

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**2. Vierteljahr 1967**



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

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

Seite

## Schaubilder

Indices der Seefrachtraten .....	3
Preise für Verkehrsleistungen im 2. Vierteljahr 1967 .....	6
Die Seefrachtenindices der Sowjetunion (Kurzbeschreibung) .....	11
Allgemeine Vorbemerkungen .....	12
Abkürzungen, Maße und Gewichte .....	12

## Tabellenteil

### I. Eisenbahnverkehr

#### A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet .....	13
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland .....	14
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr .....	16

#### B. Güterverkehr

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut .....	17
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen .....	17
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten .....	18

### II. Schiffsverkehr

#### A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze .....	19
2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar .....	22
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt .....	22

#### B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter) .....	23
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter) .....	25

#### C. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachtraten .....	27
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindices .....	29

### III. Luftverkehr

#### A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	30
--	----

#### B. Güterverkehr

1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	32
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	34
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main) .....	35

### IV. Post- und Fernmeldeverkehr

#### A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr .....	36
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr .....	36
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland .....	36
4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland .....	37
5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland .....	37
6. Indices der Postgebühren im Inlandsverkehr .....	38

#### B. Fernspreverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse .....	38
2. Ortsgesprächsgebühren .....	38
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr) .....	38
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr) .....	39

#### C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr .....	39
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr .....	39
3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse .....	40
4. Telexgebühren im Inlandsverkehr .....	40

Erläuterungen bzw. Anmerkungen .....	40
--------------------------------------	----

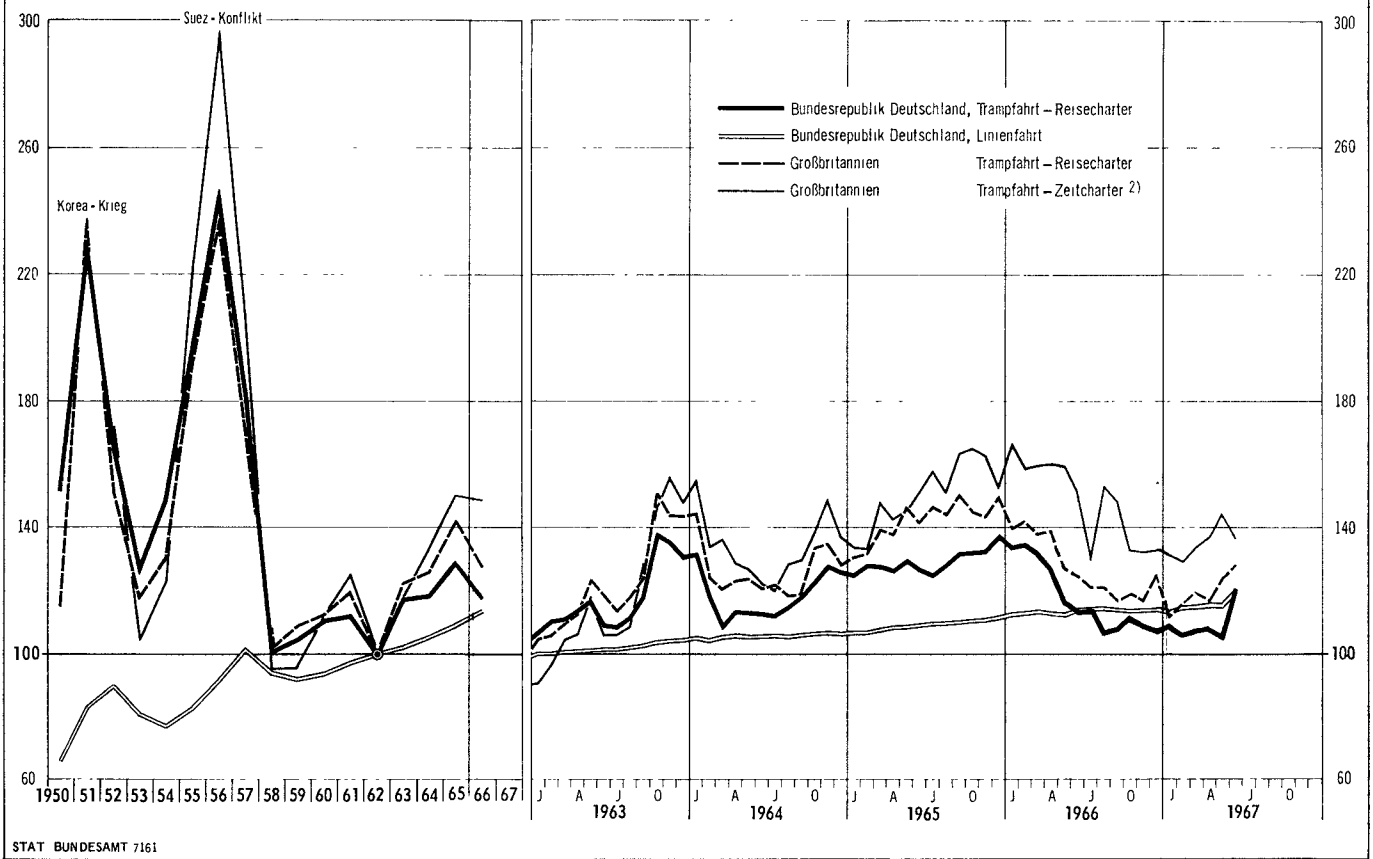
Abgeschlossen am 27. Oktober 1967

Erschienen im Dezember 1967

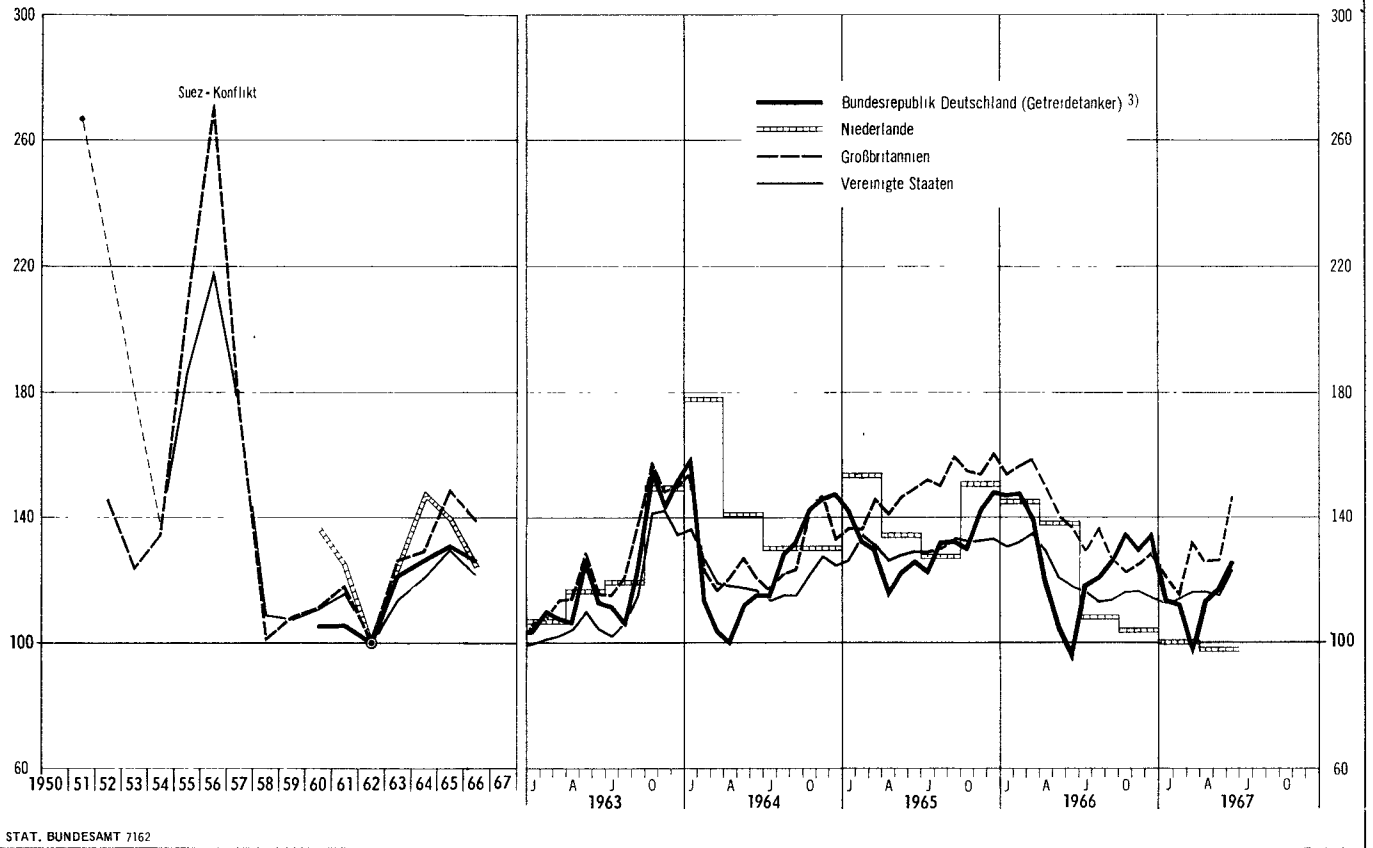
Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,00

# INDICES DER SEEFRACHTRATEN <sup>1)</sup> Umbasiert auf 1962 = 100

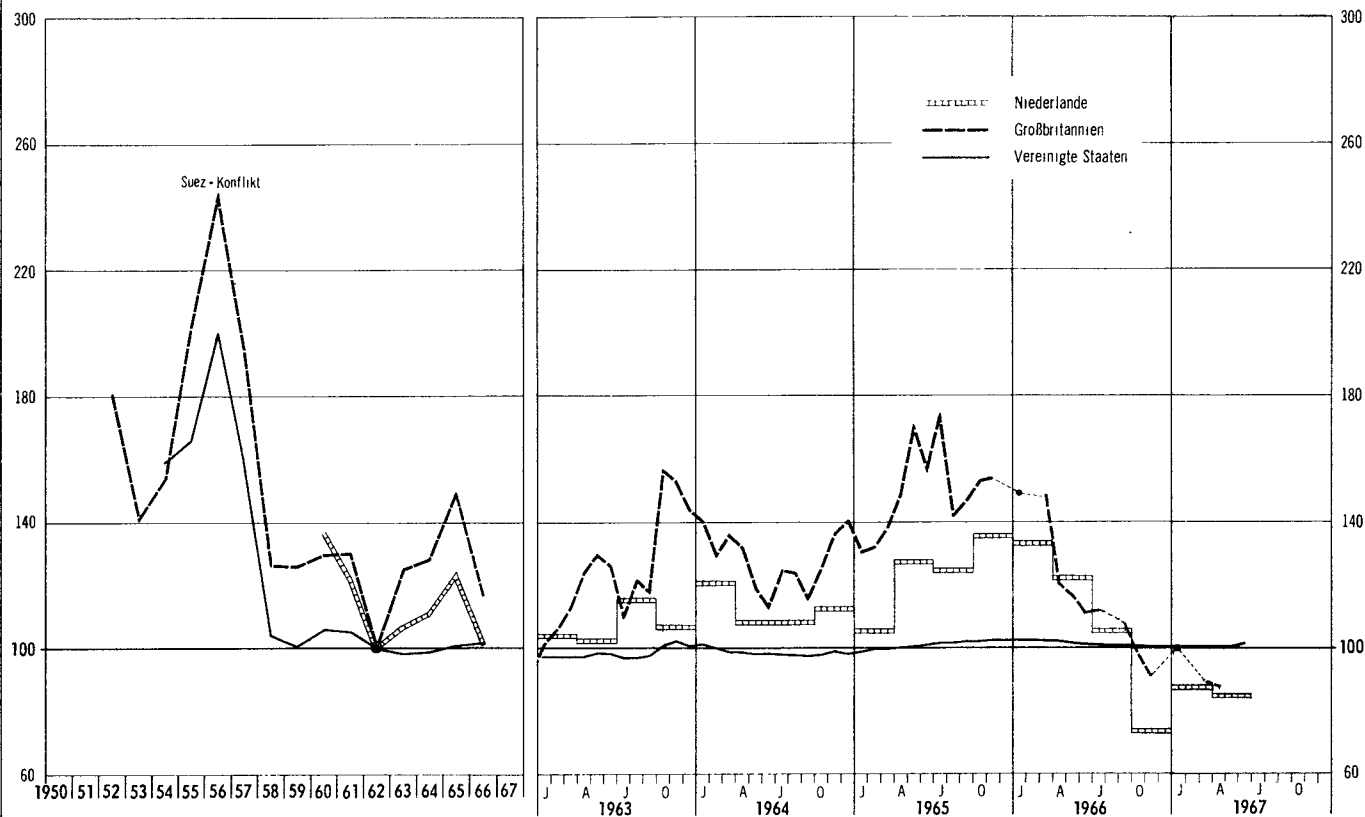


# INDICES DER GETREIDEFRACHTRATEN (Reisecharter) Umbasiert auf 1962 = 100



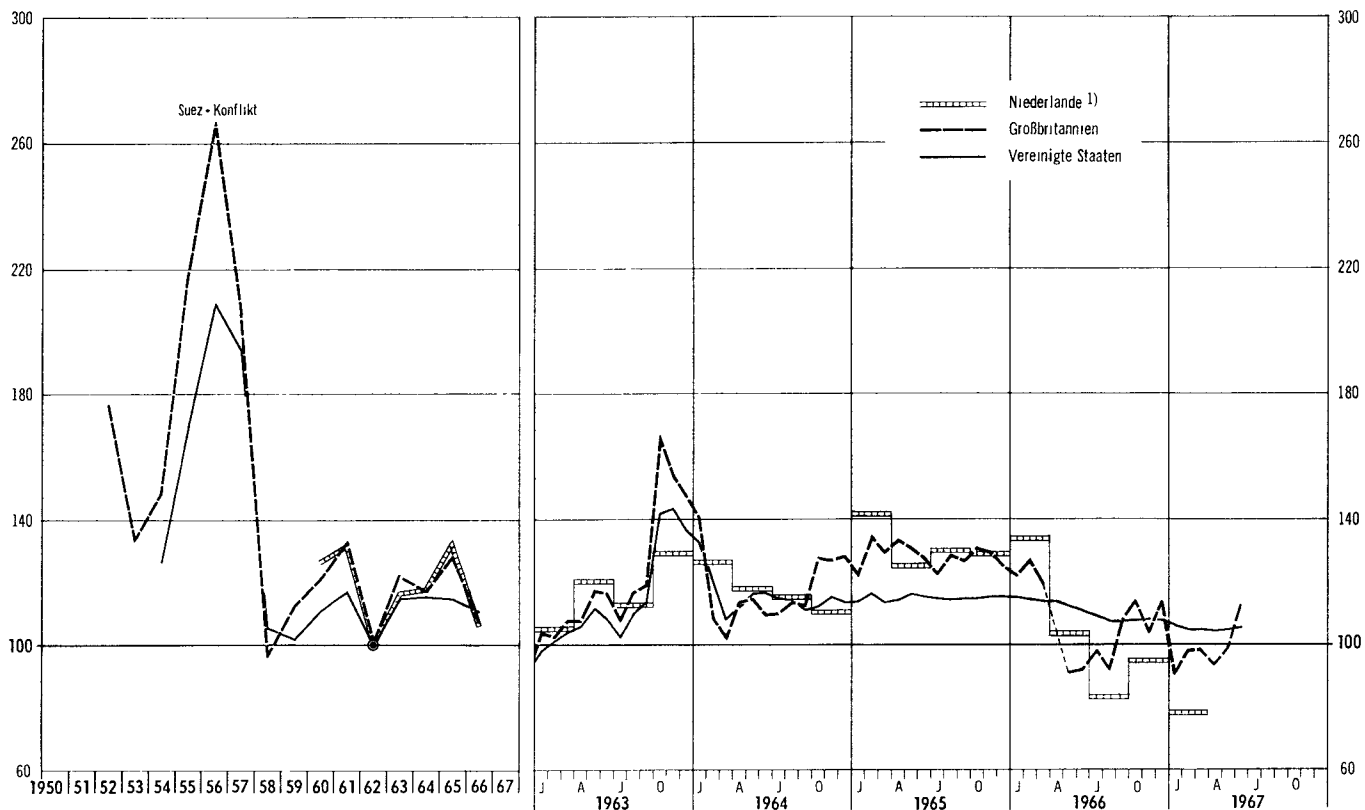
Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40

INDICES DER ERZFRACHTRATEN (Reisecharter)  
Umbasiert auf 1962 = 100



STAT. BUNDESAMT 7163

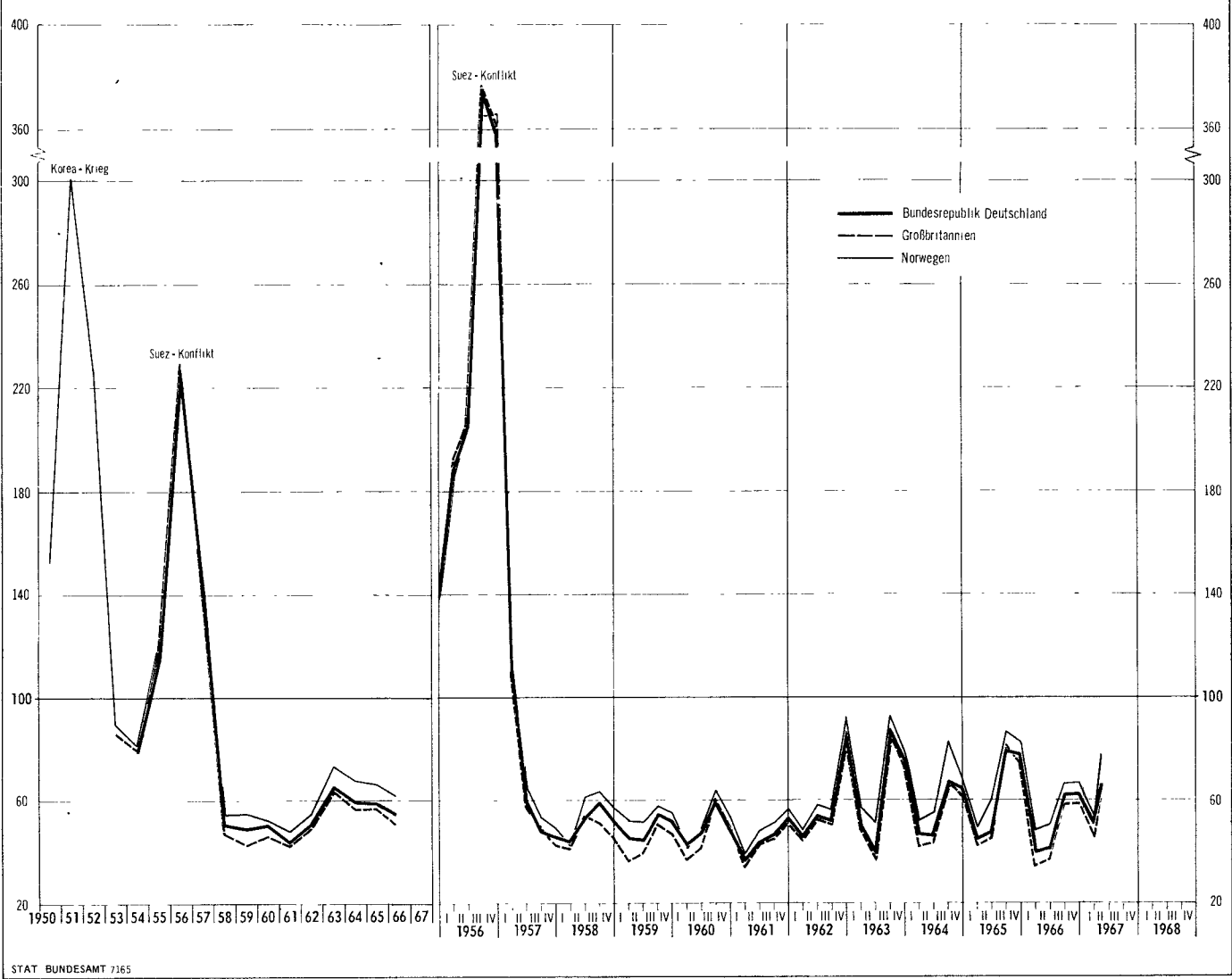
INDICES DER KOHLENFRACHTRATEN (Reisecharter)  
Umbasiert auf 1962 = 100



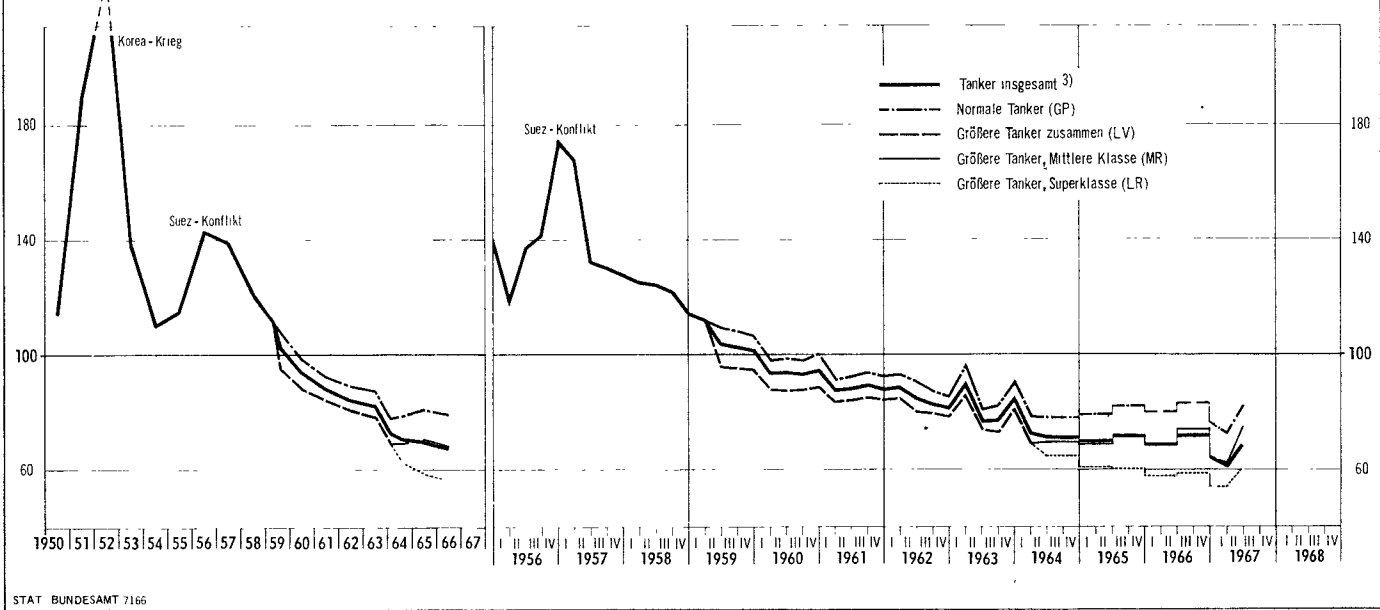
STAT. BUNDESAMT 7164

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40

INDICES DER TANKERRATEN (Reisecharter) <sup>1)</sup>  
Auf Basis Scale / Intascale = 100



AFRA – DURCHSCHNITTSRATEN FÜR DIE TANKERFAHRT (Großbritannien) <sup>1) 2)</sup>  
Auf Basis Scale / Intascale = 100



## Preise für Verkehrsleistungen im 2. Vierteljahr 1967

### Eisenbahnverkehr

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

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

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

Die Seehafenausnahmetarife 1 S 3 und 21 S 5 für Transporte von deutschen Seehäfen nach Empfangsbahnhöfen im Binnenland wurden neu herausgegeben. Der AT 1 S 3 begünstigt über See eingeführtes Stammholz. Seit dem 1. 6. 1967 gelten Sätze der neu eingeführten 25 t-Klasse, die in der Höhe den bisherigen 20 t-Sätze entsprechen. Die neuen 20 t- und 15 t-Sätze liegen jeweils um 50% höher als die alten Sätze. Die 10 t-Sätze wurden gestrichen. Die Revision des AT 21 S 5 (Baumwollabfälle und Linters) sieht vom 1. 5. 1967 an auch für die 15 t-Basissätze einen 50/oigen Zuschlag vor. Die neuen 10 t-Sätze liegen um 360% über den (neuen) 15 t-Sätzen. Behältertransporte zwischen belgischen, deutschen, französischen, italienischen und niederländischen Seehafenbahnhöfen einerseits und entsprechenden westeuropäischen Binnenbahnhöfen andererseits werden seit dem 1. 5. 1967 nach dem neu eingeführten „Europäischen Wagenladungstarif“ berechnet. Die Frachten werden für die Gesamtstrecken in Goldfranken ermittelt und gegenüber denen für normale Wagenladungen je nach Tarifkategorie des verwendeten Containers um 10 bis 250% ermäßigt (vgl. auch die Ausführungen zum AT 24 C 1 im Abschnitt „Binnenverkehr“).

Die belgischen Staatsbahnen setzten die Frachtsätze ihres Stückguttarifs, der auch für die Beförderung von Postpaketen und Expreßgut bis 5 000 kg auf dem Schienenwege gilt, zum 12. 6. 1967 je nach Verkehrsverbindung um 10 bis 260% herauf. Außerdem wurde das Verzeichnis der Tarifierungspunkte für den Stückgutverkehr revidiert, wobei alle Grenzübergangspunkte in die nächst höhere Tarifklasse umgestuft wurden. Daraus ergaben sich weitere Frachterhöhungen, die sich besonders auf die Sätze des grenzüberschreitenden Stückgutverkehrs auswirkten.

Die Französische Staatsbahn (SNCF) setzte im Zuge ihrer progressiven Tarifreform (regelmäßige Teilrevisionen in etwa sechsmonatigem Abstand) ihren Wagenladungstarif am 20. 6. 1967 um 2 Barèmes (2 Tarifstufen zu je 2,520%, d. h. um insgesamt rund 50%) herauf. Die Frachtsätze für kleine Wagenladungen (von 5 bis 15 t) wurden um 7,80% erhöht. Demgegenüber zogen die Kohlenfrachtsätze nur um 2,50% an. Die Tarifsätze für Ferntransporte blieben im allgemeinen unverändert. In ähnlicher Weise wurden die Tarifsätze für große Wagenladungen begünstigt, vor allem bei Transporten von Wein, Eisenwaren und (leicht verderblichen) Lebensmitteln. Die gleichzeitig revidierten Stückgutsätze wurden je nach Entfernung und Gewichtsstufe um 2 bis 7,80% erhöht, wobei die Stückgutferntransporte geringer belastet wurden. Die Frachtsätze für Expreßgut und Postpakete von mehr als 3 bis 20 kg (petits colis et colis familiaux), die in Frankreich durch die Eisenbahn befördert werden, wurden um 10,50% heraufgesetzt.

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

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

Steinkohlentransporte vom Centre-Midi nach 11 Departements der Atlantikzone südlich der Loire bzw. von Brikettfabriken am Atlantik nach bestimmten Empfangsplätzen in Südfrankreich

Erztransporte der Gruben Société Minière de Briey et de Longwy sowie der Société des Mines de fer du Nord-Est nach den Werken der Usinor in Longwy und Mont-St. Martin

Erztransporte von den Bergwerken Moineville und Sainte-Marie zu einem Werk der Sidelor (Rombas—Clouange Lothringen)

Erztransporte (Minette) von Lothringen nach der Saar.

### Straßenverkehr

In der Bundesrepublik Deutschland beschloß die Tariffkommission des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen eine wichtige Änderung der Vorschriften über die Frachtberechnung nach dem Reichskraftwagentarif (RKT Teil II, Abschn. 1, Ziffer 20), die nach Verkündung durch den Bundesminister für Verkehr im Bundesanzeiger am 1. 6. 1967 in Kraft getreten ist. Danach wird der Zuschlag für Lebensmitteltransporte in Isothermfahrzeugen von 10 auf 150% erhöht. Falls besondere Kühl- oder Wärmeleistungen für den Transport erforderlich werden, erhöht sich dieser Zuschlag auf 20 bis 400%. Bisher wurden die dem Unternehmer für den Einsatz von Kühl- und Wärmemaschinen vom Verloader zu erstattenden Kosten von Fall zu Fall frei vereinbart.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Binnenschifffahrt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seeschifffahrt

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

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

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

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

Zeitcharterindices	Veränderung in % Juni 1967 gegenüber	
	März 1967	Juni 1966
Bundesrepublik Deutschland <sup>1)</sup> .....	+ 15	+ 8
Vereinigtes Königreich (Großbritannien und Nord- irland) .....	+ 2	— 10
Norwegen .....	+ 1	— 1
Vereinigte Staaten <sup>2)</sup> .....	+ 21	+ 9

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(vor allem wegen der zeitweiligen Überfüllung dieser Häfen) zusätzliche Hafenkosten bezahlt werden. Schließlich zogen auch die Bunkerölpreise kräftig an. Wegen dieser erschwerenden Fahrtbedingungen wurden die im Laufe des Juni eingeführten Krisen- bzw. Umwegzuschläge auf 5 bis 50% erhöht (vgl. Tabelle B „Krisenzuschläge“, S. 9). Trotzdem haben die Linienraten im Mittel aller, d. h. der von der Sperrung des Suezkanals betroffenen und der von ihr nicht betroffenen Fahrtrichtungen von Mai bis Juni nur um 4.5% angezogen.



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

Veränderung der Liniengrundraten

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

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

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

Nordeuropafahrt

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

Mittelmeerfahrt

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

Nordamerikafahrt

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

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

Veränderung der Ratenzuschläge in der Linienfahrt

A. Hafenzuschläge

1. Feste Hafenzuschläge

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

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

2. Vorübergehend erhobene Hafenzuschläge<sup>1)</sup>

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

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

B. Während der Suez-Kanalsperre geltende Krisenzuschläge

Fahrgebiete Frachtlinienvverkehr		Stichtag der Einführung	Krisen- zuschlag in %
von	nach und umgekehrt		
Mittelmeerfahrt Bordeaux/Hamburg Range Italien	Syrien/Libanon Israel/Ägypten Syrien/Libanon Israel/Ägypten	5. 6. 1967	5 <sup>1)</sup>
		20. 6. 1967	10/25
		5. 6. 1967	5
Italien	Alexandria <sup>2)</sup>	15. 6. 1967	25
Alexandria	Italien <sup>2)</sup>	29. 6. 1967	—
		5. 6. 1967	25
		21. 6. 1967	5
Afrikafahrt Europa	Madagaskar, La Réunion, Komoren	7. 6. 1967	15
Europa	Ostafrika	9. 6. 1967	15
Rote-Meer-Fahrt UK/Kontinent	Aden	9. 6. 1967	35
	Djibouti <sup>3)</sup> , Assab, Massaua	9. 6. 1967	40
	Djidda	9. 6. 1967	45
	Port Sudan	9. 6. 1967	50
	Akaba	7./12. 6. 1967	50
Djibouti	Europa <sup>2)</sup>	15. 6. 1967	50
Mittelostfahrt Kontinent UK/Kont.	Persischer Golf Indien/Pakistan/ Ceylon/Birma	8. 6. 1967	25
Italien	Mittelosthäfen	8. 6. 1967	17,5
		15. 6. 1967	10/25
Fernostfahrt UK	Kambodscha/Vietnam	13. 6. 1967	10
Kontinent	Kambodscha/Vietnam	10. 6. 1967	10
Europa	Malaysia, Singapur, China, Japan, Philippinen	10. 6. 1967	10
Europa	Indonesien	15. 6. 1967	10
Kontinent	West-Irian	15. 6. 1967	10
Australienfahrt UK/Kontinent	Austral. Neuguinea	15. 6. 1967	5
	Australien	15. 6. 1967	5
Cross-Trade-Fahrt US-Atlantik, US-Golf	Hafen ostl. v. Aden, Ost- u. Südafrikan. Häfen	15. 6. 1967	25

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

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

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

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

im Transitverkehr

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

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

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

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

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

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

#### Luftverkehr

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

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

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

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

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

#### Post- und Fernmeldeverkehr

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

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

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

Großbritannien von 3,30 auf 2,70 DM

Irland von 4,80 auf 3,60 DM

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

Großbritannien von 5,45 auf 6,66 Sekunden

Irland von 3,75 auf 5,00 Sekunden.

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

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

#### Spedition und Lagerei

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

<sup>1)</sup> Auf Grund der Vorschriften des Preisgesetzes vom 10. 4. 1948.

den waren, so ist seit dem 16. 6. 1967 jede Preisbindung für Rollfuhrleistungen aufgehoben. Die nunmehr von der Bundesbahn selbst neu festgesetzten Rollgelder liegen gegenüber den bisherigen Höchstsätzen um 10 bis 27% höher.

**Zur Beachtung:**

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

**Die Seefrachtenindices der Sowjetunion**

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

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

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

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

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

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

im Regionalindex „Nordmeerhäfen“	
Schnittholz	mit 81%
Düngemittel	mit 19%
im Regionalindex „Ostseehäfen“	
Schnittholz	mit 51%
Kohle	mit 29%
Eisen und Stahl	mit 10%
Düngemittel	mit 8%
im Regionalindex „Schwarzmeerhäfen“	
Getreide	mit 49%
Erz	mit 41%
Zement	mit 10%

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

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

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

## Allgemeine Vorbemerkungen

Als Quellen dienen amtliche Veröffentlichungen, internationale Fachveröffentlichungen, die Wirtschaftspresse des In- und Auslandes sowie Angaben verschiedener amtlicher und privater Stellen (siehe im einzelnen das Quellenverzeichnis des Berichts M 7, vj. 2/1966, S. 39/40).

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

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

## Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment	Nordd. = <b>Norddeutsche</b>
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle	Wk. = Westküste
ALALC = und Stahl	Ok. = Ostküste
Asociacion Latinoamericana de Libre	n = Nominell
ALAMAR = Comercio	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges
Asociacion Latinoamericana de Armadores	(Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	RM = Reichsmark
RKT = Reichskraftwagentarif	Rpf = Reichspfennig
GNT = Tarif für den Güterverkehr mit Kraft-	DM = Deutsche Mark
fahrzeugen	Dpf = Deutscher Pfennig
E = Eilzug	dkr = Belgische Francs
D = Schnellzug	ffrs = Dänische Kronen
Bf = Bahnhof	bfrs = Französische Francs (bis 31.12.1959)
Hbf = Hauptbahnhof	NF = Nouveaux Francs (vom 1.1.1960 bis
Vbf = Verschiebebahnhof	31.12.1962)
Pr. = Privat	FF = Französische Francs (ab 1.1.1963)
Vj. = Vierteljahr	lfrs = Luxemburgische Francs
Hj. = Halbjahr	hfl = Holländische Gulden
MOT = Ministry of Transport	nkr = Norwegische Kronen
USMC = United States Maritime Commission	S = Österreichische Schilling
IATA = International Air Transport Association	skr = Schwedische Kronen
USNH = United States ports north of Cape Hatteras	sfr = Schweizer Franken
(Northern Range)	£ = Pfund Sterling
UK = United Kingdom	s = Shilling
Hbg. = Hamburg	\$ = US-Dollar
Emd. = Emden	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
Rttd. = Rotterdam	FMB = Federal Maritime Board (USA)
Antw. = Antwerpen	CAB = Civil Aeronautics Board (USA)
BRT = Bruttoregistertonne	} 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).
bzw. NRT = Nettoregistertonne	
t. d. w. = Tons deadweight	} Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur sogenannten Ladelinie.
(all told)	
c. c. = cubic capacity	} Die räumliche Ladefähigkeit der sogenannten Bulk-, Schütt- oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume sowie der Kühl- und der Ölladeräume eines Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.
t. l. d. = Tons light displacement	
	} Gesamtgewicht eines (zum Abbruch bestimmten) Schiffes (ohne Ausrüstung, Brennstoff- bzw. Frischwasservorräte usw.).
1 lb = 453,59237 Gramm	
1 qr = 480 lbs = 217,724 kg	1 lt = 2240 lbs = 1,016 t
1 t = 1 000 kg	1 Fathom = 165 cu ft = 4,6721 cbm
1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t	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
	— = nichts vorhanden
	(bei Veränderungszahlen vgl. Vorbemerkung)
	. = kein Nachweis vorhanden
	... = 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 <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>

a) Sätze in allen Zügen<sup>2)</sup>\*)

Einfache Fahrt

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

Hin- und Rückfahrt

1. 6. 1932.....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
1. 4. 1946.....	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00
25. 7. 1948.....	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00
15. 10. 1951.....	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	63,00	42,00	84,00	56,00	147,00	98,00
1. 2. 1958.....	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	159,00	106,00
1. 1. 1963.....	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00
1. 3. 1966.....	11,20	7,40	23,80	15,80	45,00	30,00	79,60	53,00	108,00	72,00	183,00	122,00

b) Schnellzug-(D-)Zuschläge<sup>3)</sup>

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

c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag<sup>3)</sup>)

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

d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag<sup>4)</sup>)

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 <sup>5)</sup>
		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. Klasse			2. Klasse				3. Klasse							
				Einbettabteil				Zweibettabteil							
bis 14. 2. 1951... ..	25,00		29,00		15,00		17,50		12,50		14,50		10,00		
15. 2. 1951.....	30,00				17,50		20,00		15,00		17,00		10,00		
12. 2. 1953.....	35,00				21,00		24,00		18,00		20,00		12,00		
	bis 500 km	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
1. 3. 1955... ..	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00			
	1. Klasse												2. Klasse		
	Einbettklasse *)			Spezialklasse				Doppelbettklasse					Touristenklasse		
3. 6. 1956 <sup>7)</sup> .....	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 <sup>8)</sup> .....	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	13,50			
27. 5. 1962 .....	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	16,00			
1. 11. 1964 .....	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	15,50	16,50	17,00			
22. 5. 1966 .....	55,00	63,00	68,00	28,00	31,00	33,00	26,00	28,00	30,00	16,50	18,00	18,50			

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

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland  
in DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
Belgien, Einfache Fahrt								
bis 30. 11. 1949 . . . . .	5,40	3,12	21,27	12,24	—	—	—	—
1. 12. 1949 . . . . .	5,91	3,46	23,38	13,42	—	—	—	—
1. 7. 1952 . . . . .	5,91	3,46	23,38	13,42	—	—	—	—
1. 8. 1956 . . . . .	5,95	3,66	23,63	14,37	—	—	—	—
15. 3. 1959 . . . . .	6,21	3,83	24,48	15,22	—	—	—	—
1. 4. 1964 . . . . .	6,02	4,01	23,82	15,88	—	—	—	—
1. 6. 1966 . . . . .	6,80	4,50	26,80	17,00	—	—	—	—
1. 4. 1967 . . . . .	6,90	4,70	26,60	17,80	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 30. 11. 1949 . . . . .	8,61	4,98	34,02	19,59	—	—	—	—
1. 12. 1949 . . . . .	10,05	5,82	39,76	22,88	—	—	—	—
1. 7. 1952 . . . . .	10,05	6,42	32,33	21,86	—	—	—	—
1. 8. 1956 . . . . .	10,12	6,72	32,81	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	—	—	—	—
1. 4. 1967 . . . . .	13,80	9,40	53,20	35,60	—	—	—	—
Dänemark, Einfache Fahrt								
1. 8. 1946 . . . . .	2,99	1,99	11,80	7,87	20,46	13,64	—	—
1. 6. 1950 . . . . .	3,48	2,32	13,75	9,17	23,84	15,89	—	—
1. 6. 1951 . . . . .	3,67	2,44	14,67	9,78	26,04	17,36	—	—
1. 5. 1953 . . . . .	4,16	2,75	16,50	11,00	29,34	19,56	—	—
1. 10. 1954 . . . . .	4,49	2,97	17,85	11,90	31,69	21,12	—	—
1. 8. 1959 . . . . .	5,46	3,64	21,85	14,57	38,24	25,49	—	—
15. 1. 1962 . . . . .	5,79	3,86	23,17	15,44	40,37	26,91	—	—
1. 5. 1963 . . . . .	6,29	4,19	25,14	16,76	43,65	29,10	—	—
1. 5. 1965 . . . . .	6,30	4,20	25,10	16,70	43,50	29,00	—	—
1. 9. 1965 . . . . .	7,00	4,70	27,90	18,60	48,80	32,60	—	—
1. 5. 1966 . . . . .	7,10	4,80	28,40	19,00	49,70	33,10	—	—
1. 7. 1967 . . . . .	8,00	5,30	31,70	21,10	55,10	37,00	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 8. 1946 . . . . .	4,51	2,99	17,73	11,80	30,68	20,46	—	—
1. 6. 1950 . . . . .	6,30	4,22	24,75	16,50	42,91	28,60	—	—
1. 6. 1951 . . . . .	6,60	4,40	26,40	17,60	46,57	31,05	—	—
1. 5. 1953 . . . . .	7,09	4,71	28,12	18,70	49,87	33,25	—	—
1. 10. 1954 . . . . .	7,65	5,10	30,35	20,27	53,90	35,93	—	—
1. 8. 1959 . . . . .	8,26	5,46	32,78	21,85	57,06	38,24	—	—
15. 1. 1962 . . . . .	8,78	5,79	34,75	23,17	60,84	40,37	—	—
1. 5. 1963 . . . . .	9,43	6,29	37,71	25,14	65,77	43,65	—	—
1. 5. 1965 <sup>2)</sup> . . . . .	9,40	6,30	37,60	25,10	65,60	43,50	—	—
1. 9. 1965 . . . . .	11,20	7,50	44,70	29,80	78,50	52,30	—	—
1. 5. 1966 . . . . .	11,40	7,60	45,40	30,30	79,80	53,20	—	—
1. 7. 1967 . . . . .	12,70	8,50	51,00	34,00	87,90	58,60	—	—
Frankreich, Einfache Fahrt <sup>3)</sup>								
1950 . . . . .	3,29	2,51	12,95	9,87	31,95	24,34	63,60	48,46
1952 . . . . .	3,92	3,14	15,41	12,34	38,03	30,43	75,71	60,58
15. 5. 1953 . . . . .	4,90	3,92	19,24	15,41	47,46	38,03	94,49	75,71
3. 6. 1956 . . . . .	5,61	4,03	21,84	15,62	53,80	38,43	107,24	76,62
6. 1. 1958 . . . . .	6,60	4,20	25,80	16,68	63,60	41,16	126,60	81,96
1. 1. 1959 . . . . .	7,44	5,04	29,40	19,68	72,60	48,48	144,60	96,48
1. 1. 1960 . . . . .	5,33	3,61	21,07	14,10	52,03	34,74	103,63	69,14
23. 10. 1961 . . . . .	5,39	3,59	21,32	14,22	52,53	35,05	104,66	69,77
20. 5. 1963 . . . . .	5,50	3,70	21,40	14,30	52,80	35,20	105,10	70,10
1. 3. 1966 . . . . .	6,50	4,40	25,50	17,10	62,90	42,00	125,10	83,50
17. 10. 1966 . . . . .	7,60	5,10	26,40	17,60	63,10	42,10	124,40	83,00
Großbritannien, Einfache Fahrt <sup>3)4)</sup>								
1. 1. 1950 . . . . .	6,41	3,85	25,06	15,02	62,34	37,37	124,68	74,75
1. 5. 1952 . . . . .	4,14	2,76	16,19	10,77	40,23	26,80	80,57	53,61
15. 9. 1957 . . . . .	4,70	3,14	18,38	12,25	45,72	30,48	91,43	60,96
1. 11. 1959 . . . . .	5,29	3,53	20,66	13,78	50,11	33,42	95,82	63,90
12. 6. 1960 . . . . .	5,88	3,92	22,97	15,31	50,13	33,42	95,84	63,90
1. 9. 1961 . . . . .	6,51	4,31	25,42	16,84	54,05	35,87	99,76	66,35
3. 6. 1962 . . . . .	6,80	4,53	26,55	17,70	55,38	36,92	99,42	66,28
15. 9. 1962 . . . . .	6,76	4,51	26,41	17,61	57,71	38,47	96,12	64,03
1. 2. 1965 . . . . .	7,20	4,90	28,70	19,20	62,90	42,20	108,80	72,40
1. 3. 1966 . . . . .	7,30	4,90	29,10	19,40	67,90	45,10	120,20	80,40
Italien, Einfache Fahrt								
1950 . . . . .	2,57	1,52	10,28	6,08	25,08	14,74	46,64	27,45
1. 8. 1952 . . . . .	2,70	1,59	10,82	6,35	26,36	15,48	49,01	28,87
10. 12. 1953 . . . . .	3,38	1,99	13,52	7,98	32,92	19,40	59,29	34,95
1. 8. 1956 . . . . .	3,92	2,23	15,98	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961 . . . . .	4,36	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963 . . . . .	5,00	2,80	20,15	11,05	50,05	27,63	89,70	50,05
1. 2. 1964 . . . . .	5,20	3,00	20,20	11,10	50,10	27,70	89,70	50,10
Hin- und Rückfahrt								
1950 . . . . .	5,14	3,04	20,56	12,16	50,16	29,48	93,28	54,90
1. 8. 1952 . . . . .	4,33	2,57	17,31	10,14	52,73	30,96	100,05	57,73
10. 12. 1953 . . . . .	5,41	3,18	21,63	12,71	65,84	38,80	118,57	69,90
1. 8. 1956 . . . . .	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961 . . . . .	7,41	4,16	29,51	16,38	87,10	48,10	158,00	87,10
1. 1. 1963 . . . . .	10,00	5,60	40,30	22,10	100,10	55,26	179,40	100,10
1. 2. 1964 . . . . .	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt <sup>3)</sup>								
1952 . . . . .	3,80	2,53	15,20	10,13	37,99	25,33	75,98	50,65
1953 . . . . .	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,39
1954 . . . . .	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,39
1955 . . . . .	3,30	2,20	12,44	8,29	22,84	15,23	45,68	30,46
1. 2. 1956 . . . . .	4,48	2,99	14,47	9,64	25,38	16,92	50,25	33,50
1. 3. 1957 <sup>5)</sup> . . . . .	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 <sup>5)</sup>	3,60 <sup>5)</sup>	11,80 <sup>5)</sup>	8,70 <sup>5)</sup>	26,20 <sup>5)</sup>	19,80 <sup>5)</sup>	49,70 <sup>5)</sup>	36,80 <sup>5)</sup>
1. 8. 1965 . . . . .	2,80 <sup>5)</sup>	1,90 <sup>5)</sup>	8,00 <sup>5)</sup>	5,90 <sup>5)</sup>	17,80 <sup>5)</sup>	13,30 <sup>5)</sup>	34,00 <sup>5)</sup>	24,90 <sup>5)</sup>
1. 3. 1966 . . . . .	3,00 <sup>6)</sup>	2,00 <sup>6)</sup>	11,90 <sup>6)</sup>	8,00 <sup>6)</sup>	29,70 <sup>5)</sup>	19,80 <sup>6)</sup>	59,40 <sup>6)</sup>	39,60 <sup>5)</sup>
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt <sup>3)</sup>								
1. 3. 1957 . . . . .	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23
1. 4. 1965 . . . . .	— <sup>5)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>5)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>5)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>5)</sup>	— <sup>6)</sup>

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 40/41, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

in DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
Luxemburg, Einfache Fahrt								
1950 .....	5,07	3,55	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957 .....	6,12	4,25	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965 .....	7,40	4,90	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965 .....	7,50	5,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967 .....	8,00	5,40	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950 .....	8,61	5,99	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957 .....	10,46	7,23	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965 .....	14,80	9,80	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965 .....	15,00	10,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967 .....	16,00	10,80	—	—	—	—	—	—
Niederlande, Personen- und D-Züge, ab 1. 12. 1962 Personenzüge, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
bis 31. 1. 1950 .....	2,61	1,83	8,77	6,11	—	—	—	—
1. 2. 1950 .....	2,78	1,94	9,27	6,44	—	—	—	—
1. 2. 1952 .....	3,05	2,11	10,66	7,33	—	—	—	—
1. 9. 1955 .....	3,24	2,23	11,95	8,27	—	—	—	—
1. 4. 1957 .....	3,50	2,44	12,78	8,89	—	—	—	—
1. 12. 1962 .....	3,60	2,50	12,90	9,00	—	—	—	—
1. 10. 1963 .....	3,90	2,70	13,60	9,10	—	—	—	—
1. 5. 1964 .....	4,10	2,90	14,80	9,90	—	—	—	—
1. 4. 1965 .....	4,50	3,20	16,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1966 .....	5,00	3,40	17,60	11,90	—	—	—	—
1. 2. 1967 .....	5,30	3,60	18,80	12,60	—	—	—	—
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1. 12. 1962 .....	1,23	1,23	1,23	1,23	—	—	—	—
1. 10. 1963 .....	2,45	2,45	2,45	2,45	—	—	—	—
1. 5. 1964 .....	2,56	2,56	2,56	2,56	—	—	—	—
1. 2. 1967 .....	2,30	2,30	2,30	2,30	—	—	—	—
Norwegen, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1950 .....	5,02	2,84	20,09	11,23	50,23	28,07	76,34	42,25
1. 5. 1952 .....	5,32	2,96	21,28	11,82	53,19	29,55	79,79	44,33
1. 10. 1954 .....	7,09	4,73	20,39	13,59	46,98	31,32	69,15	46,10
1. 11. 1955 .....	5,14	3,43	20,39	13,59	51,00	33,98	76,53	51,00
1. 9. 1960 .....	5,82	3,88	23,28	15,52	58,21	38,81	87,32	58,21
1. 7. 1962 .....	6,42	4,28	25,67	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, Personenzüge, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1950 .....	2,37	1,58	9,48	6,32	19,56	13,04	26,68	17,78
1. 9. 1951 .....	2,96	1,98	11,86	7,90	27,57	18,38	43,57	29,05
1. 1. 1954 .....	3,07	2,04	12,17	8,12	28,34	18,89	44,79	29,86
1. 1. 1961 .....	4,37	2,56	17,16	10,05	40,72	23,87	70,04	41,18
1. 8. 1966 .....	5,70	3,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1950 .....	0,79	—	3,16	—	6,52	—	8,88	—
1. 9. 1951 .....	1,00	—	3,94	—	9,19	—	14,53	—
1. 1. 1954 .....	1,01	—	4,07	—	9,44	—	14,93	—
1. 1. 1961 .....	0,75	—	2,94	—	7,02	—	12,32	—
1. 1. 1964 .....	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56
1. 8. 1966 .....	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
Schweden, Personenzüge, ab 1. 5. 1966 Personen- und D-Züge, Einfache Fahrt								
1950 .....	4,77	3,18	18,36	12,24	34,51	23,01	53,60	35,74
1. 5. 1951 .....	4,90	3,26	19,58	13,05	41,00	27,33	62,42	41,61
1. 4. 1952 .....	5,38	3,59	21,54	14,36	45,28	30,19	68,54	45,69
1. 6. 1955 .....	6,34	4,23	24,39	16,26	50,00	33,33	73,17	48,78
1. 1. 1957 .....	7,06	4,70	26,76	17,84	55,96	37,31	80,29	53,53
1. 2. 1958 .....	7,24	4,83	27,11	18,07	56,09	37,39	81,80	54,53
1. 9. 1959 .....	7,01	4,67	25,63	17,61	59,59	38,95	86,47	57,65
1. 9. 1962 .....	7,73	5,15	29,29	19,53	64,43	42,96	93,72	62,48
1. 10. 1964 .....	8,17	5,45	31,51	21,01	67,69	45,12	98,03	65,35
1. 5. 1966 .....	12,70 <sup>3)</sup>	9,80 <sup>3)</sup>	37,00 <sup>3)</sup>	26,00 <sup>3)</sup>	76,00 <sup>3)</sup>	52,00 <sup>3)</sup>	109,00 <sup>3)</sup>	74,00 <sup>3)</sup>
1. 1. 1967 .....	13,10 <sup>3)</sup>	10,00 <sup>3)</sup>	41,40 <sup>3)</sup>	28,90 <sup>3)</sup>	86,00 <sup>3)</sup>	58,60 <sup>3)</sup>	123,40 <sup>3)</sup>	83,60 <sup>3)</sup>
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 <sup>3)</sup>	17,20 <sup>3)</sup>	59,90 <sup>3)</sup>	42,50 <sup>3)</sup>	122,40 <sup>3)</sup>	84,30 <sup>3)</sup>	175,50 <sup>3)</sup>	119,70 <sup>3)</sup>
1. 1. 1967 .....	26,20 <sup>3)</sup>	20,00 <sup>3)</sup>	68,80 <sup>3)</sup>	48,60 <sup>3)</sup>	139,20 <sup>3)</sup>	95,40 <sup>3)</sup>	200,00 <sup>3)</sup>	136,00 <sup>3)</sup>
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1950 .....	3,67	2,45	3,67	2,45	3,67	2,45	3,67	2,45
1. 5. 1951 .....	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26
1. 4. 1952 .....	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26
1. 6. 1955 .....	3,66	2,44	3,66	2,44	3,66	2,44	3,66	2,44
1. 1. 1957 .....	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43
1. 9. 1962 .....	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
1. 10. 1964 .....	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89
1. 5. 1965 .....	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>
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	—	—
1. 1. 1967 .....	9,20	6,20	29,40	19,70	51,60	34,40	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950 .....	10,14	7,24	36,49	26,06	60,81	43,44	—	—
1. 4. 1952 .....	10,71	7,63	38,13	27,22	63,52	45,37	106,09	75,78
1. 10. 1959 .....	11,69	8,38	41,30	29,61	68,76	49,09	—	—
1. 11. 1964 .....	13,20	9,10	42,20	29,20	74,10	51,30	—	—
1. 1. 1967 .....	13,70	9,20	43,90	29,40	77,20	51,60	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 40/41, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 89.

## 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

in DM

Änderungsdatum	50 km			200 km			500 km			1000 km		
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
<b>Portugal<sup>1)</sup>, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>												
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	— <sup>1)</sup>	13,44	8,96	— <sup>1)</sup>	33,60	22,40	— <sup>1)</sup>	—	—	—
1. 12. 1965 .....	3,50	2,30	—	13,80	9,20	—	34,40	22,90	—	—	—	—
<b>Spanien, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>												
1950—1953 .....	...	1,79	1,12	...	7,14	4,46	...	17,84	11,15	...	35,68	22,30
21. 5. 1954 .....	2,70	1,97	1,23	10,80	7,85	4,91	26,98	19,63	12,26	53,97	39,25	24,53
1. 10. 1956 .....	2,69	1,96	1,23	10,77	7,84	4,89	26,91	19,57	12,24	53,82	39,14	24,47
1. 4. 1957 .....	3,64	2,66	1,66	14,54	10,57	6,61	36,34	26,43	16,51	72,66	52,84	33,03
1. 11. 1958 .....	3,43	2,53	1,62	13,53	9,90	6,16	33,73	24,54	15,35	67,37	48,99	30,70
10. 10. 1959 .....	3,38	2,46	1,55	13,24	9,72	6,05	33,09	24,22	15,00	66,11	48,44	29,99
1. 12. 1965 .....	3,30	2,40	1,50	12,80	9,40	5,90	32,00	23,40	14,50	63,80	46,80	29,00
1. 6. 1966 .....	3,20	2,40	1,50	12,70	9,30	5,90	31,70	23,30	14,50	63,60	46,70	29,10
1. 10. 1966 .....	3,30	2,30	1,50	13,20	9,40	6,10	32,80	23,40	15,10	65,80	47,00	30,20

## 3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM<sup>3)</sup>

Stand: 1. Juni 1967

Fahrtstrecke von — nach		km <sup>4)</sup>	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
			1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
<b>London—Wien</b>	a) über Harwich—Hoek van Holland					
	London—Hoek van Holland .....	304	77,00	62,20	154,00	124,40
	Hoek van Holland—Venlo (Grenze) ..	191	20,60	14,50	41,20	29,00
	Venlo (Grenze)—Passau .....	767	89,00	60,00	154,00	104,00
	Passau—Wien West .....	298	34,40	22,50	68,80	45,00
	<b>Insgesamt .....</b>	<b>1 560</b>	<b>221,00</b>	<b>159,20</b>	<b>418,00</b>	<b>302,40</b>
	b) über Dover—Ostende					
<b>Paris—Salzburg</b>	London—Dover .....	127	18,80	12,60	37,60	25,20
	Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze) .....	388	68,20	49,40	136,40	98,80
	Aachen Süd (Grenze)—Passau .....	758	83,00	60,00	154,00	104,00
	Passau—Wien West .....	298	34,40	22,50	68,80	45,00
	<b>Insgesamt .....</b>	<b>1 571</b>	<b>210,40</b>	<b>144,50</b>	<b>396,80</b>	<b>273,00</b>
	Paris—Ost—Kehl (Grenze) .....	512	64,30	42,90	128,60	85,80
	Kehl (Grenze)—Salzburg .....	561	69,60	47,00	121,00	82,00
<b>Paris—Kopenhagen</b>	<b>Insgesamt .....</b>	<b>1 073</b>	<b>133,90</b>	<b>89,90</b>	<b>249,60</b>	<b>167,80</b>
	Paris—Nord—Jeumont (Grenze) .....	241	31,30	20,90	62,60	41,80
	Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze) .....	174	23,30	15,60	46,60	31,20
	Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze) .....	719	87,60	59,00	148,00	100,00
	Flensburg (Grenze)—Kopenhagen .....	366	44,40	29,60	71,00	47,30
	<b>Insgesamt .....</b>	<b>1 500</b>	<b>186,60</b>	<b>125,10</b>	<b>328,20</b>	<b>220,30</b>
	Paris—Ost—Kehl (Grenze) .....	512	64,30	42,90	128,60	85,80
<b>Paris—Prag</b>	Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze) .....	507	65,00	44,00	115,00	78,00
	Cheb (Grenze)—Prag .....	230	41,00	27,30	82,00	54,60
	<b>Insgesamt .....</b>	<b>1 249</b>	<b>170,30</b>	<b>114,20</b>	<b>225,60</b>	<b>148,40</b>
<b>Amsterdam—Bern</b>	Amsterdam—Venlo (Grenze) .....	174	19,50	13,90	39,00	27,80
	Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf. ....	607	75,60	51,00	130,00	88,00
	Basel Bad. Bf.—Bern .....	126	22,50	15,30	33,70	22,50
	<b>Insgesamt .....</b>	<b>907</b>	<b>117,60</b>	<b>80,20</b>	<b>202,70</b>	<b>138,30</b>
<b>Brüssel—Rom</b>	Brüssel—Aachen Süd (Grenze) .....	153	20,60	13,90	41,20	27,80
	Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf. ....	597	75,60	51,00	130,00	88,00
	Basel bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr. ....	339	41,50	28,00	82,20	41,50
	Chiasso/Iselle fr.—Rom .....	707	68,90	38,40	137,80	76,80
	<b>Insgesamt .....</b>	<b>1 796</b>	<b>206,60</b>	<b>131,30</b>	<b>371,20</b>	<b>234,10</b>
	Kopenhagen—Puttgarden Mitte See .....	241	34,70	23,20	54,80	36,70
	Puttgarden Mitte See—Kufstein .....	1 119	122,00	82,00	196,00	132,00
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>	Kufstein—Innsbruck .....	73	10,70	7,60	21,40	15,20
	<b>Insgesamt .....</b>	<b>1 433</b>	<b>167,40</b>	<b>112,80</b>	<b>272,20</b>	<b>183,90</b>
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>	Kopenhagen—Flensburg (Grenze) .....	366	44,40	29,60	71,00	47,30
	Flensburg (Grenze)—Salzburg .....	1 154	128,00	86,00	202,00	136,00
	Salzburg—Jesenice (Grenze) .....	219	26,30	17,40	52,60	34,80
	Jesenice (Grenze)—Belgrad .....	629	38,70	25,80	77,40	51,60
	<b>Insgesamt .....</b>	<b>2 368</b>	<b>237,40</b>	<b>158,80</b>	<b>403,00</b>	<b>269,70</b>
	Oslo—Kornsjø (Grenze) .....	170	26,10	17,60	52,20	35,20
	Kornsjø (Grenze)—Lübeck/Travemünde Hafen ..	747	123,40	96,10	196,20	152,40
<b>Oslo—Mailand</b>	Lübeck/Travemünde Hafen—Basel Bad. Bf. ....	945	110,00	74,00	181,00	122,00
	Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr. ....	339	41,50	28,00	82,20	41,50
	Chiasso/Iselle fr.—Mailand .....	55	5,90	3,30	11,80	6,60
	<b>Insgesamt .....</b>	<b>2 256</b>	<b>306,90</b>	<b>219,00</b>	<b>503,40</b>	<b>357,70</b>
<b>Stockholm—Paris</b>	Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze) .....	614	99,20	67,50	160,20	109,40
	Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See ..	271	38,90	26,00	60,80	40,80
	Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze) ..	746	87,60	59,00	148,00	100,00
	Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze) .....	174	23,30	15,60	46,60	31,20
	Jeumont (Grenze)—Paris .....	241	31,30	20,90	62,60	41,80
	<b>Insgesamt .....</b>	<b>2 040</b>	<b>280,30</b>	<b>189,00</b>	<b>478,20</b>	<b>323,20</b>

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 40/41, Quellenverzeichnis s. Bericht M 7, vj 2/1966, S. 39.



B. Güterverkehr

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

in RM/DM je 100 kg

Gewichtsstufen	Änderungsdatum								
	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963	15. 3. 1966
a) Stückgutsätze									
1— 100 kg .....	} 3,92	} 4,90	} 6,36	} 6,36	} 6,36	} 6,98	7,69	8,74	9,04
101— 500 kg .....							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 <sup>1)</sup>
501—1000 kg .....	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70	3,00 <sup>1)</sup>

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

Nach Änderungsdaten

in DM je 100 kg

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

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

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

Volle Wagenladungen in DM je 1 000 kg

Ware	Weizen	Kartoffeln	Fische <sup>1)</sup>	Kaffee	Tabak <sup>2)</sup>	Öle und Fette		Grubenholz	Faser-, Papierholz	Stammholz über 1,5 m lang	Schnittholz	Holzzellstoff		Wolle	
						best. tier. Öle u. Fette	pflz. u. tier. Öle u. Fette (ausgenom. Speisefette)					mehr als 40 % Wassergehalt	weniger als 40 % Wassergehalt		
von	Hamburg	Nienburg (Weser)	Bremerh. Fischereihafen	Hamburg				Regensburg Hbf.	Kaufbeuren	Neustadt (Schwarzwald)	Berleburg	Passau Hbf.	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr.	Mainz-Kastel	Bremen
Strecke	Augsburg	Essen Hbf.	Frankf. (Main) Hbf.	Frankfurt (Main)	Hannover	Mannheim	Dissen-Bad Rothenf.	Bochum-Riemke	Karlsruhe-Rheinbr.	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr.	Herford	Essen Hbf.	Albbruck	Kelheim	Backnang
nach	(739 km)	(229 km)	(493 km)	(507 km)	(162 km)	(588 km)	(254 km)	(580 km)	(311 km)	(254 km)	(217 km)	(710 km)	(318 km)	(395 km)	(619 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	17 S 1 b)	16 B 1 b)	15 B 1 a)	24 S 5 b)	A <sup>3)</sup> 4) b)	24 S 5 b)	A <sup>3)</sup> 4) d)	1 B 34 c)	1 B 21 c)	1 B 22 c)	B <sup>3)</sup> 4) c)	B <sup>3)</sup> 4) c)	B <sup>3)</sup> 4) b)	A <sup>3)</sup> 4) b)	21 S 2 b)
Gewichtsklasse	25 t <sup>5)</sup>	25 t <sup>6)</sup>	5 t	25 t <sup>17)</sup>	15 t	25 t <sup>17)</sup>	25 t <sup>7)</sup>	25 t <sup>15)</sup>			25 t <sup>7)</sup>				25 t <sup>8)</sup>
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 <sup>9)</sup>	16,70	50,60	33,60	25,30	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1963 D	28,20	16,70	52,20	33,60	25,30	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1964 D	28,20	16,70	52,20	33,60	23,22	32,90	24,09	24,00	19,40	16,20	20,88	46,14	27,03	39,18	39,80
1965 D	28,20	16,70	52,20	33,60	20,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
1966 D	28,20	16,70 <sup>16)</sup>	53,05	33,60	20,54	32,90	21,70 <sup>15)</sup>	25,00 <sup>16)</sup>	20,60 <sup>16)</sup>	16,10 <sup>16)</sup>	20,50 <sup>16)</sup>	40,90 <sup>16)</sup>	26,30 <sup>16)</sup>	33,80 <sup>16)</sup>	39,80 <sup>16)</sup>
1966 Okt.	28,20	17,80	55,00	33,60	20,60	32,90	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80
Nov.	28,20	17,80	60,10	33,60	20,60	32,90	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	39,80
Dez.	28,20	17,80	60,10	33,60	20,60	32,90	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
1967 Jan.	28,20	17,80	60,10	33,60	20,60	32,90	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
Febr.	28,20	17,80	60,10	33,60	20,60	32,90	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
März	29,60	17,80	60,10	33,60	20,60	32,90	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
April	29,60	17,80	60,10	32,40	20,60	34,50	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
Mai	29,60	17,80	60,10	32,40	20,60	34,50	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
Juni	29,60	17,80	60,10	32,40	20,60	34,50	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40

Ware	Baumwolle	Häute u. Felle	Ton, roh	Schweifekies	Stein- u. Siedesalz	Schwefelkies- abbrände	Eisen- u. Manganerz	Stahlschrott	Steinkohlen-, briquets und -koks <sup>10)</sup>	Rohbraunkohle	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin (VK)		
von	Bremen	Hamburg	Goldhausen	Meggen (Westf.)	Hameln	Duisburg-Hochfeld Süd	Peine	Hamm (Westf.)	Gelsenkirchen Hbf.	Nieder- außen	Frechen	Barnstorf (Han.)	Hamburg Süd		
Strecke	Rheine	Weinheim (Brgrstr.)	Oberhausen West	Leverkusen Bayerwerk	Hamburg	Hagen-Harkorten	Salzgitter Hutte Süd	Oberhausen Hbf.	Siegen	Hamburg	Düsseldorfer-Reisholz	Hamm (Westf.)	Hamburg	Holt- hausen (Ems)	Göttingen
nach	(163 km)	(569 km)	(180 km)	(122 km)	(209 km)	(69 km)	(33 km)	(77 km)	(139 km)	(346 km)	(52 km)	(145 km)	(439 km)	(153 km)	(272 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	21 S 1 b)	23 S 3 b)	C <sup>3)</sup> 4) c)	7 B 21 c)	B <sup>3)</sup> 4) b)	7 B 2 c) 4)	7 B 24 c) 4)	IV c) 4)	6 B 1 c)	6 B 11 c)	6 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 14 c)	14 B 1 d)	A <sup>3)</sup> 4) d)
Gewichtsklasse	15 t	20 t	25 t <sup>7)</sup>										20 t <sup>11)</sup>	25 t <sup>7)</sup>	
1960 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,30	18,40	6,70	14,30	22,10	7,50	30,40
1961 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	12,70	17,60	6,70	14,30	22,10	6,60	30,40
1962 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,48	16,98	6,20	12,88	21,68	6,60	30,40
1963 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,24	16,10	6,10	12,60	21,10	6,60	30,40
1964 D	16,50	31,60	15,78	8,00	20,22	8,10	3,30	10,18	11,36	16,25	6,10	12,60	21,10	6,60	27,57
1965 D	16,50	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,24	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	23,60
1966 D	15,83	31,60	16,50 <sup>16)</sup>	8,35 <sup>16)</sup>	19,90 <sup>16)</sup>	8,10 <sup>16)</sup>	3,20 <sup>16)</sup>	10,10 <sup>16)</sup>	11,40 <sup>16)</sup>	16,30 <sup>16)</sup>	6,10 <sup>16)</sup>	12,60 <sup>16)</sup>	21,10 <sup>16)</sup>	6,60	22,90 <sup>16)</sup>
1966 Okt.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90
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
1967 Jan.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Febr.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
März	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
April	15,70	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Mai	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Juni	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90

Ware	Dieselkraftstoff (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schwefelsäure	Thomas-Phosphat	Ammonnitrat	Kohlensaurer Kalk	Zement	Roh-eisen in Masseln	Halbzeug <sup>12)</sup>	Walzdraht aus Stahl	Stab-, Formstahl <sup>13)</sup>	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.	Düsseldorff-Grafenberg
Strecke	Göttingen	Würzburg		Duisburg Hbf.	Hagen Hbf.	Kiel Hgbf.	Bamberg	München Hbf.	Bad König	Duisburg	Iserlohn	Hamm (Westf.)	Osna-brück	Hamburg Hgbf.	Herford
nach	(272 km)	(331 km)		(42 km)	(64 km)	(284 km)	(267 km)	(136 km)	(76 km)	(26 km)	(38 km)	(85 km)	(134 km)	(182 km)	(180 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	B <sup>3)</sup> 4) d)	B <sup>3)</sup> 4) d)	14 B 4 d)	A <sup>3)</sup> 4) d)	B <sup>3)</sup> 4) d)	11 B 1 b)			B <sup>3)</sup> 4) b)	8 B 8 <sup>4)</sup> c)		I <sup>4)</sup> c)		A <sup>3)</sup> 4) c)	
Gewichtsklasse	25 t <sup>7)</sup>		25 t <sup>14)</sup>	25 t <sup>7)</sup>			25 t <sup>15)</sup>			25 t <sup>7)</sup>					
1960 D	22,30	25,30	25,30	7,30	9,25	16,26	17,43	6,26	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1961 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1962 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1963 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1964 D	21,01	23,84	25,30	6,88	7,90	18,00	17,70	8,00	9,68	5,20	6,40	12,88	17,92	22,93	22,42
1965 D	19,20	21,80	25,30	6,30	7,75	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1966 D <sup>16)</sup>	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1966 Okt.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
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
1967 Jan.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Febr.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
März	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
April	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Mai	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Juni	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00

Ware	Baumwolle	Häute u. Felle	Ton, roh	Schweifkies	Stein- u. Siedesalz	Schwefelkiesabbände	Eisen- u. Manganerz	Stahlschrott	Steinkohlen, -briketts und -koks <sup>10)</sup>	Rohbraunkohle	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin (VK)		
von	Bremen	Hamburg	Goldhausen	Meggen (Westf.)	Hameln	Duisburg-Hochfeld Süd	Peine	Hamm (Westf.)	Gelsenkirchen Hbf.	Nieder- aßem	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)	Düsseldorfer-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 <sup>3)</sup> 4) c)	7 B 21 c)	B <sup>3)</sup> 4) b)	7 B 2 c) 4)	7 B 24 c) 4)	IV c) 4)	6 B 1 c)	6 B 11 c)	6 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 14 c)	14 B 1 d)	A <sup>3)</sup> 4) d)
Gewichtsklasse	15 t	20 t	25 t <sup>7)</sup>										20 t <sup>11)</sup>	25 t <sup>7)</sup>	
1960 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,30	18,40	6,70	14,30	22,10	7,50	30,40
1961 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	12,70	17,60	6,70	14,30	22,10	6,60	30,40
1962 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,48	16,98	6,20	12,88	21,68	6,60	30,40
1963 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,24	16,10	6,10	12,60	21,10	6,60	30,40
1964 D	16,50	31,60	15,78	8,00	20,22	8,10	3,30	10,18	11,36	16,25	6,10	12,60	21,10	6,60	27,57
1965 D	16,50	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,24	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	23,60
1966 D	15,83	31,60	16,50 <sup>16)</sup>	8,35 <sup>16)</sup>	19,90 <sup>16)</sup>	8,10 <sup>16)</sup>	3,20 <sup>16)</sup>	10,10 <sup>16)</sup>	11,40 <sup>16)</sup>	16,30 <sup>16)</sup>	6,10 <sup>16)</sup>	12,60 <sup>16)</sup>	21,10 <sup>16)</sup>	6,60	22,90 <sup>16)</sup>
1966 Okt.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	22,90
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
1967 Jan.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Febr.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
März	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
April	15,70	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Mai	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Juni	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90

Ware	Dieselmkraftstoff (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schwefelsäure	Thomas-Phosphat	Ammonnitrat	Kohlen-saurer Kalk	Zement	Roh-eisen in Masseln	Halb-zeug <sup>12)</sup>	Walzdraht aus Stahl	Stab-, Formstahl <sup>13)</sup>	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren aus Stahl
von	Hamburg Süd	Wesseling		Bochum-Langendreer	Duisburg-Hochfeld Süd	Braunschweig Hgbf.	Ludwigs-hafen (Rh.) BASF	Regens-burg Hbf.	Wiesbaden-Biebrich Industriebf.	Gelsen-kirchen	Dort-mund	Duis-burg Hbf.	Ober-hausen Hbf.	Braun-schweig Hgbf.	Düsseldorff-Grafenberg
nach	Göttingen (272 km)	Würzburg (331 km)		Duis-burg Hbf. (42 km)	Hagen Hbf. (64 km)	Kiel Hgbf. (284 km)	Bam-berg (267 km)	Mün-chen Hbf. (136 km)	Bad König (76 km)	Duis-burg (26 km)	Iser-lohn (38 km)	Hamm (Westf.) (85 km)	Osna-brück (184 km)	Hamb-urg Hgbf. (182 km)	Her-ford (180 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	B <sup>3)</sup> 4) d)	B <sup>3)</sup> 4) d)	14 B 4 d)	A <sup>3)</sup> 4) d)	B <sup>3)</sup> 4) d)	11 B 1 b)			B <sup>3)</sup> 4) b)	8 B 8 <sup>4)</sup> c)		I <sup>4)</sup> c)		A <sup>3)</sup> 4) c)	
Gewichtsklasse	25 t <sup>7)</sup>		25 t <sup>14)</sup>	25 t <sup>7)</sup>		25 t <sup>15)</sup>			25 t <sup>7)</sup>						
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 <sup>16)</sup>	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1966 Okt.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
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
1967 Jan.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Febr.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
März	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
April	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Mai	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Juni	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00

Ware	Dieselmotoren (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schwefelsäure	Thomas-Phosphat	Ammonnitrat	Kohlensäurer Kalk	Zement	Roh-eisen in Masseln	Halbzeug <sup>12)</sup>	Walzdraht aus Stahl	Stab-, Formstahl <sup>13)</sup>	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren aus Stahl
von	Hamburg Süd	Wesseling		Bochum-Langendreier	Duisburg-Hochfeld Süd	Braunschweig Hgbf.	Ludwigs-hafen (Rh.) BASF	Regens-burg Hbf.	Wiesbaden-Biebrich Industriebf.	Gelsen-kirchen	Dort-mund	Duis-burg Hbf.	Ober-hausen Hbf.	Braun-schweig Hgbf.	Düsseldorfer-Grafenberg
nach	Göttingen (272 km)	Würzburg (331 km)		Duis-burg Hbf. (42 km)	Hagen Hbf. (64 km)	Kiel Hgbf. (284 km)	Bam-berg (267 km)	Mün-chen Hbf. (136 km)	Bad König (76 km)	Duis-burg (26 km)	Iser-lohn (38 km)	Hamm (Westf.) (85 km)	Osnab-rück (134 km)	Hamburg Hgbf. (182 km)	Herford (180 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	B <sup>3)</sup> 4) d)	B <sup>3)</sup> 4) d)	14 B 4 d)	A <sup>3)</sup> 4) d)	B <sup>3)</sup> 4) d)	11 B 1 b)			B <sup>3)</sup> 4) b)	8 B 8 <sup>4)</sup> c)		I <sup>4)</sup> c)		A <sup>3)</sup> 4) c)	
Gewichtsklasse	25 t <sup>7)</sup>		25 t <sup>14)</sup>	25 t <sup>7)</sup>		25 t <sup>15)</sup>			25 t <sup>7)</sup>						
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 <sup>16)</sup>	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1966 Okt.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
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
1967 Jan.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Febr.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
März	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
April	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Mai	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Juni	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00

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

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware		Getreide <sup>1)</sup>										
		Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Uebr. Getreide d. Güterkl. IV <sup>3)</sup>	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Brot-	Futter-	Brot-	Futter- getreide	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter- getreide
von		Hamburg			Bremen			Emden				
nach		Düsseldorf	Braunschweig		Köln	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>		Köln			
1956 D	.....	15,61 <sup>4)</sup>	14,90 <sup>4)</sup>	9,65 <sup>5)</sup>	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 <sup>6)</sup>	15,03 <sup>6)</sup>	9,04	8,44
1958 D	.....	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,28	9,58
1959 D	.....	15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67
1960 D	.....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	10,38	9,67
1961 D	.....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 D	.....	13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67
1963 D	.....	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 D	.....	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1965 D	.....	10,88	10,49	7,39	7,88	7,62	11,24	10,97	12,76	12,50	7,52	7,26
1966 D	.....	10,52	10,44	7,44		7,60		10,96		12,48		7,25
1966 Juli	.....	10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48		7,25
Aug.	.....	10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48		7,25
Sept.	.....	10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48		7,25
Okt.	.....	10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48		7,25
Nov.	.....	10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48		7,25
Dez.	.....	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Jan.	.....	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
Febr.	.....	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
März	.....	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
April	.....	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
Mai	.....	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
Juni	.....	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25

Ware		Getreide <sup>1)</sup>				Getreide <sup>1)</sup> ab 100 t <sup>7)</sup>	Mehl	Steinkohle in kompl. Ladungen <sup>8)</sup>	Ortskohle <sup>8)</sup> a)		
		Roggen und Weizen	Futter- getreide	Roggen und Weizen	Futter- getreide				Zechengruppen des Ruhrgebiets		
von		Emden				Hamburg			I	II	III
nach		Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>			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 <sup>9)</sup>	14,53 <sup>9)</sup>	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 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	11,25	16,17	11,20	5,99	6,62	7,32
1967 Jan.	.....		10,73		12,32	11,25	16,17	10,20	5,99	6,62	7,32
Febr.	.....		10,73		12,32	11,25	16,17	10,20	5,99	6,62	7,32
März	.....		10,73		12,32	11,25	16,17	10,20	5,99	6,62	7,32
April	.....		10,73		12,32	11,25	16,17	9,93	5,99	6,62	7,32
Mai	.....		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
Juni	.....		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32

Ware		Küstenkohle <sup>8)</sup> b)			Exportkohle <sup>8)</sup> c)			Bunkerkohle <sup>8)</sup> d)		
		Zechengruppen des Ruhrgebiets			Zechengruppen des Ruhrgebiets			Zechengruppen des Ruhrgebiets		
von		I	II	III	I	II	III	I	II	III
nach		Emden			Emden			Emden		
1956 D	.....	4,63	5,07	5,57	4,12	4,50	4,91	5,61	6,12	6,70
1957 D	.....	4,64	5,08	5,58	4,55	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71
1958 D	.....	5,36	5,86	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1959 D	.....	4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
1960 D	.....	4,57	5,06	5,62	3,65	4,05	4,45	5,79	6,37	7,03
1961 D	.....	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 D	.....	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 D	.....	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1964 D	.....	4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,58	6,13	6,77
1965 D	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1966 D	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1966 Juli	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Aug.	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Sept.	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Okt.	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Nov.	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Dez.	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1967 Jan.	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Febr.	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
März	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
April	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Mai	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Juni	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79

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

## A. Binnenschifffahrt

## 1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle <sup>1)</sup>	Ortskohle <sup>1)</sup>	Steinkohle <sup>1)</sup>							Braunkohlenbriketts	
Strecke	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
von	Bremen		Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) <sup>2)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>3)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>3)</sup>	Karlsruhe	Frankfurt (Main <sup>2)</sup> )	Würzburg <sup>3)</sup>
nach											
1956 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,18	9,06
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	9,41	6,35	9,25
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 <sup>3)</sup>	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	9,51
1964 D	7,26	8,32	7,67	16,22	7,15	9,67	7,10	9,43	8,43	6,57	9,77
1965 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,58	9,78
1966 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Juli	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
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
1967 Jan.	7,28	8,34	7,69	16,76	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Febr.	7,28	8,34	7,69	16,76	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
März	7,28	8,34	7,69	16,76	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
April	7,28	8,34	7,69	16,76	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Mai	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Juni	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
Strecke	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim <sup>4)</sup>	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl <sup>5)</sup>	Bremen <sup>6)</sup>		
von									Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal		
nach	Mannheim	Heilbronn <sup>3)</sup>	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort <sup>3)</sup>			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 <sup>3)</sup>	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 <sup>3)</sup>	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 <sup>7)</sup>	
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I	II	III
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,92	15,22	14,37
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1965 D	6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1966 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1966 Juli	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Aug.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Sept.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Okt.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Nov.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Dez.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1967 Jan.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Febr.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
März	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
April	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Mai	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Juni	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)					Kies			Bimssteine <sup>4)</sup>		
Strecke	Bremen <sup>6)</sup>					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
von											
nach	Heilbronn <sup>6)</sup> 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 <sup>7)</sup>			21,95 <sup>7)</sup>	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	I	28,77	II	24,47	24,32	21,87	20,67	3,05	5,82	6,54	4,51
1962 D		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51
1963 D		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51
1964 D		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51
1965 D		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,55
1966 D		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
1966 Juli		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
Aug.		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
Sept.		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
Okt.		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
Nov.		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
Dez.		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
1967 Jan.		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
Febr.		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
März		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
April		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
Mai		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58
Juni		28,75		24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58

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

A. Binnenschifffahrt  
1. Frachtsätze  
in DM je 1000 kg

Ware	Strecke	Bimskies <sup>1)</sup>		Salz <sup>1)</sup>			Grubenholz		Stammholz	Schnittholz
		Ladest. Vallendar bis Brohl/Rh.		Heilbronn <sup>2)</sup>		Borth/Rh.	Nordenham		Bremen	Heilbronn <sup>3)</sup>
		Frankfurt/M. <sup>3)</sup> —Oberhafen	Heilbronn <sup>3)</sup>	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Herne, Castrup- Rauxel, Datteln, Dortmund	Essen	Holzmininden	Duisburg- Ruhrort
1956 D		4,43	6,12	3,63	3,83	3,65	.	.	.	5,35
1957 D		4,42	6,39 <sup>4)</sup>	3,83 <sup>4)</sup>	4,03 <sup>4)</sup>	3,65	.	.	.	5,62 <sup>4)</sup>
1958 D		4,91	7,21	4,26	4,46	4,17	.	.	.	6,23
1959 D		4,95	7,28	4,20	4,40	4,11	7,67	8,23	12,83	6,19
1960 D		4,95	7,11	4,11	4,40	3,95	7,10	7,62	12,83	6,19
1961 D		4,47	6,60	4,00	4,40	3,95	7,10	7,62	12,83	6,19
1962 D		4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	7,10	7,62	12,83	6,19
1963 D		4,34	6,34	4,33 <sup>5)</sup>	4,78 <sup>5)</sup>	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1964 D		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1965 D		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1966 D		4,32	6,34	3,75	4,20	3,80	7,44	8,00	13,34	6,31
1966 Juli		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Aug.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Sept.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Okt.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Nov.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Dez.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
1967 Jan.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Febr.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
März		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
April		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Mai		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Juni		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31

Ware	Strecke	Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie <sup>1)</sup> — Partien von							
		unter 50 t		50 t und mehr		unter 50 t		50 t und mehr	
		Rhein-Ruhr-Häfen							
Strecke	von	Mannheim		Würzburg		Heilbronn		Karlsruhe	
	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 <sup>4)</sup>	10,20 <sup>4)</sup>	10,10	9,10
1958 D		9,47	8,28	13,02	11,92	12,67	11,53	11,43	10,30
1959 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45
1960 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,68	11,53	11,60	10,45
1961 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1962 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1963 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1965 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1966 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1966 Juli		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Aug.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Sept.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Okt.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Nov.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Dez.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1967 Jan.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Febr.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
März		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
April		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Mai		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
Juni		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45

Ware	Güterklasse	Normalgüter in Partien von 100 t <sup>6)</sup>					
		I	II	III	IV	V	VI
		Hamburg (Bugsiergebiet A)					
Strecke	von	Berlin					
	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 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.		16,42	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.		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30
1967 Jan.		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30
Febr.		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30
März		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30
April		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30
Mai		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30
Juni		16,62	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
Steinkohle u. Braunkohlen- briketts . . . . .	Emden	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00
	Rhein-Ruhrhäfen	—Frankfurt (M) Osthafen	7,00	7,00	8,70	8,70	12,20	12,25
		—Würzburg	18,80	10,00	12,50	17,00	17,00	42,14
		Heilbronn	—	11,20	22,40	28,00 <sup>1)</sup>	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
Ausnahmesatz VI			33,60	33,60	33,60	33,60	39,20	33,60
			22,40	22,40	22,40	22,40	33,60	33,60
Schmittholz . . . . .	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	44,80	44,80	44,80	44,80	56,00	67,20
Bims Kies . . . . .	Ladestationen							
	Vallendar-Brohl/Rh.	—Frankfurt (M) Oberhafen	5,20	5,20	5,20	7,80	7,00	9,20
		—Heilbronn	11,20	11,20	11,20	11 20	22,40	25,76
Erzeugnisse der eisenschaffen- den Industrie . . . . .	Rhein-Ruhrhäfen	—Würzburg						
Güterklasse I			94,20	50,00	50,00	83,33	83,30	108 36r
II			84,78	45,00	45,00	75,00	75,00	108 36r
III			66,94	35,00	35,00	58,33	58,30	90 30r
IV			47,10	25,00	25,00	41,66	50,00	90 30r
Güterklasse I	Rhein-Ruhrhäfen	—Heilbronn	89,60	89,60	89,60	89,60	120,00	100 80r
II			78,40	78,40	78,40	78,40	100,80	100 80r
III			67,20	67,20	67,20	67,20	78,40	84 00r
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 —————→ nach —————→	Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Häfen
		Oberrhein-, Main-, Neckarstationen <sup>2)</sup>	Braubach <sup>3)</sup>	Lülsdorf <sup>3)</sup>	Rhein-, Main-, Neckarstationen <sup>3)4)</sup>
		(oder umgekehrt)			
1955 D . . . . .		3,41	5,65	4,11	—
1956 D . . . . .		—	—	—	—
1957 D . . . . .		1,63	1,73	0,97	—
1958 D . . . . .		0,38	0,05	—	—
1959 D . . . . .		15,61	23,66	20,96	7,53
1960 D . . . . .		0,05	0,27	0,11	—
1961 D . . . . .		2,72	1,83	0,97	—
1962 D . . . . .		15,93	15,55	14,12	12,85
1963 D . . . . .		12,63	10,72	8,80	9,01
1964 D . . . . .		14,45	21,12	15,36	1,95
1965 D . . . . .		0,16	—	—	—
1966 D . . . . .		—	—	—	—
1958 Januar . . . . .		4,52	0,65	—	—
1959 September . . . . .		33,33	60,00	48,00	—
Oktober . . . . .		72,90	96,13	96,13	72,90
November . . . . .		34,00	66,67	50,67	—
Dezember . . . . .		47,10	61,13	56,77	17,42
1960 Mai . . . . .		0,65	3,23	1,29	—
1961 Oktober . . . . .		18,71	21,94	11,61	—
November . . . . .		12,67	—	—	—
Dezember . . . . .		1,29	—	—	—
1962 September . . . . .		7,33	11,33	5,33	—
Oktober . . . . .		57,42	71,61	63,23	36,77
November . . . . .		80,00	80,00	80,00	80,00
Dezember . . . . .		46,45	23,64	20,91	37,42
1963 Januar <sup>5)</sup> . . . . .		45,00	37,00	26,00	10,00
Februar <sup>5)</sup> . . . . .		80,00	76,00	70,67	80,00
März . . . . .		19,35	6,40	5,60	18,06
November . . . . .		2,00	5,33	2,00	—
Dezember . . . . .		5,16	3,87	1,29	—
1964 Januar . . . . .		50,32	56,77	43,23	21,29
Februar . . . . .		19,31	4,14	2,76	2,07
März . . . . .		6,45	1,29	—	—
• Juli . . . . .		14,84	34,84	25,16	—
August . . . . .		31,61	61,29	44,52	—
September . . . . .		20,67	50,67	35,33	—
Oktober . . . . .		18,55	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 <sup>1)</sup>							Ölkuchen <sup>2)</sup>				
von	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/Aarhus <sup>3)</sup>	Elbe			Rotterdam <sup>4)</sup>	Elbe				
Route	Elbe	Stettin/Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>5)</sup>	nördlich Fredericia/Aarhus <sup>6)</sup>	Helsingborg/Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/Oskarshamn	Elbe/Weser/Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>7)</sup>	nördlich Fredericia/Aarhus <sup>8)</sup>	nördlich Aarhus/Aalborg <sup>9)</sup>	Helsingborg/Ystad (Schweden)
Währung Mengeneinheit	s je 1000 kg		DM je 1000 kg					DM je 1000 kg				
1956 D	28,0	.	8,14	10,75	11,37	13,67	13,32	12,13	14,50	13,51	14,09	15,00
1957 D	22,8	.	7,10	7,88	7,53	8,07	10,26	9,91	9,50	9,39	8,75	11,25
1958 D	17,5	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78
1959 D	18,6	.	5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,83	9,08	8,81	10,66	11,03
1960 D	18,5	.	6,17	7,66	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19
1961 D	18,10	19,8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	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
1966 D	22,8	21,5	5,74	7,39	7,79	8,54	8,74	13,99	8,50	9,59	11,28	10,73
1964 III. Vj.	.	19,9	6,34	7,28	7,39	7,58	8,82	12,46	8,36	9,83	11,79	10,00
IV. Vj.	.	23,3	6,79	8,28	9,04	10,00	10,03	15,64	9,74	11,14	14,19	12,15
1965 I. Vj.	20,10	21,1	6,34	7,50	8,13	8,75	9,33	.	8,85	10,09	12,58	10,64
II. Vj.	21,5	.	5,34	7,69	8,08	8,25	9,26	.	8,64	9,42	11,45	10,72
III. Vj.	19,1	19,8	7,38	7,67	7,88	8,38	9,08	.	8,80	9,72	10,66	9,80
IV. Vj.	.	25,4	7,30	8,38	9,29	10,43	11,37	13,69	10,06	11,44	12,66	12,39
1966 I. Vj.	21,5	22,10	5,95	8,07	8,37	8,81	.	13,09	9,56	10,56	12,22	12,02
II. Vj.	23,8	21,9	4,98	6,92	7,23	7,63	7,89	.	7,96	8,83	10,36	9,18
III. Vj.	23,1	20,2	6,26	6,82	7,19	8,12	8,88	15,05	7,85	9,14	10,96	9,82
IV. Vj.	22,4	21,1	5,76	7,60	8,35	9,62	9,44	13,84	8,63	9,82	11,59	11,91
1967 I. Vj. <sup>13)</sup>	20,8	19,2	4,87	6,94	6,82	7,92	8,25	11,00	8,10	8,45	9,45	11,44
Ware	Ölkuchen <sup>2)</sup>		Grubenholz		Schnittholz							
von	Elbe	Hamina/Björneborg (Finnland)	südl. Vestervik/Ystad <sup>7)</sup> (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)						Brahestad/Tornia (Finnland)	Göteborg/Vänernsee (Schweden)	
Route	nördl. Ystad/Oskarshamn (Schweden)	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser/Ems	belg. <sup>8)</sup> Rheinendhäfen	niederl. <sup>9)</sup> Ruhrhäf.	Rhein-häfen <sup>10)</sup>	Jade/Ems	Elbe/Weser	Lübeck/Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend-häfen <sup>9)</sup>	
Währung Mengeneinheit	DM/1000 kg	s/Fathom	DM/Fathom	s/Stand.	hft/Stand.	DM je Standard				s je Standard	hft/Stand.	
1956 D	16,15	217,1	.	240,0	120,19	144,10	114,06	104,38	99,18	250,4	277,11	92,42
1957 D	9,00	183,6	.	205,6	102,86	140,60	98,69	94,67	94,78	216,0	245,9	86,98
1958 D	9,16	127,1	.	169,2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180,5	200,6	71,13
1959 D	10,79	146,6	66,00	171,7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7	75,08
1960 D	11,01	170,2	.	209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10	86,91
1961 D	10,27	158,9	84,00	212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240,8	78,81
1962 D	11,85	156,4	74,80	200,6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,6	225,5	75,38
1963 D	11,39	182,1	74,56	227,6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	253,9	94,54
1964 D	11,36	180,0	78,37	226,5	102,31	130,89	105,03	103,69	105,70	251,9	266,2	92,32
1965 D	12,00	200,5	75,00	225,5	103,09	131,15	104,67	103,47	109,07	247,11	262,4	89,66
1966 D	10,98	190,7	70,00	231,0	96,00	129,88	111,81	106,32	109,11	254,8	273,8	86,88
1964 III. Vj.	10,48	183,8	77,58	226,3	106,20	133,56	108,83	105,42	105,39	255,3	263,2	93,78
IV. Vj.	12,56	194,10	83,00	233,3	100,83	130,19	103,50	109,06	107,96	262,4	309,2	98,71
1965 I. Vj.	13,07	204,6	.	225,6	106,36	131,39	101,48	103,91	106,79	243,6	259,7	85,50
II. Vj.	11,64	.	.	227,3	99,15	129,97	101,17	104,09	111,37	246,9	257,8	85,09
III. Vj.	10,55	183,9	77,25	221,0	99,12	130,24	106,29	104,75	115,59	247,2	259,8	93,75
IV. Vj.	12,72	190,0	.	227,9	107,74	133,00	113,00	101,12	.	254,4	276,1	91,40
1966 I. Vj.	10,75	.	.	228,10	93,17	128,63	111,57	104,86	113,82	246,6	261,11	73,89
II. Vj.	9,69	185,0	.	231,5	96,57	128,73	114,44	107,28	105,47	264,11	271,11	91,14
III. Vj.	11,36	192,6	.	231,7	97,32	131,72	115,46	109,80	105,42	253,4	263,4	93,75
IV. Vj.	12,13	191,5	.	232,1	96,02	131,00	106,90	103,33	115,38	254,0	293,6	91,04
1967 I. Vj. <sup>13)</sup>	11,00	193,5	.	220,10	89,65	.	.	105,11	.	237,8	253,10	90,83
Ware	Schnittholz					Kaolin <sup>11)</sup>	Naturwerksteine					
von	westl. Ystad/Varberg (Schweden)	südl. Vestervik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelösund/Härnösand <sup>12)</sup> (Schweden)	Stettin/Danzig	Großbritannien, Kanalröhre	Bornholm (Dänemark)	Limfjorden-häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)				
Route	Elbe/Weser	Rhein-häfen <sup>10)</sup> Ruhrhäfen	niederländische Rheinendhäfen <sup>9)</sup>	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser	Elbe	Lübeck/Flensburg	Elbe	Lübeck/Flensburg			
Währung Mengeneinheit	DM je Standard		hft je Standard	s je Standard	DM je 1000 kg							
1956 D	79,29	107,63	.	91,08	251,7	168,7	20,91	9,22	.	10,19	9,35	
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209,4	131,4	15,19	9,00	.	9,92	9,00	
1958 D	65,10	60,00	70,64	181,6	127,1	13,45	7,67	.	7,00	9,04	8,34	
1959 D	67,70	92,18	70,83	182,8	138,8	14,69	7,68	6,75	6,21	8,65	8,42	
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229,2	156,6	16,26	8,47	.	6,50	9,10	
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223,2	146,7	15,31	9,02	6,90	5,25	9,42	
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202,11	145,9	14,23	8,60	7,41	6,08	8,93	
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41	6,25	9,26	
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250,0	177,2	15,21	9,15	9,21	6,26	9,38	
1965 D	80,14	99,50	82,44	91,14	249,0	179,4	14,99	9,11	9,00	6,44	9,54	
1966 D	.	100,31	77,86	97,25	258,9	173,5	15,06	9,07	.	6,79	9,00	
1964 III. Vj.	76,00	100,03	88,83	97,81	254,9	192,6	14,76	9,52	9,73	6,25	10,21	
IV. Vj.	.	101,22	85,50	100,49	262,3	209,11	16,36	9,15	9,27	6,28	10,50	
1965 I. Vj.	.	99,89	80,56	88,77	235,10	155,10	14,67	9,00	9,00	6,48	8,57	
II. Vj.	78,50	99,63	85,28	91,83	243,9	181,2	14,82	.	.	6,48	8,79	
III. Vj.	78,67	99,67	81,50	93,33	244,11	179,5	14,61	9,25	.	6,42	10,30	
IV. Vj.	.	.	.	90,83	266,9	200,11	15,88	9,07	.	6,36	10,53	
1966 I. Vj.	.	102,15	75,25	105,50r	247,10	146,2	15,84	8,83	.	6,75	8,58	
II. Vj.	.	103,00	79,38	93,82r	267,6	179,4	15,18	8,89	.	6,77	8,36	
III. Vj.	.	100,63	96,78	96,78	255,4	181,9	14,40	9,28	.	6,87	9,80	
IV. Vj.	.	94,38	82,67	95,67	262,9	186,5	15,38	9,24	.	.	9,19	
1967 I. Vj. <sup>13)</sup>	.	.	78,75	86,63	240,11	145,8	13,53	8,09	.	5,00	7,65	

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Kiesel, Schotter, Splitt					Sand	Salz	Schlacke <sup>1)</sup>	Schrott <sup>2)</sup>	Steinkohle		
von	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>3)</sup>	nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>4)</sup>	Limfjörds- häfen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)	Antwerpen	Lübeck	Rotter- dam <sup>5)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Stettin/ Danzig		
Route	Lübeck/ Flensburg	Elbe			Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) <sup>6)</sup>	Elbe	Rhein- häfen <sup>7)</sup> / 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		18,42		9,30		
1959 D	5,96	5,19	4,99	5,00	7,21	6,15	15,2	12,75		9,27		
1960 D	6,18	5,40	5,64	4,80	7,37	6,26	16,4	12,00		10,68		
1961 D	6,01	5,66	5,78	5,57	7,91	6,42	17,0	14,23	7,00	13,95		
1962 D	5,58	5,48	5,61	6,81	7,62	6,36	14,6	13,24	7,11	14,30		
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19	8,51	6,91	16,1	13,21	7,18	15,54		
1964 D	5,85	5,45	5,97	6,70	7,97	7,08	16,8	12,76	7,25	14,91		
1965 D	6,13	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	15,36		
1966 D	5,33	5,07	5,83	6,49	8,06	6,82	17,5	13,00	7,39	16,04		
1964 III. Vj.		5,47	6,06	7,45	8,24	7,15	15,2	12,78	7,21	15,19		
IV. Vj.	6,29	5,88	6,98	7,31	8,19	7,29	20,5	12,87	7,29	16,81		
1965 I. Vj.	5,68	5,07		6,27	8,32	6,63	21,6		7,18	14,93		
II. Vj.	4,13	4,98	5,00	7,06	7,91	7,25	17,0	12,77	7,18	15,09		
III. Vj.	6,63	5,67		7,37	8,10		16,4	12,82	7,23	14,77		
IV. Vj.		6,04	6,58	7,63	8,08		18,5	12,79	7,26	16,33		
1966 I. Vj.		5,19		6,46	7,80				7,41	16,35		
II. Vj.	5,35	4,85		6,53	8,31	7,09	16,11	12,94	7,39	17,25		
III. Vj.	5,63	5,28		6,82	8,08	6,39	17,5	13,03	7,37	14,52		
IV. Vj.	6,00	4,99		6,13	7,87	6,61	18,4	13,00	7,40	15,07		
1967 I. Vj. <sup>18)</sup>	4,88	4,88		5,11	6,67				7,40	15,33		
									4,59	9,48		
Ware	Steinkohle						Koks <sup>9)</sup>					
von	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe	
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) <sup>9)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark <sup>10)</sup>	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm <sup>6)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	nördlich Aarhus/ Aalborg <sup>11)</sup>
Währung Mengeneinh.	DM/ 1000 kg	dkr/ 1000 kg	s je 1000 kg		s/2240 lbs		s/1000 kg	skr je 1000 kg		s je 1000 kg		
1956 D		21,92	26,6	21,6	24,7	21,5	26,7	19,42	19,56	31,11	23,9	25,1
1957 D		17,72	21,2	17,2	19,4	15,6	18,8	14,19	14,77	24,2	16,9	20,1
1958 D	8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9
1959 D	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7
1960 D	10,15	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6
1961 D	9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7
1962 D	8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4
1963 D	10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,6	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11
1964 D	10,92	19,05	18,2	17,5	19,2	17,6	22,11	17,12	17,15	22,10	20,9	22,7
1965 D	10,28	18,57	17,5	16,8	18,9	17,3	23,2	17,32	19,47	25,4	20,8	21,3
1966 D	9,68	19,19	17,1	16,7	20,0	17,11	24,0	18,26	21,03	26,0	20,11	21,3
1964 III. Vj.	10,73	20,79	17,8	17,0	18,0	17,7	22,11	16,02	16,41	21,0	20,5	21,0
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.	8,72	17,04	15,0	16,8	19,5	19,1		17,13	20,63	24,9	18,2	18,7
III. Vj.	10,50	21,08	16,3	16,0	18,6	17,9	22,11	16,92	19,21	24,8	20,6	20,5
IV. Vj.	10,63	21,01	18,11	16,11	20,9	16,9		19,00	21,50	28,9	22,9	24,2
1967 I. Vj. <sup>18)</sup>	10,00	15,66	16,5	17,1	17,5	15,8	22,7	17,54			19,7	22,8
Ware	Koks <sup>9)</sup>			Briketts <sup>12)</sup>	Kalidüngemittel		Eisen und Stahl					
von	Elbe	Lübeck	Groß- britannien, Ostküste	Wisnar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- häfen <sup>7)</sup> / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Däne- mark <sup>10)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>		Varberg/ Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Strömst./ Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Strömstadt/ Malmö (Schweden)	
Währung Mengeneinh.	skr/1000 kg	s je 1000 kg		dkr je 1000 kg		skr/1000 kg	s/1000 kg	skr je 1000 kg		DM je 1000 kg		
1956 D	17,57	22,0	37,9	17,30	23,87	21,60	26,2	20,00	20,40	19,83		10,00
1957 D	12,81	14,11	24,6	14,29	17,84	17,86	23,8	14,75	15,94		10,50	
1958 D	11,84	16,0	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,35	12,35	19,75	13,00	
1959 D	14,63	16,7	21,6	15,67	18,93	16,67	19,9	13,89	13,23	16,39	9,17	10,00
1960 D	15,76	19,8	27,7	18,61	20,39	19,23	21,1	15,52	16,17	18,17	9,35	9,88
1961 D	13,63	20,6	27,8	17,30	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01	8,84
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51	8,91
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83	10,25
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07	9,75
1965 D	15,46	18,5	29,4	18,79	21,02	20,70	23,6	16,97	17,65	16,67	8,71	9,78
1966 D	16,25	23,2	31,9	18,29	21,07	20,56	23,3	17,24	17,42	16,60	8,73	9,72
1964 III. Vj.	14,92		26,10	19,17	20,94	20,03	21,0	15,85	15,51	18,86	9,17	9,82
IV. Vj.		20,9	32,8	19,82	24,10	23,60	26,0	18,90	19,41	16,04	9,79	10,27
1965 I. Vj.		18,0	28,5	16,46	21,24	25,89	23,2	18,09	18,11	16,34	8,70	9,69
II. Vj.			24,8		20,38	18,63	22,3	16,10	16,49	16,80	8,36	9,82
III. Vj.	16,08		28,3	18,36	19,51	17,25	20,8	14,48	14,96	16,31	8,64	9,48
IV. Vj.	16,88	22,9	35,10	21,25	22,96	20,33	27,10	19,21	21,05	17,22	9,14	10,13
1966 I. Vj.	19,57	23,2	31,5	18,56	22,25	22,11	26,4	19,83	20,72	15,38	8,94	10,09
II. Vj.	15,17		27,2	15,00	19,00	18,00	22,7	15,70	16,77	17,28	8,29	9,19
III. Vj.	15,00		35,1	17,50	20,50	23,50	21,6	15,27	15,35	16,67	8,56	9,45
IV. Vj.	15,33		33,6	19,64	22,33	18,89	22,6	18,18	17,94	16,71	9,13	10,25
1967 I. Vj. <sup>18)</sup>	14,94		27,0	15,28	19,98	22,00	20,8	16,56	17,25	16,00	8,34	8,58

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



B. Seeschifffahrt  
2. Frachtraten der Hochseeschifffahrt<sup>1)</sup> (in Reisecharter)

Ware	Getreide											
von	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf			Nord-Pazifik <sup>2)</sup>	
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan <sup>3)</sup>	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 <sup>4)</sup>	6,97
1962 D	65.11	7,75	35.8	3,03	3,48	35.1	4,06	40.5	4,39	7,88	6,17	6,88
1963 D	68.11	8,44	41.2	4,90	5,01	41.3	4,53	51.11	5,59	9,69	7,44	7,69
1964 D	68.10	8,86	41.1	4,39	4,49	42.4	5,73	51.0	5,26	10,27	7,85	7,82
1965 D	78.4	9,44	47.7	4,91	4,80	48.7	5,74	64.1	5,60	12,01	8,54	7,56
1966 D	69.7	8,55	44.7	3,82	4,10	41.5	4,66	51.10	4,28	10,32	7,94	7,62
1966 Juli	65.0	7,41	29.5	3,08	3,58	.	.	51.3	3,80	9,49	.	.
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	6,50	6,36
Dez.	.	.	.	.	.	33.9	.	41.7	3,21	9,00	6,40	6,25
1967 Jan.	81.3	.	.	.	.	30.5	.	32.4	3,58	8,00	.	5,25
Febr.	60.0	7,00	30.0	2,75	2,75	29.8	.	38.2	3,78	9,31	.	.
März	77.6	7,89	52.6	3,12	.	33.5	4,18	41.5	3,97	10,60	.	.
April	76.6	8,42	44.11	3,51	3,76	44.3	.	43.11	4,13	10,87	.	.
Mai	80.8	8,75	41.0	3,44	3,58	.	.	.	4,20	10,18	.	.
Juni	74.5	8,07	43.3	4,16	4,23	.	5,70	56.0	5,14	12,23	.	.

Ware	Getreide							Kopra	Esparto	Zucker		
von	La Plata <sup>5)</sup>		West-	Ost-	Full Range	Süd-	Süd-	Schwarz-	Philip-	Algerien	Kuba <sup>6)</sup>	
Route	UK	Antw./Hbg.	West-Italien	UK/Kont.		Ceylon	UK	Antw./Hbg. <sup>9)</sup>	Antw./Hbg. <sup>8)</sup>	UK		
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs							\$ je cu ft		s je 2240 lbs		
1956 D	153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	.	126.7	81.5	0,41	126.1	105.11
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	.	93.7	59.2	0,26	110.9	97.1
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	.	54.0	30.2	0,15	80.11	40.7
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	.	60.4	38.3	0,17	79.4	39.8
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	.	62.5	38.4	0,18	81.2	52.4
1961 D	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	.	62.8	40.4	0,16	81.8	57.6
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	35.11	52.5	33.5	0,15	81.0	49.8
1963 D	78.8	74.6	78.0	76.5	84.10	83.7	46.2	61.11	36.11	0,19	85.2	63.5
1964 D	83.8	77.0	83.10	75.3	83.8	81.8	50.2	59.7	37.6	0,20	93.5	68.4
1965 D	95.5	84.6	88.0	87.0	94.5	91.6	53.3	61.7	.	0,24	92.7	75.11
1966 D	90.3	78.8	83.7	83.7	87.3	82.7	47.7	52.0	.	0,21	89.7	.
1966 Juli	90.0	74.5	83.8	82.0	88.9	85.0	44.0	.	.	0,18	91.3	.
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	70.0	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	.
1967 Jan.	81.3	67.0	76.11	.	.	.	47.4	.	.	0,17	87.6	.
Febr.	80.6	68.7	74.1	70.0	.	.	.	45.2	.	0,19	87.6	.
März	85.0	60.8	78.1	.	.	.	49.0	46.11	.	0,18	.	.
April	83.0	63.2	74.1	.	80.0	.	43.0	49.1	.	0,17	.	.
Mai	82.6	58.3	73.9	77.6	79.2	78.11	44.5	61.3	.	0,17	90.0	.
Juni	.	70.8	78.3	.	.	.	48.3	52.2	41.0	.	.	.

Ware	Zucker				Fischmehl.		Schwefelkies				Schwefel	Apatit	Eisen- und Manganerze
von	Kuba <sup>6)</sup>		Queensland <sup>10)</sup>		Mauritius	Peru	Morphou-Bay		Huelva		US-Golf	Murmansk	Vitoria
Route	Antw./Hbg. <sup>9)</sup>	UK	Antw./Rttd./Amst.	UK	Antw./Hbg. <sup>9)</sup>		Niederlande	UK	Belgien	Niederlande	UK	Lübeck-Stettin	Antw./Hbg. <sup>9)</sup>
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs				\$ je cu.ft. <sup>11)</sup>		s je 2240 lbs						
1956 D	112.0	214.8 <sup>12)</sup>	223.6 <sup>13)</sup>	135.1	.	.	58.9	56.2	43.7	41.9	112.9	48.10	107.8
1957 D	104.2	93.4	96.6	74.2	.	.	44.9	46.7	35.5	31.8	96.5	44.2	77.10
1958 D	37.3	76.11	75.3	58.7	.	.	26.9	36.3	22.9	23.2	49.6	20.7	39.4
1959 D	39.11	92.3	89.9	62.11	.	.	26.3	34.1	25.9	24.6	47.10	20.6	41.1
1960 D	47.10	90.1	87.7	63.10	.	.	26.6	35.7	24.11	23.9	49.2	21.11	44.11
1961 D	57.6	93.0	90.6	65.7	.	.	26.7	.	22.5	21.10	54.2	21.2	43.11
1962 D	46.5	83.10	81.4	57.3	0,14	.	23.2	27.3	20.10	21.3	41.6	20.2	34.2
1963 D	64.3	97.2	94.8	79.4	0,15	.	26.0	23.0	25.6	25.0	50.5	22.9	36.8
1964 D	71.1	92.5	89.11	73.1	0,20	.	32.1	.	29.0	26.0	59.10	22.6	32.8
1965 D	73.0	100.7	98.1	81.7	0,23	.	35.6	.	27.4	.	66.3	.	39.2
1966 D	75.7	95.9	93.3	58.11	0,17	.	.	.	29.2	29.0	61.7	24.0	26.0
1966 Juli	.	95.0	92.6	60.3	0,17	.	.	.	.	.	63.2	.	.
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	.	.	.	24.3	.	.	.	.
1967 Jan.	.	85.0	82.6	52.6	.	.	.	30.6	22.0	23.0	.	.	17.0
Febr.	.	83.7	81.1	.	.	.	.	.	.	23.0	47.9	.	.
März	.	83.9	81.3	.	.	.	.	.	26.0	.	.	.	19.6
April	.	87.3	84.9	.	0,19	.	.	.	20.0	.	.	.	17.2
Mai	.	90.0	87.6	.	.	.	.	.	.	.	60.9	.	20.0
Juni	.	90.0	87.6	62.6	.	.	.	.	.	.	66.0	.	.

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

# B. Seeschifffahrt

## 2. Frachtraten der Hochseeschifffahrt<sup>1)</sup> (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Zinkkonz.	Kohle					
	Marmagosa	Südafrika/ Mosambik	Luanda <sup>3)</sup>	Conakry	Melilla	Poti		Port Pirie	Hampton Roads				
									Antw./Hbg. <sup>3)</sup>	Polen	Antw./Hbg. <sup>3)</sup>	Brist. Kan./ Le Havre/ Hbg.	Nordd. Häfen
s je 2240 lbs						\$ je 2240 lbs							
1956 D	122,8	115,6	.	72,6	40,1	66,9	186,0	78,0	77,2	11,52	19,90	11,35	
1957 D	77,3	69,2	75,0	62,9	36,9	.	147,11	53,1	51,11	7,90	15,71	8,02	
1958 D	41,1	45,2	.	.	18,9	29,9	74,0	25,8	24,2	3,97	7,60	4,95	
1959 D	46,8	44,9	.	30,2	18,5	30,1	91,10	24,10	23,0	3,80	7,76	5,25	
1960 D	45,11	45,4	.	29,2	17,11	31,2	100,0	27,5	26,2	4,14	8,35	5,30	
1961 D	42,10	41,10	36,1	26,7	17,5	32,3	86,9	30,1	27,4	4,25	9,02	6,32	
1962 D	32,9	34,0	30,4	22,11	15,11	24,6	75,8	22,11	20,3	3,61	6,55	5,06	
1963 D	37,7	37,2	31,2	25,9	19,0	27,8	95,1	28,11	27,3	4,83	7,18	7,44	
1964 D	41,1	40,6	35,3	29,4	20,1	25,10	86,7	27,0	24,6	4,45	7,32	8,11	
1965 D	49,1	41,8	36,7	34,5	.	31,3	98,10	31,1	27,11	4,82	8,31	8,09	
1966 D	35,2	47,0	.	35,2	21,0	23,9	95,6	23,1	20,6	4,04	6,99	7,06	
1966 Juli	28,6	44,3	.	.	.	.	95,5	.	.	3,65	6,53	6,57	
Aug.	.	.	.	.	.	.	91,6	.	16,0	.	6,58	6,33	
Sept.	.	.	.	.	.	.	.	20,0	17,0r	.	6,33	5,68	
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	
1967 Jan.	32,3	.	.	.	.	.	88,9	.	16,0	.	5,99	6,25	
Febr.	.	.	.	.	.	.	.	20,0	.	.	6,10	.	
März	28,0	.	.	.	.	.	83,9	.	18,0	.	6,31	.	
April	.	.	.	.	.	.	85,0	23,6	19,3	3,45	6,42	.	
Mai	30,0	.	.	.	.	.	87,6	22,2	21,0	.	6,67	7,75	
Juni	.	.	.	.	.	.	83,9	.	.	.	7,93	8,10	
Ware	noch: Kohle			Erdöl, roh						Rohphosphat			
von	Australien	Danzig/Stettin		Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax	
Route													
nach	Japan	Portugal	West-italien	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Antw./Rttd.		
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs												
1956 D	.	.	46,2	68,7	73,4	95,4	99,11	146,6	152,0	107,6	39,9	44,0	
1957 D	69,10	.	29,5	52,10	60,1	64,5	87,2	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	44,9	19,9	20,0	20,0	
1963 D	34,11	31,0	35,5	20,11	22,3	33,2	35,3	38,5	39,9	.	21,0	19,9	
1964 D	30,9	34,2	33,8	19,2	19,11	.	.	33,8	34,9	55,6	22,8	27,6	
1965 D	35,7	36,6	31,0	19,7	20,5	.	.	32,1	34,3	64,0	26,2	26,10	
1966 D	29,7	34,4	25,2	16,3	17,1	33,7	35,9	30,2	31,3	66,0	28,10	30,0	
1966 Juli	27,11	35,0	.	8,6	9,1	.	.	19,2	19,9	.	28,2	.	
Aug.	22,11	.	.	11,1	11,9	.	.	21,7	22,6	.	.	.	
Sept.	24,3	34,0	.	11,1	11,9	.	.	31,1	32,4	.	.	.	
Okt.	24,11	34,0	.	20,9	22,0	33,7	35,9	38,2	39,5	.	24,0	.	
Nov.	25,10	.	.	21,0	22,11	.	.	26,5	27,4	.	27,0	.	
Dez.	25,1	.	.	14,4	15,0	.	.	37,8	39,0	.	.	.	
1967 Jan.	27,0	.	.	16,4	17,4	.	.	33,10	35,1	.	.	.	
Febr.	30,0	.	.	10,8	11,0	.	.	31,4	32,5	.	.	.	
März	26,2	.	.	13,0	12,6	.	.	23,6	24,5	.	.	.	
April	26,9	.	.	10,2	10,9	.	.	19,9	20,2	.	.	.	
Mai	28,5	.	20,6	18,6	18,8	.	.	19,11	20,5	.	.	.	
Juni	26,7	.	.	41,2	43,7	.	.	49,1	52,7	63,9	25,6	.	
Ware	Düngemittel		Grubenholz	Bauholz und Stückgüter			Schrott				Stahlwaren		
von	Antw./Hbg. <sup>3)</sup>		Archangel <sup>4)</sup>	Nord-Pazifik			Große Seen	USNH <sup>5)</sup>		Japan <sup>6)</sup>			
Route													
nach	Alexandria	Sud-China	ECUK	UK	Südafrika <sup>6)</sup>	Australien <sup>6)</sup>	West-italien <sup>5)</sup>	Antw./Rttd./Amst. <sup>5)</sup>	West-italien <sup>5)</sup>	Japan <sup>6)</sup>	Nordspanien <sup>7)</sup>	US-Golf <sup>7)</sup>	
Währg./Mengeneinh.	s je 2240 lbs		s je Fathom	\$ je 2240 lbs									
1956 D	62,6	154,7	287,5	25,04	30,51	.	.	17,70	.	.	.	.	
1957 D	46,5	102,8	268,9	19,54	19,24	.	.	12,28	.	.	.	.	
1958 D	29,6	59,7	189,6	10,29	12,08	.	.	6,07	6,47	.	.	.	
1959 D	35,0	59,2	175,0	11,17	12,06	.	.	6,04	6,42	10,33	.	.	
1960 D	36,5	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 Juli	.	81,11	} 240,0 <sup>8)</sup>	.	.	.	.	.	.	10,32	.	.	
Aug.	.	79,0		.	.	.	.	.	.	.	10,53	.	.
Sept.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	10,84	.	.
Okt.	37,6	79,0		.	.	.	.	.	7,74	11,05	.	7,83	.
Nov.	.	74,0		.	.	.	.	.	.	11,32	.	.	.
Dez.	.	78,8	.	.	.	.	.	7,33	10,40	.	.	.	
1967 Jan.	.	80,11	}	.	.	.	.	.	.	9,86	.	.	
Febr.	.	83,10		.	.	.	.	.	.	.	10,59	.	.
März	.	88,7		.	.	.	.	.	.	.	11,59	.	.
April	.	90,7		.	.	.	.	.	11,52	11,68	.	.	.
Mai	.	85,0		.	.	.	.	.	.	11,88	.	.	.
Juni	.	.	.	.	.	.	.	.	13,45	.	.	.	

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

C. Schifffahrtsindizes  
1. Indices der Seefrachtraten

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

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

Land	Italien													
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom <sup>8)</sup>													
Einsatzart	Trampfahrt													
Indexgruppe	Gesamt-index	Ein-kom-mende Europa-fahrt zusammen	Getreide				Getreide Zucker	Getreide Erz	Mais Erz	Zucker	Pyrit	Erz	Erz Phosphat	Kohle
von Fahrtroute nach			Nord-Amc-rika <sup>9)</sup>	Nord-Pazifik	Austra-lien	Schwarz-meer	Mittel-Amc-rika <sup>10)</sup>	Süd-Amc-rika <sup>11)</sup>	Sudost-afrika <sup>12)</sup>	Austra-lien/Mauritius	Mittel-meer <sup>13)</sup>	Indien Ägypten <sup>14)</sup>	westl. Mittel-meer <sup>15)</sup>	Northern Range
Basis			Großbritannien/Kontinent	Europa	Großbritannien/Kontinent	Europa	Großbritannien/Kontinent	Europa	Großbritannien/Kontinent	Großbritannien/Kontinent	West-europa	Großbrit./Kontinent	West-italien	Großbrit./Kontinent
1962 D	73	69	57	60	75	87	66	68	68	73	72	61	57	64
1963 D	83	83	74	68	86	84	78	85	76	91	74	69	67	87
1964 D	82	79	71	66	87	—	78	80	81	86	90	66	73	80
1965 D	93	89	87	74	98	—	87	93	85	95	103	77	82	86
1966 D	83	81	72	75	97	—	76	88	80	73	102	63	79	69
1966 Juli	80	81	74	—	94	—	78	93	—	78	—	—	—	65
Aug.	71	67	37	—	96	—	45	81	—	72	—	50	—	65
Sept.	72	71	67	—	90	—	57	83	—	74	—	—	—	61
Okt.	74	74	77	—	93	—	75	67	—	73	81	53	—	65
Nov.	82	79	73	—	90	—	83	76	—	72	73	39	—	65
Dez.	77	77	75	60	89	—	72	86	—	72	—	—	—	62
1967 Jan.	71	72	65	50	—	—	65	83	—	69	115	51	—	43
Febr.	72	72	57	—	84	—	53	73	66	68	108	44	—	62
März	68	68	67	—	—	—	64	89	59	68	—	44	—	48
April	64	64	75	54	64	—	60	77	57	69	—	—	—	61
Mai	72	67	67	—	83	—	62	76	81	73	—	47	—	58
Juni	77	74	108	—	82	—	78	80	76	75	49	—	59	43

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

C. Schiffsfrachtrates  
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Italien															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom <sup>1)</sup>															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Kohle			Phosphat		Ein-kom-mende Ame-rika-fahrt zu-sammen	Erz			Kohle	Ein-kom-mende Asien-fahrt zu-sammen	Getreide	Getreide/Zucker/Kohle	Salz/Phosphat	Erz	
	Groß-britan-nien	Nord-Europa	Groß-britan-nien Kontinent	Nord-Afrika <sup>2)</sup>	Casa-blanca		Brasi-lien	Afrika/Mittel-meer <sup>2)</sup>	Indien	Nor-thern Range		Nord-Pazifik	Nord-Atlan-tik <sup>3)</sup>	Mittelmeer/Rotes Meer <sup>4)</sup>	Indien/Ma-laysia <sup>5)</sup>	
	Westitalien		Buenos Aires	Großbrit./Kontinent	Süd-afrika <sup>3)</sup>		Northern Range			Süd-amerika		Japan				
Fahrtroute	von															
nach																
Basis		1954 = 100														
1962 D	...	90	82	83	70	71	87	86	107	79	84	65	61	65	82	66
1963 D	...	147	119	92	80	84	96	60	66	87	122	73	74	73	71	72
1964 D	...	—	120	98	75	85	103	75	63	99	128	78	78	82	87	75
1965 D	...	121	119	103	75	—	111	88	66	120	131	91	94	91	94	87
1966 D	...	—	107	112	91	—	96	60	63	96	115	80	87	76	76	76
1966 Juli	...	—	—	114	—	—	84	57	90	—	104	74	83	72	—	67
Aug.	...	—	—	110	—	—	78	51	86	74	103	72	83	68	—	65
Sept.	...	—	—	—	62	—	71	—	43	—	99	73	79	72	76	67
Okt.	...	—	106	—	—	—	73	55	50	84	104	75	81	71	—	64
Nov.	...	—	110	107	103	—	98	—	—	79	115	83	112	72	—	64
Dez.	...	—	—	108	—	—	91	—	—	74	108	67	76	63	—	63
1967 Jan.	...	—	74	107	—	—	75	—	77	74	103	63	69	63	—	56
Febr.	...	—	—	107	—	—	—	—	—	—	—	72	80	71	—	64
März	...	—	—	107	67	—	64	—	40	—	88	70	68	72	—	—
April	...	—	—	—	—	—	61	56	40	—	86	74	76	72	—	—
Mai	...	—	—	—	59	—	117	—	—	—	117	75	86	75	—	63
Juni	...	—	75	—	84	—	91	—	—	50	133	79	92	83	—	63

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

Land	Sowjetunion								Vereinigte Staaten von Amerika						
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau								Maritime Research Inc., New York						
Einsatzart	Trampfahrt				Tankerfahrt				Trampfahrt/Reisecharter						
Indexgruppe	ab Schwarzmeerhäfen				ab Schwarzmeerhäfen				Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle	
	zu-sammen	Getreide	Erz	Zement	zu-sammen	Rohöl 11 000 bis 23 000 t	über 23 000 t	Mineral-öl Derivate							
Basis		1960 = 100				Intascale = 100				1951 = 100					
1961 D	...	103,4	106,4	99,7	104,4	65,8	65,8	75,7	42,1	43,5	44,8	51,3	48,7	36,4	
1962 D	...	89,2	91,3	84,1	106,4	64,8	64,8	78,8	37,0	37,5	43,6	48,3	46,2	31,1	
1963 D	...	94,9	99,2	87,1	106,4	78,3	78,3	91,7	41,3	42,6	44,1	53,3	45,5	35,7	
1964 D	...	97,6	101,4	88,0	120,0	70,6	70,6	88,5	43,4	45,4	45,9	56,7	45,6	35,9	
1965 D	...	108,1	107,6	99,5	141,0	69,4	74,2	84,6	45,3	48,9	47,4	59,6	46,7	35,7	
1966 D	...	105,7	100,1	100,1	139,2	—	72,2	57,0	43,4	45,6	47,4	59,3	46,9	34,4	
1966 Juli	...	—	—	—	—	66,1	78,3	44,5	42,5	43,8	47,1	59,7	46,7	33,9	
Aug.	...	—	—	—	—	—	—	50,0	41,6	42,4	46,9	59,7	46,6	33,4	
Sept.	...	102,0	—	104,3	132,6	57,5	60,0	55,0	41,8	42,7	46,9	59,7	46,6	33,4	
Okt.	...	107,0	102,4	—	141,2	—	68,7	—	42,1	43,7	46,9	58,2	46,6	33,5	
Nov.	...	107,8	104,4	—	138,8	—	—	—	42,1	43,9	46,8	58,1	46,4	33,6	
Dez.	...	108,9	106,6	—	—	—	81,2	—	41,6	42,8	46,8	58,1	46,4	33,5	
1967 Jan.	...	110,1	108,7	—	141,2	—	74,0	57,5	41,1	42,2	46,8	58,1	46,3	32,9	
Febr.	...	109,2	106,9	—	140,6	—	—	—	41,3	43,0	46,7	58,1	46,3	32,5	
März	...	106,5	101,1	—	141,7	—	—	—	41,6	43,8	46,7	58,1	46,3	32,5	
April	...	103,4	94,9	—	—	—	—	—	41,5	43,8	46,6	58,1	46,3	32,4	
Mai	...	104,4	96,8	98,4	166,6	—	—	—	41,4	43,4	46,6	58,1	46,3	32,5	
Juni	...	110,4	109,0	—	—	—	135,0	110,3	42,9	46,3	46,7	—	46,9	32,8	

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

## C. Schifffahrtsindizes

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

Land	Großbritannien																													
Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London																													
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt <sup>1)</sup>																													
Darstellungsform	Meßzahlen			Raten in s je 2240 lbs																										
Fahrtroute von nach	insgesamt			Karibische See						Persischer Golf																				
				Großbritannien			deutsche Nordseehäfen			Großbritannien			deutsche Nordseehäfen																	
Tankergroßenklasse	GP	LV		GP	LV		GP	LV		GP	LV		GP	LV																
Basis	100,0			32.6			34.6			49.5			51.7																	
1962 D	89,1	80,7		28.11	26.3		30.9	27.10		50.3	46.1		52.4	47.10																
1963 D	87,5	78,5		28.5	25.6		30.2	27.1		49.6	45.1		51.4	46.9																
1964 I. Vj.	78,3	68,9		25.5	22.5		27.0	23.9		44.11	40.4		46.8	41.10																
Tankergroßenklasse	GP	MR	LR	GP	MR	LR	GP	MR	LR	GP	MR	LR	GP	MR	LR															
63 Dez.—64 Mai	78,0	69,4	64,3	25,4	22,7	20.11	26.11	23,9	22.2	44.10	40.4	38,0	46,6	41.10	39,5															
64 Juni—Nov.	79,1	68,7	60,9	25,8	22,4	19.10	27,3	23.11	21,0	45,4	40,7	36,4	47,0	42,1	37,8															
64 Dez.—65 Mai	82,1	71,6	60,1	26,8	23,3	19,6	28,4	24,8	20,9	46,10	41,8	35,11	48,7	43,2	37,3															
65 Juni—Nov.	79,8	68,6	58,2	25,11	22,4	18.11	27,6	23,8	20,1	45,8	40,2	35,0	47,5	41,8	36,3															
65 Dez.—66 Mai	82,9	73,4	59,1	26,11	23,10	19,2	28,7	25,4	20,5	47,3	42,6	35,5	49,0	44,1	36,9															
66 Juni—Nov.	75,9	63,5	53,6	24,8	20,8	17,5	26,2	21,11	18,6	43,9	37,8	32,9	45,5	39,0	33,11															
66 Dez.—67 Mai	71,3	61,8	53,4	23,2	20,1	17,4	24,7	21,4	18,5	41,7	36,9	32,8	43,0	38,2	33,10															
67 Juni	93,2	86,7	67,1	30,3	28,2	21.10	32,2	29,11	23,2	52.4 <sup>2)</sup>	49.1 <sup>2)</sup>	39.5 <sup>2)</sup>	54.4 <sup>2)</sup>	51.0 <sup>2)</sup>	40.10 <sup>2)</sup>															
Land	Großbritannien						Frankreich			Bundesrepublik Deutschland																				
Berechnende Stelle	Fairplay, London						Barry Rogtiano Salles (Ventes), Paris			Statist. Bundesamt, Wiesbaden																				
Indexart	Preismeßzahlen für Neubautonnage <sup>3)</sup>						Preismeßzahlen für Zweithandtonnage																							
Indexgruppe	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw			Bulk-Carrier 25000 t dw <sup>4)</sup>			Zur Wiederverwendung bestimmt <sup>7)</sup>			Zum Abbruch bestimmt <sup>8)</sup> Trockenfrachter in																				
	Baupreis	Übergabe- preis		Baupreis	Übergabe- preis		Liberty-Schiff Baujahr 43/45 10500/ 10999 t dw	Motorschiff Baujahr 1958 12500 t dw	Motortanker Baujahr 52/53 18500 t dw		Nord- europa	Süd- europa		Fernost																
Basis	1962 = 100 (1022500 £)			(875000 £)			(1345200 £) <sup>5)</sup>			(1218800 £) <sup>6)</sup>			(65 000 £)			(542500 £)			(469 375 £)			1962 = 100 (10.14.8 £ je t ld)			(12.11.8 £ je t ld)			(16.2.9 £ je t ld)		
1962 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	100,0														
1963 D	100,7	107,4		100,8	114,6		93,3	77,9	53,1	74,4	74,5	85,1	85,1	85,1	85,1	85,1														
1964 D	101,5	107,4		101,5	106,3		118,3	99,2	66,6	127,0	108,6	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0														
1965 D	103,2	105,9		99,8 <sup>4)</sup>	102,6 <sup>4)</sup>		130,2 p	113,1 p	55,3 p	131,6	131,3	110,0	110,0	110,0	110,0	110,0														
1966 D	106,9	108,2		103,7	100,5		157,7 p	138,1 p	40,2 p	129,5	120,2	106,4	106,4	106,4	106,4	106,4														
1966 Juli	107,1	110,6	104,1	102,6	167,9 p	139,2 p	50,6 p	111,8	99,8	99,5	99,9	92,9	92,9	92,9	92,9	92,9														
Aug.																														
Sept.																														
Okt.																														
Nov.																														
1967 Jan.	107,1	110,6	104,1	106,7	143,8 p	122,2 p	46,8 p	114,2	116,8	94,0	97,6	96,1	96,1	96,1	96,1	96,1														
Febr.																														
März																														
April																														
Mai																														
Juni																														
Land	Bundesrepublik Deutschland				Großbritannien		Norwegen		Vereinigte Staaten																					
Berechnende Stelle	Statistisches Bundesamt, Wiesbaden			Heinz Peters, Hamburg		Chamber of Shipping, London		Norwegian Shipp. News, Oslo		Maritime Research Inc., New York																				
Indexart	Preismeßzahlen für Zweithandtonnage				Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung																									
Indexgruppe	Zum Abbruch bestimmt <sup>8)</sup> Tanker in				bis zu 24		bis zu 9		bis zu 12		bis zu 1		von 1 bis 2		von 2 bis 3		v. mehr als 6													
	Nord- europa		Süd- europa		Fernost		(12 000/ 25 000 t dw <sup>9)</sup> )		(mehr als 9000 t dw <sup>10)</sup> )		(10 000/ 25 000 t dw <sup>11)</sup> )		Monaten																	
Basis	(10.16.2 £ je t ld)		1962 = 100 (11.7.5 £ je t ld)		(15.10.1 £ je t ld)		1964 = 100		1960 = 100		Juli 1965 bis Juni 66 = 100		1951 = 100																	
1962 D	100,0	100,0	100,0	—	89,1	64,8	35,4	29,5	34,5	36,7	36,7	36,7	36,7	36,7	36,7	36,7	36,7													
1963 D	83,1	82,8	95,3	—	104,8	78,8	47,5	38,4	42,3	42,8	42,8	42,8	42,8	42,8	42,8	42,8	42,8													
1964 D	131,9	147,3	—	100,0	119,0	88,3	34,1	41,8	48,4	48,4	48,4	48,4	48,4	48,4	48,4	48,4	48,4													
1965 D	138,8	143,6	115,6	117,5	134,0	99,0	61,3	48,6	57,5	55,2	55,2	55,2	55,2	55,2	55,2	55,2	55,2													
1966 D	107,9	135,2	127,0	108,2	132,4	88,7	53,8	43,0	55,2	53,1	53,1	53,1	53,1	53,1	53,1	53,1	53,1													
1966 Juli	120,3	123,1	109,6	98,3	117,9	77,8	43,1	36,2	50,7	45,4	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7													
Aug.																														
Sept.																														
Okt.																														
Nov.																														
1967 Jan.	120,3	114,3	96,7	94,4	117,9	77,4	35,9	34,8	46,1	52,8	52,8	52,8	52,8	52,8	52,8	52,8	52,8													
Febr.																														
März																														
April																														
Mai																														
Juni																														

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

### III. Luftverkehr

#### A. Personenverkehr

#### Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Von Frankfurt (Main) nach			1962		1963		1964		1965		1966		1967	
			Durchschnitt										Juni	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar <sup>3)</sup>	I.	Spar <sup>3)</sup>
Europa Belgien	Brüssel	HF	112	80	116	82	117	83	117	83	117	83	117	83
		HR	202	144	218	155	223	158	223	158	223	158	223	158
		HR a)	—	115	—	123	—	126	—	f) 126 <sup>1)</sup>	—	f) 126	—	f) 132
Bulgarien	Sofia	HF	538	391	538	391	538	391	572	415	583	423	583	423
		HR	969	704	1009	733	1023	743	1087	789	1108	804	1108	804
Deutschland	Berlin	HF	111	93	111	86	111	84	111	84	111	84	111	84
		HR	200	131	217	133	222	136	222	136	222	136	222	136
		HR b)	—	125	—	123	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bremen	HF	120	74	120	79	120	79	120	79	122	81	123	82
		HR	240	143	240	158	240	158	240	158	245	163	246	164
	Düsseldorf	HF	62	39	62	42	62	42	62	42	85	57	93	62
		HR	124	78	124	84	124	84	124	84	171	114	186	124
	Hamburg	HF	132	86	128	87	128	87	128	87	139	93	142	95
		HR	264	173	256	174	256	174	256	174	277	186	284	190
		HF e)	—	—	—	75	—	73	—	72	—	74	—	75
		HR e)	—	—	—	135	—	135	—	135	—	146	—	150
	Hannover	HF	85	53	85	57	85	57	85	57	101	68	106	71
		HR	170	107	170	114	170	114	170	114	202	135	212	142
		HR c)	—	96	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	München	HF	85	62	85	66	85	66	85	66	105	73	112	75
		HR	170	123	170	132	170	132	170	132	211	146	224	150
Nürnberg	HF	50	36	50	38	50	38	50	38	71	49	78	52	
	HR	100	72	100	76	100	76	100	76	142	97	156	104	
Stuttgart	HF	50	33	50	35	50	35	50	35	64	43	69	46	
	HR	100	66	100	70	100	70	100	70	129	87	138	92	
Finnland	Helsinki	HF	567	430	578	438	581	441	581	441	581	441	581	441
		HR	1021	774	1083	822	1104	838	1104	838	1104	838	1104	838
		HR f)	—	631 <sup>2)</sup>	—	645 <sup>2)</sup>	—	645 <sup>2)</sup>	—	653 <sup>2)</sup>	—	653 <sup>2)</sup>	—	669 <sup>2)</sup>
Frankreich	Paris	HF	162	121	173	129	175	130	175	135	175	136	175	136
		HR	292	219	325	241	333	247	333	256	333	259	333	259
Griechenland	Athen	HF	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511
		HR	1214	920	1264	958	1281	971	1281	971	1281	971	1281	971
		HR a)	—	817	—	846	—	830	—	f) 779	—	f) 766	—	f) 766
Groß- britannien	London	HF	245	189	249	189	250	189	252	191	252	191	252	191
		HR	441	341	467	355	475	360	478	362	479	363	479	363
Italien	Mailand	HF	226	164	226	164	226	164	226	164	226	164	226	164
		HR	407	296	424	308	430	312	430	312	430	312	430	312
		HR a)	—	247 <sup>2)</sup>	—	252	—	254	—	254	—	f) 254	—	f) 254
	Rom	HF	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240
		HR	594	432	619	450	627	456	627	456	627	456	627	456
Jugoslawien	Belgrad	HR a)	—	360 <sup>2)</sup>	—	369	—	372	—	372	—	f) 372	—	f) 372
		HF	403	289	399	281	397	278	397	278	397	278	397	278
		HR	726	521	748	527	755	529	755	529	755	529	755	529
Niederlande	Amsterdam	HR a)	—	418	—	418	—	418	—	418	—	f) 418	—	f) 412
		HF	119	85	123	87	124	87	124	87	124	87	124	87
		HR	215	153	231	163	236	166	236	166	236	166	236	166
Norwegen	Oslo	HR a)	—	121	—	ab) 128	—	ab) 130	—	ab) 130	—	f) 137	—	f) 130
		HF	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345	435	353
		HR	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656	827	671
Österreich	Wien	HR d)	—	—	—	—	—	475	—	482	—	484	—	513
		HF	210	153	210	153	210	153	210	153	210	153	210	153
		HR	378	276	394	287	399	291	399	291	399	291	399	291
Portugal	Lissabon	HF	517	382	531	385	535	386	535	386	535	386	535	386
		HR	931	688	996	723	1017	734	1017	734	1017	734	1017	734
		HR a)	—	605	—	605	—	605	—	605	—	f) 605	—	f) 605
Rumänien	Bukarest	HF	608	442	608	442	608	442	589	428	583	423	583	423
		HR	1095	796	1140	829	1156	840	1120	813	1108	804	1108	804
Spanien	Barcelona	HF	334	244	334	244	334	244	334	244	334	244	334	244
		HR	602	440	627	458	635	464	635	464	635	464	635	464
		HR a)	—	359	—	373	—	378	—	378	—	f) 378	—	f) 378
	Madrid	HF	398	294	409	302	412	305	412	305	412	305	412	305
		HR	717	530	767	568	783	580	783	580	783	580	783	580
Schweden	Stockholm	HR a)	—	442	—	465	—	473	—	473	—	f) 473	—	f) 473
		HF	406	328	422	341	427	345	427	345	427	345	435	353
		HR	731	591	792	640	812	656	812	656	812	656	827	671
Schweiz	Genf	HR d)	—	—	—	475	—	475	—	482	—	484	—	513
		HF	174	132	174	132	174	132	174	132	174	132	174	132
		HR	314	238	331	247	331	251	331	251	331	251	331	251
Türkei	Istanbul	HF	126	92	126	92	126	92	126	92	126	92	126	92
		HR	227	166	240	173	240	175	240	175	240	175	240	175
Türkei	Istanbul	HR f)	791	580	791	579	791	579	791	580	791	580	791	580
		HR	1424	1044	1483	1087	1503	1101	1503	1102	1503	1102	1503	1102
		HR f)	—	—	—	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 = Hinflug, HR = Hin- und Rückflug)

Von Frankfurt (Main)  nach			1962		1963		1964		1965		1966		1967	
			Durchschnitt										Juni	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2038	1392 <sup>1)</sup>	2123	1450 <sup>1)</sup>	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469
		HR a)	—	—	—	1029	—	1029	—	990 <sup>2)</sup>	—	990	—	990
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535
		HR	5040	2763	5250	2879	5320	2917	5320	2917	5320	2917	5320	2917
Asien														
Aden	Aden	HF	2005	1322 <sup>1)</sup>	2005	1322 <sup>1)</sup>	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322
		HR	3609	2380 <sup>1)</sup>	3760	2479 <sup>1)</sup>	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512
Birma	Rangun	HF	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983
		HR	5888	3570	6133	3719	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768
Ceylon	Colombo	HF	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703
		HR	4718	3066	4915	3194	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4980	3236
Indien	Bombay	HF	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512
		HR	4275	2722	4454	2835	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4513	2873
	Kalkutta	HF	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703
		HR	4679	3066	4874	3194	4939	3236	4939	3236	4939	3236	4939	3236
Irak	Bagdad	HF	1423	975 <sup>1)</sup>	1423	975 <sup>1)</sup>	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975
		HR	2562	1755 <sup>1)</sup>	2669	1829 <sup>1)</sup>	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853
		HR a)	—	—	—	1297 <sup>2)</sup>	—	1297	—	1248 <sup>2)</sup>	—	1248	—	1248
Iran	Abadan	HF	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087
		HR	2844	1957 <sup>1)</sup>	2963	2039 <sup>1)</sup>	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066
	Teheran	HF	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087 <sup>1)</sup>	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087
		HR	2844	1957 <sup>1)</sup>	2963	2039 <sup>1)</sup>	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	5083	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151
Libanon	Beirut	HF	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2038	1392 <sup>1)</sup>	2123	1450 <sup>1)</sup>	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469
		HR a)	—	—	—	1029	—	1029	—	990 <sup>2)</sup>	—	990	—	990
Philippinen	Manila	HF	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487
		HR	7400	4477	7703	4664	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726
Singapur	Singapur	HF	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016
		HR	6272	3629	6533	3781	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6620	3831
Syrien	Damaskus	HF	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773 <sup>1)</sup>	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2038	1392 <sup>1)</sup>	2123	1450 <sup>1)</sup>	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469
		HR a)	—	—	—	1029	—	1029	—	990 <sup>2)</sup>	—	990	—	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 <sup>3)</sup>														
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	3360	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	1967
			Durchschnitt			Apr.-Dez.	Durchschnitt			Juni
Europa										
Belgien	Brussel	1 bis 45	0,81	0,81	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92
		über 45	0,61	0,61	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,16	2,24	2,24
		über 45	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,68
Deutschland	Berlin	1 bis 45	1,10	1,10	unter 45	1,08	1,08	1,08	1,11	1,12
		46 bis 500	0,80	0,77	ab 45	0,72	0,72	0,72	0,72	0,72
		501 bis 1000	0,73	0,60	ab 500	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
	Bremen	über 1000	0,67	0,40	ab 1000	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
		1 bis 45	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36
	Düsseldorf	über 45	1,00	1,05	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
		1 bis 45	0,60	0,60	unter 45	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
	Hamburg	über 45	0,45	0,45	ab 45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		1 bis 45	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36
	München	über 45	1,00	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
1 bis 45		0,85	0,85	unter 45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	
Stuttgart	über 45	0,65	0,65	ab 45	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	
	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	Kinshasa	1 bis 45	11,87	11,76	unter 45	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76
		über 45	8,92	8,84	ab 45	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84
Ghana	Accra	1 bis 45	11,14	11,04	unter 45	11,04	11,04	10,96	10,80	10,80
		über 45	8,36	8,28	ab 45	8,28	8,28	8,23	8,12	8,12
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,19	3,29	unter 45	3,45	3,52	3,52	3,52	3,52
		46 bis 500	2,38	2,46	ab 45	2,59	2,64	2,64	2,64	2,64
über 500	2,24	ab 500		2,35	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	15,94	15,80	unter 45	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80
		über 45	11,95	11,84	ab 45	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84
Asien										
Birma	Rangun	1 bis 45	17,15	17,00	unter 45	17,36	17,36	17,36	17,36	17,36
		über 45	12,88	12,76	ab 45	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00
Ceylon	Colombo	1 bis 45	14,41	14,28	unter 45	14,60	14,60	14,60	14,60	14,60
		über 45	10,82	10,72	ab 45	10,96	10,96	10,96	10,93	10,92
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	22,80	22,60	unter 45	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04
		46 bis 250	17,11	16,96	ab 45	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28
		251 bis 500	17,02	16,68	ab 300	15,72	15,72	15,72	15,72	15,72
		501 bis 1000	16,01	13,64	ab 400	14,64	14,64	14,64	14,64	14,64
		1001 bis 2500	13,32	13,32	ab 500	13,84	13,84	13,84	13,84	13,84
		2501 bis 7500	15,90	11,84	—	—	—	—	—	—
Indien	Bombay	über 7500	10,96	10,96	—	—	—	—	—	—
		1 bis 45	13,00	12,88	unter 45	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
Kalkutta	über 45	9,77	9,68	ab 45	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	
	1 bis 45	14,21	14,08	unter 45	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	
	über 45	10,66	10,56	ab 45	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	20,14	19,96	unter 45	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36
		46 bis 2500	14,96	14,96	ab 45	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28
		2501 bis 7500	15,10	14,20	—	—	—	—	—	—
Irak	Basra	über 7500	13,32	13,32	—	—	—	—	—	—
		1 bis 45	8,11	8,04	unter 45	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04
Iran	Teheran	über 45	6,09	6,04	ab 45	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04
		1 bis 45	9,32	9,24	unter 45	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24
Israel	Tel Aviv	über 45	7,02	6,96	ab 45	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96
		1 bis 45	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
Japan	Tokio	über 45	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
		1 bis 45	26,76	26,52	unter 45	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04
		46 bis 100	20,06	19,88	ab 45	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28
		101 bis 250	19,53	18,28	ab 100	19,08	19,08	19,08	19,08	19,08
		251 bis 500	18,87	16,32	ab 200	17,08	17,08	17,08	17,08	17,08
		501 bis 1000	16,59	13,28	ab 300	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28
		1001 bis 2500	12,96	12,96	ab 400	14,20	14,20	14,20	14,20	14,20
		2501 bis 7500	16,48	11,48	ab 500	13,48	13,48	13,48	13,33	13,28
Libanon	Beirut	über 7500	10,80	10,80	—	—	—	—	—	—
		1 bis 45	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
Pakistan	Karachi	über 45	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
		1 bis 45	11,87	11,76	unter 45	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
Syrien	Damaskus	über 45	8,92	8,84	ab 45	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00
		1 bis 45	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
Thailand	Bangkok	über 45	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
		1 bis 45	18,04	17,88	unter 45	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24
		über 45	13,52	13,40	ab 45	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68

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



# B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965	1966	1967
			Durchschnitt			April-Dez.	Durchschnitt			Juni
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sydney <sup>1)</sup>	1 bis 45 über 45	24,70 18,53	24,48 18,36	unter 45 ab 45	26,24 19,68	26,24 19,68	25,65 19,24	24,48 18,36	24,48 18,36
Neuseeland	Auckland <sup>1)</sup>	1 bis 45 über 45	28,39 21,28	28,48 21,36	unter 45 ab 45	28,48 21,36	28,48 21,36	28,45 21,33	28,40 21,28	28,40 21,28
Amerika										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	21,51 16,14 15,46 15,16 13,89	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12
Bolivien	La Paz	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	21,66 16,05 15,25 14,96 13,05 12,94 12,64	21,04 15,16 12,76 11,88 9,56 9,24 8,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	19,74 14,81 14,20 13,92 12,75	19,56 14,68 12,84 12,00 8,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	21,52 16,16 13,56 12,16 16,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44
Chile	Santiago	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	22,04 16,55 15,85 15,53 13,70	21,84 16,40 14,32 13,36 9,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44
Kanada	Montreal	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	11,66 8,54 7,76 7,50 6,54 6,43	9,92 6,80 4,48 3,68 3,32 3,00	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52
Kolumbien	Barranquilla	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	15,66 11,55 10,75 10,45 9,50 9,39 9,29	15,04 10,64 8,24 7,86 6,12 5,80 5,48	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28
Kuba	Havana	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	13,74 10,11 9,31 9,02 8,13 8,02 7,98	12,04 8,44 6,04 5,16 4,76 4,44 4,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	15,05 11,40 10,60 10,31 9,30 9,19 9,08	13,28 9,64 7,24 6,36 5,92 5,60 5,28	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	14,72 11,32 8,20 7,32 6,92 6,60 6,12	14,56 11,21 8,09 7,21 6,81 6,49 6,19	14,48 11,11 8,00 7,13 6,73 6,41 6,07	14,08 10,55 7,69 6,84 <sup>2)</sup> 6,36 6,36 5,95	13,28 9,64 7,24 6,36 <sup>2)</sup> 6,36 6,36 5,92 <sup>2)</sup>
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	1967
			Durchschnitt						Juni
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel .....	Bagdad .....	100	4,52	4,46	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
	Beirut .....	45	3,43	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	Brüssel .....	100	0,44	0,45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Damaskus .....	100	3,30	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
	New York .....	45	3,67	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
		100	3,67	3,64	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44
		500	3,67	3,64	3,16	3,00	3,00	3,00	3,00
	Teheran .....	45	3,67	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbeklei- dung .....	Damaskus .....	45	3,15	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
	New York .....	45	3,23	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
		200	3,23	3,20	3,20	2,78	2,64	2,64	2,64
		500	3,23	3,20	3,20	2,45	2,20	2,20	2,20
		1000	3,23	3,20	3,20	2,45	2,01	1,64	1,64
Gewebe, ohne Textilfertigwaren .....	Bogota .....	45	8,33	11,64 <sup>1)</sup>	12,78 <sup>1)</sup>	13,16 <sup>1)</sup>	13,16 <sup>1)</sup>	13,16 <sup>1)</sup>	13,16 <sup>1)</sup>
		100	8,06	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas .....	45	7,28	10,36 <sup>1)</sup>	11,50 <sup>1)</sup>	11,88 <sup>1)</sup>	11,88 <sup>1)</sup>	5,16	5,16
		100	7,11	5,68	5,68	5,68	5,30	4,92	4,92
		500	7,11	5,68	5,68	5,68	5,12	4,56	4,56
	Göteborg .....	100	1,36	1,36	1,36	1,36	1,39	1,44	1,44
	Mexiko City .....	45	6,48	9,64 <sup>1)</sup>	10,90 <sup>1)</sup>	11,21 <sup>1)</sup>	11,11 <sup>1)</sup>	10,55 <sup>1)</sup>	9,64 <sup>1)</sup>
		100	6,41	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York .....	45	2,91	2,88	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,85	2,72	2,54	2,42	2,40	2,40	2,40
	Stockholm .....	100	1,70	1,68	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80
	Teheran .....	45	3,67	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g. . . .	Brüssel .....	45	0,44	0,45	0,47	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,44	0,43	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Göteborg .....	45	1,40	1,40	1,40	1,40	1,43	1,48	1,48
	Stockholm .....	45	1,80	1,80	1,80	1,80	1,83	1,88	1,88
	Teheran .....	100	1,70	1,68	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80
Bijouteriewaren .....	London .....	45	0,85	0,85	0,88	0,88	0,91	0,96	0,96
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Er- satzteile .....	Algier .....	45	1,49	1,48	1,54	1,56	1,56	1,56	1,56
	Brüssel .....	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		500	0,44	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Casablanca .....	45	1,86	1,84	1,93	1,96	1,96	1,96	1,96
	Teheran .....	45	3,67	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Teile von Automobilen und von Land- wirtschaftlichen Maschinen .....	New York .....	45	2,83	2,80	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00
		100	2,83	2,80	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00
		200	2,83	2,80	2,95	2,10	1,80	1,80	1,80
		300	2,83	2,80	2,80	2,05	1,80	1,80	1,80
		500	2,83	2,80	2,50	1,95	1,80	1,80	1,80
		1000	2,77	2,64	2,46	1,95	1,80	1,80	1,80
Geschäfts-, Büromaschinen <sup>2)</sup> .....	Kairo .....	100	3,73 <sup>3)</sup>	3,72 <sup>3)</sup>	3,79 <sup>3)</sup>	3,72 <sup>3)</sup>	3,72 <sup>3)</sup>	3,72 <sup>3)</sup>	3,72 <sup>3)</sup>
	New York .....	45	4,90	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
		200	4,90	4,40	3,50	3,20	3,20	3,20	3,20
		250	4,37	2,80	3,10	3,20	3,20	3,20	3,20
		500	4,37	2,80	2,50	2,40	2,40	2,40	2,40
		1000	4,37	2,80	2,50	2,10	2,00	2,00	2,00
		3000	4,31	2,64	2,46	2,10	2,00	2,00	2,00
Kugellager .....	London .....	100	0,85	0,84	0,84	0,84	0,85	1,01	1,08 <sup>3)</sup>
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen ..	Amsterdam .....	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		250	0,44	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Bagdad .....	45	4,68	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64
	New York <sup>3)</sup> .....	45	4,44	3,52	3,58	3,60	3,60	3,60	3,60
		100	4,91	3,52	3,58	3,60	3,60	3,60	3,60
		200	4,91	3,52	3,46	3,44	3,44	3,44	3,44
		250	3,99	3,36	3,42	3,44	3,44	3,44	3,44
Optische Waren, fotogr. u. Projektions- ausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatz- teile a. n. g. ....		500	3,99	3,36	3,42	3,12	3,12	3,12	3,12
		1000	4,23	2,88	2,94	2,96	2,96	2,96	2,96
	Algier .....	45	1,46	1,44	1,53	1,72 <sup>3)</sup>	2,04 <sup>3)</sup>	2,04 <sup>3)</sup>	2,04 <sup>3)</sup>
	New York .....	45	3,27	3,24	3,30	3,32	3,32	3,32	3,32
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissen- schaftliche und Labor- .....		300	3,27	3,24	2,97	2,88	2,88	2,88	2,88
		1000	3,27	3,24	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64
	London .....	45	0,85	0,85	0,88	0,88	0,92	0,96	0,96
		100	0,73	0,80	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84
Chirurgische, medizinische und zahnärzt- liche Instrumente mit Zubehör .....		250	0,73	0,69	0,64	0,64	0,64	0,68	0,68
	Beirut .....	45	3,31	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Kairo .....	45	3,31	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	New York .....	45	3,27	3,24	3,30	3,32	3,32	3,32	3,32
		300	3,27	3,24	2,97	2,88	2,88	2,88	2,88
		1000	3,27	3,24	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64
Uhren aller Art a. n. g. ....	New York .....	45	5,86	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		100	4,24	4,56	5,16	5,36	5,36	5,36	5,36
		200	4,24	4,56	4,50	4,48	4,48	4,48	4,48
		250	5,09	3,68	4,28	4,48	4,48	4,48	4,48
		300	5,09	3,68	3,98	4,08	4,08	4,08	4,08
		400	5,09	3,68	3,74	3,76	3,76	3,76	3,76
		500	4,96	3,28	3,43	3,48	3,48	3,48	3,48
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musik- truhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen .....		1000	4,85	2,96	3,35	3,48	3,48	3,48	3,48
	Beirut .....	100	3,27	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24
		500	3,27	3,24	3,24	3,24	3,14	2,64	2,64

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

## B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
			Durchschnitt						Juni
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,41	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
	Lissabon	100	2,52 <sup>1)</sup>	2,52 <sup>1)</sup>	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84
		250	1,96 <sup>2)</sup>	1,92 <sup>2)</sup>	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
		500	1,96 <sup>2)</sup>	1,92 <sup>2)</sup>	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Tanger	45	1,66	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64
Tierische Innereien und/oder Därme	Damaskus	45	1,98	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
	Delhi	100	3,35	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	Istanbul	100	4,08 <sup>1)</sup>	4,04 <sup>1)</sup>	4,04 <sup>1)</sup>	4,04 <sup>1)</sup>	2,63	2,16	2,16
		250	2,26	2,24	2,24	2,24	1,97	1,88	1,88
		500	2,26	2,24	2,24	2,24	1,76	1,60	1,60
	Kairo	45	2,18	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16
	Kalkutta	100	4,08	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
	Karachi	100	3,31	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Oran	100	1,53	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Teheran	250	2,30	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	New York	45	4,48 <sup>2)</sup>	3,63	3,64	3,64	3,64	3,64	3,62
		100	4,48 <sup>2)</sup>	3,63	3,64	3,40	3,44	3,44	3,44
		250	3,65 <sup>2)</sup>	3,63	3,64	3,40	3,44	3,44	3,44
		500	3,65 <sup>2)</sup>	3,63	3,16	3,00	3,00	3,00	3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	45	2,76	2,59	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56
		100	2,34	2,32	2,34	2,56	1,48	1,48	1,48
		250	2,14	1,72	1,79	2,56	1,32	1,32	1,32
		500	2,14	1,72	1,79	2,56	1,32	1,32	1,32
	Bangkok <sup>4)</sup>	45	4,92	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88
	Johannesburg	100		6,72 <sup>1)</sup>	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
		250	4,76	4,72	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
	Karachi <sup>5)</sup>	100	3,03	3,00	3,00	3,00	3,00	3,77 <sup>2)</sup>	4,84 <sup>2)</sup>
		250	3,03	3,00	3,00	3,00	3,00	3,13	3,52
		500	3,03	3,00	3,00	3,00	3,00	2,98	3,28
	London	100	0,85	0,83	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84
		250	0,85	0,83	0,72	0,72	0,73	0,76	0,76
	Mailand <sup>6)</sup>	100	0,85	0,83	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Montreal	45	3,86 <sup>2)</sup>	3,42	3,55	3,60	3,60	3,60	3,62
		100	3,86 <sup>2)</sup>	3,42	3,40	3,40	3,40	3,40	3,44
		500	3,86 <sup>2)</sup>	3,42	3,40	2,80	2,60	2,60	2,56
		1000	3,86 <sup>2)</sup>	3,42	3,40	2,65	2,40	2,40	2,38
	Paris	45	0,57	0,55	0,52	0,52	0,53	0,56	0,56
		100	0,57	0,55	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Teheran	250	2,30	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	Manchester	45	1,36 <sup>1)</sup>	1,00	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08
		100	0,93	0,92	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00
		250	0,93	0,92	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92
		500	0,81	0,79	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80
	New York	45	2,94 <sup>2)</sup>	2,90	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,94 <sup>2)</sup>	2,90	2,52	2,40	2,40	2,40	2,38
	Tokio	100	8,13	8,00	8,42	8,56	8,56	8,56	8,56
		250	8,13	8,00	8,42	8,56	8,37	8,00	8,00
		500	8,13	8,00	8,42	8,56	8,24	7,60	7,60
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	100	8,06	6,68	6,68	6,68	6,68	11,76 <sup>1)</sup>	6,68
	Caracas	100	6,22	5,68	5,68	5,68	5,68	8,76 <sup>1)</sup>	5,68
	Dublin	45	1,13	1,12	1,12	1,12	1,17	1,28	1,28
	London	45	1,21 <sup>1)</sup>	1,09	0,84	0,84	0,88	0,96	0,96
		100	0,73	0,75	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84
		250	0,73	0,72	0,72	0,72	0,73	0,76	0,76
		500	0,73	0,69	0,64	0,64	0,67	0,72	0,72
	Manchester	45	1,45 <sup>1)</sup>	1,29	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08
		100	0,93	0,92	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00
		250	0,93	0,89	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92
		500	0,93	0,87	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80
	Mexiko City	100	6,41	5,28	5,28	5,28	5,28	7,51 <sup>1)</sup>	5,28
	New York	45	2,94 <sup>2)</sup>	2,90 <sup>2)</sup>	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,94 <sup>2)</sup>	2,90 <sup>2)</sup>	2,52	2,40	2,40	2,40	2,38
	Paris	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Tokio	100	8,13	8,00	8,42	8,56	8,56	8,56	8,56
		250	8,13	8,00	8,42	8,56	8,37	8,00	8,00
		500	8,13	8,00	8,42	8,56	8,24	7,60	7,60
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	1,94 <sup>2)</sup>	1,86 <sup>2)</sup>	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
		100	1,29	1,24	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16
		250	1,29	1,20	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
	Brüssel	45	0,61 <sup>2)</sup>	0,61 <sup>2)</sup>	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,44	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		250	0,44	0,43	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Malmö	100	1,21	1,20	1,20	1,20	1,23	1,28	1,28
	Manchester	45	1,36 <sup>1)</sup>	1,29	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08
		100	1,36 <sup>1)</sup>	1,21	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00
		250	0,85	0,84	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92
		500	0,85	0,81	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80
	New York	45	4,45 <sup>2)</sup>	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41
		250	4,45 <sup>2)</sup>	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41
		300	4,45 <sup>2)</sup>	4,40	3,38	3,04	3,04	3,04	3,00
	Paris	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Tel Aviv/Jaffa	100	3,11 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08	3,08	3,08
		250	3,11 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	2,60	2,60	2,60
		500	3,11 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	3,08 <sup>2)</sup>	2,36	2,36	2,36
	Zürich	45	0,57	0,55	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Glasgow	100	1,65 <sup>1)</sup>	1,49	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
		250	1,13	1,08	1,00	1,00	1,00	0,96	0,96
	New York	45	4,93 <sup>2)</sup>	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41
		200	4,93 <sup>2)</sup>	4,40	3,50	3,20	3,20	3,20	3,17
		250	4,40 <sup>2)</sup>	2,81	3,10	3,20	3,20	3,20	3,17
		500	4,40 <sup>2)</sup>	2,81	2,59	2,43	2,40	2,40	2,38
		1000	4,40 <sup>2)</sup>	2,81	2,59	2,00	2,00	2,00	2,03
		3000	4,34 <sup>2)</sup>	2,64	2,55	2,00	2,00	2,00	2,03

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

# IV. Post- und Fernmeldeverkehr

## A. Postverkehr

### Sätze in Rpt/Dpt

#### 1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Änderungsdatum	Briefe														
	Orts-					Fern-					Auslands-				
	verkehr														
	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g			
1933 1. Dezember	8	16		20	30	12		24	40	60	25	15			
1946 1. März	16	32		40	60	24		48	80	120	50	30			
1948 1. September	10	20		30	40	20		40	60	80	30	20			
1954 1. Juli	10	20		30	40	20		40	60	80	40 <sup>3)</sup>	20			
1963 1. März	20 <sup>1)2)</sup>	40 <sup>2)</sup>		70 <sup>2)</sup>	90 <sup>2)</sup>	20 <sup>1)</sup>	40		70	90	40 <sup>3)</sup>	20			
1966 1. April	30 <sup>1)2)</sup>	50 <sup>2)</sup>	70 <sup>2)</sup>	90 <sup>2)</sup>	110 <sup>2)</sup>	30 <sup>1)</sup>	50	70	90	110	50 <sup>3)</sup>	30			
Änderungsdatum	Postkarten			Drucksachen								Geschäftspapiere			
	Orts-	Fern-	Auslands-	Inlands-					Auslands-			Inlands-			
				verkehr					verkehr			verkehr			
	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	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				
1933 1. Dezember	5	6	15	3	4	8	15	30	5	5	8	15	30		
1946 1. März	10	12	30	6	8	16	30	60	10	10	16	30	60		
1948 1. September	8	10	20	4	6	10	20	40	10	5	20	30	50		
1954 1. Juli	8	10	20 <sup>3)</sup>	7	10	15	25	50	10	10	25	25	50		
1963 1. März	15 <sup>2)</sup>	15	20 <sup>3)</sup>	10 <sup>1)</sup>	15 <sup>1)</sup>	20	25	50	4	10 <sup>4)</sup>	20 <sup>1)5)</sup>	40 <sup>1)5)</sup>	40 <sup>5)</sup>	70 <sup>5)</sup>	
1966 1. April	20 <sup>2)</sup>	20	30 <sup>3)</sup>	10 <sup>1)</sup>	20 <sup>1)</sup>	30	40	70	20	10	30 <sup>1)5)</sup>	50 <sup>1)5)</sup>	70 <sup>5)</sup>	90 <sup>5)</sup>	
Änderungsdatum	Geschäftspapiere			Warensendungen (Warenproben) <sup>6)</sup>									Päckchen		
	Auslands-			Inlands-						Auslands-			Inlands- verkehr	Auslandsverkehr	
	verkehr			verkehr						verkehr				verkehr	
	200 g	400 g	500 g	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	min- destens	für je 50 g	min- destens		
1933 1. Dezember	25	40	50		8		15	30	5	5	10	40	10	50	
1946 1. März	50	80	100		16		30	60	10	10	20	80	20	100	
1948 1. September	30	45	55		10		20	40	10	5	10	60	10	50	
1954 1. Juli	40	80	100		15		25	50	10	10	20	70	20	80	
1963 1. März	40	80	100	10 <sup>1)</sup>	15	20	25	50	10	10	20	80	20	80	
1966 1. April	320 <sup>5)</sup>	620 <sup>5)</sup>	770 <sup>5)</sup>	10 <sup>1)</sup>	20	30	40	70	20	10	30	100	20	80	

#### 2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (Entfernung 150 km)<sup>7)</sup>

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

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

#### 3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

##### a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungstück<sup>10)</sup>

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

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

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

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

Änderungsdatum	Postanweisungen												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000					
	RM/DM												
1927 1. August . . . .	20	30		40		60	80	100	120				
1954 1. Juli . . . . .	30	40		50		70	90	110	130				
1963 1. März . . . . .	30	50	50		80	100	100	130	130				
1966 1. April. . . . .	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												
1927 1. August . . . .	10	15	20		25	30	40	50	60	70	80	90	100
1954 1. Juli . . . . .	15	20	25		30	40	50	60	70	80	90	90	100
1963 1. März . . . . .	20	30	30	40	50	50	60	60	80	80	80	80	100
1966 1. April. . . . .	30	40	40	50	60	60	80	80	100	100	100	100	100

5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland  
in RM/DM<sup>4)</sup>

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

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

Indices der Postgebühren im Inland<sup>1)</sup>  
1958 = 100

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst						Postscheckdienst			Postreisedienst			
	ins- gesamt	Brief-	Paket-	Zeitungs-	An- weisungs-	Neben- lei- stungen	ins- gesamt	Konto-	für Nicht- Konto-	ins- gesamt	Allgem. Reise-	Berufs-u. Schüler-	Beför- derung von Sachen
Wägung .....	1000,0	686,7	256,7	38,4	15,6	2,6	1000,0	221,5	778,5	1000,0	626,4	365,3	8,3
1938 D ..	56,8	59,5	47,1	62,9	81,8	67,7	82,5	101,4	77,0	81,1	74,1	93,4	64,2
1950 D .....	86,3	91,5	70,7	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1951 D .....	87,1	91,5	74,0	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1952 D .....	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1953 D .....	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1954 D .....	94,1	95,7	89,2	97,9	91,4	97,9	91,2	100,7	88,5	76,5	74,1	80,7	73,4
1955 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1956 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1957 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	86,8	90,3	80,7	92,3
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1960 D .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 D .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1962 D .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 D .....	120,1	120,2	122,9	100,5	118,4	102,1	143,8	183,1	132,6	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 D .....	125,6	124,7	126,6	137,7	122,4	101,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1965 D .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 D .....	157,7	161,1	151,4	138,2	168,1	101,9	180,0	199,7	174,4	125,6	117,8	137,4	192,5
1958 1. Januar ..	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	91,0	96,9	80,7	100,0
1. April .....	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1. Mai .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 1. Januar .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 1. Januar .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	112,1	106,3	121,8	117,8
1. März .....	123,9	124,3	126,6	100,5	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 1. Januar .....	125,3	124,3	126,6	137,7	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	717,8
1. August .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 1. März .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	128,3	120,1	140,5	207,5
1. April .....	168,4	173,1	159,7	138,4	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1967 1. Januar .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5

B. Fernsprechverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

Änderungsdatum	In Ortsnetzen mit						
	1 bis 50	51 bis 100	101 bis 200	201 bis 500	501 bis 1000	1001 bis 10000	über 10000
	Hauptanschlüssen						
	für Einzelschlüsse:						
1934 1. Mai .....	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1946 1. April .....	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1954 1. Juli .....	6,00		8,00	10,00			12,00
1964 1. August .....	9,00		12,00	15,00			18,00
	für Zweierschlüsse:						
1934 1. Mai .....	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1946 1. April .....	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1950 1. Juni .....	3,50	4,25	5,00	5,75	6,50	7,25	8,00
1954 1. Juli .....	4,00		5,50	7,00			8,00
1964 1. August .....	6,00		8,25	10,50			12,00

2. Ortsgesprächsgebühren

Änderungsdatum	Gebühr für ein Ortsgespräch			
	von einer Teilnehmersprechstelle		von einer öffentlichen Sprechstelle	
			mit gewöhnlichem Sprechapparat	mit Münzternsprecher
1927 1. Mai .....		0,10	0,10	0,10
1946 1. April .....		0,15	0,15	0,15
1950 1. Juni .....		0,15	0,20	0,20
1954 1. Juli .....		0,16	0,16	0,20
1964 1. August .....		0,20	0,20	0,20
1. Dezember .....		0,18	0,18	0,20

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

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

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst (Inlandsverkehr)  
in DM

Änderungsdatum	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>1)</sup>											
	innerhalb des Bereichs einer Knotenvermittlungsstelle <sup>2)</sup>	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen <sup>3)</sup>					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen <sup>4)</sup>					
		bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 7 bis 18 Uhr												
1952 Juli	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes											
1953 11. August	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,86	4,36	4,86
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,86	4,36	4,86
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,86	4,36	4,86
1964 1. August	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,80	5,40	6,00
1. Dezember	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	4,32	4,86	5,40
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 18 bis 7 Uhr <sup>5)</sup>												
1952 Juli	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes <sup>4)</sup>											
1953 11. August	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30
1954 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96 <sup>6)</sup>	1,28 <sup>6)</sup>	1,60 <sup>6)</sup>	1,92 <sup>6)</sup>	2,24 <sup>6)</sup>	2,56 <sup>6)</sup>	2,88 <sup>6)</sup>	3,20 <sup>6)</sup>	3,52 <sup>6)</sup>
1964 1. August	0,40	0,54	0,80	1,20	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
1. Dezember	0,36	0,54	0,72	1,03	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08

C. Telegraf- und Telexverkehr  
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr  
in RM/DM je Telegrammwort

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

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

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

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

Änderungsdatum	Grundgebühr	Zusätzliche Gebühren für die		
		Ortsanschlußleitung je 100 m	Fernanschlußleitung je 100 m mit Phantomschaltung	andere Fernleitungen
1939 1. Januar. ....	15,00	0,50	0,32	0,57
1942 1. Juli. ....	20,00	—	—	—
1956 1. Februar. ....	20,00	—	0,32	—
1964 1. August. ....	30,00	—	—	—

4. Telexgebühren<sup>1)</sup> im Inlandsverkehr  
in RM/DM je Verbindung von drei Minuten Dauer

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

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

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

Seite 4

<sup>1)</sup> Hochseeschifffahrt.

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

Seite 5

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

I. Eisenbahnverkehr  
A. Personenverkehr

(Nach Angaben des 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 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

Seite 13

<sup>1)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>2)</sup> 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. — <sup>3)</sup> 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. — <sup>4)</sup> Für die Benutzung von Trans-Europ-Expresszügen (TEE-Zügen) sind ab 1. 12. 1957 zusätzlich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzuschlag wird angerechnet. — <sup>5)</sup> Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — <sup>6)</sup> 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. — <sup>7)</sup> 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. — <sup>8)</sup> Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12 % des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde).

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Die Eisenbahnfahrpreise im Ausland werden seit Erscheinen des Heftes vj 2/1966 unter Berücksichtigung von Veränderungen des „Gemeinsamen Internationalen Tarifs“ für die Beförderung von Personen (TCV) zusammengestellt von den Eisenbahnverwaltungen europäischer Länder, in DM-Währung dargestellt und gelten allgemein für Personen- und D-Züge. Besondere D-Zug-Zuschläge werden nur von den Eisenbahnverwaltungen Jugoslawiens (ab 1. 3. 1957), der Niederlande (ab 1. 12. 1962), Österreichs (früher nur in der 1. Klasse, ab 1. 1. 1964 auch in der 2. Klasse) und Schwedens erhoben. Nach den Streckentafeln des TCV sind die D-Zug-Zuschläge in den Eisenbahnfahrpreisen ab 1. 4. 1965 für Jugoslawien und ab 1. 5. 1965 für Schweden einbezogen.



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

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

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

3. Eisenbahnfahrtarife für Personen im Transitverkehr

<sup>2)</sup> In den Fahrtarifen sind die normalen Schnellzugzuschläge, jedoch nicht Sonderzuschläge für Fernschnell- und TEE-Züge enthalten. Die Fahrtarife für die ausländischen Teilstrecken wurden aufgrund der „DM-Streckenfahrtarife des Gemeinsamen Internationalen Tarifs für die Beförderung von Personen (TCV) zusammengestellt. — <sup>4)</sup> Entfernung in Bahn-Kilometern.

B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

<sup>1)</sup> 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	
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 Bauschutt 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)

<sup>2)</sup> Ohne Montangüterklassen. — <sup>3)</sup> Die Sonderklassen mit Zusatzbezeichnung — k gelten für Wagenladungen mit beförderungsteuerfreien Gütern, nämlich mit Kohlen (Fk) und Kohlenabfällen (Gk, darunter ab 1. 5. 1965 auch Eisen- und Manganerze einschließlich Abfälle und Zwischenerzeugnisse aus diesen Erzen) sowie mit Kohlen und Kohlenabfällen in Eilguttransporten (Dk). Die Klasse Gk wurde zum 15. 3. 1966 in „Ck“ umbenannt. — <sup>4)</sup> Bei Anwendung der Kohlen-Ausnahmetarife wird die Fracht nach dem Mindestgewicht berechnet. Ist jedoch der Wagen bei der Übergabe auf dem Versandbahnhof räumlich voll ausgenutzt, wird der Frachtberechnung abweichend von dem vorgeschriebenen Mindestgewicht das aufgerundete wirkliche Gewicht zugrunde gelegt. Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteueraufkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt. Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe 7,6%. — <sup>5)</sup> 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. — <sup>6)</sup> 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. — <sup>7)</sup> Ab 1. 3. 1962. — <sup>8)</sup> Am 15. 3. 1966 wurden Frachtsätze der 25 t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen im frachtpflichtigen Gewicht von 25000 kg und mehr. Vom 1. 2. 1958 bis 14. 3. 1966 wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 20 t-Klasse abgefertigt.

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

Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten werden unter Berücksichtigung der von der Bundesbahnhauptverwaltung mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung der jeweils geltenden Regelklassen (vgl. Tabelle I. B. 2) bzw. Ausnahmetarife zu Monatszahlen und als arithmetisches Zwölfmonatsmittel zu Jahreszahlen zusammengefaßt.

<sup>1)</sup> In der Zeit vom 15. 7. 1958 bis 31. 10. 1966 galt für die Monate April bis September ein Sommertarif, für die Monate Oktober bis März ein Wintertarif. Die mittlere Wagenauslastung für Fische in vollen Wagenladungen liegt bei 5 bis 6 Tonnen. Das frachtpflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz beigegebene Eis. — <sup>2)</sup> Die mittlere Wagenauslastung für Tabak in vollen Wagenladungen liegt bei 11 bis 12 Tonnen. — <sup>3)</sup> Neue Bezeichnung der Regelgüterklassen ab 15. 3. 1966. — <sup>4)</sup> Früher geltende Regelklassen bzw. Ausnahmetarife s. PLW Fachserie M, Reihe 7, vj 4/1963, Kopfspalte der Tabelle B 3 auf Seite 15 und Tabellenanmerkungen auf S. 40. — <sup>5)</sup> Vor dem 1. 3. 1967 20 t-Klasse (vgl. Anm. 7). — <sup>6)</sup> Vor dem 1. 9. 1966 20 t-Klasse (vgl. Anm. 7). — <sup>7)</sup> Vor dem 15. 3. 1966 20 t-Gewichtsklasse. Für verschiedene Ausnahmetarife wurde die 25 t-Klasse erst später (im Laufe der Jahre 1966/67) eingeführt. Die Frachtsätze der neu eingeführten 25 t-Klasse liegen um 4,76% unter den Sätzen der 20 t-Klasse. — <sup>8)</sup> Vor dem 1. 12. 1966 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anmerkung 7). — <sup>9)</sup> 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. — <sup>10)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteueraufkommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); seit 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>11)</sup> Vor dem 1. 1. 1961 nach AT 14 B 21. — <sup>12)</sup> Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Rohren, gewalzte Stahlplatten zum Schmieden in warmen Zustand oder zum Auswalzen. — <sup>13)</sup> Unbearbeitet. — <sup>14)</sup> Vor dem 2. 5. 1966 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. 7). — <sup>15)</sup> Vor dem 1. 7. 1966 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. 7). — <sup>16)</sup> D aus weniger als 12 Monatszahlen berechnet. — <sup>17)</sup> Vor dem 1. 4. 1967 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. 7).

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

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 22).

Seite 19

<sup>1)</sup> 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. — <sup>2)</sup> Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — <sup>3)</sup> Einschl. Schifffahrtsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 22). — <sup>4)</sup> Ab 1. 6. 1956. — <sup>5)</sup> Ab 1. 4. 1956. — <sup>6)</sup> 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). — <sup>7)</sup> 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. — <sup>8)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebietes (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Frachtkosten gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt.

Erläuterung a) Verbleibt im Raum Emden; zum dortigen Verbrauch bestimmt. — b) Auf Seeschiffe umgeschlagen und zum Verbrauch im Raume Schleswig-Holstein und Hamburg bestimmt. — c) Auf Seeschiffe umgeschlagen und für den Verbrauch im Ausland bestimmt. — d) Schiffskohle. — Zechengruppen: I = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Elnmündung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen) bis km 37,26 (Schleuse Herne-Ost), am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. — III = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen).

Seite 20

<sup>1)</sup> Siehe Seite 18, Anmerkung <sup>7)</sup>. — <sup>2)</sup> Einschl. der Schifffahrtsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 22). — <sup>3)</sup> 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). — <sup>4)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — <sup>5)</sup> Lade- und Löszeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$  und umgekehrt. — <sup>6)</sup> 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. — <sup>7)</sup> D Januar/Juli. — <sup>8)</sup> Ohne Schifffahrtsabgaben, Hafen- und Ufergelder.

Seite 21

<sup>1)</sup> Siehe gesetzliche Lade- und Löszeiten. — <sup>2)</sup> Ohne Schifffahrtsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 22). — <sup>3)</sup> Einschl. Schifffahrtsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 22). — <sup>4)</sup> 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). — <sup>5)</sup> Ab 1. 4. 1963 Lade- und Löszeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$ . D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löszeiten) berechnet. — <sup>6)</sup> Ab 1. 9. 1966 ab 50 t; vor dem 1. 9. 1966 stellten sich die Frachtsätze für Partien von 50 bis 99 t jeweils um 0,30 DM je t höher.

#### 2. Schifffahrtsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar

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

Seite 22

<sup>1)</sup> Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt

#### 3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

Seite 22 (Fortsetzung)

<sup>2)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Kaub. — <sup>3)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Köln. — <sup>4)</sup> Die bei einem Niedrig-Wasserstand von 120 bis 81 cm Kauber Pegel normalerweise zu erhebenden Kleinwasserzuschläge (20 bzw. 40%) sind für Steinkohle ab 25. 1. 1951, für Braunkohlenbriketts ab 1. 4. 1954 in die jeweils festgesetzten Frachtsätze bereits pauschal einbezogen. — <sup>5)</sup> Die Durchschnittsprozentsätze beziehen sich auf die Tage ohne Verkehrsbehinderung. Vom 21. 1. bis zum 20. 2. 1963 12 Uhr mittags war der Rheinschiffahrtsverkehr 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 23

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

Seite 24

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

#### 2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 25

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

Seite 26

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

### C. Schifffahrtsindizes

#### 1. Indices der Seefrachtraten

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

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die Meßzahlen der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtenindices der Firma Maritime Research Inc., New York, sowie beim britischen Tankerfrachtenindex der Firma Mullion, London, sind die ausgewiesenen Monatszahlen das arithmetische Mittel der im entsprechenden Monat anfallenden Wochenmeßzahlen. Die Jahreszahlen sind alsdann das arithmetische Mittel der Monatszahlen des jeweiligen Jahres.

Die Tanker-Indices werden aus Frachtabschlüssen auf dem Tagesmarkt (Reisecharter) nach den Zu- bzw. Abschlägen der nachstehenden Tankerfrachten-Grundtarife berechnet:

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

## II. Schiffsverkehr

### C. Schiffsverkehrsindices

#### 1. Indices der Seefrachten

Seite 27

<sup>1)</sup> Im Januar 1960 wurden die Zahlen des deutschen Linienfrachtenindex auf Basis 1958 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1959 (120,6 mit den Indexzahlen auf Basis 1954 verkettet). — Ab Dezember 1959 werden zusätzlich zum Index für die Linienfahrt gesonderte Gruppenindexzahlen für Stück- und Massengut veröffentlicht, die nach dem Verhältnis der in ihrem Bereich beförderten Gütermenge (2,33:1) zum Gesamtindex zusammengesetzt werden. — <sup>2)</sup> 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. — <sup>3)</sup> Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengütern in 17 weltweiten Relationen im einfachen Durchschnitt der Meßzahl, berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrage der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — <sup>4)</sup> Einschl. große Küstenfahrt (Mittelmeer). — <sup>5)</sup> Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — <sup>6)</sup> Nordeuropäische Küstenfahrt. — <sup>7)</sup> Vom 1. 1. 1957 bis 15. 5. 1962 auf Basis Scale. — <sup>8)</sup> Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom. Wegen des früher berechneten Index, vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Jg. 1959, Heft 2. — <sup>9)</sup> Ab Northern Range. St. Lawrence und Albany. — <sup>10)</sup> Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und San Domingo. — <sup>11)</sup> Getreide ab La Plata/Bahia Blanca nach UK/Kontinent/Polen und Westitalien. Erz ab Vitoria nach UK/Nordeuropa. — <sup>12)</sup> Mais ab Kapstadt/Durban, Erz ab Beira/Lourenco Marques. — <sup>13)</sup> Ab Huelva/Morphou/Vassiliko-Bay. — <sup>14)</sup> Ab Abu Zenima (Suez) und Marmagoa/Goa. — <sup>15)</sup> Ab La Goulette, Bona, Melilla und Ahneria.

Seite 28

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

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

Seite 29

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

## III. Luftverkehr

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

### A. Personenverkehr

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

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

Seite 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. — <sup>1)</sup> Monatsdurchschnitt April/Dezember. — <sup>2)</sup> Nur vom 1. 4. bis 31. 10. zugelassen. — <sup>3)</sup> 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. <sup>1)</sup> Touristenklasse. — <sup>2)</sup> Monatsdurchschnitt Juli—Dezember. — <sup>3)</sup> Flugpreise für die Benutzung von Düsenflugzeugen. Bis 1960 wurden Preise für Reisen mit Propellerflugzeugen veröffentlicht (s. M 7 vj 3/1956 bis vj 3/1965).

### B. Güterverkehr

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

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

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste  $\frac{1}{2}$  kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm<sup>3</sup> und im außereuropäischen Verkehr 9 dm<sup>3</sup> als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober.

Seite 33

<sup>1)</sup> Ostroute über Indien. — <sup>2)</sup> Ab 250 kg Mindestgewicht. — <sup>3)</sup> Außerdem DM 5,00 ab 1000 kg Mindestgewicht.

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

Seite 34

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

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

Seite 35

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

## IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

### A. Postverkehr

#### 1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Seite 36

<sup>1)</sup> 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. — <sup>2)</sup> Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — <sup>3)</sup> 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. — <sup>4)</sup> 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. — <sup>5)</sup> Die Sendungsart „Geschäftspapiere“ ist weggefallen. Diese Sendungen unterliegen den Briefgebühren (im Inlandsverkehr ab 1. 3. 1963, im Auslandsverkehr ab 1. 1. 1966). — <sup>6)</sup> Die Sendungsart „Warenproben“ wird im Inlandsverkehr vom 1. 8. 1964 an mit „Warensendung“, im Auslandsverkehr weiterhin mit „Warenproben“ bezeichnet.

#### 2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

<sup>7)</sup> Paketgebühren der Entfernungszone 2 (über 75 bis 150 km. Im Paketverkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet gelten die dargestellten Gebühren seit dem 1. 5. 1955 für Beförderungsstrecken innerhalb der nächst höheren Entfernungsstufe 3: über 150 bis 300 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungszone 1 (bis 75 km), 3 (über 150 bis 300 km), 4 (über 300 km). — <sup>8)</sup> 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. Seit 28. 2. 1963 wurden für unversiegelte Wertpakete und Wertpostgüter mit Wertangabe von 500 DM zusätzliche Gebühren in Höhe von 20 Dpf berechnet. — <sup>9)</sup> In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 3. 1950 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen.

#### 3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

##### a) Monatliche Gebühren je Zeitungstück im Postzeitungsvertrieb

<sup>10)</sup> Zeitungstück = die Folge der Zeitungsnummernstücke in der Bezugszeit; Zeitungsnummernstück = das einzelne Exemplar einer Zeitungsnummer. — <sup>11)</sup> 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 Zeitungsrundgebühr von 10 DM für jede zum Postzeitungsdienst zugelassene Zeitung sowie eine Einweisungsgebühr von 10 Dpf für die Einweisung eines Verlagsstückes, eine Vermittlungsgebühr von 20 Dpf für die Bestellung und für jede erneute Bestellung eines Zeitungstücks erhoben. Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — <sup>12)</sup> Ab 1. 1. 1967 wird die Vertriebsgebühr für jedes Zeitungsnummernstück einzeln berechnet (Zeitungsrundgebühr vgl. 15 DM bzw. j. 60 DM, Einweisungsgebühr 20 Dpf, Vermittlungsgebühr 30 Dpf, vgl. Anm. <sup>11)</sup>). Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist mir bedingt möglich.

Seite 37

##### b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

<sup>1)</sup> Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. Die Beförderungsgebühr besteht aus einer Gewichtsg Gebühr je kg und einer Entfernungsgebühr, die für die Gesamtentfernung der Beförderungsstrecken für alle gleichzeitig aufgegebenen Postzeitungsgutsendungen berechnet wird. — <sup>2)</sup> Ab 1. 1. 1964 wird für Postzeitungsgut eine einheitliche Beförderungsgebühr berechnet, die mit den vorausgegangenen Gebühren nur bedingt vergleichbar ist. — <sup>3)</sup> 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)

<sup>4)</sup> Ohne Berücksichtigung von örtlichen Sonderverhältnissen. — <sup>5)</sup> Richtpreise. — <sup>6)</sup> Für Rückfahrtscheine mit beschränkter Geltungsdauer (z. B. Sonn- und Feiertags-Rückfahrtscheine) gelten besondere Bestimmungen. — <sup>7)</sup> Rückfahrtscheine werden nur in bestimmten Verkehrsbeziehungen und in der Regel nur für Fahrten ausgegeben, deren einfache Streckengebühr DM 1,10 und mehr beträgt. — <sup>8)</sup> 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. — <sup>9)</sup> 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. — <sup>10)</sup> Schülerzeitkarten werden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgegeben. Ab 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Bezugsberechtigten einbezogen. Ab 1. 1. 1963 Lehrlinge nur noch bei einem Bruttoarbeitsentgelt bis zu 150 DM monatlich. Ab 1. 3. 1966 können Schülerzeitkarten von Antragsberechtigten bis zum vollendeten 27. Lebensjahr gelöst werden.

Seite 38

#### 6. Indices der Postgebühren im Inland

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

### B. Fernsprechverkehr

#### 1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

##### 2. Ortsgesprächsgebühren

#### 3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 38

<sup>1)</sup> 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. — <sup>2)</sup> Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — <sup>3)</sup> Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag.

#### 4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 39

<sup>1)</sup> und <sup>2)</sup>: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählferndienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — <sup>3)</sup> 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. — <sup>4)</sup> Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wiedereingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählferndienst keine Anwendung. — <sup>5)</sup> Vom 1. 7. 1963 bis 31. 7. 1964 wurden für Gespräche von 3 Minuten Dauer in der Zeit von 18 bis 21 Uhr bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen von mehr als 50 bis 75 km 0,96 DM, von mehr als 75 bis 100 km 1,28 DM, bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen bis 200 km 1,60 DM, von mehr als 200 bis 300 km 1,92 DM und von mehr als 300 km 2,24 DM berechnet.

### C. Telegraf- und Telexverkehr

#### 1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

Seite 39 (Fortsetzung)

<sup>6)</sup> Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10fache Wortgebühr, ab 1. 4. 1966 7fache Wortgebühr. — <sup>7)</sup> 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. — <sup>8)</sup> Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — <sup>9)</sup> 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. — <sup>10)</sup> Gesamtgebühren. — <sup>11)</sup> Blitztelegramme sind ab 1. 4. 1966 fortgefallen.

Seite 39 (Fortsetzung)

#### 2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

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

#### 3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

##### 4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

Seite 40

<sup>1)</sup> und <sup>2)</sup>: 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. — <sup>3)</sup> 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. — <sup>4)</sup> Normalgebühren infolge vorübergehenden Wegfalls der Ermäßigung.