44	107,28r	105,47	264,11	271,11	
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)	Limfjör- dhäfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)				
Route	Elbe/ Weser	Rhein- häfen ¹⁰⁾ Ruhrhäfen	niederländische Rheinendhäfen ⁹⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weser	Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg			
Währung Mengeinheit	DM je Standard	hft je Standard	s je Standard	DM je 1000 kg								
1956 D	79,29	107,63	.	91,08	251,7	168,7	20,91	9,22	.			
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209,4	131,4	15,19	9,00	.			
1958 D	65,10	.	60,00	70,64	181,6	127,1	13,45	7,67	7,00			
1959 D	67,70	92,18	.	70,83	182,8	138,8	14,69	7,68	6,21			
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229,2	156,6	16,26	8,47	6,50			
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223,2	146,7	15,31	9,02	6,90			
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202,11	145,9	14,23	8,60	7,41			
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41			
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250,0	177,2	15,21	9,15	9,21			
1965 D	80,14	99,50	82,44	91,14	249,0	179,4	14,99	9,11	9,00			
1963 III. Vj.	79,88	94,86	90,88	100,16	243,1	182,2	15,68	10,44	6,64			
IV. Vj. ....	.	94,38	94,36	109,01	272,11	207,10	16,86	10,21	7,00		
1964 I. Vj. ....	.	94,52	82,86	90,02	235,8	135,4	14,86	8,73	.		
II. Vj.	76,92	100,38	85,69	94,29	247,2	170,10	14,85	9,25	9,38			
III. Vj.	76,00	100,03	88,83	97,81	254,9	192,6	14,76	9,52	9,73			
IV. Vj. ....	.	101,22	85,50	100,49	282,3	209,11	16,36	9,15	9,27		
1965 I. Vj. ....	.	99,89	80,56	88,77	235,10	155,10	14,67	9,00	9,00		
II. Vj.	78,50	99,63	85,28	91,63	248,9	181,2	14,82	.	.			
III. Vj.	78,67	99,67	81,50	93,33	244,11	179,5	14,61	9,25	.			
IV. Vj. ....	.	.	.	90,83	266,9	200,11	15,88	9,07	.		
1966 I. Vj. ....	.	102,15	75,25	104,25	247,10	146,2	15,34	8,83	.		
II. Vj. ¹³⁾	103,00	79,38	94,15	267,6	179,4	15,18	8,89	.			

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⁾	Limfjor- dhäfen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)	Antwerpen	Lübeck	Rotter- dam ⁵⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Stettin/ Danzig	
Route	Lübeck/ Flensburg	Elbe			Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) ⁶⁾	Elbe		Rhein- häfen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe	
Währung Mengeneinh.	DM je 1000 kg					s/1000 kg	skr/1000 kg	hfl/1000 kg	DM je 1000 kg			
1956 D					7,88	7,56		17,83		18,05		
1957 D	6,67				7,81			16,06		16,53		
1958 D		5,41	5,50		7,81	7,22		13,42			9,30	
1959 D	5,96	5,19	4,99	5,00	7,21	6,15	15,2	12,75		13,42	9,27	
1960 D	6,18	5,40	5,64	4,80	7,37	6,26	16,4	12,00		14,26	10,68	
1961 D	6,01	5,66	5,78	5,57	7,91	6,42	17,0	14,23	7,00	13,95	10,25	
1962 D	5,58	5,48	5,61	6,81	7,62	6,36	14,6	13,24	7,11	5,49	14,30	
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19	8,51	6,91	16,1	13,21	7,18	5,83	15,54	
1964 D	5,85	5,45	5,97	6,70	7,97	7,08	16,8	12,76	7,25	5,52	14,91	
1965 D	6,13	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	5,51	15,36	
1963 III. Vj.	6,61	6,19	5,95	7,53	8,77	7,26	14,11	12,58	7,12	5,94	15,51	
IV. Vj.	6,42	6,46	6,37	7,39	8,94	7,34	18,8	14,51	7,27	6,50	17,98	
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	14,93	
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	17,08	
9,71												
Ware	Steinkohle						Koks ⁸⁾					
von	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe	
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) ⁹⁾	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark ¹⁰⁾	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm ⁶⁾	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ¹¹⁾
Währung Mengeneinh.	DM/ 1000 kg	dkr/ 1000 kg	s je 1000 kg			s/2240 lbs	s/1000 kg	skr je 1000 kg		s je 1000 kg		
1956 D		21,92	26,6	21,6	24,7	21,5	26,7	19,42	19,56	31,11	23,9	25,1
1957 D		17,72	21,2	17,2	19,4	15,6	18,8	14,19	14,77	24,2	16,9	20,1
1958 D	8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9
1959 D	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7
1960 D	10,15	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6
1961 D	9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7
1962 D	8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4
1963 D	10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,6	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11
1964 D	10,92	19,05	18,2	17,5	19,2	17,6	22,11	17,12	17,15	22,10	20,9	22,7
1965 D	10,28	18,57	17,5	16,8	18,9	17,3	23,2	17,32	19,47	25,4	20,8	21,3
1963 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.	10,03	19,12	16,6	15,11	17,2	18,4	23,0	16,69	18,56	23,6	20,5	21,5
IV. Vj.	10,88	20,94	20,11	18,8	21,3	21,3	26,5	18,51	22,25	31,7	23,9	23,6
1966 I. Vj.	9,29	17,62		16,10	21,7	17,6	24,9	20,00	25,00		22,3	
II. Vj. 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	Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- häfen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Däne- mark ¹⁰⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Varberg/ Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Strömsf./ Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Strömsf./ 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			
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	
1960 D	15,76	19,8	27,7	18,61	20,39	19,23	21,1	15,52	16,17	18,17	9,35	
1961 D	13,63	20,6	27,8	17,30	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01	
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51	
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83	
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07	
1965 D	15,46	18,5	29,4	18,79	21,02	20,70	23,6	16,97	17,65	16,67	8,71	
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	
IV. Vj.	17,48	23,3	38,6	21,27	24,83	23,00	27,8	21,43	22,06	17,16	9,55	
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	
II. Vj.		15,10	26,10		19,35	18,65	20,9	14,31	15,19	18,21	8,62	
III. Vj.	14,92		26,10	19,17	20,94	20,03	21,0	15,85	15,51	18,86	9,17	
IV. Vj.		20,9	32,8	19,82	24,10	23,60	26,0	18,90	19,41	16,04	9,79	
1965 I. Vj.		18,0	28,5	16,46	21,24	25,89	23,2	18,09	18,11	16,84	8,70	
II. Vj.			24,8		20,38	18,63	22,3	16,10	16,49	16,80	8,36	
III. Vj.	16,08		28,3	18,36	19,51	17,25	20,8	14,48	14,96	16,31	8,64	
IV. Vj.	16,88	22,9	35,10	21,25	22,96	20,33	27,10	19,21	21,05	17,22	9,14	
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	
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											
von	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf			Nord-Pazifik ¹⁾	
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan ²⁾	UK	Antw./Hbg.
Währung	s	\$	s	\$		s	\$	s	\$		s	\$
Mengeneinheit	je 2240 lbs											
1956 D	.	.	89.4	10.90	10.61	103.6	11.76	115.8	14.02	21.92	153.9	18.17
1957 D	.	.	60.4	6.29	5.72	66.5	8.23	78.11	9.50	16.43	97.5	10.53
1958 D	92.10	.	40.11	4.14	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	3.43	35.1	4.06	40.5	4.39	7.88	6.17	6.88
1963 D	68.11	8.44	41.2	4.90	5.01	41.3	4.53	51.11	5.59	9.69	7.44	7.69
1964 D	68.10	8.86	41.1	4.39	4.49	42.4	5.73	51.0	5.26	10.27	7.85	7.82
1965 D	78.4	9.44	47.7	4.91	4.80	48.7	5.74	64.1	5.60	12.01	8.54	7.56
1966 D	69.7	8.55	44.7	3.82	4.10	41.5	4.66	51.10	4.28	10.32	9.43	7.62
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	.	.	61.3	3.58	9.75	.	.
Juni	68.11	8.11	39.9	3.35	4.46	36.10	.	45.2	3.49	9.22	.	.
Juli	65.0	7.41	29.5	3.08	3.58	.	.	51.3	3.80	9.49	.	.
Aug.	64.8	7.75	51.4	3.13	3.25	.	.	40.0	3.46	9.49	.	.
Sept.	63.0	6.80	41.11	3.25	3.50	.	.	35.9	3.55	10.30	.	.
Okt.	70.7	8.47	35.0	3.81	3.99	.	.	53.11	4.74	10.22	.	.
Nov.	60.0	8.75	43.2	4.41	4.39	34.5	.	54.2	4.37	9.90	.	6.36
Dez.	.	.	.	.	.	33.9	.	41.7	3.21	9.00	.	6.25

Ware	Getreide								Kopra	Esparto	Zucker	
von	La Plata ⁵⁾		West-	Ost-	Full Range	Süd-china ⁶⁾	Süd-afrika ⁷⁾	Schwarz-meer	Philip-pinen	Algerien	Kuba ⁸⁾	
Route	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.		Ceylon	UK	Antw./Hbg. ⁹⁾	Antw./Hbg. ⁹⁾	UK		
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs								\$ je cu ft	s je 2240 lbs		
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	.	126.7	81.5	0.41	126.1	105.11
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	.	93.7	59.2	0.26	110.9	97.1
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	.	54.0	30.2	0.15	80.11	40.7
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	.	60.4	38.3	0.17	79.4	39.8
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	.	62.5	38.4	0.18	81.2	52.4
1961 D	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	.	62.8	40.4	0.16	81.8	57.6
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	35.11	52.5	33.5	0.15	81.0	49.8
1963 D	73.8	74.6	78.0	76.5	84.10	83.7	46.2	61.11	36.11	0.19	85.2	68.5
1964 D	83.8	77.0	83.10	75.3	83.8	81.8	50.2	59.7	37.6	0.20	93.5	68.4
1965 D	95.5	84.6	88.0	87.0	94.5	91.6	53.3	61.7	.	0.24	92.7	75.11
1966 D	90.3	78.8	83.7	83.7	87.3	82.7	47.7	52.0	.	0.21	89.7	.
1966 Jan.	100.0	90.6	95.8	90.10	.	.	44.6	56.6	.	0.27	.	.
Febr.	97.6	83.11	90.11r	91.8	.	.	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	.	.	47.0	47.6	.	0.21	92.6	.
Juni	91.6	76.2	81.3	82.6	90.0	86.3	46.6	.	.	0.18	.	.
Juli	90.0	74.5	83.8	82.0	88.9	85.0	44.0	.	.	0.18	91.3	.
Aug.	87.6	69.3	85.11	80.0	.	.	43.11	.	.	0.17	89.5	.
Sept.	82.10	74.1	77.6	78.4	86.3	81.6	43.0	.	.	0.20	88.9	.
Okt.	81.3	.	70.6	76.3	87.6	81.11	42.11	.	.	0.18	87.6	.
Nov.	83.11	70.9	78.2	75.0	86.0	81.1	47.1	.	.	0.17	87.6	.
Dez.	86.1	71.5	81.3	75.0	85.0	80.0	49.6	.	.	0.18	87.6	.

Ware	Zucker				Fischmehl.	Schwefelkies				Schwefel	Apatit	Eisen- und Manganerze
von	Kuba ⁶⁾	Queensland ¹⁰⁾		Mauritius	Peru	Morphou-Bay	Huelva			US-Golf	Murmansk	Vitoria
Route	Antw./Hbg. ⁹⁾	UK	Antw./Rttd./Amst.	UK	Antw./Hbg. ⁹⁾	Niederlande	UK	Belgien	Niederlande	UK	Lübeck-Stettin	Antw./Hbg. ⁹⁾
Währg./Mengeneinh.	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 ¹	112.9	48.10	107.8
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	.	44.9	46.7	35.5	31.8	96.5	44.2	77.10
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	.	26.9	36.3	22.9	23.2	49.6	20.7	39.4
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	.	26.3	34.1	25.9	24.6	47.10	20.6	41.1
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	.	26.6	35.7	24.11	23.9	49.2	21.11	44.11
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	.	26.7	.	22.5	21.10	54.2	21.2	43.11
1962 D	46.5	83.10	81.4	57.3	0.14	23.2	27.3	20.10	21.3	41.6	20.2	34.2
1963 D	64.3	97.2	94.8	79.4	0.15	26.0	23.0	25.6	25.0	50.5	22.9	36.8
1964 D	71.1	92.5	89.11	73.1	0.20	32.1	.	29.0	26.0	59.10	22.6	32.8
1965 D	73.0	100.7	98.1	81.7	0.23	35.6	.	27.4	.	66.3	.	39.2
1966 D	75.7	95.9	93.3	58.11	0.17	.	.	34.0	29.0	61.7	24.0	26.0
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	97.6	.	0.20	.	.	.	.	69.0	.	22.3
Mai	72.0	95.0	92.6	.	.	.	.	.	29.0	65.0	.	.
Juni	.	95.0	92.6	62.6	.	.	.	.	.	.	.	25.3
Juli	.	95.0	92.6	60.3	0.17	.	.	.	.	63.2	.	.
Aug.	.	92.6	90.0	55.0	.	.	.	.	.	52.6	.	.
Sept.	.	.	.	57.1	0.17	.	.	.	.	50.8	.	.
Okt.	.	.	.	55.0	0.16	.	.	.	.	48.9	.	20.0
Nov.	.	.	.	55.0	0.16	.	.	.	.	.	24.0	.
Dez.	.	90.0	87.6	55.0	0.16	.	.	.	.	.	.	.

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 Mangane ze						Zinkkonz.	Kohle					
	von	Marmagosa	Südafrika/ Mosambik	Luanda ²⁾	Conakry	Melilla	Poti	Port Pirie	Hampton Roads				
	nach	Antw./Hbg. ³⁾			Polen	Antw./Hbg. ³⁾		Brist. Kan. Le Havre/ Hbg.	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	Rio de Janeiro
Währ./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs									\$ je 2240 lbs			
1956 D	122.8	115.6	.	72.6	40.1	66.9	186.0	78.0	77.2	11.52	19.90	11.35	
1957 D	77.3	69.2	75.0	62.9	36.9	.	147.11	53.1	51.11	7.90	15.71	8.02	
1958 D	41.1	45.2	.	.	18.9	29.9	74.0	25.8	24.2	3.97	7.60	4.95	
1959 D	46.8	44.9	.	30.2	18.5	30.1	91.10	24.10	23.0	3.80	7.76	5.25	
1960 D	45.11	45.4	.	29.2	17.11	31.2	100.0	27.5	26.2	4.14	8.35	5.30	
1961 D	42.10	41.10	36.1	26.7	17.5	32.3	86.9	30.1	27.4	4.25	9.02	6.32	
1962 D	32.9	34.0	30.4	22.11	15.11	24.6	75.8	22.11	20.3	3.61	6.55	5.06	
1963 D	37.7	37.2	31.2	25.9	19.0	27.8	95.1	28.11	27.3	4.83	7.18	7.44	
1964 D	41.1	40.6	35.3	29.4	20.1	25.10	86.7	27.0	24.6	4.45	7.32	8.11	
1965 D	49.1	41.8	36.7	34.5	.	31.3	98.10	31.1	27.11	4.82	8.31	8.09	
1966 D	35.2	47.0	.	35.2	21.0	23.9	95.6	23.1	20.6	4.04	6.99	7.06	
1966 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	52.10	.	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	.	48.5	.	.	.	23.9	95.0	.	20.0	.	.	6.58	
Juli	28.6	44.3	.	.	.	.	95.5	.	.	3.65	6.53	6.57
Aug.	.	.	.	.	.	.	91.6	.	16.0	.	6.58	6.33
Sept.	.	.	.	.	.	.	.	20.0	17.6r	.	6.33	5.68
Okt.	.	.	.	.	.	.	.	19.0	.	.	7.37	7.05
Nov.	28.0	.	.	.	.	.	90.0	.	20.3	3.70	6.28	6.55
Dez.	24.8	.	.	.	.	.	.	.	.	3.50	5.84	6.58

Ware	noch: Kohle			Erdöl, roh						Rohphosphat		
	von	Australien	Danzig/Stettin	Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax
	nach	Japan	Portugal	West-italien	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Antw./Rttd.
Währ./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs											
1956 D	.	.	46.2	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6	39.9	44.0
1957 D	69.10	.	29.5	52.10	60.1	64.5	67.2	117.6	120.11	90.7	27.6	32.0
1958 D	36.2	28.10	22.0	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	19.8	20.6
1959 D	40.0	30.9	25.3	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9	20.4
1960 D	39.3	.	25.2	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4	20.10
1961 D	41.4	35.11	30.4	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	27.11	51.10	20.5	20.9
1962 D	34.7	30.2	22.1	15.6	16.6	22.5	30.10	32.0	32.0	44.9	18.9	20.0
1963 D	34.11	31.0	35.5	20.11	22.3	33.2	35.3	38.5	39.9	.	21.0	19.9
1964 D	30.9	34.2	33.8	19.2	19.11	.	.	33.8	34.9	55.6	22.8	27.6
1965 D	35.7	36.6	31.0	19.7	20.5	.	.	32.1	34.3	64.0	26.2	26.10
1966 D	29.7	34.4	25.2	16.3	17.1	33.7	35.9	30.2	31.3	66.0	28.10	30.0
1966 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	.	.	.
Okt.	24.11	34.0	.	20.9	22.0	33.7	35.9	38.2	39.5	.	24.0	.
Nov.	25.10	.	.	21.0	22.11	.	.	26.5	27.4	.	27.0	.
Dez.	25.1	.	.	14.4	15.0	.	.	37.8	39.0	.	.	.

Ware	Düngemittel		Grubenholz	Bauholz und Stückgüter			Schrott				Stahlwaren		
	von	Antw./Hbg. ³⁾	Archangel ⁴⁾	Nord-Pazifik		Große Seen	USNH ⁵⁾			Japan ⁶⁾			
	nach	Alexandria	Süd-China	ECUK	UK	Südafrika ⁵⁾	Australien ⁵⁾	West-italien ⁵⁾	Antw./ Rttd./ Amst. ⁵⁾	West-italien ⁵⁾	Japan ⁵⁾	Nord- spanien ⁷⁾	US-Golf ⁷⁾
Währ./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs		s je Fathom	\$ je 2240 lbs									
1956 D	62.6	154.7	287.5	25.04	30.51	.	.	17.70	.	.	.	.	.
1957 D	46.5	102.8	268.9	19.54	19.24	.	.	12.28	.	.	.	.	.
1958 D	29.6	59.7	189.6	10.29	12.08	.	.	6.07	6.47	.	.	.	.
1959 D	35.0	59.2	175.0	11.17	12.06	.	.	6.04	6.42	10.33	.	.	.
1960 D	36.5	59.10	194.7	10.96	13.61	12.57	10.37	6.61	7.08	11.08	.	.	.
1961 D	35.5	66.2	223.9	11.60	13.29	12.88	10.64	7.32	7.56	13.72	.	.	.
1962 D	31.8	58.11	198.4	10.33	12.00	11.66	7.78	5.26	6.08	10.44	6.74	.	.
1963 D	41.2	66.4	216.8	12.57	12.88	14.45	9.67	.	7.52	12.28	8.01	6.67	.
1964 D	37.8	66.7	225.0	13.44	15.36	15.71	10.69	7.82	8.28	12.76	8.43	7.18	.
1965 D	.	82.8	230.6	15.66	17.12	17.58	10.27	9.21	9.47	13.67	9.41	8.88	.
1966 D	47.10	80.1	240.0	.	.	.	10.87	.	8.34	11.27	9.59	8.58	.
1966 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	.	.	.
Okt.	37.6	79.0	.	.	.	.	.	.	7.74	11.05	.	7.83	.
Nov.	.	74.0	240.0	.	.	.	.	.	.	11.32	.	.	.
Dez.	.	78.8	.	.	.	.	.	.	7.33	10.40	.	.	.

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

C. Schiffsfrachtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

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⁾	—	—	—	124,8	139,1
1958 D.....	122,3	—	—	67,7	50,4	—	—	—	78,0	63,6
1959 D.....	119,5	—	—	70,3	48,9	—	—	—	79,2	64,9
1960 D.....	121,7 ³⁾	101,5	99,7	74,6	50,2	100,0	—	100,0	82,1	73,9
1961 D.....	126,6	106,5	101,6	75,4 ⁴⁾	43,6	106,9	—	100,4	84,2	80,9
1962 D.....	130,5	110,9	101,8	67,4	51,1	89,1	—	95,1	77,5	64,8
1963 D.....	132,8	111,7	106,2	79,1	65,7	107,0	—	115,5	85,2	78,8
1964 D.....	137,7	116,1	109,6	79,5	59,0	112,6	100,0	120,1	85,6	88,3
1965 D.....	142,0	119,2	114,5	86,8	58,9	127,1	117,5	124,7	89,6	98,9
1966 D.....	147,8	125,0	117,0	79,2	55,1	109,8	108,2	120,2	86,4	88,0
1965 April.....	141,5	118,7	114,3	84,9	42,0	120,2	112,6	108,9	88,3	96,3
Mai.....	141,6	118,6	114,6	87,1	41,0	123,6	120,0	116,8	89,4	99,8
Juni.....	142,0	118,7	115,5	85,2	50,3	126,0	119,9	119,7	89,3	104,1
Juli.....	142,7	119,4	115,8	83,9	41,3	126,3	120,4	116,0	89,7	105,8
Aug.....	142,1	119,4	114,0	86,0	56,5	128,8	127,4	125,5	90,0	101,7
Sept.....	143,1	120,0	115,7	88,5	44,2	132,2	121,7	126,0	90,5	100,8
Okt.....	143,7	120,3	116,4	88,6	59,3	127,9	123,2	123,4	90,1	98,5
Nov.....	144,2	121,0	116,3	88,9	77,5	132,4	122,7	135,3	89,6	100,3
Dez.....	145,2	121,7	117,6	92,6	102,1	134,8	120,8	140,8	89,6	103,5
1966 Jan.....	146,6	122,8	118,7	89,7	102,1	127,2	122,2	139,8	89,1	99,3
Febr.....	147,2	123,3	119,2	90,5	77,3	127,4	125,7	140,6	89,5	98,9
März.....	147,6	123,5	119,8	88,6	52,9	129,1	125,6	132,5	90,4	97,4
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
Okt.....	148,1	126,4	114,4	75,3	65,1	103,6	98,3	128,5	85,0	75,6
Nov.....	148,1	126,6	114,4	73,3	59,0	102,8	95,3	122,8	84,3	78,7
Dez.....	148,6	126,5	115,5	72,3	61,6	98,4	98,7	128,1	84,5	87,2

Land	Norwegen		Niederlande								
Berechnende Stelle	Norwegian Shipping News, Oslo		Statistisches Zentralamt, Den Haag								
Einsatzart	Tankerfahrt Reisecharter		Trampfahrt Reisecharter								
Indexgruppe	Mineralöl		Hochseeschifffahrt ⁶⁾						Küstenschifffahrt ⁶⁾		
	£-Raten	\$-Raten	Gesamt- index	Getreide	Schwefel- kies	Erz	Kohle	Dünge- mittel	Gesamt- index	Holz	Kohle
Basis	Intascale 6) = 100	ATRS 7) = 100	1960 = 100								
1956 D.....	223,5	162,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1957 D.....	149,7	102,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1958 D.....	54,2	47,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1959 D.....	54,6	44,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1960 D.....	52,2	45,4	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1961 D.....	48,0	41,3	91	91	97	89	104	89	99	99	93
1962 D.....	54,7	46,1	75	73	85	73	79	83	93	93	93
1963 D.....	73,3	54,6	88	90	95	78	92	91	101	100	123
1964 D.....	67,1	47,5	100	108	119	81	93	97	109	109	108
1965 D.....	65,8	44,2	100	102	121	90	105	103	108	108	97
1966 D.....	61,9	—	88	91	126	74	84	88	107	107	103
1965 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	—	80	79	126	77	66	88	109	109	111
Aug.....	46,2	—									
Sept.....	56,3	—									
Okt.....	72,3	—	73	76	126	54	75	81	110	110	100
Nov.....	66,2	—									
Dez.....	61,3	—									

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	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	127,0	142,1	115,2	106,5	134,9	134,0	56,6
1966 D	113,5	125,1	107,1	111,1	131,4	90,1	88,9	127,7	132,4	50,9
1965 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.	123,1	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	—	132,2r	47,7
Okt.	105,8	110,6	—	105,9	107,3	75,1	94,5	130,8	118,3	66,9
Nov.	104,1	112,8	—	107,5	—	70,2	85,8	125,8	117,9	53,1
Dez.	111,5	116,0	99,9	110,5	—	—	94,1	131,3	118,3	55,2

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
1966 D	43,4	45,6	47,4	59,3	46,9	34,4	53,6	43,0	55,2	53,1
1965 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
Okt.	42,1	43,7	46,9	58,2	46,6	33,5	49,5	36,9	46,6	47,7
Nov.	42,1	43,9	46,8	58,1	46,4	33,6	43,1	36,2	50,7	45,4
Dez.	41,6	42,8	46,8	58,1	46,4	33,5	36,1	36,3	50,5	50,8

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

C. Schiffsverkehrsindizes
1. Indizes 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	Europa	Großbritannien/ Kontinent	West- europa	Großbrit./ Kontinent	West- italien	Großbrit./ Kontinent		
Basis	1954 = 100														
1958 D.....	75	73	64	68	73	91	78	65	71	79	82	64	70	70	64
1959 D.....	77	77	64	73	85	90	77	71	79	87	80	74	69	68	60
1960 D.....	79	79	70	67	87	91	80	76	88	81	85	81	69	75	69
1961 D.....	83	81	72	66	86	100	83	80	81	88	91	74	65	76	73
1962 D.....	73	69	57	60	75	87	66	68	68	73	72	61	57	64	57
1963 D.....	83	83	74	68	86	84	78	85	76	91	74	69	67	87	73
1964 D.....	82	79	71	66	87	—	78	80	81	86	90	66	73	80	65
1965 D.....	93	89	87	74	98	—	87	93	85	95	103	77	82	86	76
1966 D.....	83	81	72	75	97	—	76	88	80	73	102	63	79	69	57
1965 April.....	93	88	91	79	93	—	77	94	75	83	86	92	—	78	83
Mai.....	94	89	100	77	99	—	74	89	—	83	94	110	—	88	82
Juni.....	96	95	77	—	104	—	88	94	84	99	146	83	111	89	70
Juli.....	94	88	83	79	106	—	73	81	85	106	93	69	—	87	75
Aug.....	94	90	85	71	100	—	89	96	81	107	96	74	—	90	72
Sept.....	95	93	87	72	99	—	101	99	90	113	105	72	—	93	74
Okt.....	89	88	81	70	101	—	94	94	88	106	110	76	—	88	72
Nov.....	89	88	84	68	101	—	103	102	—	93	98	77	—	88	80
Dez.....	94	92	86	75	104	—	91	103	—	—	—	—	81	81	75
1966 Jan.....	92	91	77	78	109	—	90	101	80	84	134	72	71	81	61
Febr.....	94	90	87	88	110	—	85	92	—	87	—	—	—	83	—
März.....	93	89	83	—	115	—	96	101	—	81	—	83	74	—	65
April.....	90	89	79	—	—	—	100	85	—	81	120	71	—	—	61
Mai.....	85	80	65	—	88	—	72	96	—	77	103	56	—	—	52
Juni.....	84	86	76	—	91	—	65	98	—	83	103	79	91	—	—
Juli.....	80	81	74	—	94	—	78	93	—	78	—	—	—	65	53
Aug.....	71	67	37	—	96	—	45	81	—	72	—	50	—	65	43
Sept.....	72	71	67	—	90	—	57	83	—	74	—	—	—	—	61
Okt.....	74	74	77	—	93	—	75	67	—	73	81	53	—	65	53
Nov.....	82	79	73	—	90	—	83	76	—	72	73	39	—	65	54
Dez.....	77	77	75	60	89	—	72	86	—	72	—	—	—	62	71

Land	Italien															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾															
Einsatzart	Trampfahrt/Reisecharter															
Indexgruppe	Kohle			Phosphat		Ameri- ka- fahrt zu- sammen	Erz			Kohle	Asien- fahrt zu- sammen	Getreide	Getreide Zucker/ Kohle	Salz/ Phos- phat	Erz	
von Fahrtroute nach	Groß- britan- nien	Nord- Europa	Groß- britannien Kontinent	Nord- Afrika ⁹⁾	Casa- blanca		Brasi- lien	Afrika/ Mittel- meer ¹¹⁾	Indien	Northern Range		Northern Range	Nord- Pazifik	Nord- Atlant- ik ¹²⁾	Mittelmeer/ Rotes Meer ¹³⁾	Indien/ Mala- ysia 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	
1966 D.....	—	107	112	91	—	96	60	63	96	115	80	87	76	76	76	
1965 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	
Okt.....	—	106	—	—	—	73	55	50	84	104	75	81	71	—	64	
Nov.....	—	110	107	103	—	98	—	—	79	115	83	112	72	—	64	
Dez.....	—	—	108	—	—	91	—	—	74	108	67	76	63	—	63	

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	insgesamt	Karibische See						US-Golf				Persischer Golf			
Fahrtroute nach		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen			
Basis	Tanker-Größenklassen														
	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	
	Grundtarif Scale Nr. 2, bis 14. 12. 1953 ²⁾														
	100,0		32.6		34.9		38.5		40.3		{ 49.2 ³⁾ 80.10 ⁴⁾		{ 51.5 ³⁾ 83.2 ⁴⁾		
	Grundtarif Scale Nr. 3, ab 15. 12. 1958														
	100,0		32.6		34.6		38.5		40.10		49.5 ³⁾		51.7 ³⁾		
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	35,0 ¹⁷⁾	47,5	36,3 ¹⁷⁾	
1966 1. 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⁾	
2. Hj.	75,9	53,6 ¹⁷⁾	24,8	17,5 ¹⁷⁾	26,2	18,6 ¹⁷⁾	29,2	20,7 ¹⁷⁾	31,0	21,11 ¹⁷⁾	43,9	32,9 ¹⁷⁾	45,5	33,11 ¹⁷⁾	
Berechnende Stelle	W. G. Weston London	Fairplay, London													
Indexart	Zeitcharter- Volume- Index ²⁾	Index der Bunkerölpreise ³⁾					Preismeßzahlen für Neubautonnage ¹³⁾								
Darstellungsform	Meßzahlen														
Indexgruppe	insgesamt	Gesamtindex		Heizöl ¹⁰⁾	Diesel- kraftstoff/ Gasöl ¹¹⁾	Standard-Motorschiff 11 000/13 000 t dw		Bulk-Carrier 25 000 t dw ¹⁴⁾							
		I ⁹⁾	II ⁹⁾			Baupreis	Übergabepreis	Baupreis	Übergabepreis						
Basis	1960 = 100	1959 = 100				1962 = 100									
						(1022500 £)	(875000 £)	(1345200 £) ¹⁵⁾	(1218800 £) ¹⁶⁾						
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 ¹³⁾	84p	81p	81p	86p	103,2	105,9	99,8 ¹⁴⁾	102,6 ¹⁴⁾						
1966 D.....	— ¹⁸⁾	106,9	108,2	103,7	100,5						
1962 I. Vj.	95,3	91	.	89	91	} 99,8	102,9	99,6	100,0						
II. Vj.	86,3	92	.	89	91										
III. Vj.	96,1	90	.	89	90										
IV. Vj.	103,1	90	.	89	90										
1963 I. Vj.	120,3	83	81	81	85	} 100,2	100,0	100,4	104,2						
II. Vj.	135,5	84	81	81	86										
III. Vj.	121,6	84	81	81	86										
IV. Vj.	124,1	84	81	81	86										
1964 I. Vj.	148,4	84	81	81	86	} 101,2	114,7	101,1	116,7						
II. Vj.	131,2	84	81	81	86										
III. Vj.	110,2	84	81	81	86										
IV. Vj.	153,5	84	81	81	86										
1965 I. Vj.	234,5	84p	81p	81p	86p	} 102,7	105,9	99,2 ¹⁴⁾	106,7 ¹⁴⁾						
II. Vj.	216,2	84p	81p	81p	86p										
III. Vj.	175,4	84p	81p	81p	86p										
IV. Vj.	— ¹⁹⁾	84p	81p	81p	86p										
1966 I. Vj.	— ¹⁹⁾	} 106,6	105,9	103,3	98,5						
II. Vj.	— ¹⁹⁾										
III. Vj.	— ¹⁹⁾										
IV. 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			1962		1963		1964		1965		1966		1966	
			Durchschnitt										Dezember	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar ²⁾	I.	Spar ²⁾
Europa	Belgien	Brüssel HF HR HR a)	112	80	116	82	117	83	117	83	117	83	117	83
			202	144	218	155	223	158	223	158	223	158	223	158
			—	115	—	123	—	126	—	126	f) 126	—	f) 126	
Deutschland	Berlin HF HR HR b)	111	93	111	86	111	84	111	84	111	84	111	84	
		200	131	217	133	222	136	222	136	222	136	222	136	
		—	125	—	123	—	—	—	—	—	—	—		
	Bremen HF HR HR c)	120	74	120	79	120	79	120	79	122	81	123	82	
		240	143	240	158	240	158	240	158	245	163	246	164	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Düsseldorf HF HR HR b) HR c)	62	39	62	42	62	42	62	42	85	57	93	62	
		124	78	124	84	124	84	124	84	171	114	186	124	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Hamburg HF HR HF e) HR c)e)	132	86	128	87	128	87	128	87	139	93	142	95	
		264	173	256	174	256	174	256	174	277	186	284	190	
		—	—	—	75 e) 135	—	73 e) 135	—	72 e) 135	—	74 e) 146	—	75 e) 150	
	Hannover HF HR HR c)	85	53	85	57	85	57	85	57	101	68	106	71	
		170	107	170	114	170	114	170	114	202	135	212	142	
		—	96	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	München HF HR HR c)	85	62	85	66	85	66	85	66	105	73	112	75	
		170	123	170	132	170	132	170	132	211	146	224	150	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Nürnberg HF HR HR c)	50	36	50	38	50	38	50	38	71	49	78	52	
		100	72	100	76	100	76	100	76	142	97	156	104	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Stuttgart HF HR HR c)	50	33	50	35	50	35	50	35	64	43	69	46	
		100	66	100	70	100	70	100	70	129	87	138	92	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Frankreich	Paris HF HR	162	121	173	129	175	130	175	135	175	136	175	136	
		292	219	325	241	333	247	333	256	333	259	333	259	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Griechenland	Athen HF HR HR a)	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511	
		1214	920	1264	958	1281	971	1281	971	1281	971	1281	971	
		—	817	—	846	—	830	—	f) 779	—	f) 766	—	f) 766	
Groß- britannien	London HF HR HR ab)	245	189	249	189	250	189	252	191	252	191	252	191	
		441	341	467	355	475	360	478	362	479	363	479	363	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Italien	Mailand HF HR HR a)	226	164	226	164	226	164	226	164	226	164	226	164	
		407	296	424	308	430	312	430	312	430	312	430	312	
		—	247 ¹⁾	—	252	—	254	—	254	—	f) 254	—	f) 254	
	Rom HF HR HR a)	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240	
		594	432	619	450	627	456	627	456	627	456	627	456	
		—	360 ¹⁾	—	369	—	372	—	372	—	f) 372	—	f) 372	
Jugoslawien	Belgrad HF HR HR a)	403	289	399	281	397	278	397	278	397	278	397	278	
		726	521	748	527	755	529	755	529	755	529	755	529	
		—	418	—	418	—	418	—	418	—	f) 418	—	f) 418	
Niederlande	Amsterdam HF HR HR a)	119	85	123	87	124	87	124	87	124	87	124	87	
		215	153	231	163	236	166	236	166	236	166	236	166	
		—	121	—	ab) 128	—	ab) 130	—	ab) 130	—	f) 137	—	f) 130	
Norwegen	Oslo HF HR HR d)	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345	427	345	
		731	591	792	640	812	656	812	656	812	656	812	656	
		—	—	—	—	—	475	—	482	—	484	—	484	
Österreich	Wien HF HR	210	153	210	153	210	153	210	153	210	153	210	153	
		378	276	394	287	399	291	399	291	399	291	399	291	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Portugal	Lissabon HF HR HR a)	517	382	531	385	535	386	535	386	535	386	535	386	
		931	688	996	723	1017	734	1017	734	1017	734	1017	734	
		—	605	—	605	—	605	—	605	—	f) 605	—	f) 605	
Spanien	Barcelona HF HR HR a)	334	244	334	244	334	244	334	244	334	244	334	244	
		602	440	627	458	635	464	635	464	635	464	635	464	
		—	359	—	373	—	378	—	378	—	f) 378	—	f) 378	
	Madrid HF HR HR a)	398	294	409	302	412	305	412	305	412	305	412	305	
		717	530	767	508	783	580	783	580	783	580	783	580	
		—	442	—	465	—	473	—	473	—	f) 473	—	f) 473	
Schweden	Stockholm HF HR HR d)	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345	427	345	
		731	591	792	640	812	656	812	656	812	656	812	656	
		—	—	—	475	—	475	—	482	—	484	—	484	
Schweiz	Genf HF HR	174	132	174	132	174	132	174	132	174	132	174	132	
		314	238	331	247	331	251	331	251	331	251	331	251	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Zürich HF HR	126	92	126	92	126	92	126	92	126	92	126	92	
		227	166	240	173	240	175	240	175	240	175	240	175	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Türkei	Istanbul HF HR HR f)	791	580	791	579	791	579	791	580	791	580	791	580	
		1424	1044	1483	1087	1503	1101	1503	1102	1503	1102	1503	1102	
		—	—	—	949	—	927	—	927	—	f) 884	—	f) 869	

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

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

Von Frankfurt (Main) nach			1962		1963		1964		1965		1966		1966	
			Durchschnitt										Dezember	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469
HR a)			—	—	—	1029	—	1029	—	990 ⁴⁾	—	f) 990	—	f) 990
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535
		HR	5040	2763	5250	2879	5320	2917	5320	2917	5320	2917	5320	2917
Asien														
Aden	Aden	HF	2005	1322 ¹⁾	2005	1322 ¹⁾	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322
		HR	3609	2380 ¹⁾	3760	2479 ¹⁾	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512
Birma	Rangun	HF	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983
		HR	5888	3570	6183	3719	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768
Ceylon	Colombo	HF	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703
		HR	4718	3066	4915	3194	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4980	3236
Indien	Bombay	HF	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512
		HR	4275	2722	4454	2835	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4513	2873
	Kalkutta	HF	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703
		HR	4679	3066	4874	3194	4939	3236	4939	3236	4939	3236	4939	3236
Irak	Bagdad	HF	1423	975 ¹⁾	1423	975 ¹⁾	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975
		HR	2562	1755 ¹⁾	2669	1829 ¹⁾	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853
HR a)			—	—	—	1297 ⁴⁾	—	1297	—	1248 ⁴⁾	—	f) 1248	—	f) 1248
Iran	Abadan	HF	1580	1087 ¹⁾	1580	1087 ¹⁾	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087
		HR	2844	1957 ¹⁾	2963	2039 ¹⁾	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066
	Teheran	HF	1580	1087 ¹⁾	1580	1087 ¹⁾	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087
		HR	2844	1957 ¹⁾	2963	2039 ¹⁾	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066
Japan	Tokio	HF	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711
		HR	8106	4880	8444	5088	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151
Libanon	Beirut	HF	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469
HR a)			—	—	—	1029	—	1029	—	990 ⁴⁾	—	f) 990	—	f) 990
Philippinen	Manila	HF	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487
		HR	7400	4477	7708	4664	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726
Malaysia	Singapur	HF	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016
		HR	6272	3629	6533	3781	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6620	3831
Syrien	Damaskus	HF	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469
HR a)			—	—	—	1029	—	1029	—	990 ⁴⁾	—	f) 990	—	f) 990
Thailand	Bangkok	HF	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983
		HR	6191	3570	6449	3719	6535	3768	6535	3768	6535	3768	6535	3768
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767
		HR	7823	4981	8149	5189	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5258
Amerika ³⁾														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884
		HR	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3068	1672	2993	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672
		HR	5523	3010	5611	3135	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177
Chile	Santiago	HF	3440	2064	3365	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064
		HR	6192	3716	6308	3871	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922
Kolumbien	Barranquilla	HF	2540	1756	2540	1756	2390	1679	2340	1616	2340	1616	2340	1616
		HR	4572	3161	4763	3293	4541	3191	4446	3071	4446	3071	4446	3071
Uruguay	Montevideo	HF	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884
		HR	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580
Venezuela	Caracas	HF	2500	1748	2500	1748	2350	1613	2350	1613	2300	1568	2300	1568
		HR	4500	3147	4688	3278	4465	3066	4465	3066	4370	2980	4370	2980
Vereinigte Staaten	New York	HF	2168	1248	2093	1235	1768	1097	1668	1044	1668	1008	1668	1008
		HR	3902	2246	3923	2315	3860	2085	3170	1985	3170	1916	3170	1916
HR b)			—	1703	—	1712	—	1559	—	1570	—	1479	—	1440

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

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

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

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

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

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

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

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

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

Sätze in Rpf/Dpf

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Änderungsdatum	Briefe											
	Orts-					Fern-					Auslands-	
	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g
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 ^{a)}	20
1. 3. 1963	20 ¹⁾²⁾		40 ¹⁾²⁾	70 ²⁾	90 ²⁾	20 ¹⁾		40 ¹⁾	70	90	40 ²⁾	20
1. 4. 1966	30 ¹⁾²⁾	50 ¹⁾²⁾	70 ²⁾	90 ²⁾	110 ²⁾	30 ¹⁾	50 ¹⁾	70	90	110	50 ²⁾	30

Änderungsdatum	Postkarten			Drucksachen						Geschäftspapiere				
	Orts-	Fern- verkehr	Auslands-	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 ^{a)}	7	10	15	25	50	10	10	25	25	25	50
1. 3. 1963	15 ^{a)}	15	20 ^{a)}	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 ^{a)}	10 ¹⁾	20 ¹⁾	30	40	70	20	10	30 ¹⁾⁴⁾	50 ¹⁾⁴⁾	70 ⁴⁾	90 ⁴⁾

Änderungsdatum	Geschäftspapiere			Waresendungen (Warenproben) ¹¹⁾								Päckchen		
	Auslands-			Inlands-				Auslands-				Inlands-	Auslandsverkehr	
	200 g	400 g	500 g	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	mindestens		für je 50 g	mindestens
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⁾

Änderungsdatum	Pakete									
	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg	über 7 kg bis 8 kg	über 8 kg bis 9 kg	über 9 kg bis 10 kg	über 10 kg bis 11 kg	über 11 kg bis 12 kg	über 12 kg bis 13 kg	über 13 kg bis 14 kg
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 ^{a)}	110	160	210	260	300	340	389	420	460	500
1. 4. 1966 ^{a)}	140	190	240	290	330	370	410	450	490	530

Änderungsdatum	Pakete						Postgüter		
	über 14 kg bis 15 kg	über 15 kg bis 16 kg	über 16 kg bis 17 kg	über 17 kg bis 18 kg	über 18 kg bis 19 kg	über 19 kg bis 20 kg	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg
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 ^{a)}	540	580	620	660	700	740	100	140	180
1. 4. 1966 ^{a)}	570	610	650	690	730	770	120	170	220

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungstück⁹⁾

Änderungsdatum	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
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem		
1. 12. 1933	3,00	0,10	0,60	0,03	2	4	6	72
1. 3. 1946	6,00	0,20	0,12	0,06	4	8	12	144
1. 9. 1948	5,00	0,15	0,10	0,05	3	6	9	108

1. 1. 1964	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
	18,00	0,90r

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

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen
Sätze in Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Postzeitungsgut ¹⁾			Zeitungsdrucksachen 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

Änderungsdatum	Postanweisungen							
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000
RM/DM								
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

Änderungsdatum	Zahlkarten												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000	über 1000 bis 1250	über 1250 bis 1500	über 1500 bis 1750	über 1700 bis 2000	über 2000
	RM/DM												
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⁾

Änderungsdatum	Gebührententfernung											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
Regelfahrschein (Einfache Fahrt)				Rückfahrschein 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	1,60	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 ⁸⁾ gültig nur an Werktagen				Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 62) ⁹⁾				
1928 ⁵⁾	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 ⁵⁾	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10,80	—	—	—	—
1936	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
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 ⁴⁾	5,50 ³⁾	8,50 ⁶⁾	10,00 ⁵⁾
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	6,80	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- Konto-					ins- gesamt	verkehr
								inhaber					
Wägung	1000,0	686,7	256,7	38,4	15,6	2,6	1000,0	221,5	778,5	1000,0	626,4	365,3	8,3
1938 D	56,8	59,5	47,1	62,9	81,8	67,7	82,5	101,4	77,0	81,1	74,1	93,4	64,2
1950 D	86,3	91,5	70,7	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1951 D	87,1	91,5	74,0	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1952 D	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1953 D	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1954 D	94,1	95,7	89,2	97,9	91,4	97,9	91,2	100,7	88,5	76,5	74,1	80,7	73,4
1955 D	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1956 D	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1957 D	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	86,8	90,3	80,7	92,3
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1960 D	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 D	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1962 D	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 D	120,1	120,2	122,9	100,5	118,4	102,1	143,8	183,1	132,6	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 D	125,6r	124,7	126,6	137,7r	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	137,7r	122,9	100,2r	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 D	157,7	161,1	151,4	138,2	168,1	101,9	180,0	199,7	174,4	125,6	117,8	137,4	192,5
1958 1. Januar	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	91,0	96,9	80,7	100,0
1. April	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1. Mai	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 1. Januar	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 1. Januar	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	112,1	106,3	121,8	117,8
1. März	123,9	124,3	126,6	100,5	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 1. Januar	125,3	124,3	126,6	137,7r	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	137,7r	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	137,7r	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	128,3	120,1	140,5	207,5
1. April	168,4r	173,1	159,7	138,4r	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5

B. Fernspreverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

Änderungsdatum	In Ortsnetzen mit						
	1 bis 50	51 bis 100	101 bis 200	201 bis 500	501 bis 1000	1001 bis 10000	über 10000
	Hauptanschlüssen						
	für Einzelanschlüsse:						
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

Änderungsdatum	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	0,18	

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Änderungsdatum	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	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1. 7. 1954		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36		
1. 8. 1964		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03		

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)
in DM

Änderungsdatum	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer ¹⁾											
	innerhalb des Bereichs einer Knotenvermittlungsstelle ²⁾	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen ³⁾					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen ⁴⁾					
		bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 7 bis 18 Uhr												
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 ³⁾												
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 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	
1. 7. 1963	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	
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. Telegrafien- und Telexverkehr
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr
in RM/DM je Telegrammwort⁶⁾

Änderungsdatum	Gewöhnliche		Dringende		Blitztelegramme	Brieftelegramme ⁷⁾	
	Ortstelegramme	Ferntelegramme	Ortstelegramme	Ferntelegramme		bis zu 22 Wörtern	für jedes weitere 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			Änderungsdatum							
			1. 4. 1937	1. 10. 1939	1. 7. 1950	1. 6. 1951	1. 10. 1953	1. 4. 1956	1. 6. 1963	1. 8. 1964
Europa	Dänemark	Kopenhagen	a) 0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,30	0,30
			b) 0,085	0,08	0,135	0,13	0,135	0,135	0,15	0,15
Frankreich	Paris	a) 0,18	0,17	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,30	0,30
		b) 0,09	0,085	0,145	0,14	0,145	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	0,48	0,50
		b) 0,145	0,105	0,24	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	0,39	0,40	0,40
		b) 0,125	0,115	0,195	0,20	0,195	0,195	0,195	0,20	0,20
Italien	Rom	a) 0,23	0,17	0,38	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	0,19	0,18	0,18
Jugoslawien	Belgrad	a) 0,23	0,16	0,36	0,39	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40
		b) 0,115	0,08	0,18	0,20	0,195	0,195	0,195	0,20	0,20
Niederlande	Amsterdam	a) 0,16	0,15	0,24	0,24	0,27	0,27	0,27	0,30	0,30
		b) 0,08	0,075	0,12	0,12	0,135	0,135	0,135	0,15	0,15
Polen	Warschau	a) 0,18	0,18	0,32	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	0,16	0,18	0,18
Schweden	Stockholm	a) 0,17	0,16	0,27	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	0,135	0,17	0,15
Schweiz	Bern	a) 0,16	0,15	0,24	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	0,12	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	1,19	1,20	1,20
		b) 0,32	0,32	0,595	0,60	0,595	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	3,09	3,00	3,00
		b) 0,94	0,94	1,54	1,54	1,545	1,545	1,545	1,50	1,50
Malaysia	Singapur	a) 2,87	2,87	3,60	2,98	2,98	2,98	2,98	3,00	3,00
		b) 0,96	0,96	1,80	1,49	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	0,97	1,00	1,00
		b) 0,34	0,34	0,485	0,48	0,485	0,485	0,485	0,50	0,50
	San Franzisko	a) 1,60	1,60	1,13	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	0,565	0,60	0,60

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

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

Änderungsdatum	Grundgebühr	Zusätzliche Gebühren für die Fernanschlußleitung je 100 m		
		Ortsanschlußleitung 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

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

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

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

Seite 12

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Die Eisenbahnfahrpreise im Ausland werden seit Erscheinen des Heftes vj. 2/1966 unter Berücksichtigung von Veränderungen des „Gemeinsamen Internationalen Tarifs für die Beförderung von Personen (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 Expreßzügen 600 Dinar (= 4,23 bzw. 8,46 DM) zu zahlen. Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze.

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.

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

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

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

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

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

Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahngütertarifs nach Regelklassen (Kurzfassung)

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

³⁾ 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 Zwischenenergie 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.

¹⁾ In der Zeit vom 15. 7. 1958 bis 31. 10. 1966 galt für die Monate April bis September ein Sommertarif, für die Monate Oktober bis März ein Wintertarif. 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. 4/1965 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 Röhren gewalzte 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 m. t. 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. — Zechengruppen: I = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen) bis km 37,26 (Schleuse Herne-Ost), am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. — III = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen).

Seite 19

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 Löszeiten. — ⁵⁾ Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — ⁶⁾ Ab 1. 4. 1955 Lade- und Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$ und umgekehrt. — ⁷⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774, II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an. — ⁸⁾ Ohne 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 Löszeiten. — 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 Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$. D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löszeiten) berechnet. — ⁶⁾ Ab 1. 9. 1966 ab 50 t; vor dem 1. 9. 1966 stellten sich die Frachtsätze für Partien von 50 bis 99 t jeweils um 0,30 DM je t höher.

2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar

Für alle Binnenschiffstransporte 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 Transportsätze (Frachtsätze einschl. der Kleinwasser- und sonstigen Zuschläge) ist der entsprechende Frachtsatz (ohne Schiffsabgaben auf dem Main und Neckar und ohne Kanalkosten auf den westdeutschen Kanälen) anzuwenden (vgl. Anmerkungen auf Seiten 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 Kauer 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 Küstenfahrt) 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 Zwiindrecht. — ⁵⁾ Fredericia und südl. davon. — ⁶⁾ Ostküste Jütland einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ⁷⁾ Einschl. Papierholz. — ⁸⁾ Antwerpen, Gent, Ostende und Zeebrügge. — ⁹⁾ Amsterdam, Delfzijl, Dordrecht, Haarlingen, Rotterdam und Zaandam. — ¹⁰⁾ Rheinhäfen von Köln-Porz bis Emmerich. — ¹¹⁾ Chinaclay. — ¹²⁾ Einschl. Mälarsee. — ¹³⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdienst.

Seite 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 Limfjördhäfen und Esbjerg. — ¹¹⁾ Einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ¹²⁾ Braunkohlenbriketts. — ¹³⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich wegen organisatorischer Umstellungen im Berichtsdienst.

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

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

Seite 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 Löschhäfen. — ⁸⁾ Vierteljahreszahlen.

C. Schiffsverkehrsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

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

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

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

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

II. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindices

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 Trampfrachtenindex auf Basis 1960 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1960 (80,7) mit den Zahlen auf Basis 1954 verkettet. — ⁵⁾ Ölbrenner (Dampfer) und Motorschiffe von 9000 bis 11000 tdw. 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 tdw und mehr. — ³⁾ Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von entsprechenden Jahreszahlen der früher auf Basis 1952=100 berechneten Trampfrachtenindices.

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/Morphy/Vassiliko-Bay. — ⁷⁾ Ab Abu Zenima (Suez) und Marmagoa/Goa. — ⁸⁾ Ab La Goulette, Bona, Melilla und Almeria. — ⁹⁾ Ab Sfax und Casablanca. — ¹⁰⁾ Zugleich: Gesamtindex für die Afrikafahrt. — ¹¹⁾ Ab Monrovia, Casablanca und ab türkischen Häfen. — ¹²⁾ Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — ¹³⁾ Phosphat ab Kossér (Rotes Meer), Salz ab Torreveja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — ¹⁴⁾ Ab Marmagoa und Dungun.

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

Seite 29

¹⁾ Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wird jeweils am Quartalsbeginn als mittlere Rate aller Scale- (ab 1. 7. 1962 aller Intascale-) Werte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse im abgelaufenen Quartal sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften veröffentlicht, einbezogen sind Tanker aller Größen über 9999 tdw. Gesamttragfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden stattdessen gesonderte Meßzifferreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 tdw. (GP=General Purpose) und für Großtanker ab 25000 tdw. (LV = Large Vessels) geführt; ab 1. 7. 1964 werden Meßzifferreihen nur noch halbjährlich jedoch für 3 Größenklassen berechnet: 15000 bis 24999 tdw (GP=General Purpose), 25000 bis 44999 tdw. (MR=Medium Range) und 45000 bis 69999 tdw (LR=Large Range). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem Golf. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Quartalszahlen und werden ebenso wie die unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Scale-Tarifs in Shilling je t umgerechneten Quartals- und Jahreszahlen vom Statistischen Bundesamt errechnet (vgl. Erläuterungen zu D. Index der Seefrachten). — ²⁾ Grundtarif Scale Nr. 1 (vom 1. 11. 1952) kam für die AFRA-Raten nicht zur Anwendung. — ³⁾ SuezRoute: Zusätzlich 6,3 je 2240 lbs. Suezkanal-Gebühren (konstant). — ⁴⁾ Kap-Route. — ⁵⁾ Vom November 1956 bis Mai 1957 über Kap-Route (Suez-Krise). — ⁶⁾ Der Zeitcharter-Volume-Index wird für den Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage berechnet. — ⁷⁾ Erarbeitet auf Grund von Statistiken des amerikanischen Bureau of Mines und der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD), zu dem Zweck, den Trend der für Nord-West-Europa geltenden Bunkerölpreise verfolgen zu können. Dieses Gebiet wurde für die Indexberechnung in sechs Ländergruppen eingeteilt: Norwegen, Schweden und Dänemark; Bundesrepublik Deutschland; Belgien und Niederlande; Frankreich; Vereinigtes Königreich und Irland; Portugal. — ⁸⁾ Gesamtindex auf fester Index-Basis: Verhältnis Heizöl zu Diesel- und Gasöl = 70:30. — ⁹⁾ Gesamtindex auf wechselnder Basis, um den steigenden Anteil des Heizölbedarfs ab 1959 sichtbar zu machen. — ¹⁰⁾ Es sind folgende Heizöle enthalten: Marine fuel oil, bunker C; mittlere oder „dünnflüssige“ Heizöle („Redwood No. 1 at 100- F“ ist das gebräuchlichste). — ¹¹⁾ Dieselöl und Gasöl ist im Verhältnis 80:20 enthalten. — ¹²⁾ Jahreszahlen 1956/59 umbasiert von Jahreszahlen auf Basis Januar-Juni 1954 = 100. — ¹³⁾ Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der britischen Schiffsverkehrszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — ¹⁴⁾ Der Neubaupreis bezog sich in den Jahren 1962 bis 1964 auf einen Bulk-Carrier mit einer Tragfähigkeit von 24000 t. Materialeinsparungen und Formverbesserungen aufgrund technischer Fortschritte im Schiffsbau sowie Erleichterungen der Bedingungen für die Schiffs-Klassifizierung ermöglichten eine Erhöhung der Tragfähigkeit bei sonst gleichbleibenden Schiffsabmessungen. Demzufolge stellte „Fairplay“ seine Preisangaben für den Bulk-Carrier von 24000 auf 25000 t t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verbilligung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — ¹⁵⁾ Umgerechnet vom Baupreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1325000 £). — ¹⁶⁾ Umgerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1200000 £). — ¹⁷⁾ Large Range (45000 bis 69999 tdw.). — 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) Nachtfüge. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrate). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen.) — e) Airbusdienst ab 1. 4. 1963 (3 × täglich Pendelverkehr ohne Vorausbuchung). — f) Hin- und Rückflug innerhalb eines Monats. — 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 Fernostrouten sowie im Verkehr von und nach Mittelamerika am 1. 10. 1960, auf den Nordatlantikkreuzen am 1. 7. 1960, auf den Südatlantikkreuzen am 1. 3. 1961 durch die Sparklasse ersetzt. — ³⁾ Flugpreise für die Benutzung von Düsenflugzeugen. Bis 1960 wurden Propellerflugpreise veröffentlicht (s. M 7 vj 3/1956 bis vj 3/1965). — ⁴⁾ Monatsdurchschnitt Juli—Dezember.

B. Güterverkehr

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

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

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste $\frac{1}{2}$ kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm³ und im außereuropäischen Verkehr 9 dm³ als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Abhängigkeit von der 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; 1966 Durchschnitt September bis Dezember. — ³⁾ Außerdem DM 5,60 ab 1000 kg Mindestgewicht.

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

Seite 34

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

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

Seite 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⁾ Mindestgewicht 250 kg; 1966 Durchschnitt August bis Dezember. — ⁷⁾ 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 Zeitungsstück 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 Größengrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, müssen ab 1. 1. 1966 nach der jeweils nächst höheren Gebührenstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 65) galten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20 g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — ²⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortgebührensätzen 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 Dpf berechnet. — ⁷⁾ In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 3. 1950 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen. — ⁸⁾ Zeitungsstück = 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 Dpf für die Einweisung eines Verlagsstückes, eine Vermittlungsgebühr von 20 Dpf für die Bestellung und für jede erneute Bestellung eines Zeitungsstücks erhoben. Ein Vergleich mit den vorausgegangenen 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 Dpf 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 vorausgegangenen Gebühren nur bedingt vergleichbar ist. — ³⁾ Vor 1939 sowie vom 1. 3. 1946 bis 31. 8. 1948 wurden für Zeitungsdrucksachen die normalen Drucksachengebühren erhoben. Das Höchstgewicht dieser Sendungen war auf 500 g beschränkt. Vom 1. 7. 1954 bis 31. 12. 1963 galten für Zeitungsdrucksachen die Gebührensätze für ermäßigte Drucksachen.

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland

5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland

Seite 37 (Fortsetzung)

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

6. Indices der Postgebühren im Inland

Seite 38

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

B. Fernsprechverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse

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 Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

Seite 39

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

C. Telegrafien- 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

3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

Seite 40

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