

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

3. Vierteljahr 1968



Bestellnummer: 310700—680303

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

Seite

| | |
|---|----|
| Schaubilder | |
| Indices der Seefrachtraten | 3 |
| Preise für Verkehrsleistungen im 3. Vierteljahr 1968 | 4 |
| Allgemeine Vorbemerkungen | 8 |
| Abkürzungen, Maße und Gewichte | 8 |
| Tabellenteil | |
| I. Eisenbahnverkehr | |
| A. Personenverkehr | |
| 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet | 9 |
| 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland | 10 |
| 3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr | 12 |
| B. Güterverkehr | |
| 1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut | 13 |
| 2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen | 13 |
| 3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten | 14 |
| II. Schiffsverkehr | |
| A. Binnenschifffahrt | |
| 1. Frachtsätze | 16 |
| 2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar | 19 |
| 3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt | 19 |
| B. Seeschifffahrt | |
| 1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter) | 20 |
| 2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter) | 22 |
| 3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter) | 23 |
| C. Schiffsverkehrsindices | |
| 1. Indices der Seefrachtraten | 24 |
| 2. Sonstige Schiffsverkehrsindices | 27 |
| III. Luftverkehr | |
| A. Personenverkehr | |
| Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen | 28 |
| B. Güterverkehr | |
| 1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen | 30 |
| 2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen | 32 |
| 3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main) | 33 |
| IV. Post- und Fernmeldeverkehr | |
| A. Postverkehr | |
| 1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr | 34 |
| 2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr | 34 |
| 3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland | 34 |
| 4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland | 35 |
| 5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland | 35 |
| 6. Indices der Postgebühren im Inlandsverkehr | 36 |
| B. Fernsprechverkehr | |
| 1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse | 36 |
| 2. Ortsgesprächsgebühren | 36 |
| 3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr) | 36 |
| 4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr) | 37 |
| C. Telegraf- und Telexverkehr | |
| 1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr | 37 |
| 2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr | 37 |
| 3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse | 38 |
| 4. Telexgebühren im Inlandsverkehr | 38 |
| Erläuterungen bzw. Anmerkungen | 38 |
| Quellenverzeichnis | 43 |

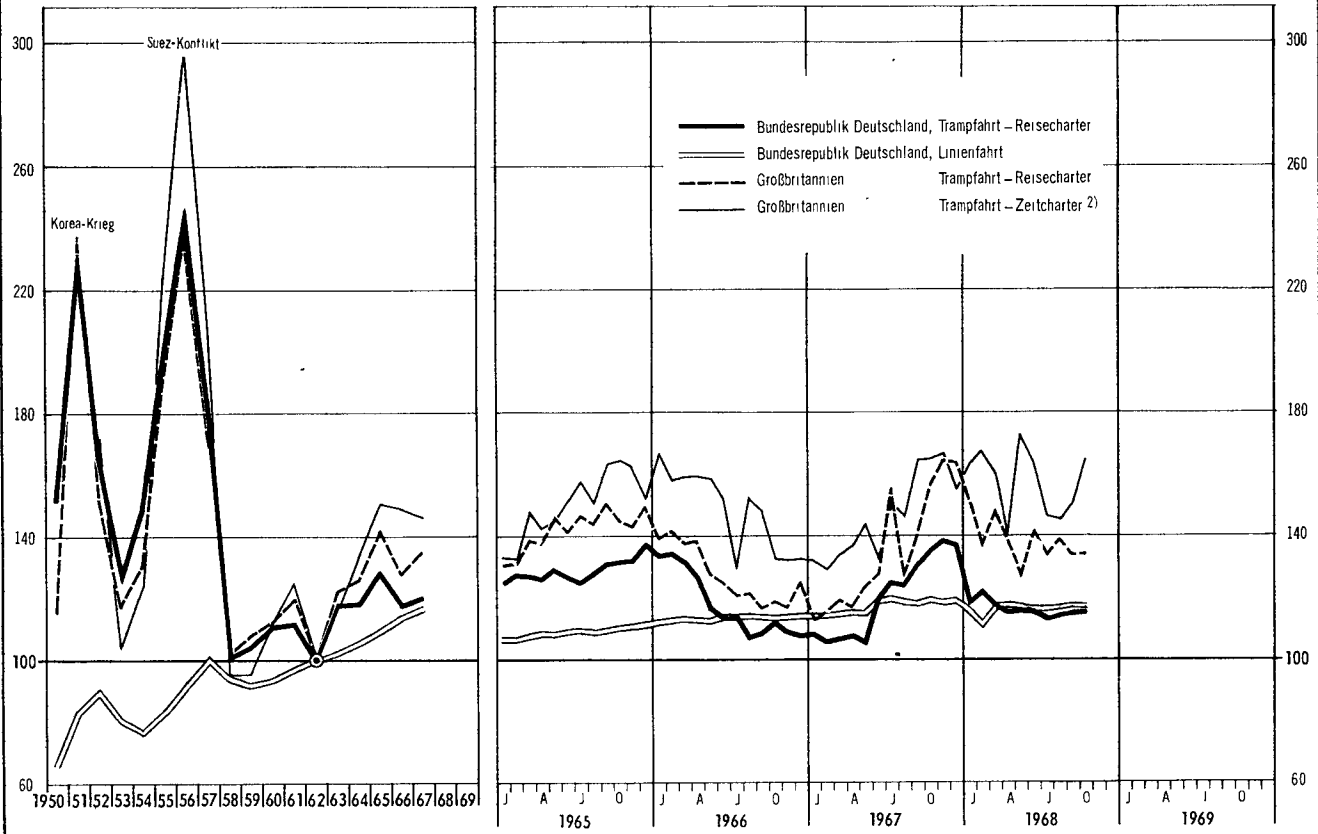
Abgeschlossen am 20. Dezember 1968

Erschienen im Februar 1969

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

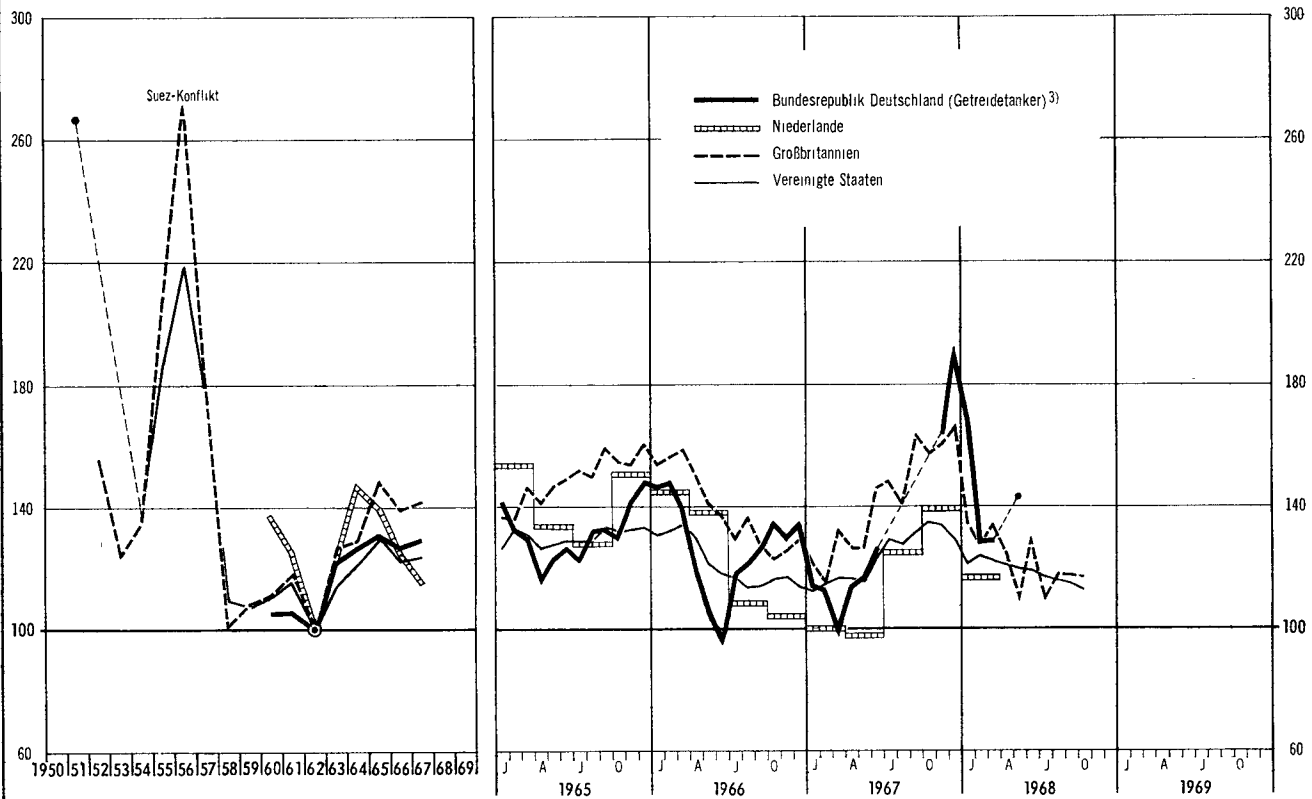
Preis: DM 4,—

INDICES DER SEEFRACHTRATEN¹⁾
Umbasiert auf 1962 = 100



STAT. BUNDESAMT 8441

INDICES DER GETREIDEFRACHTRATEN (Reisecharter)
Umbasiert auf 1962 = 100



STAT. BUNDESAMT 8442

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 38

Preise für Verkehrsleistungen im 3. Vierteljahr 1968

Eisenbahnverkehr

Da die Kosten des beschleunigten Kleingutverkehrs die entsprechenden Einnahmen seit längerer Zeit erheblich überschritten, hat die Deutsche Bundesbahn die Beförderungsart „Eilstückgut“ ersatzlos aufgehoben. Eilstückgutsendungen des internationalen Verkehrs werden jedoch nach wie vor zur Beförderung angenommen. Die Aufhebung des Eilstückgutverkehrs war vom zuständigen Unterausschuß bereits auf der 251. Sitzung der Ständigen Tarifkommission der Eisenbahnen vom 3. 11. 1966 beschlossen worden. Mit Rücksicht auf die bei der Umstellung des bisherigen Eilstückgutverkehrs auf den Normalverkehr auftretenden Schwierigkeiten war die Verwirklichung dieses Beschlusses mehrfach verschoben worden; er wurde erst zum 1. 10. 1968 — zugleich für den Stückgutverkehr der nichtbundeseigenen Eisenbahnen — in Kraft gesetzt. Von dieser Tarifumstellung ist vor allem der Transport von Frischfisch und von lebenden Tieren betroffen.

Der DEGT wurde am 1. 10. 1968 um folgende Ausnahmetarife ergänzt:

- 4 B 22 Gips, gebrannt
- 4 B 23 Zement
- 6 B 44 Steinkohle in geschlossenen Zügen, zur Versorgung von Kraftwerken
- 6 B 45 Steinkohle zur Versorgung von Kraftwerken
- 8 B 33 Rundstahl
- 12 B 35 Ammoniakgas, verflüssigt
- 17 B 4 Malz und Braugerste (bereits am 19. 8. 1968).

Unter den sonstigen Tarifänderungen, die größtenteils Einzelbestimmungen bereits geltender Ausnahmetarife berühren, hatten nur die des AT 17 B 2 zum 16. 9. 1968 sowie des AT 24 B 9 zum 1. 8. 1968 grundsätzliche Bedeutung.

Der örtliche Geltungsbereich des AT 17 B 2 „Getreide“ — bisher auf Transportentfernungen von 1 bis 120 km beschränkt — wurde auf 1000 km ausgedehnt. Die Frachtsätze der 20 t-Gewichtsklasse wurde den bisher tariflich um 5% niedriger eingestufteten 25 t-Gewichtssätzen angeglichen, während die 15 t-Sätze weiterhin um 10% über den — nunmehr tarifgleichen — 25 t- und 20 t-Sätzen liegen. Mit der Tarifgleichstellung der beiden Hauptladeklassen (20 t- und 25 t-Klasse) sollen die Leerläufe bei der Zuführung der für Getreidetransporte geeigneten Güterwagen verringert und dadurch der Wagenumlauf erheblich beschleunigt werden. Die beim Getreidetransport anfallenden Betriebskosten werden zugleich entscheidend gesenkt.

Für die Beförderung von „Speditionssammelgut“ nach dem Ausnahmetarif 24 B 9 wurde die Gewichtsgrenze einer Sammelgut-Teilsendung von bisher 6000 kg auf 8000 kg heraufgesetzt. Damit sollen weitere Sammelgut-Teilsendungen für den Bahnsammelgutverkehr gewonnen werden. Gleichzeitig wurde die Vorschrift aufgehoben, nach der Sammeladungen aus Teilsendungen zusammengesetzt sein sollen, die von mindestens drei Urversendern stammen und für mindestens drei Endempfänger bestimmt sind. Dagegen sind durch Seehafen-Ausnahmetarife begünstigte Güter im Frachtbrief nicht mehr — wie bisher — separat auszuweisen. Sie werden nicht nach den entsprechenden S-Ausnahmesätzen, sondern gemeinsam mit allen sonstigen Gütern ausschließlich nach den neuen Frachtsatzzeigern I und II des AT 24 B 9 abgerechnet. Darüber hinaus enthält die neue Abt. I des Sammelgut-Ausnahmetarifs, die in der Regel für die Verkehrsverbindungen mit einem monatlichen Gesamtaufkommen von 100 t anzuwenden ist, an Stelle der bisherigen Staffelung der Frachtsätze nach Gewichtsklassen nur noch einen einzigen Frachtsatz je Entfernungsstufe. Dieser entspricht dem bisherigen 15 t-Satz der alten Abt. I. Beträgt das Gewicht weniger als 15 t, so wird mit Hilfe der „Tafel zur Ermittlung des Gewichts“ ein besonderer Gewichtszuschlag angewendet, der mit steigendem Gewicht sinkt. Die neue Abt. II dieses AT für Trans-

portentfernungen über 100 km mit einem Güteraufkommen von monatlich mehr als 100 t sieht demgegenüber 4 Frachtsätze vor, die im Gegensatz zur Berechnung nach Abt. I auf das (auf volle 100 kg gerundete) effektive Gewicht der Sendungen angewendet werden. Die Rabatte werden (im Verhältnis zu den Frachtsätzen der Abt. I) auf Grund von monatlich aufgelieferten Mindestmengen gewährt, und zwar bei

| | |
|------------------|-----|
| 100 bis 149 t : | 10% |
| 150 bis 199 t : | 20% |
| 200 bis 249 t : | 30% |
| 250 und mehr t : | 25% |

Die durchschnittliche Wagenauslastung von mindestens 11 000 bis 12 000 kg wird durch einen zusätzlichen Nachlaß von 2 bzw. 4% prämiert. Die bisherigen Abteilungen III (Ermäßigter Stückgut-Ablaufarif — bis zu 70 km — für im Bahnsammelgutferntransport beförderte Sendungen) und IV (Sonderfrachtsätze für die Beladung von Bahnsammelgut zum Frachtstückgut in verkehrsschwachen Verbindungen) wurden unverändert in den neuen Sammelgut-Ausnahmetarif übernommen.

Der neue — ab 7. 10. 1968 eingeführte — Gemeinschafts-Containerdienst der Deutschen Bundesbahn und der Niederländischen Staatsbahn (INTER-CONTAINER) zwischen Rotterdam einerseits und Frankfurt (Main)-Ost, Mannheim und Ludwigsburg andererseits bietet erstmalig Haus-zu-Haus-Beförderungen auf dem gebrochenen Transportweg (Straße — Schiene — Straße) zu Inklusivpreisen an. Diese Kundensätze umfassen folgende Leistungen:

- Schienenbeförderung
- Umschlag der Container von Straßen- auf Schienenfahrzeuge und umgekehrt
- Straßenbeförderung (Zustelldienst) im Vor- und Nachlauf zur Schienenbeförderung im Umkreis von 30 km um die jeweiligen Endbahnhöfe.

Z. B. beträgt der „INTERCONTAINER“-Kundendienst für die Beförderung eines beladenen 40-Fuß-Containers¹⁾ von Haus zu Haus Rotterdam — Frankfurt (Main) einschließlich der Containermiete von 45 DM insgesamt 680,50 DM.

Auch das britische Transportunternehmen „Seawheel“ Ltd. International Container-Service, London, kündigte den Aufbau ähnlicher Containerdienste mit gecharterten Eisenbahnzügen sowie eine konsequente Politik der Frachtratenermäßigungen für durchgehende Containerdienste auf dem europäischen Kontinent an. Für bereits laufende Dienste dieser Art, z. B. von Großbritannien nach Italien und nach dem Ruhrgebiet, hat die Seawheel Ltd. ihre Frachtraten bereits um 30% bzw. 25% gesenkt. Weitere Tarifiermäßigungen ergeben sich aus dem Einsatz kompletter Charterzüge für den Container-Transport zwischen verschiedenen wichtigen Plätzen auf dem europäischen Kontinent selbst.

Für den binnendeutschen Personenverkehr führte die Deutsche Bundesbahn unter der Bezeichnung „Aktion Rosa Zeiten“ für bestimmte Personengruppen zeitlich begrenzte Fahrpreisermäßigungen ein. Danach erhält in der Zeit vom 21. 9. bis 8. 12. 1968 von zwei gemeinsam reisenden Personen verschiedenen Geschlechts eine Person eine 50%ige Fahrpreisermäßigung, wenn die andere Person eine allgemeine Rückfahrkarte und die zugehörigen D-, F- und TEE-Zuschläge löst. Zusammenreisende Ehepaare können diese Ermäßigung auch für die Benutzung der DSG-Schlafwagen in Anspruch nehmen. Für die ermäßigten Rückfahrkarten sind im Höchstfalle 50 DM zu entrichten.

Die Personalfahrpreise der Französischen Staatsbahnen (SNCF) wurden zum 1. Oktober 1968 durchschnittlich um 4,76% erhöht. Der Kilometerpreis in der 2. Klasse wurde

¹⁾ Länge 40 Fuß, Breite und Höhe je 8 Fuß, Laderaum 62,0 cbm, Nutzlast maximal 22 t

von 10,5 auf 11 Centimes und in der 1. Klasse von 15,75 auf 16,50 Centimes heraufgesetzt. Zuletzt waren die französischen Eisenbahnfahrpreise vor Jahresfrist (am 1. 10. 1967) um 5,4% erhöht worden. Die Fahrpreise im Pariser Vorortverkehr blieben jedoch unverändert (am 1. 10. 1967 + 30%).

Die Norwegischen Staatsbahnen (NSTB) revidierten zum 1. 9. 1968 sowohl ihren Personen- wie ihren Gütertarif. Die norwegischen Personenfahrpreise wurden um 12%, die Reisegepäcksätze um 12,5% und die Frachtsätze für Expreßgut, Stückgut und Wagenladungen um rund 10% heraufgesetzt. Die Nebengebührentarife wurden unterschiedlich, zum Teil jedoch sehr stark erhöht (um 20 bis 300%). Diese Erhöhungen wurden auch in die internationalen Verbandstarife für den Verkehr zwischen Skandinavien und dem europäischen Kontinent (NORDEG- und Hirtshalstarif) sowie für den Güterverkehr der 4 skandinavischen Länder untereinander (Nordisk Godstariff) übernommen (teilweise erst am 1. 10. 1968).

Die ursprünglich am 1. 1. 1969 geplante allgemeine Gütertariferhöhung der Tschechoslowakischen Staatsbahnen (CSD) wurden auf Grund der durch die politischen Ereignisse hervorgerufenen schwierigen Finanzlage der CSD kurzfristig vorweggenommen und mit Wirkung vom 1. 10. 1968 in Kraft gesetzt. Danach stiegen die Frachtsätze für Wagenladungen in der

- Tarifklasse 1 um 20%
- Tarifklasse 2 um 18%
- Tarifklasse 3 um 16%
- Tarifklasse 4 um 14%
- Tarifklasse 5 um 13%.

Außerdem wurde für die nach Tarifklasse 5 eingestuften Masengüter neben der bisher allein geltenden 20 t-Gewichtsklasse eine neue 15 t-Gewichtsklasse eingeführt. Darüber hinaus wurde u. a.

- das Wagenstandsgeld um 20%
- die Fracht für unbeladene Schutzwagen um 33%
- die Fracht für Sonderzüge um 149%

erhöht. Weitere Tariferhöhungen werden zum 1. 1. 1969 erwartet.

Die Jugoslawischen Eisenbahnen (JZ) erhöhten ihre Personenfahrpreise und Reisegepäcksätze am 1. 9. 1968 um rund 30%, führten jedoch gleichzeitig für Messebesucher und Reisegruppen Preisnachlässe von 25 bis 30% ein. Am 1. 10. 1968 wurden außerdem höhere Frachttarife für den jugoslawischen Eisenbahngüterverkehr wirksam. Danach stiegen die Wagenladungsfrachtsätze

- der Tarifklasse 3 und 4 um 2,1%,
- der Tarifklassen 5 bis 8 um 5%.

Die entsprechenden Frachtsätze der Klasse 1 und 2 blieben unverändert. Die Stückgutsätze wurden um rund 20%, die Expreßgutsätze einheitlich um 100% heraufgesetzt.

Straßenverkehr

Nach einem Beschluß der Tarifkommission des Güternahverkehrs mit Kraftfahrzeugen (TKN) wurden in den Güternahverkehrstarif (GNT) ebenfalls Sondervorschriften für Getreidetransporte aufgenommen. Danach gelten für die Beförderung von Buchweizen, Gerste, Hafer, Hirse aller Art, Kanariensaat, Mais, Roggen und Weizen (sofern das Sendungsgewicht mindestens 2500 kg beträgt) ab 1. 8. 1968 besondere, nach dem Sendungs(mindest)gewicht abgestufte Richtsätze, und zwar für 2 t-, 5 t-, 10 t- und 20 t-Ladungen. Diese „Getreide-Sonderfrachtsätze“ stellen sich für kleine Wagenladungen bzw. Teilladungen bei kurzen Transportstrecken um bis zu 12% höher als die Richtsätze des GNT nach Frachtsatztafel III (Leistungssätze). Mit steigendem Sendungsgewicht bzw. bei steigender Transportweite sinken sie jedoch im Vergleich zu den Leistungssätzen ab. Die Frachtsätze für große Wagenladungen bzw. große Transportweiten erreichen dabei Abschläge um bis zu 70%.

Die Getreiderichtsätze dürfen bei Frachtvereinbarungen ebenso wie die Richtsätze der Tafeln I bis III des GNT um bis zu 15% überschritten und bis zu 25% unterschritten werden. Der Beschluß der JKN wurde vom Bundesminister für Verkehr durch die Verordnung TSN Nr. 1/68 vom 11. 6. 1968 bestätigt und steht mit der Umstellung des Frachthilfverfahrens für Getreidetransporte am 1. 7. 1967 in engem Zusammenhang. Mit dieser Ergänzung des GNT auf dem Sektor des Getreidetransports

wurde eine Grundlage für die Berechnung der Getreidefrachthilfe geschaffen. Nach der bisherigen Regelung wurden Frachthilfen in Höhe von 25% der um 30% gekürzten Leistungssätze der Tafel III (GNT) gezahlt.

Durch die Verordnungen TSF 7 vom 15. 7. 1968, TSF 8 vom 15. 8. 1968 und TSF 9 vom 15. 9. 1968 wurde — jeweils mit Wirkung vom darauffolgenden Monatsersten — der Reichskraftwagentarif für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen revidiert. Die Änderungen waren durchweg von untergeordneter Bedeutung und betrafen überwiegend Tarifstellen in der Gütereinteilung sowie einzelne Ausnahmetarife. Außerdem wurden folgende neue Ausnahmetarife herausgegeben:

- AT 102 „Fettsäuren“ (1. 8. 1968)
- AT 402 „Flachglas“ (1. 10. 1968)
- AT 514 „Blei in Blöcken“ (1. 10. 1968).

Zur Förderung des kombinierten Verkehrs, d. h. des Transports ganzer Ladeeinheiten („Container“) durch verschiedene Verkehrsträger oder mit verschiedenen Verkehrsmitteln, während eines Transportweges wurde am 24. 9. 1968 die „Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH“ mit Sitz in Frankfurt/Main gegründet. An dieser Gesellschaft sind verschiedene Organisationen des Straßen- und Schienenverkehrs beteiligt, und zwar

- die Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eGmbH (BZG) mit 29,5%
- der Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs e.V. (BDF) mit 20,5%
- der Bundesverband Spedition und Lagerei e.V. (BSL) mit 20,5%
- die Deutsche Bundesbahn (DB) mit 20,5%
- die Arbeitsgemeinschaft Möbeltransport, Bundesverband e.V. (AMÖ) mit 4,5%
- die Genossenschaft der Güterkraftverkehrsunternehmen der DB eGmbH mit 4,5%.

Nach dem verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung soll diese Gesellschaft kombinierte Güterverkehrsverbindungen zwischen Straße und Schiene organisieren und damit gleichzeitig zur Entlastung der Straßen von schweren Fahrzeugen beitragen. Die Durchführung dieses kombinierten Verkehrs soll jedoch einigen noch zu gründenden Tochterunternehmen überlassen werden, an denen sich auch interessierte Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs beteiligen können. Die Güter sollen dabei im großströmigen Knotenpunktverkehr auf der Schiene sowie im Vor- und Nachlauf dazu auf der Straße befördert werden. Für diese Aufgabe bietet sich unter anderem das „Huckepacksystem“ an. Hier wird ein Straßenfahrzeug (z. B. ein Sattelaufleger) mit dem Ladegut auf einer Eisenbahnwagen „Huckepack“ genommen und auf diese Weise die Umladung des Gutes selbst vermieden. Als Anreiz sollen den Verladern wettbewerbsfähige Durchgangstarife (von Haus — zu Haus) angeboten werden.

Ende August 1968 führten die Hamburger S-Bahn sowie alle übrigen dem Hamburger Verkehrsverband angehörenden öffentlichen Verkehrsunternehmen versuchsweise gezielte Fahrpreisermäßigungen ein, die zunächst nur bis zum 26. 1. 1969 gelten sollen. Danach gelten für Reisende über 65 Jahre an jedem Wochenende stark ermäßigte Fahrpreise, z. B. für Fahrscheine der „Großen Zone“ 0,60 DM anstatt bisher 1,00 DM. Kinder bis zu 10 Jahren, die in Begleitung eines Erziehungsberechtigten fahren, werden an Wochenenden kostenlos befördert.

Auf dem Sektor der Straßentransportpreise trat am 1. 9. 1968 die Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des „Rates der Europäischen Gemeinschaften“ (vom 30. 7. 1968) über die Einführung eines „Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedsstaaten“ in Kraft. Darin sind entsprechende Tarife vorgesehen, die von den zuständigen Behörden in Kraft gesetzt und veröffentlicht werden. Zunächst soll unter dem Vorsitz der EG-Kommission ein Muster von Frachtberechnungsvorschriften erörtert werden, die dann in die Einzeltarife des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs der EWG-Länder untereinander, z. B. in den deutsch-französischen Straßengütertarif (DFST) und in den deutsch-niederländischen Straßengütertarif (DNST), übernommen werden sollen. Diese verschiedenen Straßengütertarife sollen spätestens bis zum 1. 9. 1969 in Kraft treten und zunächst bis zum 31. 12. 1971 gelten.

Die in Frankreich am 1. Oktober endgültig eingeführte Achslaststeuer (vgl. Vortext zu M 7 vj 1/1968, S 6) soll, wie bereits mitgeteilt, auch für ausländische Lastkraftwagen im Frankreichverkehr gelten. Nach neuesten Verlautbarungen sind jedoch in Mitgliedsstaaten der EWG beherrschte Kraftverkehrsunternehmer von dieser Abgabe befreit.

Das zur Regelung des Seegütertransits zwischen Häfen am östlichen Mittelmeer und dem arabischen Hinterland (Jordanien, Irak, Saudi-Arabien und Iran) abgeschlossene Transitabkommen wurde Anfang September von Syrien ohne Vorankündigung außer Kraft gesetzt. Die syrische Regierung setzte von sich aus neue Durchfahrtgebühren für den Straßen-gütertransportverkehr fest. Dazu ist zu bemerken, daß der Antransport der auf dem Seewege weiterzubefördernden jordanischen Exportgüter (vor allem der Phosphate) sowie der Abtransport der für Jordanien bestimmten, auf dem Seewege angelieferten Importgüter fast ausschließlich über Beirut abgewickelt wird. Aber auch der Straßen-Transitgüterverkehr zwischen Beirut und den Ländern am Persischen Golf ist sehr bedeutsam. Die libanesische Regierung beantwortete daher diese Maßnahmen mit der Einführung entsprechender Sonderzölle und mit Gebührenaufschlägen, die sich gegen die Übernahme des Straßengütertransits durch syrische Unternehmen richten und dementsprechend abgestuft sind. Da die Eisenbahnverbindung Beirut-Damaskus-Amman wegen ihrer unzureichenden Transportkapazität eine nur geringe Verkehrsbedeutung hat, ist der Seegütertransit durch Syrien gegenwärtig nahezu lahmgelegt. Lediglich irakische, jordanische und saudi-arabische Lkw's, die von libanesischer Seite nicht besteuert und von Syrien nur in geringem Maße fiskalisch belastet werden, versuchen, diesen Verkehr aufrechtzuerhalten. Die türkische Regierung beschloß, angesichts der ernststen Störung ihrer traditionellen Verkehrsbeziehungen in dem südtürkischen Mittelmeerhafen Iskenderun eine Freihafenzone als Stapelplatz für den Seegütertransit nach dem Irak und Iran zu errichten. Dort sollen auch Industrien angesiedelt werden, deren Erzeugnisse an die Länder des Mittleren Ostens verkauft werden können.

Binnenschifffahrt

Die Marktraten im grenzüberschreitenden Rheinverkehr stiegen von Juli bis Oktober wieder stärker an. Die Zunahme der Anlandungen von Seegütern in Rotterdam für den Weitertransport nach Rheinhäfen in Binnenschiffen belebte die Tonnagenachfrage auf den dortigen Rheinfrachtenmarkt. Es wurden vor allem Eisenerze, Chemische Grundstoffe, Getreide, Eisenschrott, Futtermittel und Holz abgefahren. Die Rheinschifffahrt wurde zeitweise durch Nebel und Hochwasser erheblich behindert. Die starke Strömung verlangsamte dementsprechend den Transportumlauf und vergrößerte auf diese Weise die Transportnachfrage zusätzlich. Die Getreideraten der Bergfahrt stiegen sehr unterschiedlich an (zwischen + 30 und + 70%), die Raten für Erz- und Grundstofftransporte erhöhten sich um etwa 15 bis 30%. Die wichtigen Güterrelationen der Talfahrt, z. B. Baumaterialien vom Ober- und Mittelrhein, Chemische Produkte und Kunststoffe ab Ludwigshafen/Mannheim und Ruhrkohle, verzeichneten ebenfalls Ratensteigerungen (15 bis 21%).

Für die Binnenschifffahrt im gesamten EWG-Raum besteht nach Sachverständigenschätzungen gegenwärtig ein struktureller Kapazitätsüberhang von 2 Mill. t. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat deshalb den Mitgliedsstaaten in einer besonderen „Empfehlung über die strukturelle Sanierung des Marktes im Binnenschiffsverkehr“ (vom 31. 7. 1968) Abwrackaktionen auf freiwilliger Grundlage zur Sanierung des Frachtenmarktes vorgeschlagen. Die Empfehlung der Kommission beschränkt dabei den Empfängerkreis von Abwrackprämien auf Schiffseigner, die nur ein Schiff, und zwar spätestens seit dem 1. 7. 1965 besitzen und dieses direkt betreiben. Die Betroffenen müssen sich jedoch gleichzeitig verpflichten, während der Dauer von 30 Jahren auf jegliche Tätigkeit als Unternehmer im Binnenschiffsverkehr zu verzichten. Auch die „Zentralkommission für die Rheinschifffahrt“ ist bereit, sich den Vorstellungen der EWG-Kommission über eine Kapazitätsregelung anzuschließen, sofern ihre außerhalb der EWG stehenden Mitgliedsländer (Großbritannien, Schweiz) den Entscheidungen zustimmen.

Für die niederländische Binnenschifffahrt ist eine Abwrackregelung bereits am 1. 9. 1968 in Kraft getreten. Diese

von der niederländischen Regierung unter der Bezeichnung „Abwrackregelung Binnenschifffahrt 1968“ erlassene Verordnung sieht für die dauernde Entfernung eines Schleppkahns oder Motorschiffes bzw. eines Motor- oder Dampfschleppbootes aus der Flotte unter gleichzeitiger Aufgabe des Binnenschifffahrtbetriebes, Vergütungen in Höhe von 50 bis 15 hfl je cbm (=Eichtonne) vor, die je nach der Wasserverdrängung der Binnenschiffe abgestuft sind. Damit soll die Kapazität der niederländischen Binnenschiffs-Flotte um 180 000 t (Eichtonnen) verringert werden. Außerdem sollen weitere 20 000 cbm Schiffsraum im nördlichen Binnenschiffahrtsbereich der Niederlande verschrottet werden. Da die Stilllegungsquote zum Abbau überflüssigen Binnenschiffsraums noch nicht ausreicht, bereitet die zum Studium dieser Frage eingesetzte niederländische Studienkommission eine zweite Abwrackaktion für weitere 450 000 „Eichtonnen“ vor, um die Marktverhältnisse zu normalisieren.

Das belgische Verkehrsministerium stimmte einer leichten Erhöhung der in Belgien geltenden Binnenschiffsfrachtsätze zu. Die neuen Tarife traten am 15. 10. 1968 in Kraft.

Seeverkehr

Angesichts der sehr ruhigen Marktlage im Übersee-Frachtengeschäft verlief die Entwicklung der Trampfrachtraten von Juli bis Oktober d. J. nahezu stetig. Sie behaupteten sich in den meisten Frachtrelationen und schwächten sich nur in einigen Marktsektoren etwas ab. Je nach Transportrelation wiesen die als Marktindikatoren zur Verfügung stehenden Frachtratenindizes der Trampfahrt für diese Periode steigende (BMV + 2%, Chamber of Shipping + 0,3%) oder abschwächende Notierungen (Peters - 5%, Norwegen, Shipping News - 3%, Maritime Research - 2%) auf. Die Schwächeneignung ging vor allem vom Streik der rund 75 000 Dockarbeiter in Häfen der amerikanischen Ost- und Goldküste aus, der allerdings auf Grund gesetzlicher Maßnahmen der amerikanischen Regierung (Taft-Hardley-Bill) bis zum 20. 12. 1968 ausgesetzt worden ist. Als marktstörend wirkte sich auch die im September d. J. geäußerte Streikabsicht von 200 000 Dockarbeitern in den indischen Haupthäfen aus. Diese Häfen haben für den Trampfrachtenmarkt als Umschlagzentren des Massengutverkehrs über See eine große Bedeutung.

Bei den Zeitchartraten für die Beschäftigung von Trampschiffen setzten sich nach einer vorübergehenden Schwächeneignung gegen Ende des 2. Quartals die Auftriebstendenzen von Juli bis Oktober d. J. wieder stärker durch. Diese im ganzen gesehen günstige Ratenentwicklung fiel je nach beschäftigter Schiffsklasse stark unterschiedlich aus. Während gut ausgerüstete und moderne Motorschiff-Größen zwischen 11 000 und 15 000 tdw besser abschnitten, konnten sich die Raten für Ölbrenner dieser Größenordnung nur knapp behaupten. Bei Liberty-Größen, die neuerdings in indischen und ostasiatischen Häfen als Getreideleichter unter Zeitcharterbedingungen Verwendung finden, waren demgegenüber Rateneinbußen zu verzeichnen.

In der nordeuropäischen Fahrt hielten sich die Küstenfrachtraten in den Monaten Juli und August bei zeitweise abflauendem Holzfrachtengeschäft nahezu auf der Höhe der Vormonatsraten. Anschließend entwickelten sie sich zunächst uneinheitlich, wobei prompte Ladepositionen hin und wieder leichte Ratenrückgänge hinnehmen mußten, spätere Ladetermine hingegen unterschiedlich hohe Ratengewinne erzielten. Erst im Laufe des Oktober setzte der von den Küstenreedern seit längerer Zeit erwartete allgemeine Herbstaufschwung in der Ratenentwicklung ein. Auch der Brennstofffrachtensektor wies nach einer langanhaltenden Sommerflaute einen regeren Geschäftsgang und damit eine allgemeine Ratenverbesserung auf.

Die Rohöltankerraten des Tagesmarktes gingen im Berichtszeitraum zunächst zurück (- 37%). Von Mitte August an wechselten Ratenbefestigungen und -abschwächungen in schneller Folge ab. Gegen Ende Oktober lag die Mittelrate gegenüber dem Ratentief vom August wieder um 14% höher. Die Baisstendenzen gingen wiederum von der Mittelostfahrt aus, da dort das Tonnageangebot die Nachfrage mehrfach überstieg.

Die Tagesraten des Tankenmarktes für Erdölprodukte gaben von Juli bis August lediglich um 6% nach, holten diesen Rückstand jedoch anschließend wieder auf und lagen Ende Oktober um 3% höher als im Juli d. J.

Nach der Durchschnittsberechnung des London Tanker Brokers' Panel (AFRA-Raten) für kurz-, mittel- und langfristige Frachtabschlüsse der Tankerreederei und der Ölgesellschaften gingen die Tankerraten von Juli bis Mitte Oktober erneut zurück (rund 10%).

Im Sektor der Linienfrachten machte die Konsolidierung der Fracht-Tarife auf Sterling-Basis weitere Fortschritte, sei es, daß die bisher in £ quotierten Tarifraten (einschl. Abwertungszuschlag) auf andere Währungen, z. B. US-\$ oder DM umgestellt wurden, sei es, daß der Abwertungszuschlag in die Basisraten einbezogen wurde. Unter dem Einfluß allgemeiner Tariferhöhungen bei einigen Liniendiensten, z. B. in der England-, Spanien-, Nahost- und Indonesienfahrt ging der Ratentrend der Linienfahrt nach der Indexberechnung des Bundesministeriums für Verkehr auch während des 3. Quartals 1968 leicht aufwärts.

Luftverkehr

Einige im Nordatlantikverkehr fliegende Charterfluggesellschaften kündigten in ihrem Flugprogramm für den Winter 1968/69 Flugpreise an, die beträchtlich unter den vergleichbaren Linienflugpreisen liegen. Nach einer 10%igen Senkung der Charterflugpreise im September d. J. kosten z. B. Sonderflüge (Hin- und Rückflüge mit begrenzter Reisedauer) mit den Trans-International-Airlines (TIA) von bundesdeutschen Flughäfen nach den Vereinigten Staaten bzw. nach Kanada je nach Platzauslastung des Flugzeugs, Jahreszeit, Abflugs- und Bestimmungsort, zwischen 500 und 600 DM (gegenüber 1 440 DM nach dem 21-Tage-Ausflugtarif der IATA-Fluglinien für die Strecke Frankfurt/Main — New York — Frankfurt/Main). Die Personenbeförderung in Charter-Maschinen ab bundesdeutschen Flughäfen ist allerdings auf geschlossene Reisegruppen beschränkt, in erster Linie auf Klubs, Vereine, Berufs- und Interessenverbände. Die TIA hat jedoch beim Bundesministerium für Verkehr bereits beantragt, auch die Beförderung von zwei verschiedenen Personengruppen in einer Maschine zuzulassen. Die Charterflugpreise dieser Gesellschaft können deshalb so niedrig gehalten werden, weil sich die TIA ausschließlich auf den Fernstreckenbetrieb konzentriert.

Im Berlin-Verkehr wurde der Zuschuß des Berliner Senats für Hin- und Rückflüge der Flugverbindung Berlin — Hannover — Berlin (und umgekehrt) Anfang September d. J. bei unveränderten IATA-Flugpreisen von 28 auf 45 DM erhöht. Damit wurde der Flugpreis dieser Relation des Berlin-Verkehrs dem entsprechenden Eisenbahnfahrpreis 2. Klasse angeglichen. Die über den Zuschuß gewährte Preisermäßigung beträgt im Normalfall rund 25% (51 an Stelle von 68 DM), für Studenten rund 40% (27 an Stelle von 44 DM). Diese zusätzliche Preisbegünstigung wurde zur Stützung des Personenverkehrs zwischen Berlin und dem Bundesgebiet eingeführt, der auf dem Landwege durch die Erhebung von Steuerausgleichsabgaben und Visagebühren seit dem 1. 9. 1968 stark belastet ist (vgl. Vortext zu PLW M 7, Folge vj 2/1968, S. 4 und 5).

Laut Tarifmitteilung Nr. 1 zum Passagertarif der Deutschen Lufthansa, Ausgabe Nr. 26, stiegen die Personenflugpreise im brasilianischen Binnenluftverkehr Anfang September d. J. um 10 bis 20%. Daneben wird eine staatliche Flugsteuer in Höhe von 10% des Flugpreises erhoben.

Post- und Fernmeldeverkehr

Im Auslandsfernsprechdienst der Deutschen Bundespost änderten sich am 1. 10. 1968 die Gebühren für handvermittelte Ferngespräche mit verschiedenen außendeutschen Ländern. Im Sprechverkehr mit Sabah (Nordborneo) stiegen sie von 45,60 auf 50,70 DM (je 3 Min.), während sie sich für Gespräche mit Paraguay und Kolumbien von 60,00 auf 43,20 DM bzw. 47,10 DM (je 3 Min.) erniedrigten. Außerdem wurde am 1. 10. 1968 die Sprechverbindung mit Brunei und Sarawak (Nordborneo) sowie mit Laos aufgenommen. Die Gebühr wurde einheitlich auf 50,70 DM je 3 Minuten Sprechzeit festgesetzt.

Ebenso wurden im Fernschreibverkehr mit dem Ausland verschiedene Gebührenermäßigungen wirksam. Die Gebühr für handvermittelte Drei-Minuten-Verbindungen mit Portugal wurde am 1. 8. 1968 von 5,70 auf 4,50 DM herabgesetzt, für die

gleichen Verbindungen mit Italien am 1. 10. 1968 von 4,80 auf 3,80 DM. Die Verbindungsdauer (je Gebühreneinheit = 0,10 DM) für den Selbstwähldienst mit Italien wurde entsprechend von 3,75 auf 5,75 Sekunden erhöht. Unter Berechnung von 0,10 DM je 4,00 Sekunden Verbindungsdauer ist am 1. 8. 1968 auch mit Portugal der Selbstwähldienst aufgenommen worden. Am 1. 9. 1968 folgte die Eröffnung des handvermittelten Telexdienstes mit Franz.-Guayana und mit Saudi-Arabien. Die Drei-Minuten-Gebühr für Verbindungen nach Franz.-Guayana stellt sich auf 36 DM, für Verbindungen nach Saudi-Arabien auf 48 DM.

Ferner wurden am 1. 8. 1968 „Datenverbindungen“ eingeführt, die der Übertragung von Daten auf dem Fernschreibwege nach den Vereinigten Staaten, und zwar auf das Anschlußnetz der amerikanischen Fernmeldegesellschaften ITT und RCA dienen. Die Verbindungsgebühr wurde mit 48 DM je 3 Minuten Verbindungsdauer festgesetzt und entspricht damit der Gebühr für Gespräche von Person-zu-Person im Fernsprechverkehr mit den Vereinigten Staaten.

In Großbritannien wurden am 16. 9. 1968 die Inlandspostgebühren allgemein revidiert. Mit einigen Ausnahmen traten für fast alle wichtigen Positionen des Brief-, Paket-, Zeitungs- und Zahlungsdienstes sowie für mehrere Positionen des Fernsprechnetzes Gebührenerhöhungen ein. U. a. stiegen die Gebührensätze

- für Briefe der 1. Gebührenklasse um 10 bis 50%
- für Postkarten der 1. Gebührenklasse um 67%
- der 2. Gebührenklasse um 33%
- für Drucksachen und Zeitungen um 14 bis 50%
- für Pakete um 7 bis 18%
- für Postaufträge um 1 bis 33%
- für Postanweisungen um 69 bis 75%
- für Telefonanschlüsse um rund 12%
- für Ortsgespräche um 25 bis 100%
- für Ferngespräche (in Spitzenverkehrszeiten) um rund 25%.

Außerdem wurde die Gebührenstruktur im Briefdienst innerhalb Großbritanniens entscheidend verändert. Die bisher üblichen Sendungsarten: Briefe, Postkarten, Drucksachen und Zeitungen wurden zu zwei neuen Beförderungsklassen zusammengelegt, und zwar zu

- Briefsendungen 1. Klasse
- Briefsendungen 2. Klasse.

Danach werden Briefsendungen 1. Klasse zu einem erhöhten Gebührensatz bevorzugt befördert und spätestens am folgenden Tage zugestellt. Nicht dringliche Briefsendungen, darunter auch Drucksachen, werden nach Gebührenermessung und Art der Beförderung einheitlich behandelt und fallen somit unter die Briefsendungen zweiter Klasse, die als normale Briefpost laufen und je nach Gewichtstufe um 25 bis 44% billiger befördert werden. Gleichzeitig fällt die besondere Gebührenposition „Postkarten“ im innerbritischen Postverkehr weg. Postkarten sind künftig als Briefe erster oder zweiter Klasse nach dem Gebührensatz der 1. Gewichtsstufe freizumachen. Zeitungen im Postvertrieb, die nach der zweiten Briefklasse eingestuft sind, werden jedoch allgemein wie Briefsendungen erster Klasse zugestellt. Bei Umstellung der Briefgebühren ergaben sich für Sendungen der zweiten Gewichtsstufe (über 2 bis 4 Unzen) im Gegensatz zur allgemeinen Gebührenerhöhung Ermäßigungen von 17 bis 25%. Die Gebühr für Briefsendungen der dritten Gewichtsstufe (über 6 bis 8 Unzen) blieb unverändert. Ebenso gilt die Ortsgesprächsgebühr der ersten Zeitzone (bis zu 4 Minuten Sprechdauer) und der dritten Zeitzone (über 6 bis 8 Minuten Sprechdauer) in alter Höhe weiter. Für Ferngespräche zur Nacht- und Feiertags-Zonengebühr wurden die Sprechgebühren durch eine Ausdehnung der zeitlichen Geltungsdauer indirekt ermäßigt.

Mit dieser umfassenden Gebührenrevision beabsichtigt die britische Postverwaltung ein — für 1968 in Höhe von 12 Mill. £ vorausgeschätztes Haushaltsdefizit — auszugleichen, gleichzeitig ihr Dienstleistungsangebot zu verbessern.

¹⁾ Je nach Gewichtstufe. — ²⁾ Je nach Höhe des einzuziehenden bzw. des auszahlenden Geldbetrages. — ³⁾ Am 15. 10. 1968. — ⁴⁾ Monatliche Grundgebühren (Anschlußgebühren) — ⁵⁾ Je nach Sprechdauer.

Zur Beachtung:

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

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 S. 43/44).

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 (sog. Zwölfmonatsmittel) dar.

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

Abkürzungen, Maße und Gewichte

| | |
|---|---|
| <p>AFRA = Average Freight Rate Assessment EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl ALALC = Asociacion Latinoamericana de Libre Comercio ALAMAR = Asociacion Latinoamericana de Armadores DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif RKT = Reichskraftwagentarif GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen E = Eilzug D = Schnellzug Bf = Bahnhof Hbf = Hauptbahnhof Hgbf = Hauptgüterbahnhof Vbf = Verschiebebahnhof Pr. = Privat UIC = Union Internationale des Chemins de fer IRU = International Road Transport Union IATA = International Air Transport Association ICAO = International Civil Aviation Organization Vj. = Vierteljahr Hj. = Halbjahr MOT = Ministry of Transport (UK) USMC = United States Maritime Commission USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range) UK = United Kingdom</p> | <p>Hbg. = Hamburg Emd. = Emden Rtttd. = Rotterdam Antw. = Antwerpen Nordd. = Norddeutsche Wk. = Westküste Ok. = Ostküste n = Nominell LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren) RM = Reichsmark Rpf = Reichspfennig DM = Deutsche Mark Dpf = Deutscher Pfennig bfrs = Belgische Francs dkr = Dänische Kronen hfl = Holländische Gulden nkr = Norwegische Kronen skr = Schwedische Kronen sfr = Schweizer Franken £ = Pfund Sterling s = Shilling d = Pence \$ = US-Dollar a. n. g. = andern Orts nicht genannt FMB = Federal Maritime Board (USA) CAB = Civil Aeronautics Board (USA) ICC = Interstate Commerce Commission (USA)</p> |
| <p>BRT = Bruttoregistertonne bzw. NRT = Nettoregistertonne</p> | <p>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).</p> |
| <p>t. d. w. = Tons deadweight (all told)</p> | <p>Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur Ladelinie.</p> |
| <p>c. c. = cubic capacity</p> | <p>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.</p> |
| <p>t. l. d. = Tons light displacement</p> | <p>Gesamtgewicht eines (zum Abbruch bestimmten) Schiffes (ohne Ausrüstung, Brennstoff- bzw. Frischwasservorräte usw.).</p> |
| <p>1 lb = 453,59237 Gramm 1 qr = 480 lbs = 217,724 kg 1 t = 1 000 kg 1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t</p> | <p>1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t 1 Fathom = 165 cu ft = 4,6721 cbm 1 Standard (St. Petersburg) = 216 cu ft = 6,116 cbm 1 engl. Meile = 1 609,34 m</p> |
| | <p>p = vorläufige Zahl r = berichtigte Zahl s = geschätzte Zahl</p> |
| | <p>— = nichts vorhanden (bei Veränderungszahlen vgl. Vorbemerkung) . = kein Nachweis vorhanden ... = Angaben liegen zum Zeitpunkt des Druckes noch nicht vor</p> |

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

RM/DM

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

a) Sätze in allen Zügen²⁾

Einfache Fahrt

| | | | | | | | | | | | | |
|--------------|------|------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| 1. 6. 1932 | 2,90 | 2,00 | 5,80 | 4,00 | 11,60 | 8,00 | 20,40 | 14,00 | 29,00 | 20,00 | 58,00 | 40,00 |
| 1. 4. 1946 | 5,80 | 4,00 | 11,60 | 8,00 | 23,20 | 16,00 | 40,80 | 28,00 | 58,00 | 40,00 | 118,00 | 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 | 118,00 | 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 | 58,00 | 147,00 | 98,00 |
| 1. 2. 1958 | 10,20 | 6,80 | 21,00 | 14,00 | 42,00 | 28,00 | 67,50 | 45,00 | 91,50 | 61,00 | 159,00 | 106,00 |
| 1. 1. 1963 | 10,50 | 7,00 | 22,50 | 15,00 | 42,00 | 28,00 | 73,50 | 49,00 | 100,50 | 67,00 | 171,00 | 114,00 |
| 1. 3. 1966 | 11,20 | 7,40 | 23,80 | 15,80 | 45,00 | 30,00 | 79,60 | 53,00 | 108,00 | 72,00 | 183,00 | 122,00 |

b) Schnellzug-(D-)Zuschläge³⁾

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

c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag³⁾)

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

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

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

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

| | im Binnverkehr | im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der | | | im grenzüberschreitenden Verkehr anderer europäischer Eisenbahnen ⁴⁾ |
|-------------|----------------|--|------------------------|----------------------|---|
| | | 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 | 8,50 | 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 |
| 29. 9. 1966 | 11,50 | 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 | | alle Entfernungen | |
|-----------------|------------|-------|---------------|-------|------------|-------|----------------|-------|-------------------|-------|
| | 1. Klasse | | Einbettabteil | | 2. Klasse | | Zweibettabteil | | 3. Klasse | |
| bis 14. 2. 1951 | 25,00 | 29,00 | 15,00 | 17,50 | 12,50 | 14,50 | 12,50 | 14,50 | 10,00 | 10,00 |
| 15. 2. 1951 | | 30,00 | 17,50 | 20,00 | 15,00 | 17,00 | 15,00 | 17,00 | 10,00 | 10,00 |
| 12. 2. 1953 | | 35,00 | 21,00 | 24,00 | 18,00 | 20,00 | 18,00 | 20,00 | 12,00 | 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 |
|--|------------|----------------|-------------|------------|----------------|-------------|------------|----------------|-------------|------------|----------------|-------------|
| | 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 |

| | 1. Klasse | | | | | | 2. Klasse | | | | | |
|----------------------------|------------------|-------|-------|---------------|-------|-------|------------------|-------|-------|-----------------|-------|-------|
| | Einbettklasse *) | | | Spezialklasse | | | Doppelbettklasse | | | Touristenklasse | | |
| 3. 6. 1956 ⁷⁾ | 36,00 | 42,00 | 48,00 | 17,00 | 19,00 | 21,00 | 16,00 | 17,00 | 18,00 | 10,00 | 11,00 | 11,00 |
| 1. 3. 1958 | 38,50 | 45,00 | 51,00 | 18,50 | 21,00 | 23,00 | 17,50 | 18,50 | 20,00 | 11,00 | 12,00 | 12,00 |
| 15. 3. 1961 ⁸⁾ | 42,40 | 49,40 | 55,70 | 20,80 | 23,60 | 25,80 | 19,60 | 20,80 | 22,40 | 12,40 | 13,50 | 13,50 |
| 27. 5. 1962 ⁹⁾ | 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 | 61,00 | 69,00 | 74,00 | 28,00 | 31,00 | 33,00 | 31,00 | 33,00 | 35,00 | 20,00 | 21,50 | 22,00 |
| 28. 5. 1967 | | 75,50 | | | 33,00 | | | 33,00 | | | 22,00 | |
| 26. 5. 1968 | | 78,50 | | | 34,50 | | | 34,50 | | | 23,00 | |
| 29. 9. 1968 ¹⁰⁾ | | 69,00 | | | 30,00 | | | 34,50 | | | 23,00 | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 38, Quellenverzeichnis s. S. 43.

A. Personenverkehr
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

DM

| Änderungsdatum | 50 km | | 200 km | | 500 km | | 1000 km | |
|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ |
| Belgien, Einfache Fahrt | | | | | | | | |
| 1. 12. 1949 | 5,91 | 3,46 | 23,38 | 13,42 | — | — | — | — |
| 1. 7. 1952 | 5,91 | 3,46 | 23,38 | 13,42 | — | — | — | — |
| 1. 8. 1956 | 5,95 | 3,66 | 23,63 | 14,37 | — | — | — | — |
| 15. 3. 1959 | 6,21 | 3,83 | 24,48 | 15,22 | — | — | — | — |
| 1. 4. 1964 | 6,02 | 4,01 | 23,82 | 15,88 | — | — | — | — |
| 1. 6. 1966 | 6,80 | 4,50 | 26,80 | 17,90 | — | — | — | — |
| 1. 4. 1967 | 6,90 | 4,70 | 26,60 | 17,80 | — | — | — | — |
| 1. 12. 1967 | 7,20 | 4,90 | 27,90 | 18,70 | — | — | — | — |
| Hin- und Rückfahrt | | | | | | | | |
| 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 | — | — | — | — |
| 1. 12. 1967 | 14,40 | 9,80 | 55,80 | 37,40 | — | — | — | — |
| Dänemark, Einfache Fahrt | | | | | | | | |
| 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 | — | — |
| 1. 12. 1967 | 7,50 | 5,00 | 29,50 | 19,70 | 51,40 | 34,40 | — | — |
| Hin- und Rückfahrt | | | | | | | | |
| 1. 6. 1951 | 6,60 | 4,40 | 26,40 | 17,60 | 46,57 | 31,05 | — | — |
| 1. 5. 1953 | 7,09 | 4,71 | 28,12 | 18,70 | 49,87 | 33,25 | — | — |
| 1. 10. 1954 | 7,65 | 5,10 | 30,35 | 20,27 | 53,90 | 35,93 | — | — |
| 1. 8. 1959 | 8,26 | 5,46 | 32,78 | 21,85 | 57,06 | 38,24 | — | — |
| 15. 1. 1962 | 8,78 | 5,79 | 34,75 | 23,17 | 60,84 | 40,37 | — | — |
| 1. 5. 1963 | 9,43 | 6,29 | 37,71 | 25,14 | 65,77 | 43,65 | — | — |
| 1. 5. 1965 ²⁾ | 9,40 | 6,30 | 37,60 | 25,10 | 65,60 | 43,50 | — | — |
| 1. 9. 1965 | 11,20 | 7,50 | 44,70 | 29,80 | 78,50 | 52,30 | — | — |
| 1. 5. 1966 | 11,40 | 7,60 | 45,40 | 30,30 | 79,80 | 53,20 | — | — |
| 1. 7. 1967 | 12,70 | 8,50 | 51,00 | 34,00 | 87,90 | 58,60 | — | — |
| 1. 12. 1967 | 11,80 | 8,00 | 47,60 | 31,80 | 82,00 | 54,60 | — | — |
| Frankreich, Einfache Fahrt³⁾ | | | | | | | | |
| 1950 | 3,29 | 2,51 | 12,95 | 9,87 | 31,95 | 24,34 | 63,60 | 48,46 |
| 1952 | 3,92 | 3,14 | 15,41 | 12,34 | 38,03 | 30,43 | 75,71 | 60,58 |
| 15. 5. 1953 | 4,90 | 3,92 | 19,24 | 15,41 | 47,46 | 38,03 | 94,49 | 75,71 |
| 3. 6. 1956 | 5,61 | 4,03 | 21,84 | 15,62 | 53,80 | 38,43 | 107,24 | 76,62 |
| 6. 1. 1958 | 6,60 | 4,20 | 25,80 | 16,68 | 63,60 | 41,16 | 126,60 | 81,06 |
| 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 |
| 1. 10. 1967 | 8,20 | 5,40 | 28,10 | 18,70 | 67,20 | 44,80 | 132,50 | 88,30 |
| 1. 10. 1968 | 8,60 | 5,70 | 28,90 | 19,60 | 69,20 | 46,40 | 138,60 | 91,20 |
| Großbritannien, Einfache Fahrt⁴⁾ | | | | | | | | |
| 1. 1. 1950 | 6,41 | 3,85 | 25,06 | 15,02 | 62,34 | 37,37 | 124,68 | 74,75 |
| 1. 5. 1952 | 4,14 | 2,76 | 16,19 | 10,77 | 40,28 | 26,80 | 80,57 | 53,61 |
| 15. 9. 1957 | 4,70 | 3,14 | 18,38 | 12,25 | 45,72 | 30,48 | 91,43 | 60,96 |
| 1. 11. 1959 | 5,29 | 3,53 | 20,66 | 13,78 | 50,11 | 33,42 | 95,82 | 63,90 |
| 12. 6. 1960 | 5,88 | 3,92 | 22,97 | 15,31 | 50,13 | 33,42 | 95,84 | 63,90 |
| 1. 9. 1961 | 6,51 | 4,31 | 25,42 | 16,84 | 54,05 | 35,87 | 99,76 | 66,35 |
| 3. 6. 1962 | 6,80 | 4,53 | 26,55 | 17,70 | 55,38 | 36,92 | 99,42 | 66,28 |
| 15. 9. 1962 | 6,76 | 4,51 | 26,41 | 17,61 | 57,71 | 38,47 | 96,12 | 64,03 |
| 1. 2. 1965 | 7,20 | 4,90 | 28,70 | 19,20 | 62,90 | 42,20 | 108,80 | 72,40 |
| 1. 3. 1966 | 7,30 | 4,90 | 29,10 | 19,40 | 67,90 | 45,10 | 120,20 | 80,40 |
| 1. 12. 1967 | 6,30 | 4,30 | 24,80 | 16,60 | 60,30 | 40,20 | 108,70 | 72,60 |
| Italien, Einfache Fahrt | | | | | | | | |
| 1950 | 2,57 | 1,52 | 10,28 | 6,08 | 25,08 | 14,74 | 46,64 | 27,45 |
| 1. 8. 1952 | 2,70 | 1,59 | 10,82 | 6,35 | 26,36 | 15,48 | 49,01 | 28,87 |
| 10. 12. 1953 | 3,38 | 1,99 | 13,52 | 7,98 | 32,92 | 19,40 | 59,29 | 34,95 |
| 1. 8. 1956 | 3,92 | 2,23 | 15,68 | 8,72 | 39,21 | 21,97 | 70,98 | 39,21 |
| 1. 7. 1961 | 4,36 | 2,41 | 17,55 | 9,62 | 43,55 | 24,05 | 78,00 | 43,55 |
| 1. 1. 1963 | 5,00 | 2,80 | 20,15 | 11,05 | 50,05 | 27,63 | 89,70 | 50,05 |
| 1. 2. 1964 | 5,20 | 3,00 | 20,20 | 11,10 | 50,10 | 27,70 | 89,70 | 50,10 |
| Hin- und Rückfahrt | | | | | | | | |
| 1950 | 5,14 | 3,04 | 20,56 | 12,16 | 50,16 | 29,48 | 93,28 | 54,90 |
| 1. 8. 1952 | 4,33 | 2,57 | 17,31 | 10,14 | 52,73 | 30,96 | 100,05 | 57,73 |
| 10. 12. 1953 | 5,41 | 3,18 | 21,63 | 12,71 | 65,84 | 38,80 | 118,57 | 69,90 |
| 1. 8. 1956 | 6,76 | 3,79 | 26,63 | 14,87 | 78,42 | 43,94 | 141,96 | 78,42 |
| 1. 7. 1961 | 7,41 | 4,16 | 29,51 | 16,38 | 87,10 | 48,10 | 156,00 | 87,10 |
| 1. 1. 1963 | 10,00 | 5,60 | 40,30 | 22,10 | 100,10 | 55,26 | 179,40 | 100,10 |
| 1. 2. 1964 | 10,40 | 6,00 | 40,40 | 22,20 | 100,20 | 55,40 | 179,40 | 100,20 |
| Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt⁵⁾ | | | | | | | | |
| 1952 | 3,80 | 2,53 | 15,20 | 10,13 | 37,99 | 25,33 | 75,98 | 50,65 |
| 1953 | 3,29 | 2,19 | 12,41 | 8,27 | 22,79 | 15,20 | 45,59 | 30,39 |
| 1954 | 3,29 | 2,19 | 12,41 | 8,27 | 22,79 | 15,20 | 45,59 | 30,39 |
| 1955 | 3,30 | 2,20 | 12,44 | 8,29 | 22,84 | 15,23 | 45,63 | 30,46 |
| 1. 2. 1956 | 4,48 | 2,99 | 14,47 | 9,64 | 25,38 | 16,92 | 50,25 | 33,50 |
| 1. 3. 1957 ⁶⁾ | 4,40 | 2,93 | 14,47 | 9,64 | 31,13 | 20,76 | 61,67 | 41,17 |
| 1. 1. 1959 | 5,08 | 3,38 | 16,67 | 11,11 | 35,87 | 23,91 | 71,06 | 47,38 |
| 1. 4. 1961 | 5,50 | 3,67 | 19,46 | 12,97 | 42,30 | 28,20 | 84,60 | 56,40 |
| 1. 4. 1965 | 4,50 ⁵⁾ | 3,60 ⁵⁾ | 11,80 ⁵⁾ | 8,70 ⁵⁾ | 26,20 ⁵⁾ | 19,80 ⁵⁾ | 49,70 ⁵⁾ | 36,80 ⁵⁾ |
| 1. 8. 1965 | 2,80 ⁵⁾ | 1,90 ⁵⁾ | 8,00 ⁵⁾ | 5,90 ⁵⁾ | 17,80 ⁵⁾ | 13,30 ⁵⁾ | 34,00 ⁵⁾ | 24,90 ⁵⁾ |
| 1. 3. 1966 | 3,00 ⁵⁾ | 2,00 ⁵⁾ | 11,90 ⁵⁾ | 8,00 ⁵⁾ | 29,70 ⁵⁾ | 19,80 ⁵⁾ | 59,40 ⁵⁾ | 39,60 ⁵⁾ |
| 1. 9. 1968 | 4,00 ⁵⁾ | 2,70 ⁵⁾ | 15,90 ⁵⁾ | 10,60 ⁵⁾ | 39,60 ⁵⁾ | 26,40 ⁵⁾ | 79,20 ⁵⁾ | 52,80 ⁵⁾ |
| Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt⁶⁾ | | | | | | | | |
| 1. 3. 1957 | 4,23 | 4,23 | 4,23 | 4,23 | 4,23 | 4,23 | 4,23 | 4,23 |
| 1. 4. 1965 | — ⁵⁾ | — ⁵⁾ | — ⁵⁾ | — ⁵⁾ | — ⁵⁾ | — ⁵⁾ | — ⁵⁾ | — ⁵⁾ |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 38, Quellenverzeichnis s. S. 43.

A. Personenverkehr
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

DM

| Änderungsdatum | 50 km | | 200 km | | 500 km | | 1000 km | |
|--|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ | 1. Klasse ¹⁾ | 2. Klasse ¹⁾ |
| 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 | — | — | — | — | — | — |
| 1. 11. 1967 | 8,30 | 5,60 | — | — | — | — | — | — |
| 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 | — | — | — | — | — | — |
| 1. 11. 1967 | 16,60 | 11,20 | — | — | — | — | — | — |
| Niederlande, Personen- und D-Züge, ab 1. 12. 1962 Personenzüge, Einfache Fahrt²⁾ | | | | | | | | |
| 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 | — | — | — | — |
| 20. 1. 1968 | 5,50 | 3,80 | 19,30 | 13,00 | — | — | — | — |
| Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt²⁾ | | | | | | | | |
| 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 Fahrt²⁾ | | | | | | | | |
| 1950 | 5,02 | 2,84 | 20,09 | 11,23 | 50,23 | 28,07 | 75,34 | 42,25 |
| 1. 5. 1952 | 5,32 | 2,96 | 21,28 | 11,82 | 53,19 | 29,55 | 79,79 | 44,33 |
| 1. 10. 1954 | 7,09 | 4,73 | 20,39 | 13,59 | 46,98 | 31,32 | 69,15 | 46,10 |
| 1. 11. 1955 | 5,14 | 3,43 | 20,39 | 13,59 | 51,00 | 33,98 | 76,53 | 51,00 |
| 1. 9. 1960 | 5,82 | 3,88 | 23,28 | 15,52 | 58,21 | 38,81 | 87,32 | 58,21 |
| 1. 7. 1962 | 6,42 | 4,28 | 25,67 | 17,12 | 64,18 | 42,79 | 96,27 | 64,18 |
| 1. 5. 1966 | 6,50 | 4,40 | 26,80 | 18,30 | 65,60 | 43,90 | 98,10 | 65,60 |
| 1. 12. 1966 | 7,50 | 5,00 | 30,70 | 21,00 | 75,50 | 50,00 | 112,30 | 75,50 |
| 1. 9. 1967 | 7,70 | 5,20 | 31,90r | 21,60 | 77,90 | 52,30 | 115,90 | 77,90 |
| 1. 9. 1968 | 8,60 | 5,80 | 35,10 | 23,80 | 86,50 | 58,20 | 129,40 | 86,50 |
| Österreich, Personenzüge, Einfache Fahrt²⁾ | | | | | | | | |
| 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 Fahrt²⁾ | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | |
| 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 | 25,68 | 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 ³⁾ | 9,80 ³⁾ | 37,00 ³⁾ | 26,00 ³⁾ | 76,00 ³⁾ | 52,00 ³⁾ | 109,00 ³⁾ | 74,00 ³⁾ |
| 1. 1. 1967 | 13,10 ³⁾ | 10,00 ³⁾ | 41,40 ³⁾ | 28,90 ³⁾ | 86,00 ³⁾ | 58,60 ³⁾ | 123,40 ³⁾ | 83,60 ³⁾ |
| 1. 1. 1968 | 10,00 ³⁾ | 6,70 ³⁾ | 41,80 ³⁾ | 27,60 ³⁾ | 96,80 ³⁾ | 64,60 ³⁾ | 136,20 ³⁾ | 90,60 ³⁾ |
| Hin- und Rückfahrt | | | | | | | | |
| 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 | 46,66 | 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 ³⁾ | 17,20 ³⁾ | 59,90 ³⁾ | 42,50 ³⁾ | 122,40 ³⁾ | 84,30 ³⁾ | 175,50 ³⁾ | 119,70 ³⁾ |
| 1. 1. 1967 | 26,20 ³⁾ | 20,00 ³⁾ | 68,80 ³⁾ | 48,60 ³⁾ | 139,20 ³⁾ | 95,40 ³⁾ | 200,00 ³⁾ | 136,00 ³⁾ |
| 1. 1. 1968 | 19,80 ³⁾ | 13,40 ³⁾ | 66,20 ³⁾ | 44,20 ³⁾ | 155,20 ³⁾ | 103,20 ³⁾ | 222,00 ³⁾ | 148,00 ³⁾ |
| Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt²⁾ | | | | | | | | |
| 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 | — ³⁾ | — ³⁾ | — ³⁾ | — ³⁾ | — ³⁾ | — ³⁾ | — ³⁾ | — ³⁾ |
| 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 | — | — |
| 1. 11. 1968 | 10,10 | 6,90 | 33,20 | 21,80 | 56,90 | 37,90 | — | — |
| 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 | 108,09 | 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 | — | — |
| 1. 11. 1968 | 15,20 | 10,10 | 49,30 | 35,20 | 85,30 | 58,90 | — | — |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 43.

A. Personenverkehr
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

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 |
| Portugal¹⁾, Einfache Fahrt²⁾ | | | | | | | | | | | | |
| 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 | — ¹⁾ | 13,44 | 8,96 | — ¹⁾ | 33,60 | 22,40 | — ¹⁾ | — | — | — |
| 1. 12. 1965 | 3,50 | 2,30 | — | 13,80 | 9,20 | — | 34,40 | 22,90 | — | — | — | — |
| 1. 5. 1968 | 3,90 | 2,60 | — | 15,40 | 10,30 | — | 38,40 | 25,60 | — | — | — | — |
| Spanien, Einfache Fahrt²⁾ | | | | | | | | | | | | |
| 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 |
| 1. 9. 1967 | 3,60 | 2,40 | 1,70 | 14,60 | 9,70 | 6,70 | 36,30 | 24,20 | 16,50 | 72,90 | 48,70 | 33,10 |
| 1. 12. 1967 | 3,10 | 2,10 | 1,50 | 12,70 | 8,50 | 5,80 | 31,60 | 21,10 | 14,40 | 63,50 | 42,30 | 28,80 |

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM³⁾

Stand: 1. Oktober 1968

| Fahrtstrecke | km ⁴⁾ | Einfache Fahrt | | Hin- und Rückfahrt | |
|--|------------------|----------------|---------------|--------------------|---------------|
| | | 1. Klasse | 2. Klasse | 1. Klasse | 2. Klasse |
| London—Wien | | | | | |
| a) über Harwich—Hoek van Holland | | | | | |
| London—Hoek van Holland | 306 | 69,60 | 55,40 | 139,20 | 110,80 |
| Hoek van Holland—Venlo (Grenze) | 191 | 21,10 | 15,00 | 42,20 | 30,00 |
| Venlo (Grenze)—Passau | 767 | 89,00 | 60,00 | 154,00 | 104,00 |
| Passau—Wien West | 298 | 34,40 | 22,50 | 68,80 | 45,00 |
| Insgesamt | 1562 | 214,10 | 152,90 | 404,20 | 289,80 |
| b) über Dover—Ostende | | | | | |
| London—Dover/Folkestone | 126 | 16,20 | 10,80 | 32,40 | 21,60 |
| Dover/Folkestone—Ostende—Aachen Süd (Grenze) | 458 | 70,50 | 50,90 | 141,00 | 101,80 |
| Aachen Süd (Grenze)—Passau | 758 | 89,00 | 60,00 | 154,00 | 104,00 |
| Passau—Wien West | 298 | 34,40 | 22,50 | 68,80 | 45,00 |
| Insgesamt | 1640 | 210,10 | 144,20 | 396,20 | 272,40 |
| Paris—Salzburg | | | | | |
| Paris-Ost—Kehl (Grenze) | 512 | 70,90 | 47,30 | 141,80 | 94,60 |
| Kehl (Grenze)—Salzburg | 561 | 69,60 | 47,00 | 121,00 | 82,00 |
| Insgesamt | 1073 | 140,50 | 94,30 | 262,80 | 176,60 |
| Paris—Kopenhagen | | | | | |
| Paris-Nord—Jeumont (Grenze) | 241 | 34,60 | 23,20 | 69,20 | 46,40 |
| Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze) | 174 | 24,40 | 16,40 | 48,80 | 32,80 |
| Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze) | 719 | 87,60 | 59,00 | 148,00 | 100,00 |
| Flensburg (Grenze)—Kopenhagen | 366 | 45,40 | 30,10 | 72,20 | 48,20 |
| Insgesamt | 1500 | 192,00 | 128,70 | 338,20 | 227,40 |
| Paris—Prag | | | | | |
| Paris-Ost—Kehl (Grenze) | 512 | 70,90 | 47,30 | 141,80 | 94,60 |
| Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze) | 507 | 65,00 | 44,00 | 115,00 | 78,00 |
| Cheb (Grenze)—Prag | 230 | 41,00 | 27,30 | 82,00 | 54,60 |
| Insgesamt | 1249 | 176,90 | 118,60 | 338,80 | 227,20 |
| Amsterdam—Bern | | | | | |
| Amsterdam—Venlo (Grenze) | 174 | 19,90 | 14,30 | 39,80 | 28,60 |
| Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf. | 607 | 75,60 | 51,00 | 130,00 | 88,00 |
| Basel Bad. Bf.—Bern | 117 | 25,10 | 16,80 | 37,80 | 25,20 |
| Insgesamt | 898 | 120,60 | 82,10 | 207,60 | 141,80 |
| Brüssel—Rom | | | | | |
| Brüssel—Aachen Süd (Grenze) | 153 | 21,60 | 14,50 | 43,20 | 29,00 |
| Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf. | 597 | 75,60 | 51,00 | 130,00 | 88,00 |
| Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr. | 330 | 45,90 | 31,00 | 69,00 | 46,90 |
| Chiasso/Iselle fr.—Rom | 687 | 68,90 | 38,40 | 137,80 | 76,80 |
| Insgesamt | 1767 | 212,00 | 134,90 | 380,00 | 239,80 |
| Kopenhagen—Innsbruck | | | | | |
| Kopenhagen—Puttgarden Mitte See | 233 | 35,50 | 23,50 | 56,20 | 37,60 |
| Puttgarden Mitte See—Kufstein | 1115 | 122,00 | 82,00 | 196,00 | 132,00 |
| Kufstein—Innsbruck | 73 | 10,70 | 7,60 | 21,40 | 15,20 |
| Insgesamt | 1426 | 168,20 | 113,10 | 273,60 | 184,80 |
| Kopenhagen—Belgrad | | | | | |
| Kopenhagen—Flensburg (Grenze) | 366 | 45,40 | 30,10 | 72,20 | 48,20 |
| Flensburg (Grenze)—Salzburg | 1154 | 128,00 | 86,00 | 202,00 | 136,00 |
| Salzburg—Jesenice (Grenze) | 219 | 26,30 | 17,40 | 52,60 | 34,80 |
| Jesenice (Grenze)—Belgrad | 629 | 51,50 | 34,40 | 103,00 | 68,80 |
| Insgesamt | 2368 | 251,20 | 167,90 | 429,80 | 287,80 |
| Oslo—Mailand | | | | | |
| Oslo—Kornsjö (Grenze) | 170 | 30,00 | 20,40 | 60,00 | 40,80 |
| Kornsjö (Grenze)—Lübeck/Travemünde Hafen .. | 748 | 134,60 | 102,40 | 212,60 | 160,60 |
| Lübeck/Travemünde Hafen—Basel Bad. Bf. | 945 | 110,00 | 74,00 | 181,00 | 122,00 |
| Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr. | 330 | 45,90 | 31,00 | 69,00 | 46,00 |
| Chiasso/Iselle fr.—Mailand | 55 | 5,90 | 3,30 | 11,80 | 6,60 |
| Insgesamt | 2248 | 326,40 | 231,10 | 534,40 | 376,00 |
| Stockholm—Paris | | | | | |
| Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze) | 614 | 112,60 | 74,80 | 181,80 | 121,20 |
| Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See .. | 263 | 39,80 | 26,40 | 62,40 | 41,80 |
| Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze) .. | 736 | 87,60 | 59,00 | 148,00 | 100,00 |
| Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze) | 174 | 24,40 | 16,40 | 48,80 | 32,80 |
| Jeumont (Grenze)—Paris | 241 | 34,60 | 23,20 | 69,20 | 46,40 |
| Insgesamt | 2033 | 299,00 | 199,80 | 510,20 | 342,20 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 43.

B. Güterverkehr

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

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 | 1. 1. 1968 | | | | | | | | | | |
| a) Stückgutsätze | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1— 100 kg | } 3,92 | } 4,90 | } 6,36 | } 6,36 | } 6,36 | } 6,98 | } 7,69 | } 8,74 | } 9,04 | } 8,40 | | | | | | | | | | |
| 101— 500 kg | | | | | | | | | | | 3,53 | 4,32 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,90 | 6,22 | 6,87 | 7,17 | 6,66 |
| 501—1000 kg | | | | | | | | | | | 3,16 | 3,79 | 4,55 | 4,55 | 4,55 | 4,96 | 5,25 | 5,77 | 6,07 | 5,65 |
| über 1000 kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| b) Stückgutzuschläge (je Sendung bis 1 000 kg) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1— 500 kg | 0,504 | 0,63 | 0,819 | 0,819 | 0,819 | 0,92 | 1,40 | 1,70 | 3,00 ¹⁾ | 2,79 ¹⁾ | | | | | | | | | | |
| 501—1000 kg | 0,504 | 0,617 | 0,771 | 0,771 | 0,771 | 0,92 | 1,40 | 1,70 | 3,00 ¹⁾ | 2,79 ¹⁾ | | | | | | | | | | |

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

Nach Änderungsdaten

DM je 100 kg

| Geltungsdauer der Güterklasseneinteilung | Regeltarif | | | | | | | | | | | | | Ausnahmetarif | | | |
|--|------------------------------------|------|------|------|------------------|------|------|------------------|----------------------------|------------------|------|------|------|---------------|---------------------|-------------------------------------|--|
| | für die Güterklassen ²⁾ | | | | | | | | für die Montangüterklassen | | | | | | | | |
| | A | B | C | D | Dk ³⁾ | E | F | Fk ³⁾ | G | Gk ³⁾ | (C) | (D) | (F) | | (Fk ³⁾) | 6 B 1 (Kohlen ⁴⁾) | 1 B 34 (Grubenholz ⁵⁾) |
| | A/B | | C/D | | | E | F | | G | Gk ³⁾ | I | II | III | IV | V | | |
| ab 15. 3. 66 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 t - Klasse | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16. 8. 1948 | 2,45 | 2,20 | 1,96 | 1,74 | 1,63 | 1,57 | 1,27 | 1,19 | 1,09 | 1,08 | 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 | 3,04 | 3,04 | — | — | |
| 1. 1. 1968 | 3,56 | | 3,23 | | | 2,97 | — | | 3,22 | 2,92 | 2,92 | 3,02 | 3,02 | 3,02 | — | — | |
| 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 | 1,85 | 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 | 2,28 | 2,28 | — | — | |
| 1. 1. 1968 | 2,43 | | 2,21 | | | 2,03 | — | | 2,42 | 2,19 | 2,19 | 2,27 | 2,27 | 2,27 | — | — | |
| 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 | 1,32 | |
| 1. 1. 1950 | 1,80 | 1,69 | 1,60 | 1,49 | 1,39 | 1,30 | 1,10 | 1,02 | 0,91 | 0,84 | 1,60 | 1,49 | 1,10 | 1,02 | 0,89 | 1,53 | |
| 1. 1. 1951 | 2,11 | 1,98 | 1,87 | 1,74 | 1,63 | 1,52 | 1,29 | 1,19 | 1,06 | 0,98 | 1,87 | 1,74 | 1,29 | 1,19 | 1,06 | 1,73 | |
| 15. 10. 1951 | 2,64 | 2,44 | 2,26 | 2,07 | 1,94 | 1,78 | 1,50 | 1,38 | 1,22 | 1,13 | 2,26 | 2,07 | 1,50 | 1,38 | 1,23 | 1,99 | |
| 5. 8. 1952 | 2,82 | 2,61 | 2,42 | 2,21 | | 1,90 | 1,61 | 1,48 | 1,31 | 1,21 | 2,42 | 2,21 | 1,61 | 1,48 | 1,32 | 2,13 | |
| 1. 8. 1953 | 2,25 | 2,19 | 2,10 | 1,99 | | 1,90 | 1,61 | 1,48 | 1,31 | 1,21 | 2,10 | 1,99 | 1,61 | 1,48 | 1,32 | 2,13 | |
| 1. 2. 1958 | 2,35 | | 2,24 | | | 2,07 | 1,75 | | 1,46 | 1,36 | 2,23 | 2,22 | 1,75 | 1,74 | 1,70 | 1,46 | 2,49 |
| 1. 8. 1964 | 1,89 | | 1,79 | | | 1,69 | 1,58 | | 1,45 | 1,36 | 1,79 | 1,76 | 1,56 | 1,55 | 1,51 | 1,29 | 2,49 |
| 15. 3. 1966 | 1,93 | | 1,74 | | | 1,61 | 1,50 | | 1,61 | 1,50 | 1,61 | 1,74 | 1,73 | 1,67 | 1,67 | 1,29 | 2,49 |
| 1. 1. 1968 | 1,78 | | 1,62 | | | 1,49 | — | | 1,77 | 1,61 | 1,61 | 1,61 | 1,61 | 1,66 | 1,28 | 2,52 | |
| 20 t - Klasse ⁶⁾ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. 2. 1958 | 2,24 | | 2,13 | | | 1,97 | 1,67 | | 1,39 | 1,30 | 2,12 | 2,11 | 1,67 | 1,66 | 1,62 | 1,46 | 2,37 |
| 1. 8. 1964 | 1,80 | | 1,70 | | | 1,61 | 1,49 | | 1,38 | 1,30 | 1,70 | 1,68 | 1,49 | 1,48 | 1,44 | 1,29 ⁷⁾ | 2,37 |
| 15. 3. 1966 | 1,84 | | 1,66 | | | 1,53 | 1,43 | | 1,83 | 1,69 | 1,66 | 1,66 | 1,66 | 1,60 | 1,29 | 2,37 | |
| 1. 1. 1968 | 1,70 | | 1,54 | | | 1,42 | — | | 1,69 | 1,53 | 1,53 | 1,53 | 1,53 | 1,59 | 1,28 | 2,40 | |
| 25 t - Klasse ⁸⁾ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15. 3. 1966 | 1,75 | | 1,58 | | | 1,46 | 1,36 | | 1,74 | 1,58 | 1,57 | 1,52 | 1,29 | 1,29 | 2,37 | | |
| 1. 1. 1968 | 1,62 | | 1,47 | | | 1,35 | — | | 1,61 | 1,46 | 1,46 | 1,51 | 1,28 | 2,29 | | | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 43.

B. Güterverkehr

3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten
 Volle Wagenladungen, berechnet nach den Sätzen der 25 t-Gewichtsklasse¹⁾

DM je 1000 kg

| Ware | Weizen ²⁾ | | Kartoffeln | Apfelsinen | Frische Fische | Schweinefleisch | Kaffee, roh | | | Tabak, roh | | | Pflz. u. tier. Öle, Fette ³⁾ |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|--|----------------------|----------------------|----------------------|---------------------|---------------------|------------------------------------|----------------------|---|
| | von | Hamburg | Nienburg (Weser) | Hamburg | Bremerh. Fischereihafen | Hamburg | | | | | | | |
| Strecke | nach | Bamberg | Augsburg | Essen Hbf | Düsseldorf | Frankfurt (M) Hbf | Mannheim | Frankfurt (M) | Viersen | Hannover | Trier | München | Dissen-Bad Rothenf. |
| Strecke in km | 208 | 739 | 229 | 387 | 493 | 588 | 507 | 402 | 162 | 592 | 797 | 254 | |
| Regelklasse bzw. Ausnahmetarif | A ⁴⁾ b) | 17 S 1 b) | 1 6 B 1 b) | 18 S 5 b) | A ⁴⁾ a) (5 t-Kl.) ⁵⁾ | A ⁴⁾ b) | 24 S 5 b) | A ⁴⁾ b) | 24 S 5 b) | A ⁴⁾ b) | 24 S 5 b) (15 t-Kl.) ⁶⁾ | A ⁴⁾ b) | A ⁴⁾ b) |
| 1958 D Febr./Dez. | 27,40 | 37,60 ⁷⁾ | 14,30 | 20,10 | 58,01 ⁸⁾ | 58,70 | 53,90 | 26,00 ⁹⁾ | 25,26 ⁸⁾ | 35,45 ⁸⁾ | 56,59 ⁸⁾ | 28,70 | |
| 1959 D | 27,40 | 37,60 | 14,30 | 19,83 | 46,90 | 58,70 | 53,90 | 26,00 | 25,30 | 36,90 | 58,50 | 28,70 | |
| 1960 D | 27,40 | 37,60 | 14,70 | 19,00 | 47,31 | 58,70 | 53,90 | 26,00 | 25,30 | 36,90 | 58,50 | 28,70 | |
| 1961 D | 27,40 | 37,60 | 16,70 | 19,00 | 50,30 | 58,70 | 53,90 | 25,00 | 25,30 | 35,80 | 57,40 | 28,70 | |
| 1962 D | 22,44 | 33,93 | 16,70 | 19,00 | 52,20 | 58,70 | 53,90 | 25,00 | 25,30 | 35,80 | 55,15 | 28,70 | |
| 1963 D | 15,50 | 28,80 | 16,70 | 19,00 | 52,20 | 58,70 | 53,90 | 25,00 | 25,30 | 35,80 | 52,00 | 28,70 | |
| 1964 D | 15,50 | 28,80 | 16,70 | 19,00 | 52,20 | 52,58 | 48,36 | 25,00 | 23,22 | 35,80 | 52,00 | 26,08 | |
| 1965 D | 15,50 | 28,80 | 16,70 | 19,00 | 52,20 | 44,00 | 40,60 | 25,00 | 20,30 | 35,80 | 52,00 | 22,40 | |
| 1966 D | 15,50 ¹⁰⁾ | 28,80 | 16,70 ¹⁰⁾ | 19,00 | 53,05 | 42,40 ¹⁰⁾ | 39,20 ¹⁰⁾ | 25,00 | 20,54 | 35,80 | 52,32 | 21,70 ¹⁰⁾ | |
| 1967 D | 16,60 | 29,60 ¹⁰⁾ | 17,80 | 20,50 ¹⁰⁾ | 60,10 | 42,40 | 39,20 | 26,30 ¹⁰⁾ | 20,60 | 38,50 | 52,40 | 21,70 | |
| 1968 Jan. | 15,40 | 27,40 | 16,50 | 19,00 | 78,10 ⁶⁾ | 39,30 | 36,30 | 24,40 | 19,10 | 36,50 | 48,60 | 20,10 | |
| Febr. | 15,40 | 27,40 | 16,50 | 19,00 | 78,10 | 39,30 | 36,30 | 24,40 | 19,10 | 36,50 | 48,60 | 20,10 | |
| März | 15,40 | 27,40 | 16,50 | 19,00 | 78,10 | 39,30 | 36,30 | 24,40 | 19,10 | 36,50 | 48,60 | 20,10 | |
| April | 15,40 | 27,40 | 16,50 | 19,00 | 78,10 | 39,30 | 36,30 | 24,40 | 19,10 | 36,50 | 48,60 | 20,10 | |
| Mai | 15,40 | 27,40 | 16,50 | 19,00 | 78,10 | 39,30 | 36,30 | 24,60 | 19,10 | 35,60 | 48,60 | 20,10 | |
| Juni | 15,40 | 27,40 | 16,50 | 19,00 | 78,10 | 39,30 | 36,30 | 24,60 | 19,10 | 36,50 | 48,60 | 20,10 | |
| Juli | 15,40 | 27,40 | 16,50 | 19,00 | 78,10 | 39,30 | 36,30 | 24,60 | 19,10 | 36,50 | 48,60 | 20,10 | |
| Aug. | 15,40 | 27,40 | 16,50 | 19,00 | 78,10 | 39,30 | 36,30 | 24,60 | 19,10 | 36,50 | 48,60 | 20,10 | |
| Sept. | 15,40 | 27,40 | 16,50 | 19,00 | 78,10 | 39,30 | 36,30 | 24,60 | 19,10 | 36,50 | 48,60 | 20,10 | |
| Okt. | 15,40 | 27,40 | 16,50 | 19,00 | 78,10 | 39,30 | 36,30 | 24,60 | 19,10 | 36,50 | 48,60 | 20,10 | |

| Ware | Grubenholz | | Faserholz | | Faserholz, Papierholz | Stammholz über 1,5 m lang | | Schnittholz | Holzzellstoff mit mehr als 40% Wassergehalt | | Wolle | Baumwolle |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------------------|------------------------|------------------------|---|--------------------------|--------------------------------------|---------------------|
| | Gerolzhofen | Battenberg | Hinzerath | Kleinengstingen | Pfulldorf | Bruchsal | Hamburg | Hüfingen | Aschaffenburg Hbf | Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr. | Bremen | |
| Strecke | nach | Dortmund Hbf | Langenbrand-Bermersbach | Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr. | Karlstadt (M) | Göppingen | Bergisch-Gladbach | Wuppertal-Bezenburg | Weingarten (Wirtt.) | Eitorf | Rheine | |
| Strecke in km | 400 | 144 | 261 | 140 | 331 | 199 | 716 | 485 | 278 | 323 | 354 | 163 |
| Regelklasse bzw. Ausnahmetarif | 1 B 34 c) | C ⁴⁾ c) | 1 B 21 c) | C ⁴⁾ c) | 1 B 22 c) | B ⁴⁾ c) | 1 S 3 ⁴⁾ c) | 1 B 1 ⁴⁾ b) | B ⁴⁾ b) | A ⁴⁾ b) | 2 I S 2 b) (15 t-Kl.) ¹¹⁾ | 2 I S 1 b) |
| 1958 D Febr./Dez. | 23,20 | 13,60 | 18,40 | 13,30 | 19,40 | 20,80 | 43,50 | 40,40 | 26,20 | 38,10 | 27,80 ⁸⁾ | 16,50 ⁸⁾ |
| 1959 D | 23,20 | 13,60 | 18,40 | 13,30 | 19,40 | 20,80 | 43,50 | 40,40 | 26,20 | 38,10 | 27,80 | 16,50 |
| 1960 D | 23,20 | 13,60 | 18,40 | 13,30 | 19,40 | 20,80 | 43,50 | 40,40 | 26,20 | 38,10 | 27,72 | 16,50 |
| 1961 D | 23,20 | 13,60 | 18,40 | 13,30 | 19,40 | 20,80 | 43,50 | 40,40 | 26,20 | 38,10 | 26,80 | 16,50 |
| 1962 D | 23,20 | 13,60 | 18,40 | 13,30 | 19,40 | 20,80 | 35,55 | 40,40 | 26,20 | 38,10 | 26,80 | 16,50 |
| 1963 D | 23,20 | 13,60 | 18,40 | 13,30 | 19,40 | 20,80 | 27,60 | 40,40 | 26,20 | 38,10 | 26,80 | 16,50 |
| 1964 D | 23,20 | 13,52 | 18,40 | 13,22 | 19,40 | 19,76 | 27,60 | 38,15 | 24,70 | 34,39 | 26,80 | 16,50 |
| 1965 D | 23,20 | 13,40 | 18,40 | 13,10 | 19,40 | 18,30 | 27,60 | 35,00 | 22,60 | 29,20 | 26,80 | 16,50 |
| 1966 D | 24,10 ¹⁰⁾ | 14,20 ¹⁰⁾ | 19,30 ¹⁰⁾ | 13,90 ¹⁰⁾ | 19,20 ¹⁰⁾ | 19,40 ¹⁰⁾ | 27,60 | 34,10 ¹⁰⁾ | 22,60 ¹⁰⁾ | 29,90 ¹⁰⁾ | 27,00 | 15,83 |
| 1967 D | 24,10 | 14,20 | 19,30 | 13,90 | 19,20 | 19,40 | 27,60 ¹⁰⁾ | 34,10 | 24,10 | 29,90 | 29,20 | 16,23 |
| 1968 Jan. | 22,30 | 13,20 | 17,90 | 12,90 | 17,80 | 18,00 | 25,60 | 31,70 | 22,30 | 27,80 | 27,10 | 15,30 |
| Febr. | 22,30 | 13,20 | 17,90 | 12,90 | 17,80 | 18,00 | 25,60 | 31,70 | 22,30 | 27,80 | 27,10 | 15,30 |
| März | 22,30 | 13,20 | 17,90 | 12,90 | 17,80 | 18,00 | 25,60 | 31,70 | 22,30 | 27,80 | 27,10 | 15,30 |
| April | 22,30 | 13,20 | 17,90 | 12,90 | 17,80 | 18,00 | 25,60 | 31,70 | 22,30 | 27,80 | 27,10 | 15,30 |
| Mai | 22,30 | 13,20 | 17,90 | 12,90 | 17,80 | 18,00 | 25,60 | 31,20 | 22,30 | 27,80 | 27,10 | 15,30 |
| Juni | 22,30 | 13,20 | 17,90 | 12,90 | 17,80 | 18,00 | 25,60 | 31,20 | 22,30 | 27,80 | 27,10 | 15,30 |
| Juli | 22,30 | 13,20 | 17,90 | 12,90 | 17,80 | 18,00 | 25,60 | 31,20 | 22,30 | 27,80 | 27,10 | 15,30 |
| Aug. | 22,30 | 13,20 | 17,90 | 12,90 | 17,80 | 18,00 | 25,60 | 31,20 | 22,30 | 27,80 | 27,10 | 15,30 |
| Sept. | 22,30 | 13,20 | 17,90 | 12,90 | 17,80 | 18,00 | 25,60 | 31,20 | 22,30 | 27,80 | 27,10 | 15,30 |
| Okt. | 22,30 | 13,20 | 17,90 | 12,90 | 17,80 | 18,00 | 25,60 | 31,20 | 22,30 | 27,80 | 27,10 | 15,30 |

| Ware | Häute u. Felle | Ton, roh | Kalkstein | | Schwefelkies | Kalk, kohlen-saurer | Stein- u. Siedesalz | Eisen- und Manganerz | | | | Schwefelkies-abbrände |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|---------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------------|-------------------------|---------------------|--------------------------|-----------------------|
| | Hamburg | Siershahn | Dornap-Hahnen-furth | Flanders-bach | Megg (Westf.) | Regens-burg Hbf | Hameln | Regensburg Dona-u. Umschl.-St. | Peine | Aumenau | Emden | Duisburg-Hochfeld-Süd |
| Strecke | nach | Weinheim (Bergstr.) | Oberhausen | Leverkuse-n-Bayerwerk | München Hbf | Hamburg | Luitpold-hütte | Salzgitter Hütte-Süd | Rhein-hausen | Dortmund-Eving | Hagen-Harkorten-Huttenw. | |
| Strecke in km | 569 | 578 | 50 | 34 | 122 | 136 | 209 | 71 | 33 | 217 | 230 | 69 |
| Regelklasse bzw. Ausnahmetarif | 2 S 3 b) | C ⁴⁾ c) | 4 B 1 b) | 4 B 90 ⁴⁾ b) | 7 B 21 ⁴⁾ c) | 11 B 1 b) | B ⁴⁾ b) | 7 B 1 c) | 7 B 24 ⁴⁾ c) | 7 B 25 c) | 7 S 21 ³⁾ c) | 7 B 1 c) |
| 1958 D Febr./Dez. | 35,60 | 32,30 | 7,10 | 5,70 | 9,22 | 6,10 | 21,30 | 8,23 ⁸⁾ | 3,27 ⁸⁾ | 7,94 ⁸⁾ | 5,45 ⁸⁾ | 8,03 ⁸⁾ |
| 1959 D | 35,60 | 32,30 | 7,10 | 5,70 | 8,00 | 6,10 | 21,30 | 8,30 | 3,30 | 8,00 | 5,09 | 8,10 |
| 1960 D | 33,93 | 32,30 | 7,10 | 5,70 | 8,00 | 6,26 | 21,30 | 8,30 | 3,30 | 8,00 | 4,80 | 8,10 |
| 1961 D | 31,60 | 32,30 | 7,10 | 5,70 | 8,00 | 8,00 | 21,30 | 8,30 | 3,30 | 8,00 | 4,80 | 8,10 |
| 1962 D | 31,60 | 32,30 | 7,10 | 4,95 | 8,00 | 8,00 | 21,30 | 8,30 | 3,30 | 8,00 | 4,80 | 8,10 |
| 1963 D | 31,60 | 32,30 | 7,10 | 4,80 | 8,00 | 8,00 | 21,30 | 8,30 | 3,30 | 8,00 | 4,80 | 8,10 |
| 1964 D | 31,60 | 32,05 | 7,10 | 4,80 | 8,00 | 8,00 | 20,22 | 8,30 | 3,30 | 8,00 | 4,80 | 8,10 |
| 1965 D | 31,60 | 31,70 | 7,10 | 4,80 | 8,00 | 8,00 | 18,70 | 8,01 | 3,24 | 7,70 | 4,68 | 8,10 |
| 1966 D | 31,60 | 33,70 ¹⁰⁾ | 7,10 ¹⁰⁾ | 4,60 ¹⁰⁾ | 8,50 ¹⁰⁾ | 9,90 ¹⁰⁾ | 19,90 ¹⁰⁾ | 7,80 ¹⁰⁾ | 3,20 ¹⁰⁾ | 7,50 ¹⁰⁾ | 4,60 ¹⁰⁾ | 8,10 ¹⁰⁾ |
| 1967 D | 32,90 ¹⁰⁾ | 33,70 | 7,10 | 4,18 | 8,50 | 9,90 | 19,90 | 8,40 | 3,20 | 7,50 | 4,80 | 8,70 |
| 1968 Jan. | 30,50 | 31,20 | 6,70 | 3,90 | 7,90 | 9,20 | 18,50 | 8,30 | 3,20 | 7,50 | 4,80 | 8,10 |
| Febr. | 30,50 | 31,20 | 6,70 | 3,90 | 7,90 | 9,20 | 18,50 | 8,30 | 3,20 | 7,50 | 4,80 | 8,10 |
| März | 30,50 | 31,20 | 6,70 | 3,90 | 7,90 | 9,20 | 18,50 | 8,30 | 3,20 | 7,50 | 4,80 | 8,10 |
| April | 30,50 | 31,20 | 6,70 | 3,90 | 7,90 | 9,20 | 18,50 | 8,30 | 3,20 | 7,50 | 4,80 | 8,10 |
| Mai | 30,50 | 31,20 | 6,70 | 3,90 | 7,90 | 9,20 | 18,50 | 8,30 | 3,20 | 7,50 | 4,80 | 8,10 |
| Juni | 30,50 | 31,20 | 6,70 | 3,90 | 7,90 | 9,20 | 18,50 | 8,30 | 3,20 | 7,50 | 4,80 | 8,10 |
| Juli | 30,50 | 31,20 | 6,70 | 3,90 | 7,90 | 9,20 | 18,50 | 8,30 | 3,20 | 7,50 | 4,80 | 8,10 |
| Aug. | 30,50 | 31,20 | 6,70 | 3,90 | 7,90 | 9,20 | 18,50 | 8,30 | 3,20 | 7,50 | 4,80 | 8,10 |
| Sept. | 30,50 | 31,20 | 6,70 | 3,90 | 7,90 | 9,20 | 18,50 | 8,30 | 3,20 | 7,50 | 4,80 | 8,10 |
| Okt. | 30,50 | 31,20 | 6,70 | 3,90 | 7,90 | 9,20 | 18,50 | 8,30 | 3,20 | 7,50 | 4,80 | 8,10 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 43.

B. Güterverkehr

3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten
 Volle Wagenladungen, berechnet nach den Sätzen der 25 t-Gewichtsklasse¹⁾

DM je 1000 kg

| Ware | Stahlschrott | Steinkohlen ²⁾ | | | | Steinkohlen, -briketts u. -koks ²⁾ | | Steinkohlen und -koks ²⁾ | | Braunkohle, roh | Braunkohlenbriketts | | |
|--------------------------------|---------------------|---------------------------|--------------------|----------------------|--|---|---------------------|-------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------|
| | | Hamm (Westf.) | Recklinghausen Ost | Alsdorf (Kr. Aachen) | | Gelsenkirchen | | Oberaden | Herne | | Niederaußem | Frechen | |
| | | | | Mannheim-Rheinau | Stuttgart Ost Techn. Werke I ³⁾ | Stuttgart II ³⁾ | Siegen | | | | | Hamburg | Hamm (Westf.) |
| Strecke von | Oberhausen Hbf | Großkrotzenburg | | | | | | Salzgitter Hütte-Nord | Peine | Düsseldorf-Reisholz | | | |
| Strecke nach | | | | | | | | | | | | | |
| Strecke in km | 77 | 283 | 320 | 456 | | | | 248 | 266 | 52 | 145 | 153 | |
| Regelklasse bzw. Ausnahmetarif | IV ⁴⁾ c) | 6 B 35 ⁴⁾ c) | | | | 6 B 1 c) | 6 B 11 c) | 6 B 33 c) | | 6 B 1 c) | 6 B 1 c) | 6 B 14 c) | |
| 1958 D Febr./Dez. | 10,70 | | | | | 13,80 ⁵⁾ | 19,05 ⁵⁾ | 9,73 ⁵⁾ | 10,31 ⁵⁾ | 6,64 ⁵⁾ | 14,19 ⁵⁾ | 21,94 ⁵⁾ | |
| 1959 D | 10,60 | | | | | 13,90 | 19,20 | 9,80 | 10,40 | 6,70 | 14,30 | 22,10 | |
| 1960 D | 10,60 | | | | | 13,30 | 18,38 | 10,12 | 10,69 | 6,70 | 14,30 | 22,10 | |
| 1961 D | 10,60 | | | | | 12,70 | 17,55 | 9,51 | 10,06 | 6,70 | 14,30 | 22,10 | |
| 1962 D | 10,60 | | | | | 11,48 | 16,94 | 9,16 | 9,71 | 6,20 | 12,88 | 21,68 | |
| 1963 D | 10,60 | | 9,78 | 18,64 | 13,85 | 11,24 | 16,09 | 9,05 | 9,60 | 6,10 | 12,60 | 21,10 | |
| 1964 D | 10,18 | | 9,59 | 19,35 | 13,82 | 11,34 | 16,22 | 9,13 | 9,68 | 6,10 | 12,60 | 21,10 | |
| 1965 D | 9,60 | 9,42 | 9,61 | 18,50 | 13,86 | 11,37 | 16,26 | 9,15 | 9,70 | 6,10 | 12,60 | 21,10 | |
| 1966 D ⁶⁾ | 10,10 | 9,42 | 9,61 | 18,39 | 13,86 | 11,37 | 16,26 | 9,15 | 9,70 | 6,10 | 12,60 | 21,10 | |
| 1967 D | 10,10 | 9,42 | 9,45 | 18,39 | 13,86 | 11,37 | 16,26 | 9,15 | 9,70 | 6,10 | 12,60 | 21,10 | |
| 1968 Jan. | 9,40 | 9,42 | 9,42 | 18,39 | 13,86 | 11,27 | 16,17 | 9,15 | 9,70 | 6,00 | 12,50 | 20,90 | |
| Febr. | 9,40 | 9,42 | 9,42 | 18,39 | 13,86 | 11,27 | 16,17 | 9,15 | 9,70 | 6,00 | 12,50 | 20,90 | |
| März | 9,40 | 9,42 | 9,42 | 18,39 | 13,86 | 11,27 | 16,17 | 9,07 | 9,62 | 6,00 | 12,50 | 20,90 | |
| April | 9,40 | 9,42 | 9,42 | 18,39 | 13,86 | 11,27 | 16,17 | 9,06 | 9,61 | 6,00 | 12,50 | 20,90 | |
| Mai | 9,40 | 9,42 | 9,42 | 18,39 | 13,86 | 11,27 | 16,17 | 9,06 | 9,61 | 6,00 | 12,50 | 20,90 | |
| Juni | 9,40 | 9,42 | 9,42 | 18,39 | 13,86 | 11,27 | 16,17 | 9,06 | 9,61 | 6,00 | 12,50 | 20,90 | |
| Juli | 9,40 | 9,42 | 9,42 | 18,39 | 13,86 | 11,27 | 16,17 | 9,06 | 9,61 | 6,00 | 12,50 | 20,90 | |
| Aug. | 9,40 | 9,42 | 9,42 | 18,39 | 13,86 | 11,27 | 16,17 | 9,06 | 9,61 | 6,00 | 12,50 | 20,90 | |
| Sept. | 9,40 | 9,42 | 9,42 | 18,39 | 13,86 | 11,27 | 16,17 | 9,06 | 9,61 | 6,00 | 12,50 | 20,90 | |
| Okt. | 9,40 | 9,42 | 9,42 | 18,39 | 13,86 | 11,27 | 16,17 | 9,06 | 9,61 | 6,00 | 12,50 | 20,90 | |

| Ware | Erdöl, roh | Benzin (VK) | | | | Dieselkraftstoff (DK) | | | Heizöl | | | | Benzol |
|--------------------------------|--------------------|--------------------|------------------------|----------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|----------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|--------|
| | | Barnstorf (Han.) | Spellen (Nieder-rhein) | Karlsruhe-Knielingen | Ingolstadt Nord | Mainz-Gustavsburg | Godorf-Shell | Karlsruhe-Knielingen | leicht (HL) | | schwer (HS) | | |
| | | | | | | | | | Köln | Ingolstadt Nord | Ergaden | Ingolstadt Nord | |
| Strecke von | Holt-hausen (Ems) | Kassel-Unterstadt | Stuttgart-Hafen | Würzburg-Hbf | Stuttgart-Hafen | Osnabrück | Stuttgart-Hafen | Kassel-Unterstadt | Würzburg-Hbf | Baiernfurt | Würzburg-Hbf | Bochum-Langendreer | |
| Strecke nach | | | | | | | | | | | | Duisburg-Hbf | |
| Strecke in km | 153 | 282 | 107 | 192 | 212 | 214 | 107 | 289 | 192 | 221 | 192 | 42 | |
| Regelklasse bzw. Ausnahmetarif | 14 B 1 d) | A ⁴⁾ d) | 14 B 52 d) | 14 B 55 d) | B ⁴⁾ d) | 14 B 16 d) | 14 B 52 d) | B ⁴⁾ d) | 14 B 55 d) | B ⁴⁾ d) | 14 B 55 d) | A ⁴⁾ d) | |
| 1958 D Febr./Dez. | 7,48 ⁵⁾ | 31,20 | — | — | 18,70 | — | — | 22,80 | — | 19,30 | — | 7,30 | |
| 1959 D | 7,50 | 31,20 | — | — | 18,70 | — | — | 22,80 | — | 19,30 | — | 7,30 | |
| 1960 D | 7,50 | 31,20 | — | — | 18,70 | — | — | 22,80 | — | 19,30 | — | 7,30 | |
| 1961 D | 6,60 | 31,20 | — | — | 18,70 | — | — | 22,80 | — | 19,30 | — | 7,30 | |
| 1962 D | 6,60 | 31,20 | — | — | 18,70 | — | — | 22,80 | — | 19,30 | — | 7,30 | |
| 1963 D | 6,60 | 31,20 | 6,20 | — | 18,70 | — | 6,20 | 22,80 | — | 19,30 | — | 7,30 | |
| 1964 D | 6,60 | 28,28 | 6,20 | 13,62 | 17,74 | — | 6,20 | 21,51 | 12,82 | 19,30 | 15,95 | 6,88 | |
| 1965 D | 6,60 | 24,20 | 6,20 | 9,60 | 16,40 | — | 6,20 | 19,70 | 8,80 | 19,30 | 15,60 | 6,30 | |
| 1966 D ⁶⁾ | 6,60 ⁵⁾ | 23,40 | 6,20 | 9,60 | 17,40 | 9,00 | 6,20 | 20,90 | 8,80 | 17,90 | 15,60 | 6,50 | |
| 1967 D | 6,60 | 23,40 | 6,20 | 9,60 | 17,40 | 9,00 | 6,20 | 20,90 | 8,80 | 17,90 | 15,60 | 6,50 | |
| 1968 Jan. | 6,20 | 21,70 | 5,80 | 9,00 | 16,20 | 8,40 | 5,80 | 19,50 | 8,20 | 16,70 | 14,60 | 6,20 | |
| Febr. | 6,20 | 21,70 | 5,80 | 9,00 | 16,20 | 8,40 | 5,80 | 19,50 | 8,20 | 16,70 | 14,60 | 6,20 | |
| März | 6,20 | 21,70 | 5,80 | 9,00 | 16,20 | 8,40 | 5,80 | 19,50 | 8,20 | 16,70 | 14,60 | 6,20 | |
| April | 6,20 | 21,70 | 5,80 | 9,00 | 16,20 | 8,40 | 5,80 | 19,50 | 8,20 | 16,70 | 14,60 | 6,20 | |
| Mai | 6,20 | 21,70 | 5,80 | 9,00 | 16,20 | 8,40 | 5,80 | 19,50 | 8,20 | 16,70 | 14,60 | 6,20 | |
| Juni | 6,20 | 21,70 | 5,80 | 9,00 | 16,20 | 8,40 | 5,80 | 19,50 | 8,20 | 16,70 | 14,60 | 6,20 | |
| Juli | 6,20 | 21,70 | 5,80 | 9,00 | 16,20 | 8,40 | 5,80 | 19,50 | 8,20 | 16,70 | 14,60 | 6,20 | |
| Aug. | 6,20 | 21,70 | 5,80 | 9,00 | 16,20 | 8,40 | 5,80 | 19,50 | 8,20 | 16,70 | 14,60 | 6,20 | |
| Sept. | 6,20 | 21,70 | 5,80 | 9,00 | 16,20 | 8,40 | 5,80 | 19,50 | 8,20 | 16,70 | 14,60 | 6,20 | |
| Okt. | 6,20 | 21,70 | 5,80 | 9,00 | 16,20 | 8,40 | 5,80 | 19,50 | 8,20 | 16,70 | 14,60 | 6,20 | |

| Ware | Schwefelsäure | Thomas-phosphat | Glüh-phosphat | Ammon-nitrat | Kalk, gebrannt | Zement | Roheisen in Masseln | Halbzeug ⁷⁾ | Walzdraht aus Stahl | Stab- u. Formstahl unbarb. | Bleche u. Platten aus Stahl | | Röhren | | |
|--------------------------------|--------------------|-----------------|--------------------------|--------------|-------------------------|--------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------------|-----------------------------|--------------------|--------|--------------------|--------------------------|
| | | | | | | | | | | | Braun-schweig Hgbf | | | Braun-schweig Hgbf | |
| | | | | | | | | | | | Duisburg-Hochfeld-Süd | Braun-schweig Hgbf | | Brunsbüttelkoog | Ludwigs-hafen (Rh.) BASF |
| Strecke von | Hagen Hbf | Kiel Hgbf | Sehnde | Bamberg | Oberhausen West | Bad König | Duisburg | Iserlohn | Hamm (Westf.) | Osnabrück | Hamburg Hgbf | Herford | | | |
| Strecke nach | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strecke in km | 64 | 284 | 265 | 267 | 34 | 76 | 26 | 38 | 85 | 134 | 182 | 180 | | | |
| Regelklasse bzw. Ausnahmetarif | B ⁴⁾ d) | 11 B 1 b) | 11 B 16 ⁴⁾ b) | 11 B 1 b) | 4 B 90 ⁴⁾ b) | B ⁴⁾ b) | 8 B 8 ⁴⁾ c) | | | I ⁴⁾ c) | | A ⁴⁾ e) | | | |
| 1958 D Febr./Dez. | 9,60 | 16,10 | 17,40 | 17,40 | 6,40 | 10,40 | 5,80 | 6,90 | 14,00 | 19,60 | 25,10 | 24,50 | | | |
| 1959 D | 9,60 | 16,10 | 17,40 | 17,40 | 6,40 | 10,40 | 5,26 | 6,40 | 13,70 | 19,50 | 25,10 | 24,50 | | | |
| 1960 D | 9,25 | 16,26 | 17,45 | 17,43 | 6,40 | 10,40 | 5,20 | 6,40 | 13,70 | 19,50 | 25,10 | 24,50 | | | |
| 1961 D | 7,90 | 18,00 | 17,70 | 17,70 | 6,40 | 10,40 | 5,20 | 6,40 | 13,70 | 19,50 | 25,10 | 24,50 | | | |
| 1962 D | 7,90 | 18,00 | 14,62 | 17,70 | 5,57 | 10,40 | 5,20 | 6,40 | 13,70 | 19,50 | 25,10 | 24,50 | | | |
| 1963 D | 7,90 | 18,00 | 14,00 | 17,70 | 5,40 | 10,40 | 5,20 | 6,40 | 13,70 | 19,50 | 25,10 | 24,50 | | | |
| 1964 D | 7,90 | 18,00 | 14,00 | 17,70 | 5,30 | 10,03 | 5,20 | 6,40 | 12,66 | 17,92 | 22,93 | 22,42 | | | |
| 1965 D | 7,75 | 18,00 | 14,00 | 17,70 | 5,10 | 9,50 | 5,20 | 6,40 | 11,20 | 15,70 | 19,90 | 19,50 | | | |
| 1966 D ⁶⁾ | 7,70 | 19,00 | 14,00 ⁵⁾ | 18,80 | 5,40 | 10,10 | 5,20 | 6,40 | 11,50 | 16,10 | 20,40 | 20,00 | | | |
| 1967 D | 7,70 | 19,00 | 14,00 | 18,80 | 4,65 | 10,10 | 5,20 | 6,40 | 11,50 | 16,10 | 20,40 | 20,00 | | | |
| 1968 Jan. | 7,10 | 17,60 | 13,10 | 17,40 | 4,30 | 9,30 | 5,10 | 6,20 | 10,70 | 14,90 | 18,90 | 18,50 | | | |
| Febr. | 7,10 | 17,60 | 13,10 | 17,40 | 4,30 | 9,30 | 5,10 | 6,20 | 10,70 | 14,90 | 18,90 | 18,50 | | | |
| März | 7,10 | 17,60 | 13,10 | 17,40 | 4,30 | 9,30 | 5,10 | 6,20 | 10,70 | 14,90 | 18,90 | 18,50 | | | |
| April | 7,10 | 17,60 | 13,10 | 17,40 | 4,30 | 9,30 | 5,10 | 6,20 | 10,70 | 14,90 | 18,90 | 18,50 | | | |
| Mai | 7,10 | 17,60 | 13,10 | 17,40 | 4,30 | 9,30 | 5,10 | 6,20 | 10,70 | 14,90 | 18,90 | 18,50 | | | |
| Juni | 7,10 | 17,60 | 13,10 | 17,40 | 4,30 | 9,30 | 5,10 | 6,20 | 10,70 | 14,90 | 18,90 | 18,50 | | | |
| Juli | 7,10 | 17,60 | 13,10 | 17,40 | 4,30 | 9,30 | 5,10 | 6,20 | 10,70 | 14,90 | 18,90 | 18,50 | | | |
| Aug. | 7,10 | 17,60 | 13,10 | 17,40 | 4,30 | 9,30 | 5,10 | 6,20 | 10,70 | 14,90 | 18,90 | 18,50 | | | |
| Sept. | 7,10 | 17,60 | 13,10 | 17,40 | 4,30 | 9,30 | 5,10 | 6,20 | 10,70 | 14,90 | 18,90 | 18,50 | | | |
| Okt. | 7,10 | 17,60 | 13,10 | 17,40 | 4,30 | 9,30 | 5,10 | 6,20 | 10,70 | 14,90 | 18,90 | 18,50 | | | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 43.

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

| Ware | Getreide ¹⁾ | | | | | | | | | | |
|-------------|---------------------------------|---|---------------------------------|--------|---------|----------|-------------------------|-------------------------|---------------------|-------------------|---------|
| | Roggen und Weizen ²⁾ | Uebr. Getreide d. Güterkl. IV ²⁾ | Roggen und Weizen ²⁾ | Brot- | Futter- | Brot- | Futter- | Brot- | Futter- | Roggen und Weizen | Futter- |
| | Hamburg | | | Bremen | | | Heilbronn ³⁾ | | Emden | | |
| Strecke von | Düsseldorf | | Braunschweig | Köln | | Mannheim | | Heilbronn ³⁾ | | Köln | |
| nach | | | | | | | | | | | |
| 1957 D | 15,61 | 14,90 | 9,65 | 9,54 | 8,94 | 13,72 | 13,12 | 15,63 ⁴⁾ | 15,03 ⁴⁾ | 9,04 | 8,44 |
| 1958 D | 16,24 | 15,34 | 9,79 | 10,78 | 10,08 | 15,22 | 14,52 | 17,28 ⁴⁾ | 16,58 ⁴⁾ | 10,28 | 9,58 |
| 1959 D | 15,28 | 14,35 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,42 ⁴⁾ | 16,71 ⁴⁾ | 10,38 | 9,67 |
| 1960 D | 15,00 | 14,07 | 9,81 | 10,88 | 10,17 | 15,35 | 14,64 | 17,25 ⁴⁾ | 16,54 ⁴⁾ | 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 | 11,62 | 10,98 | 13,04 | 12,51 | 7,79 | 7,26 |
| 1964 D | 11,25 | 10,56 | 7,36 | 8,16 | 7,63 | 11,62 | 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 | | | | | | | | |
| 1967 D | | 10,71 | 7,63 | 7,60 | | 10,96 | | 12,48 | | 7,25 | |
| 1967 Okt. | 10,71 | | 7,63 | 7,60 | | 10,96 | | 12,48 | | 7,25 | |
| 1967 Nov. | 10,71 | | 7,63 | 7,60 | | 10,96 | | 12,48 | | 7,25 | |
| 1967 Dez. | 10,71 | | 7,63 | 7,60 | | 10,96 | | 12,48 | | 7,25 | |
| 1968 Jan. | 10,67 | | 7,60 | 7,58 | | 10,92 | | 12,44 | | 7,22 | |
| 1968 Febr. | 10,67 | | 7,60 | 7,58 | | 10,92 | | 12,44 | | 7,22 | |
| 1968 März | 10,67 | | 7,60 | 7,58 | | 10,92 | | 12,49 | | 7,22 | |
| 1968 April | 10,67 | | 7,60 | 7,58 | | 10,92 | | 12,49 | | 7,22 | |
| 1968 Mai | 10,67 | | 7,60 | 7,58 | | 10,92 | | 12,49 | | 7,22 | |
| 1968 Juni | 10,67 | | 7,60 | 7,58 | | 10,92 | | 12,49 | | 7,22 | |
| 1968 Juli | 10,67 | | 7,60 | 7,58 | | 10,92 | | 12,49 | | 7,22 | |
| 1968 Aug. | 10,67 | | 7,60 | 7,58 | | 10,92 | | 12,49 | | 7,22 | |
| 1968 Sept. | 10,67 | | 7,60 | 7,58 | | 10,92 | | 12,49 | | 7,22 | |
| 1968 Okt. | 10,67 | | 7,60 | 7,58 | | 10,92 | | 12,49 | | 7,22 | |

| Ware | Getreide ¹⁾ | | | | Getreide ¹⁾ ab 50 t ⁵⁾ | Mehl | Steinkohle in kompl. Ladungen ⁶⁾ | Ortskohle ⁶⁾ a) | | |
|-------------|------------------------|----------------|-------------------------|---------------------|--|-------|---|-------------------------------|------|-----|
| | Roggen und Weizen | Futtergetreide | Roggen und Weizen | Futtergetreide | | | | Zechengruppen des Ruhrgebiets | | |
| | Emden | | | | Hamburg | | | I | II | III |
| Strecke von | Mannheim | | Heilbronn ³⁾ | Berlin | | | Emden | | | |
| nach | | | | | | | | | | |
| 1957 D | 13,22 | 12,62 | 15,13 ⁴⁾ | 14,53 ⁴⁾ | 13,02 | 8,60 | 6,11 | 6,67 | 7,31 | |
| 1958 D | 14,72 | 14,02 | 16,78 ⁴⁾ | 16,08 ⁴⁾ | 13,56 | 9,47 | 7,20 | 7,87 | 8,62 | |
| 1959 D | 14,85 | 14,14 | 16,92 ⁴⁾ | 16,21 ⁴⁾ | 13,56 | 9,90 | 6,68 | 7,36 | 8,12 | |
| 1960 D | 14,85 | 14,14 | 16,75 ⁴⁾ | 16,04 ⁴⁾ | 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 | 9,05 | 5,93 | 6,55 | 7,24 | |
| 1963 D | 11,14 | 10,61 | 12,66 | 12,13 | 10,17 | 13,56 | 9,05 | 6,55 | 7,24 | |
| 1964 D | 11,14 | 10,61 | 12,66 | 12,13 | 10,82 | 14,42 | 9,54 | 6,80 | 7,30 | |
| 1965 D | 10,94 | 10,67 | 12,49 | 12,23 | 10,88 | 14,50 | 9,70 | 6,62 | 7,32 | |
| 1966 D | | 10,73 | 12,32 | | 10,91 | 14,93 | 9,74 | 6,62 | 7,32 | |
| 1967 D | | 10,73 | 12,32 | | 11,25 | 16,17 | 9,84 | 6,62 | 7,32 | |
| 1967 Okt. | 10,73 | | 12,32 | | 11,25 | 16,17 | 9,70 | 6,62 | 7,32 | |
| 1967 Nov. | 10,73 | | 12,32 | | 11,25 | 16,17 | 9,70 | 6,62 | 7,32 | |
| 1967 Dez. | 10,73 | | 12,32 | | 11,25 | 16,17 | 9,70 | 6,62 | 7,32 | |
| 1968 Jan. | 10,70 | | 12,29 | | 11,21 | 16,12 | 9,66 | 6,59 | 7,29 | |
| 1968 Febr. | 10,70 | | 12,29 | | 11,21 | 16,12 | 9,66 | 6,59 | 7,29 | |
| 1968 März | 10,70 | | 12,33 | | 11,21 | 16,12 | 9,66 | 6,59 | 7,29 | |
| 1968 April | 10,70 | | 12,33 | | 11,21 | 16,12 | 9,66 | 6,59 | 7,29 | |
| 1968 Mai | 10,70 | | 12,33 | | 11,21 | 16,12 | 9,66 | 6,59 | 7,29 | |
| 1968 Juni | 10,70 | | 12,33 | | 11,21 | 16,12 | 9,66 | 6,59 | 7,29 | |
| 1968 Juli | 10,70 | | 12,33 | | 11,21 | 16,12 | 9,66 | 6,59 | 7,29 | |
| 1968 Aug. | 10,70 | | 12,33 | | 11,21 | 16,12 | 9,66 | 6,59 | 7,29 | |
| 1968 Sept. | 10,70 | | 12,33 | | 11,21 | 16,12 | 9,66 | 6,59 | 7,29 | |
| 1968 Okt. | 10,70 | | 12,33 | | 11,21 | 16,12 | 9,66 | 6,59 | 7,29 | |

| Ware | Küstenkohle ⁶⁾ b) | | | Exportkohle ⁶⁾ c) | | | Bunkerkohle ⁶⁾ d) | | |
|-------------|-------------------------------|------|------|------------------------------|------|------|------------------------------|------|------|
| | Zechengruppen des Ruhrgebiets | | | | | | | | |
| | I | II | III | I | II | III | I | II | III |
| Strecke von | Emden | | | | | | | | |
| nach | | | | | | | | | |
| 1957 D | 5,36 | 5,86 | 6,45 | 4,66 | 5,08 | 5,50 | 6,63 | 7,22 | 7,90 |
| 1958 D | 4,93 | 5,44 | 6,03 | 3,94 | 4,36 | 4,78 | 6,21 | 6,81 | 7,50 |
| 1959 D | 4,57 | 5,06 | 5,62 | 3,65 | 4,05 | 4,45 | 5,79 | 6,37 | 7,03 |
| 1960 D | 4,36 | 4,83 | 5,37 | 3,49 | 3,87 | 4,25 | 5,53 | 6,08 | 6,71 |
| 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 | 4,40 | 4,87 | 5,42 | 3,51 | 3,90 | 4,29 | 5,58 | 6,13 | 6,77 |
| 1964 D | 4,41 | 4,88 | 5,43 | 3,52 | 3,91 | 4,30 | 5,59 | 6,15 | 6,78 |
| 1965 D | 4,41 | 4,88 | 5,43 | 3,52 | 3,91 | 4,30 | 5,59 | 6,15 | 6,78 |
| 1966 D | 4,41 | 4,88 | 5,43 | 3,52 | 3,91 | 4,30 | 5,59 | 6,15 | 6,78 |
| 1967 D | 4,41 | 4,88 | 5,43 | 3,52 | 3,91 | 4,30 | 5,59 | 6,15 | 6,78 |
| 1967 Okt. | 4,41 | 4,88 | 5,43 | 3,52 | 3,91 | 4,30 | 5,59 | 6,15 | 6,78 |
| 1967 Nov. | 4,41 | 4,88 | 5,43 | 3,52 | 3,91 | 4,30 | 5,59 | 6,15 | 6,78 |
| 1967 Dez. | 4,41 | 4,88 | 5,43 | 3,52 | 3,91 | 4,30 | 5,59 | 6,15 | 6,78 |
| 1968 Jan. | 4,39 | 4,85 | 5,40 | 3,50 | 3,89 | 4,28 | 5,56 | 6,12 | 6,75 |
| 1968 Febr. | 4,39 | 4,85 | 5,40 | 3,50 | 3,89 | 4,28 | 5,56 | 6,12 | 6,75 |
| 1968 März | 4,39 | 4,85 | 5,40 | 3,50 | 3,89 | 4,28 | 5,56 | 6,12 | 6,75 |
| 1968 April | 4,39 | 4,85 | 5,40 | 3,50 | 3,89 | 4,28 | 5,56 | 6,12 | 6,75 |
| 1968 Mai | 4,39 | 4,85 | 5,40 | 3,50 | 3,89 | 4,28 | 5,56 | 6,12 | 6,75 |
| 1968 Juni | 4,39 | 4,85 | 5,40 | 3,50 | 3,89 | 4,28 | 5,56 | 6,12 | 6,75 |
| 1968 Juli | 4,39 | 4,85 | 5,40 | 3,50 | 3,89 | 4,28 | 5,56 | 6,12 | 6,75 |
| 1968 Aug. | 4,39 | 4,85 | 5,40 | 3,50 | 3,89 | 4,28 | 5,56 | 6,12 | 6,75 |
| 1968 Sept. | 4,39 | 4,85 | 5,40 | 3,50 | 3,89 | 4,28 | 5,56 | 6,12 | 6,75 |
| 1968 Okt. | 4,39 | 4,85 | 5,40 | 3,50 | 3,89 | 4,28 | 5,56 | 6,12 | 6,75 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 43.

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze
DM je 1000 kg

| Ware | Bunker- kohle ¹⁾ | Ortskohle ¹⁾ | Steinkohle ¹⁾ | | | | | | Braunkohlenbriketts | | |
|-------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|---|------------------------|-----------------|-------------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------------|-------|
| | | | Ruhrgebiet | | | Rhein-Ruhrhäfen | | | Wesseling/Rh. | | |
| Strecke von | | | | | | | | | | | |
| nach | Bremen | Hannover | Berlin Abladung 1,75 m | Frankfurt (Main) ²⁾ Osthafen | Würzburg ³⁾ | Mannheim | Heilbronn ⁴⁾ | Karlsruhe | Frankfurt (Main) ²⁾ | Würzburg ³⁾ | |
| 1957 D | 6,66 | 8,44 | 7,43 | 15,51 | 7,96 | 10,86 | 7,95 | 10,55 ³⁾ | 9,41 | 6,35 | 9,25 |
| 1958 D | 7,80 | 9,91 | 8,73 | 17,33 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,35 ³⁾ | 10,02 | 6,57 | 9,51 |
| 1959 D | 7,88 | 10,02 | 8,83 | 17,87 | 8,56 | 11,50 | 8,50 | 11,35 ³⁾ | 10,02 | 6,57 | 9,51 |
| 1960 D | 7,55 | 9,59 | 8,46 | 17,32 | 8,20 | 11,01 | 8,14 | 10,71 ³⁾ | 9,59 | 6,57 | 9,51 |
| 1961 D | 7,21 | 9,16 | 8,08 | 16,34 | 7,83 | 10,52 | 7,77 | 10,20 | 9,16 | 6,57 | 9,51 |
| 1962 D | 7,21 | 8,66 | 8,08 | 16,11 | 7,26 | 9,61 | 7,20 | 9,54 | 8,53 | 6,57 | 9,51 |
| 1963 D | 7,21 | 8,25 | 7,61 | 16,11 | 7,10 | 9,59 | 7,04 | 9,35 | 8,36 | 6,57 | 9,77 |
| 1964 D | 7,26 | 8,32 | 7,67 | 16,22 | 7,15 | 9,67 | 7,10 | 9,43 | 8,43 | 6,57 | 9,77 |
| 1965 D | 7,28 | 8,34 | 7,69 | 16,26 | 7,17 | 9,69 | 7,12 | 9,45 | 8,45 | 6,58 | 9,78 |
| 1966 D | 7,28 | 8,34 | 7,69 | 16,26 | 7,17 | 9,69 | 7,12 | 9,45 | 8,45 | 6,67 | 9,87 |
| 1967 D | 7,28 | 8,34 | 7,69 | 16,26 | 7,17 | 9,69 | 7,12 | 9,45 | 8,45 | 6,67 | 9,87 |
| 1967 Okt. | 7,28 | 8,34 | 7,69 | 16,26 | 7,17 | 9,69 | 7,12 | 9,45 | 8,45 | 6,67 | 9,87 |
| 1967 Nov. | 7,28 | 8,34 | 7,69 | 16,26 | 7,17 | 9,69 | 7,12 | 9,45 | 8,45 | 6,67 | 9,87 |
| 1967 Dez. | 7,28 | 8,34 | 7,69 | 16,26 | 7,17 | 9,69 | 7,12 | 9,45 | 8,45 | 6,67 | 9,87 |
| 1968 Jan. | 7,24 | 8,30 | 7,65 | 16,21 | 7,12 | 9,65 | 7,08 | 9,42 | 8,41 | 6,64 | 9,83 |
| 1968 Febr. | 7,24 | 8,30 | 7,65 | 16,21 | 7,12 | 9,65 | 7,08 | 9,42 | 8,41 | 6,64 | 9,83 |
| 1968 März | 7,24 | 8,30 | 7,65 | 16,21 | 7,14 | 9,69 | 7,08 | 9,46 | 8,41 | 6,65 | 10,08 |
| 1968 April | 7,24 | 8,30 | 7,65 | 16,21 | 7,14 | 9,69 | 7,08 | 9,46 | 8,41 | 6,65 | 10,08 |
| 1968 Mai | 7,24 | 8,30 | 7,65 | 16,21 | 7,14 | 9,69 | 7,08 | 9,46 | 8,41 | 6,65 | 10,08 |
| 1968 Juni | 7,24 | 8,30 | 7,65 | 16,21 | 7,14 | 9,69 | 7,08 | 9,46 | 8,41 | 6,65 | 10,08 |
| 1968 Juli | 7,24 | 8,30 | 7,65 | 16,21 | 7,14 | 9,69 | 7,08 | 9,46 | 8,41 | 6,65 | 10,08 |
| 1968 Aug. | 7,24 | 8,30 | 7,65 | 16,21 | 7,14 | 9,69 | 7,08 | 9,46 | 8,41 | 6,65 | 10,08 |
| 1968 Sept. | 7,24 | 8,30 | 7,65 | 16,21 | 7,14 | 9,69 | 7,08 | 9,46 | 8,41 | 6,65 | 10,08 |
| 1968 Okt. | 7,24 | 8,30 | 7,65 | 16,21 | 7,14 | 9,69 | 7,08 | 9,46 | 8,41 | 6,65 | 10,08 |

| Ware | Braunkohlenbriketts | | | Erze | | | | | Mineralöl (in Tankschiffen) | | |
|-------------|---------------------|-------------------------|-----------|----------|--------|------------------------|-------------------------|--------------------|---|---------------------|-------|
| | Wesseling/Rhein | | | Emden | Bremen | Mannheim ⁴⁾ | Heilbronn ⁵⁾ | Kehl ⁵⁾ | Bremen ⁶⁾ | | |
| Strecke von | | | | | | | | | Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal Rhein-Herne- | | |
| nach | Mannheim | Heilbronn ⁵⁾ | Karlsruhe | Dortmund | | Duisburg-Ruhrort | | | Kanal leer über Minden (Weser) | | |
| 1957 D | 6,34 | 8,94 ³⁾ | 7,80 | 4,73 | 5,04 | 2,75 | 3,99 ³⁾ | 2,85 | 14,20 | 13,65 | |
| 1958 D | 6,51 | 9,36 | 8,03 | 5,14 | 5,45 | 3,04 | 4,46 ³⁾ | 2,85 | 15,12 | 14,67 | |
| 1959 D | 6,51 | 9,36 | 8,02 | 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 ⁷⁾ | |
| 1961 D | 6,51 | 9,16 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40 | 2,85 | I | 16,92 | 15,22 |
| 1962 D | 6,51 | 9,16 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,40 | 2,85 | II | 16,90 | 15,20 |
| 1963 D | 6,51 | 9,16 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,45 | 2,85 | III | 16,90 | 15,20 |
| 1964 D | 6,51 | 9,16 | 8,03 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,45 | 2,85 | | 16,90 | 15,20 |
| 1965 D | 6,52 | 9,17 | 8,04 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,45 | 2,85 | | 16,90 | 15,20 |
| 1966 D | 6,61 | 9,26 | 8,13 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,45 | 2,85 | | 16,90 | 15,20 |
| 1967 D | 6,61 | 9,26 | 8,13 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,45 | 2,85 | | 16,90 | 15,20 |
| 1967 Okt. | 6,61 | 9,26 | 8,13 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,45 | 2,85 | | 16,90 | 15,20 |
| 1967 Nov. | 6,61 | 9,26 | 8,13 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,45 | 2,85 | | 16,90 | 15,20 |
| 1967 Dez. | 6,61 | 9,26 | 8,13 | 4,52 | 4,84 | 3,07 | 4,45 | 2,85 | | 16,90 | 15,20 |
| 1968 Jan. | 6,58 | 9,22 | 8,09 | 4,50 | 4,82 | 3,06 | 4,43 | 2,84 | | 16,85 | 15,15 |
| 1968 Febr. | 6,58 | 9,22 | 8,09 | 4,50 | 4,82 | 3,06 | 4,43 | 2,84 | | 16,85 | 15,15 |
| 1968 März | 6,58 | 9,27 | 8,09 | 4,50 | 4,82 | 3,06 | 4,71 | 2,84 | | 16,85 | 15,15 |
| 1968 April | 6,58 | 9,27 | 8,09 | 4,50 | 4,82 | 3,06 | 4,71 | 2,84 | | 16,85 | 15,15 |
| 1968 Mai | 6,58 | 9,27 | 8,09 | 4,50 | 4,82 | 3,06 | 4,71 | 2,84 | | 16,85 | 15,15 |
| 1968 Juni | 6,58 | 9,27 | 8,09 | 4,50 | 4,82 | 3,06 | 4,71 | 2,84 | | 16,85 | 15,15 |
| 1968 Juli | 6,58 | 9,27 | 8,09 | 4,50 | 4,82 | 3,06 | 4,71 | 2,84 | | 16,85 | 15,15 |
| 1968 Aug. | 6,58 | 9,27 | 8,09 | 4,50 | 4,82 | 3,06 | 4,71 | 2,84 | | 16,85 | 15,15 |
| 1968 Sept. | 6,58 | 9,27 | 8,09 | 4,50 | 4,82 | 3,06 | 4,71 | 2,84 | | 16,85 | 15,15 |
| 1968 Okt. | 6,58 | 9,27 | 8,09 | 4,50 | 4,82 | 3,06 | 4,71 | 2,84 | | 16,82 | 15,12 |

| Ware | Mineralöl (in Tankschiffen) | | | | | Kies | | | Bims Kies ⁴⁾ | | | | | | |
|-------------|---------------------------------------|-------|---|-------|-------|--------------|----------|-------------------|-------------------------------------|----------|-------------------|------|------|------|------|
| | Bremen ⁶⁾ | | | | | Emmerich/Rh. | | | Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh. | | | | | | |
| Strecke von | Heilbronn ⁶⁾ | | Mannheim | | | | | | | | | | | | |
| nach | über Küsten-Kan. u. Wes.-Dat.-Kan. | | über Rh.-Herne-Kan. u. Wes.-Datt.-Kan. | | | Dortmund | Hannover | Braun- schweig | Dortmund | Hannover | Braun- schweig | | | | |
| 1957 D | 27,30 | | 19,85 | | | 2,48 | 5,60 | 6,28 | 4,00 | 6,70 | 7,32 | | | | |
| 1958 D | 27,71 | | 21,31 | | | 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 ⁷⁾ | | 21,95 ⁷⁾ | | | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 | | | | |
| 1961 D | I | 28,77 | II | 25,92 | 24,47 | I | 24,32 | 21,87 | 20,67 | 3,05 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| 1962 D | | 28,75 | | 25,90 | 24,45 | | 24,30 | 21,85 | 20,65 | 3,10 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| 1963 D | | 28,75 | | 25,90 | 24,45 | | 24,30 | 21,85 | 20,65 | 3,17 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| 1964 D | | 28,75 | | 25,90 | 24,45 | | 24,30 | 21,85 | 20,65 | 3,17 | 5,82 | 6,54 | 4,51 | 7,75 | 8,47 |
| 1965 D | | 28,75 | | 25,90 | 24,45 | | 24,30 | 21,85 | 20,65 | 3,17 | 5,82 | 6,54 | 4,55 | 7,86 | 8,60 |
| 1966 D | | 28,75 | | 25,90 | 24,45 | | 24,30 | 21,85 | 20,65 | 3,17 | 5,82 | 6,54 | 4,58 | 7,93 | 8,70 |
| 1967 D | | 28,75 | | 25,90 | 24,45 | | 24,30 | 21,85 | 20,65 | 3,17 | 5,82 | 6,54 | 4,58 | 7,93 | 8,70 |
| 1967 Okt. | | 28,75 | | 25,90 | 24,45 | | 24,30 | 21,85 | 20,65 | 3,17 | 5,82 | 6,54 | 4,58 | 7,93 | 8,70 |
| 1967 Nov. | | 28,75 | | 25,90 | 24,45 | | 24,30 | 21,85 | 20,65 | 3,17 | 5,82 | 6,54 | 4,58 | 7,93 | 8,70 |
| 1967 Dez. | | 28,75 | | 25,90 | 24,45 | | 24,30 | 21,85 | 20,65 | 3,17 | 5,82 | 6,54 | 4,58 | 7,93 | 8,70 |
| 1968 Jan. | | 28,70 | | 25,85 | 24,40 | | 24,25 | 21,80 | 20,60 | 3,15 | 5,79 | 6,51 | 4,56 | 7,90 | 8,67 |
| 1968 Febr. | | 28,70 | | 25,85 | 24,40 | | 24,25 | 21,80 | 20,60 | 3,15 | 5,79 | 6,51 | 4,56 | 7,90 | 8,67 |
| 1968 März | | 28,70 | | 25,85 | 24,40 | | 24,25 | 21,80 | 20,60 | 3,15 | 5,79 | 6,51 | 4,56 | 7,90 | 8,67 |
| 1968 April | | 28,70 | | 25,85 | 24,40 | | 24,25 | 21,80 | 20,60 | 3,15 | 5,79 | 6,51 | 4,56 | 7,90 | 8,67 |
| 1968 Mai | | 28,70 | | 25,85 | 24,40 | | 24,25 | 21,80 | 20,60 | 3,15 | 5,79 | 6,51 | 4,56 | 7,90 | 8,67 |
| 1968 Juni | | 28,70 | | 25,85 | 24,40 | | 24,25 | 21,80 | 20,60 | 3,15 | 5,79 | 6,51 | 4,56 | 7,90 | 8,67 |
| 1968 Juli | | 28,70 | | 25,85 | 24,40 | | 24,25 | 21,80 | 20,60 | 3,15 | 5,79 | 6,51 | 4,56 | 7,90 | 8,67 |
| 1968 Aug. | | 28,70 | | 25,85 | 24,40 | | 24,25 | 21,80 | 20,60 | 3,15 | 5,79 | 6,51 | 4,56 | 7,90 | 8,67 |
| 1968 Sept. | | 28,70 | | 25,85 | 24,40 | | 24,25 | 21,80 | 20,60 | 3,15 | 5,79 | 6,51 | 4,56 | 7,90 | 8,67 |
| 1968 Okt. | | 28,61 | | 25,77 | 24,33 | | 24,18 | 21,74 | 20,53 | 3,15 | 5,79 | 6,51 | 4,56 | 7,90 | 8,67 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 43.

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

| Ware | Bimskies ¹⁾ | | Salz ¹⁾ | | | Grubenholz | | Stammholz | Schnittholz |
|------------|--|-------------------------|-------------------------|----------------------------------|------------|---|-------|------------|-------------------------|
| | von | nach | Heilbronn ²⁾ | | Borth/Rh. | Nordenham | | Bremen | Heilbronn ³⁾ |
| | Frankfurt/M. ³⁾ —Oberhafen | Heilbronn ³⁾ | Köln | Leverkusen oder Duisburg-Ruhr | Leverkusen | Herne, Castrop- Rauxel, Datteln, Dortmund | Essen | Holzminden | Dulsburg- Ruhrort |
| 1957 D | 4,42 | 6,39 ⁴⁾ | 3,83 ⁴⁾ | 4,03 ⁴⁾ | 3,65 | . | . | . | 5,62 ⁴⁾ |
| 1958 D | 4,91 | 7,21 ⁴⁾ | 4,26 ⁴⁾ | 4,46 ⁴⁾ | 4,17 | . | . | . | 6,23 ⁴⁾ |
| 1959 D | 4,95 | 7,28 ⁴⁾ | 4,20 | 4,40 | 4,11 | 7,87 | 8,23 | 12,83 | 6,19 |
| 1960 D | 4,95 | 7,11 ⁴⁾ | 4,11 | 4,40 | 3,95 | 7,10 | 7,62 | 12,83 | 6,19 |
| 1961 D | 4,47 | 6,50 | 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 ⁵⁾ | 4,78 ⁵⁾ | 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 |
| 1967 D | 4,34 | 6,34 | 3,75 | 4,20 | 3,80 | 7,79 | 8,38 | 13,85 | 6,31 |
| 1967 Okt. | 4,34 | 6,34 | 3,75 | 4,20 | 3,80 | 7,79 | 8,38 | 13,85 | 6,31 |
| 1967 Nov. | 4,34 | 6,34 | 3,75 | 4,20 | 3,80 | 7,79 | 8,38 | 13,85 | 6,31 |
| 1967 Dez. | 4,34 | 6,34 | 3,75 | 4,20 | 3,80 | 7,79 | 8,38 | 13,85 | 6,31 |
| 1968 Jan. | 4,32 | 6,31 | 3,73 | 4,18 | 3,78 | 7,75 | 8,34 | 13,80 | 6,28 |
| 1968 Febr. | 4,32 | 6,31 | 3,73 | 4,18 | 3,78 | 7,75 | 8,34 | 13,80 | 6,28 |
| 1968 März | 4,34 | 6,39 | 3,73 | 4,18 | 3,78 | 7,75 | 8,34 | 13,80 | 6,39 |
| 1968 April | 4,34 | 6,39 | 3,73 | 4,18 | 3,78 | 7,75 | 8,34 | 13,80 | 6,39 |
| 1968 Mai | 4,34 | 6,39 | 3,73 | 4,18 | 3,78 | 7,75 | 8,34 | 13,80 | 6,39 |
| 1968 Juni | 4,34 | 6,39 | 3,73 | 4,18 | 3,78 | 7,75 | 8,34 | 13,80 | 6,39 |
| 1968 Juli | 4,34 | 6,39 | 3,73 | 4,18 | 3,78 | 7,75 | 8,34 | 13,80 | 6,39 |
| 1968 Aug. | 4,34 | 6,39 | 3,73 | 4,18 | 3,78 | 7,75 | 8,34 | 13,80 | 6,39 |
| 1968 Sept. | 4,34 | 6,39 | 3,73 | 4,18 | 3,78 | 7,75 | 8,34 | 13,80 | 6,39 |
| 1968 Okt. | 4,34 | 6,39 | 3,73 | 4,18 | 3,78 | 7,75 | 8,34 | 13,80 | 6,39 |

| Ware | Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien von | | | | | | | | | | | | | |
|------------|--|------|------------------------|-------|---------------------|---------------------|-------------------------|-------|------------|--|---------------|--|--|--|
| | unter 50 t | | 50 t und mehr | | unter 50 t | | 50 t und mehr | | unter 50 t | | 50 t und mehr | | | |
| | Rhein-Ruhr-Häfen | | | | | | | | | | | | | |
| Strecke | Mannheim | | Würzburg ²⁾ | | | | Heilbronn ²⁾ | | Karlsruhe | | | | | |
| von | nach | | | | | | | | | | | | | |
| 1957 D | 8,00 | 7,00 | 11,50 | 10,50 | 11,20 ⁴⁾ | 10,20 ⁴⁾ | 10,10 | 9,10 | | | | | | |
| 1958 D | 9,47 | 8,28 | 13,02 | 11,92 | 12,67 ⁴⁾ | 11,53 ⁴⁾ | 11,43 | 10,30 | | | | | | |
| 1959 D | 9,60 | 8,40 | 13,20 | 12,10 | 12,85 ⁴⁾ | 11,70 ⁴⁾ | 11,60 | 10,45 | | | | | | |
| 1960 D | 9,60 | 8,40 | 13,20 | 12,10 | 12,68 ⁴⁾ | 11,53 ⁴⁾ | 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 | | | | | | |
| 1967 D | 9,60 | 8,40 | 13,20 | 12,10 | 12,65 | 11,50 | 11,60 | 10,45 | | | | | | |
| 1967 Okt. | 9,60 | 8,40 | 13,20 | 12,10 | 12,65 | 11,50 | 11,60 | 10,45 | | | | | | |
| 1967 Nov. | 9,60 | 8,40 | 13,20 | 12,10 | 12,65 | 11,50 | 11,60 | 10,45 | | | | | | |
| 1967 Dez. | 9,60 | 8,40 | 13,20 | 12,10 | 12,65 | 11,50 | 11,60 | 10,45 | | | | | | |
| 1968 Jan. | 9,56 | 8,36 | 13,15 | 12,05 | 12,60 | 11,45 | 11,55 | 10,40 | | | | | | |
| 1968 Febr. | 9,56 | 8,36 | 13,15 | 12,05 | 12,60 | 11,45 | 11,55 | 10,40 | | | | | | |
| 1968 März | 9,56 | 8,36 | 13,15 | 12,05 | 12,60 | 11,45 | 11,55 | 10,40 | | | | | | |
| 1968 April | 9,56 | 8,36 | 13,15 | 12,05 | 12,60 | 11,45 | 11,55 | 10,40 | | | | | | |
| 1968 Mai | 9,56 | 8,36 | 13,15 | 12,05 | 12,60 | 11,45 | 11,55 | 10,40 | | | | | | |
| 1968 Juni | 9,56 | 8,36 | 13,15 | 12,05 | 12,60 | 11,45 | 11,55 | 10,40 | | | | | | |
| 1968 Juli | 9,56 | 8,36 | 13,15 | 12,05 | 12,60 | 11,45 | 11,55 | 10,40 | | | | | | |
| 1968 Aug. | 9,56 | 8,36 | 13,15 | 12,05 | 12,60 | 11,45 | 11,55 | 10,40 | | | | | | |
| 1968 Sept. | 9,56 | 8,36 | 13,15 | 12,05 | 12,60 | 11,45 | 11,55 | 10,40 | | | | | | |
| 1968 Okt. | 9,56 | 8,36 | 13,15 | 12,05 | 12,60 | 11,45 | 11,55 | 10,40 | | | | | | |

| Ware | Normalgüter in Partien ab 50 t ⁴⁾ | | | | | |
|------------|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| | I | II | III | IV | V | VI |
| | Hamburg (Bugsiergebiet A) | | | | | |
| Strecke | Berlin | | | | | |
| von | nach | | | | | |
| 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 |
| 1967 D | | 16,62 | 16,57 | 16,47 | 16,42 | 16,30 |
| 1967 Okt. | | 16,62 | 16,57 | 16,47 | 16,42 | 16,30 |
| 1967 Nov. | | 16,62 | 16,57 | 16,47 | 16,42 | 16,30 |
| 1967 Dez. | | 16,62 | 16,57 | 16,47 | 16,42 | 16,30 |
| 1968 Jan. | | 16,57 | 16,52 | 16,42 | 16,37 | 16,25 |
| 1968 Febr. | | 16,57 | 16,52 | 16,42 | 16,37 | 16,25 |
| 1968 März | | 16,57 | 16,52 | 16,42 | 16,37 | 16,25 |
| 1968 April | | 16,57 | 16,52 | 16,42 | 16,37 | 16,25 |
| 1968 Mai | | 16,57 | 16,52 | 16,42 | 16,37 | 16,25 |
| 1968 Juni | | 16,57 | 16,52 | 16,42 | 16,37 | 16,25 |
| 1968 Juli | | 16,57 | 16,52 | 16,42 | 16,37 | 16,25 |
| 1968 Aug. | | 16,57 | 16,52 | 16,42 | 16,37 | 16,25 |
| 1968 Sept. | | 16,57 | 16,52 | 16,42 | 16,37 | 16,25 |
| 1968 Okt. | | 16,57 | 16,52 | 16,42 | 16,37 | 16,25 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 43.

A. Binnenschifffahrt

2. Schifffahrtsabgaben auf den kanalisiertem Flüssen Main und Neckar

Dpf je 1000 kg

| Ware bzw. Güterklasse | Strecke | | Änderungsdatum | | | | | | |
|--|-----------------|---|----------------|--------------|---------------------|-------------|------------|------------|--------|
| | von | nach | 15. 2. 1951 | 15. 12. 1951 | 1. 11. 1952 | 15. 5. 1957 | 1. 1. 1963 | 1. 8. 1963 | |
| Getreide | Bremen | —Heilbronn | 56,00 | 56,00 | 56,00 | 67,20 | 84,00 | 89,60 | |
| | Emden | —Heilbronn | 56,00 | 56,00 | 56,00 | 67,20 | 84,00 | 89,60 | |
| Steinkohle u. Braunkohlenbriketts | Rhein-Ruhrhäfen | —Frankfurt (M) Osthafen | 7,00 | 8,70 | 8,70 | 12,20 | 12,25 | 14,00 | |
| | | —Würzburg | 10,00 | 12,50 | 17,00 | 17,00 | 42,14 | 67,60 | |
| | | Heilbronn | 11,20 | 22,40 | 28,00 ¹⁾ | 39,20 | 39,20 | 44,80 | |
| Erz | Heilbronn | —Duisburg-Ruhrort | 2,24 | 2,24 | 2,24 | 22,40 | 28,00 | 56,00 | |
| Salz | Heilbronn | —Köln, Leverkusen, Duisburg-Ruhrort | 44,80 | 44,80 | 44,80 | 56,00 | 33,60 | 44,80 | |
| | | | Güterklasse V | 33,60 | 33,60 | 33,60 | 39,20 | 33,60 | 44,80 |
| | | | Ausnahmesatz | 22,40 | 22,40 | 22,40 | 33,60 | 33,60 | 44,80 |
| Schnittholz | Heilbronn | —Duisburg-Ruhrort | 44,80 | 44,80 | 44,80 | 56,00 | 67,20 | 78,40 | |
| Bims Kies | Ladestationen | Vallendar-Brohl/Rh.—Frankfurt (M) Oberhafen | 5,20 | 5,20 | 7,80 | 7,00 | 9,20 | 12,00 | |
| | | | —Heilbronn | 11,20 | 11,20 | 11,20 | 22,40 | 25,76 | 33,60 |
| Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie | Rhein-Ruhrhäfen | —Würzburg | Güterklasse I | 50,00 | 50,00 | 83,33 | 83,30 | 108,36 | 166,00 |
| | | | II | 45,00 | 45,00 | 75,00 | 75,00 | 108,36 | 169,00 |
| | | | III | 35,00 | 35,00 | 58,33 | 58,30 | 90,30 | 135,20 |
| | | | IV | 25,00 | 25,00 | 41,66 | 50,00 | 90,30 | 135,20 |
| | Rhein-Ruhrhäfen | —Heilbronn | Güterklasse I | 89,60 | 89,60 | 89,60 | 120,00 | 100,80 | 112,00 |
| II | 78,40 | 78,40 | 78,40 | 100,80 | 100,80 | 112,00 | | | |
| III | 67,20 | 67,20 | 67,20 | 78,40 | 84,00 | 89,60 | | | |
| IV | 56,00 | 56,00 | 56,00 | 67,20 | 84,00 | 89,60 | | | |

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

| Ware | Strecke | Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts) | | | Steinkohle und Koks | Braunkohlenbriketts | |
|---------------------------------|---------|---|-------|--|------------------------|------------------------|---|
| | | von | nach | Niederrheinstationen | | Rhein-Ruhr-Häfen | |
| | | | | Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾ | Braubach ³⁾ | Lülsdorf ³⁾ | Rhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾ 4) |
| | | | | (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 | 7,53 | |
| 1960 D | | 0,05 | 0,27 | 0,11 | — | — | |
| 1961 D | | 2,72 | 1,83 | 0,97 | — | — | |
| 1962 D | | 15,93 | 15,55 | 14,12 | 12,85 | 12,85 | |
| 1963 D | | 12,63 | 10,72 | 8,80 | 9,01 | 9,01 | |
| 1964 D | | 14,45 | 21,12 | 15,36 | 1,95 | 1,95 | |
| 1965 D | | 0,16 | — | — | — | — | |
| 1966 D | | — | — | — | — | — | |
| 1958 Januar | | 4,52 | 0,65 | — | — | — | |
| 1959 September | | 33,33 | 60,00 | 48,00 | — | — | |
| Oktober | | 72,90 | 96,13 | 96,13 | 72,90 | 72,90 | |
| November | | 34,00 | 66,67 | 50,67 | — | — | |
| Dezember | | 47,10 | 61,13 | 56,77 | 17,42 | 17,42 | |
| 1960 Mai | | 0,65 | 3,23 | 1,29 | — | — | |
| 1961 Oktober | | 18,71 | 21,94 | 11,61 | — | — | |
| November | | 12,67 | — | — | — | — | |
| Dezember | | 1,29 | — | — | — | — | |
| 1962 September | | 7,33 | 11,33 | 5,33 | — | — | |
| Oktober | | 57,42 | 71,61 | 63,23 | 36,77 | 36,77 | |
| November | | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | |
| Dezember | | 46,45 | 23,64 | 20,91 | 37,42 | 37,42 | |
| 1963 Januar ⁵⁾ | | 45,00 | 37,00 | 26,00 | 10,00 | 10,00 | |
| Februar ⁶⁾ | | 80,00 | 76,00 | 70,67 | 80,00 | 80,00 | |
| März | | 19,35 | 6,40 | 5,60 | 18,06 | 18,06 | |
| November | | 2,00 | 5,33 | 2,00 | — | — | |
| Dezember | | 5,16 | 3,87 | 1,29 | — | — | |
| 1964 Januar | | 50,32 | 56,77 | 43,23 | 21,29 | 21,29 | |
| Februar | | 19,31 | 4,14 | 2,76 | 2,07 | 2,07 | |
| März | | 6,45 | 1,29 | — | — | — | |
| Juli | | 14,84 | 34,84 | 25,16 | — | — | |
| August | | 31,61 | 61,29 | 44,52 | — | — | |
| September | | 20,67 | 50,67 | 35,33 | — | — | |
| Oktober | | 13,55 | 26,45 | 20,65 | — | — | |
| November | | 14,67 | 18,00 | 12,67 | — | — | |
| Dezember | | 1,94 | — | — | — | — | |
| 1965 Januar ⁷⁾ | | 0,65 | — | — | — | — | |
| Februar | | — | — | — | — | — | |
| März | | 1,29 | — | — | — | — | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 43.

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

| Ware | Getreide ¹⁾ | | | | | | | Ölkuchen ²⁾ | | | | |
|-----------------------------|-------------------------------|--------------------|--|--|--|------------------------------|-------------------------|------------------------|--|--|---------------------------------------|------------------------------|
| | Brest/Dünkirchen (Frankreich) | | nördlich Fredericia/Aarhus ³⁾ | Elbe | | | Rotterdam ⁴⁾ | Elbe | | | | |
| Route von | | | | Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾ | nördlich Fredericia/Aarhus ⁶⁾ | Helsingborg/Ystad (Schweden) | nördl. Ystad/Oskarshamn | Elbe/Weser/Ems | Dänische Häfen im Kl. Belt ⁷⁾ | nördlich Fredericia/Aarhus ⁸⁾ | nördlich Aarhus/Aalborg ⁹⁾ | Helsingborg/Ystad (Schweden) |
| Route nach | Elbe | Stettin/Danzig | Elbe | | | | | | | | | |
| Währung | s. d. | | | | | | | DM | | | | |
| Mengeneinheit | 1 000 kg | | | | | | | | | | | |
| 1957 D | 22.8 | . | 7,10 | 7,88 | 7,53 | 8,07 | 10,26 | 9,91 | 9,50 | 9,89 | 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 | 9,33 | 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 |
| 1967 D | 21.8 | 21.6 | 5,34 | 7,00 | 7,35 | 8,51 | 8,88 | 12,72 | 8,04 | 8,46 | 9,76 | 11,13 |
| 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 |
| 1966 II. Vj. | 23.8 | 21.9 | 4,98 | 6,92 | 7,23 | 7,63 | 7,89 | . | 7,96 | 8,33 | 10,36 | 9,18 |
| 1966 III. Vj. | 23.1 | 20.2 | 6,28 | 6,82 | 7,19 | 8,12 | 8,38 | 15,05 | 7,85 | 9,14 | 10,96 | 9,82 |
| 1966 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. | 20.8 | 19.2 | 4,87 | 6,94 | 6,82 | 7,92 | 8,25 | 11,20 | 8,10 | 8,45 | 9,45 | 11,44 |
| 1967 II. Vj. | 23.9 | 21.2 | 4,77 | 6,68 | 7,03 | 7,82 | 8,38 | . | 7,33 | 7,72 | 8,98 | 11,10 |
| 1967 III. Vj. | 19.5 | 21.2 | 5,70 | 6,75 | 6,89 | 7,67 | . | . | 7,46 | 7,93 | 8,98 | 9,26 |
| 1967 IV. Vj. | . | 23.6 ⁷⁾ | 6,15 | 7,57 | 8,64 | 11,06 | 9,88 | . | 9,27 | 9,73 | 11,62 | . |
| 1968 I. Vj. | . | 24.11 | 5,46 | 7,46 | 8,50 | 8,39 | 9,00 | 12,40 | 8,24 | 8,61 | 10,57 | 11,35 |
| 1968 II. Vj. ¹⁴⁾ | 25.4 | . | 5,59 | 6,72 | 7,08 | 8,25 | 8,81 | . | 7,65 | 8,47 | 9,47 | 11,65 |

| Ware | Ölkuchen ²⁾ | Grubenhholz | | | Schnittholz | | | | | | | |
|-----------------------------|------------------------------------|--------------------------|------------------------------|---|----------------------------------|----------------------------|----------|------------|------------------|--------------------------|--|-------------------------------|
| | | Elbe | Hamina/Björneborg (Finnland) | südl. Vester-vik/Ystad ³⁾ (Schweden) | Hamina/Björneborg (Finnland) | | | | | | Brahestad/Tornia (Finnland) | Göteborg/Vänernsee (Schweden) |
| Route von | | | | | | | | | | | | |
| Route nach | nördl. Ystad/Oskarshamn (Schweden) | Großbritannien, Ostküste | Elbe/Weser/Ems | belg. ⁹⁾ Rheinendhäfen | niederl. ¹⁰⁾ Ruhrhäf. | Rhein-häfen ¹¹⁾ | Jade/Ems | Elbe/Weser | Lübeck/Flensburg | Großbritannien, Ostküste | niederl. Rheinend-häfen ¹⁰⁾ | |
| Währung | DM | s. d. | DM | s. d. | hfl | | | | | s. d. | hfl | |
| Mengeneinheit | 1 000 kg | Fathom | | | Standard | | | | | | | |
| 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 |
| 1967 D | 11,07 | 189,7 | . | 226,2 | 92,78 | 126,15 | 103,02 | 102,69 | 108,61 | 256,2 | 275,10 | 87,05 |
| 1966 I. Vj. | 10,75 | . | . | 228,10 | 93,17 | 128,63 | 111,57 | 104,86 | 113,82 | 246,6 | 261,11 | 73,89 |
| 1966 II. Vj. | 9,69 | 185,0 | . | 231,5 | 96,57 | 128,73 | 114,44 | 107,28 | 105,47 | 264,11 | 271,11 | 91,14 |
| 1966 III. Vj. | 11,36 | 192,6 | . | 231,7 | 97,32 | 131,72 | 115,46 | 109,80 | 105,42 | 263,4 | 263,4 | 93,75 |
| 1966 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. | 11,00 | 193,5 | . | 220,10 | 90,19 | . | . | 105,11 | . | 237,8 | 261,8 | 90,83 |
| 1967 II. Vj. | 9,88 | 179,4 | . | 215,8 | 89,12 | . | 102,82 | 101,08 | 99,49 | 242,2 | 252,10 | 80,67 |
| 1967 III. Vj. | 10,27 | 193,9 | . | 220,0 | 87,61 | 128,25 | 100,92 | 103,93 | 104,56 | 241,9 | 257,3 | 78,01 |
| 1967 IV. Vj. | 13,13 | . | . | 248,2 | 104,21 | 121,00 | . | 100,66 | 119,66 | 303,2 | 331,8 | 100,00 |
| 1968 I. Vj. | 11,76 | . | . | 267,7r | 90,50r | . | 107,55 | 100,54 | 115,50r | 296,7r | 310,10r | 80,67 |
| 1968 II. Vj. ¹⁴⁾ | 11,03 | . | . | 273,1 | 98,02 | 133,10 | . | 107,42 | 102,45 | 303,10 | 322,9 | . |

| Ware | Schnittholz | | | | Kaolin ¹²⁾ | Naturwerksteine | | | | | |
|-----------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--|--------------------------|-----------------------|----------------------------|---------------------|---------------------------|--------------------|------|------|
| | westl. Ystad/Varberg (Schweden) | südl. Vestervik/Ystad (Schweden) | nördl. Öxelosund/Härnösand ¹³⁾ (Schweden) | Stettin/Danzig | | Großbritannien, Kanalküste | Bornholm (Dänemark) | Limfjord-häfen (Dänemark) | Lysekil (Schweden) | | |
| Route von | | | | | | | | | | | |
| Route nach | Elbe/Weser | Rhein-häfen ¹¹⁾ Ruhrhäfen | niederländische Rheinendhäfen ¹⁰⁾ | Großbritannien, Ostküste | Elbe/Weser | Elbe | Lübeck/Flensburg | Elbe | Lübeck/Flensburg | | |
| Währung | DM | | hfl | s. d. | | | | | | | |
| Mengeneinheit | Standard | | | | DM | | | | | | |
| 1 000 kg | | | | | | | | | | | |
| 1957 D | 71,00 | 101,92 | 64,19 | 90,10 | 209,4 | 131,4 | 15,19 | 9,00 | . | 9,92 | 9,00 |
| 1958 D | 65,10 | . | 60,00 | 70,64 | 181,6 | 127,1 | 13,45 | 7,67 | . | 7,00 | 8,34 |
| 1959 D | 67,70 | 92,18 | . | 70,83 | 182,8 | 138,8 | 14,69 | 7,68 | 6,75 | 6,21 | 8,65 |
| 1960 D | 72,94 | 99,61 | 79,69 | 98,10 | 229,2 | 156,6 | 16,26 | 8,47 | . | 6,50 | 9,10 |
| 1961 D | 73,68 | 103,68 | 82,80 | 86,50 | 223,2 | 146,7 | 15,31 | 9,02 | 6,90 | 5,25 | 9,42 |
| 1962 D | 73,81 | 93,98 | 79,47 | 80,46 | 202,11 | 145,9 | 14,23 | 8,60 | 7,41 | 6,08 | 8,93 |
| 1963 D | 76,84 | 94,24 | 86,99 | 100,69 | 243,0 | 180,6 | 16,10 | 9,68 | 6,41 | 6,25 | 9,26 |
| 1964 D | 77,64 | 99,04 | 85,72 | 95,65 | 250,0 | 177,2 | 15,21 | 9,15 | 9,21 | 6,26 | 9,38 |
| 1965 D | 80,14 | 99,50 | 82,44 | 91,14 | 249,0 | 179,4 | 14,99 | 9,11 | 9,00 | 6,44 | 9,54 |
| 1966 D | . | 100,31 | 77,86 | 97,25 | 258,0 | 173,5 | 15,06 | 9,07 | 7,94 | 6,79 | 9,00 |
| 1967 D | . | . | 78,84 | 91,76 | 255,9 | 173,7 | 13,55 | 9,03 | . | 5,51 | 8,33 |
| 1966 I. Vj. | . | 102,15 | 75,25 | 105,50 | 247,10 | 146,2 | 15,34 | 8,33 | . | 6,75 | 8,58 |
| 1966 II. Vj. | . | 108,00 | 79,38 | 93,82 | 267,6 | 179,4 | 15,18 | 8,39 | . | 6,77 | 8,36 |
| 1966 III. Vj. | . | 100,63 | . | 96,78 | 255,4 | 181,9 | 14,40 | 9,28 | . | 6,87 | 9,80 |
| 1966 IV. Vj. | . | 94,38 | 82,67 | 95,67 | 262,9 | 186,5 | 15,38 | 9,24 | . | . | 9,19 |
| 1967 I. Vj. | . | . | 79,16 | 89,44 | 241,4 | 145,8 | 13,53 | 8,09 | . | 5,00 | 7,65 |
| 1967 II. Vj. | . | . | . | 84,71 | 238,9 | 163,8 | 13,17 | 8,50 | . | 5,05 | 8,47 |
| 1967 III. Vj. | . | . | . | 91,15 | 240,11 | 167,4 | 12,96 | . | . | . | 8,13 |
| 1967 IV. Vj. | . | . | 85,00 | 105,56 | 302,1 | 212,9 | 14,54 | . | . | . | 9,28 |
| 1968 I. Vj. | . | . | . | . | 292,3r | 208,5r | 14,50 | . | . | . | 8,48 |
| 1968 II. Vj. ¹⁴⁾ | . | 99,67 | . | 96,33 | 306,0 | 216,2 | 14,28 | . | . | . | 8,03 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 43.

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

| Ware | Kiesel, Schotter, Splitt | | | | | | Sand | Salz | Schlacke ¹⁾ | | Schrott ²⁾ | Steinkohle |
|------------------------|--------------------------|--|--|-------------------------|----------------------------|------------------|------------------------------|--|------------------------|--------|--------------------------------------|------------|
| | Bornholm (Dänem.) | Dänische Häfen im Kl. Belt ³⁾ | nördlich Fredericia/Aarhus ⁴⁾ | Limfjord-häfen (Dänem.) | Varberg/Karlshamn (Schwed) | | | | Antwerpen | Lübeck | | |
| Route von | | | | | | | | | | | | |
| nach | Lübeck/Flensburg | Elbe | | | | Lübeck/Flensburg | Hamina/Björneborg (Finnland) | nördlich Stockholm (Schwed.) ⁶⁾ | Elbe | | Rhein-häfen ⁷⁾ /Ruhrhäfen | Elbe |
| Währung | DM | | | | | | s. d. | skr | hfl | DM | | |
| Mengeneinh. | 1 000 kg | | | | | | | | | | | |
| 1957 D | 6,67 | | | | | 7,81 | | | | | 16,53 | |
| 1958 D | | 5,41 | 5,50 | | | 7,81 | 7,22 | | 16,06 | | 15,50r | 9,30 |
| 1959 D | 5,96 | 5,19 | 4,99 | 5,00 | 7,21 | 6,15 | 15,2 | 12,75 | | | 18,42 | 9,27 |
| 1960 D | 6,18 | 5,40 | 5,64 | 4,80 | 7,37 | 6,26 | 16,4 | 12,00 | | | 14,26 | 10,68 |
| 1961 D | 6,01 | 5,66 | 5,78 | 5,57 | 7,91 | 6,42 | 17,0 | 14,23 | 7,00 | 5,98 | 13,95 | 10,25 |
| 1962 D | 5,58 | 5,48 | 5,61 | 6,81 | 7,62 | 6,36 | 14,6 | 13,24 | 7,11 | 5,49 | 14,30 | 10,26 |
| 1963 D | 6,57 | 5,97 | 5,90 | 7,19 | 8,51 | 6,91 | 16,1 | 13,21 | 7,18 | 5,83 | 15,54 | 12,19 |
| 1964 D | 5,85 | 5,45 | 5,97 | 6,70 | 7,97 | 7,08 | 16,8 | 12,76 | 7,25 | 5,52 | 14,91 | 12,04 |
| 1965 D | 6,13 | 5,44 | 5,79 | 7,08 | 8,11 | 7,05 | 18,0 | 12,81 | 7,21 | 5,51 | 15,36 | 11,03 |
| 1966 D | 5,33 | 5,07 | 5,83 | 6,49 | 8,06 | 6,82 | 17,5 | 13,00 | 7,39 | 5,04 | 16,04 | 10,19 |
| 1967 D | 4,63 | 4,68 | 5,12 | 5,54 | 7,36 | 7,25 | 19,0 | 13,53 | 7,40 | 4,89 | 14,48 | 10,18 |
| 1966 I. Vj. | | 5,19 | | 6,46 | 7,80 | | | | 7,41 | 4,96 | 16,35 | 10,30 |
| II. Vj. | 5,35 | 4,85 | | 6,53 | 8,31 | 7,09 | 16,11 | 12,94 | 7,39 | 4,88 | 17,25 | 9,71 |
| III. Vj. | 5,63 | 5,28 | | 6,82 | 8,08 | 6,39 | 17,5 | 13,03 | 7,37 | 5,24 | 14,52 | 10,41 |
| IV. Vj. | 6,00 | 4,99 | | 6,13 | 7,87 | 6,61 | 18,4 | 13,00 | 7,40 | 5,07 | | 10,33 |
| 1967 I. Vj. | 4,88 | 4,48 | | 5,11 | 6,67 | | | | 7,40 | 4,59 | 15,33 | 9,48 |
| II. Vj. | 4,58 | 4,59 | 5,44 | 5,38 | 6,59 | | 16,9 | 13,00 | 7,40 | 4,48 | 15,04 | 9,76 |
| III. Vj. | | 4,78 | 5,06 | 5,61 | 7,28 | 8,00 | 16,4 | 12,99 | 7,40 | 4,74 | 13,06 | 9,74 |
| IV. Vj. | | 4,86 | 5,04 | 6,04 | 8,90 | | 23,2 | | 7,40 | 5,75 | 14,47 | 11,73 |
| 1968 I. Vj. | 5,75 | 4,67 | 4,94 | 5,66 | 8,51r | 6,57 | | | 7,40 | 4,81 | 14,88 | 9,63 |
| II. Vj. ¹⁵⁾ | 5,04 | 4,71 | 5,17 | 5,65 | 8,33 | 6,75 | 19,2 | 13,00 | 7,40 | 4,65 | 13,89 | 9,95 |

| Ware | Steinkohle | | | | | | Koks ⁸⁾ | | | | | | |
|------------------------|------------------|---------------------------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------|--|-------------------------------|----------------------------------|-------------------------|---------------------------------------|--|------|
| | Stettin/Danzig | | | Großbritannien Ostküste | | | Wales | | | Weser/Ems | | Rotterdam/Hamburg | Elbe |
| Route von | | | | | | | | | | | | | |
| nach | Lübeck/Flensburg | Aarhus u. südlich davon ⁹⁾ | Hamina/Vaasa (Finnl.) | Elbe/Weser/Ems | Däne-mark ¹⁰⁾ | Rotterd./Amsterd. | Aarhus und südlich davon ⁹⁾ | Varberg/Oskarshamn (Schweden) | nördlich Stockholm ⁶⁾ | Hamina/Vaasa (Finnland) | Aarhus u. südlich davon ⁹⁾ | nördlich Aarhus/Aalborg ¹¹⁾ | |
| Währung | DM | dkr | | s. d. | | s. d. | s. d. | skr | | | s. d. | | |
| Mengeneinh. | 1 000 kg | | | | | | 2240 lbs | | 1 000 kg | | | | |
| 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 | |
| 1967 D | 10,32 | 18,47 | 17,5 | 17,2 | 18,1 | 17,8 | 23,4 | 16,81 | 19,75 | 23,11 | 20,3 | 21,1 | |
| 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. | 16,63 | 21,01 | 18,11 | 16,11 | 20,9 | 16,9 | | 19,00 | 21,50 | 28,9 | 22,9 | 24,2 | |
| 1967 I. Vj. | 10,00 | 15,66 | 16,5 | 17,1 | 17,5 | 15,8 | 22,7 | 17,54 | | | 19,7 | 22,8 | |
| II. Vj. | 9,94 | 14,61 | 14,9 | 17,3 | 17,1 | 15,6 | 22,8 | | | 22,9 | 19,1 | 20,10 | |
| III. Vj. | 9,94 | 16,93 | 15,4 | 16,8 | 16,7 | 15,11 | 22,8 | 16,42 | | 23,6 | 18,10 | 19,0 | |
| IV. Vj. | 11,15 | 24,18 | 23,2 | 18,6 | 21,3 | 21,4 | 26,0 ¹¹⁾ | | | | 23,5 ¹¹⁾ | | |
| 1968 I. Vj. | 9,94 | 18,20 | 22,9 | | | 21,0 | 26,0 | 16,65 | | | 23,4 | | |
| II. Vj. ¹⁵⁾ | 10,33 | 18,19 | 16,7 | | | 19,4 | 23,11 | 20,28 | | 31,7 | | | |

| Ware | Koks ⁸⁾ | | | Briketts ¹²⁾ | Kalidüngemittel | | Eisen und Stahl | | | | | |
|------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|--|------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|---------------------------------|--|--------------------------------------|----------------|-------|
| | Elbe | Lübeck | Großbritannien, Ostküste | Wismar/Stralsund | Elbe/Weser/Ems | | Antwerpen/Gent/Rotterdam | | | Rhein-häfen ⁷⁾ /Ruhrhäfen | Elbe/Weser/Ems | |
| Route von | | | | | | | | | | | | |
| nach | Varberg/Oskarshamn (Schweden) | Aarhus u. südlich davon ⁹⁾ | Däne-mark ¹⁰⁾ | Aarhus und südlich davon ⁹⁾ | Varberg/Karlshamn (Schweden) | Aarhus u. südlich davon ⁹⁾ | Strömst./Malmö (Schweden) | Trelleborg/Stockholm (Schweden) | Aarhus und südlich davon ⁹⁾ | Strömstadt/Malmö (Schweden) | | |
| Währung | skr | s. d. | | dkr | skr | s. d. | skr | skr | DM | | | |
| Mengeneinh. | 1 000 kg | | | | | | | | | | | |
| 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 | | 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 |
| 1967 D | 14,94 | | 27,9 | 16,95 | 21,87 | 22,13 | 22,6 | 16,37 | 17,39 | 16,30 | 8,94 | 9,50 |
| 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 | | 83,6 | 19,04 | 22,33 | 18,89 | 22,6 | 18,18 | 17,94 | 16,71 | 9,13 | 10,25 |
| 1967 I. Vj. | 14,94 | | 27,0 | 15,28 | 19,98 | 22,00 | 20,8 | 16,56 | 17,25 | 16,00 | 8,34 | 8,58 |
| II. Vj. | | | 25,5 | 16,13 | 19,81 | 18,00 | 20,9 | 15,54 | 15,75 | 16,54 | 8,82 | 9,53 |
| III. Vj. | | | | 20,66 | 20,50 | 20,50 | 20,0 | 13,83 | 16,19 | 16,03 | 8,40 | 9,38 |
| IV. Vj. | | | 23,5 | 19,46 | 27,04 | 24,38 | 28,8 ¹³⁾ | 19,55 ¹⁴⁾ | 20,36 ¹⁴⁾ | 16,42 | 10,21 | 10,50 |
| 1968 I. Vj. | | 22,3 ¹¹⁾ | 27,8 | 17,60 | 23,90 | 26,48 | 26,4 | 16,58 | 16,32 | 15,82r | 8,76 | 9,45 |
| II. Vj. ¹⁵⁾ | 16,90 | | 26,8 | | 23,07 | | 29,0 | 16,21 | 17,30 | 16,72 | 8,82 | 9,98 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 43.

B. Seeschifffahrt
2. Frachtraten der Trampschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

| Ware | Getreide | | | | | | | | | | | | |
|---------------|------------|-------|--------------|-------|--------------------|------------|------|------------|------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | Große Seen | | St. Lawrence | | | USNH | | US-Golf | | | | | |
| | Route | UK | Antw./Hbg. | UK | Antw./Rtttd./Amst. | Antw./Hbg. | UK | Antw./Hbg. | UK | Antw./Rtttd./Amst. | Antw./Hbg. | Indien (Westküste) | Japan ²⁾ |
| | nach | s. d. | \$ | s. d. | \$ | s. d. | \$ | s. d. | \$ | s. d. | \$ | s. d. | \$ |
| Währung | 2240 lbs | | | | | | | | | | | | |
| Mengeneinheit | 2240 lbs | | | | | | | | | | | | |
| 1958 D | 92.10 | | 40.11 | 4.14 | 4.85 | 42.0 | 4.40 | 45.9 | 4.67 | 4.95 | 66.11 | 8.37 | |
| 1959 D | 79.1 | 9.57 | 40.2 | 3.99 | 4.42 | 46.8 | 4.92 | 49.5 | 4.65 | 4.86 | 56.6 | 8.41 | |
| 1960 D | 82.4 | 8.16 | 42.6 | 3.85 | 4.04 | 43.2 | 4.95 | 53.1 | 4.60 | 4.75 | 69.1 | 9.38 | |
| 1961 D | 83.0 | 9.42 | 45.10 | 3.89 | 4.44 | 46.7 | 5.41 | 56.5 | 4.45 | 5.36 | 73.11 | 10.86 | |
| 1962 D | 65.11 | 7.75 | 35.8 | 3.03 | 3.48 | 35.1 | 4.06 | 40.5 | 3.86 | 4.39 | 59.3 | 7.88 | |
| 1963 D | 68.11 | 8.44 | 41.2 | 4.90 | 5.01 | 41.3 | 4.53 | 51.11 | 5.22 | 5.59 | 77.3 | 9.69 | |
| 1964 D | 68.10 | 8.86 | 41.1 | 4.39 | 4.49 | 42.4 | 5.73 | 51.0 | 5.03 | 5.26 | 85.2 | 10.27 | |
| 1965 D | 78.4 | 9.44 | 47.7 | 4.91 | 4.80 | 48.7 | 5.74 | 64.1 | 5.38 | 5.60 | 90.8 | 12.01 | |
| 1966 D | 69.7 | 8.55 | 44.7 | 3.82 | 4.10 | 41.5 | 4.66 | 51.10 | 4.18 | 4.28 | 86.2 | 10.32 | |
| 1967 D | 75.4 | 8.34 | 45.1 | 4.11 | 4.30 | 44.9 | 5.34 | 45.7 | 4.78 | 5.02 | 107.4 | 11.48 | |
| 1967 Okt. | 85.2 | 9.58 | 56.11 | 5.38 | 5.24 | 53.8 | | | 6.21 | 6.37 | 132.6 ³⁾ | 12.68 ³⁾ | |
| Nov. | 86.2 | 8.90 | 54.0 | 4.75 | 4.75 | 57.0 | 6.75 | | 6.31 | 6.54 | | 12.28 | |
| Dez. | | | | 5.08 | 5.15 | 57.7 | 4.60 | | 5.05 | 5.08 | 150.10 | 11.60 | |
| 1968 Jan. | | | | | | 45.5 | 3.35 | 46.6 | 3.46 | 3.90 | 126.3 | 9.86 | |
| Febr. | | 7.43 | | 3.30 | 3.43 | 45.3 | 3.32 | 50.0 | 4.57 | 4.87 | 97.5 | 9.33 | |
| März | 72.4 | 7.34 | 40.10 | 3.47 | 3.64 | 44.5 | 4.38 | | 4.41 | 4.63 | 101.3 | 10.33 | |
| April | 62.9 | 6.30 | 35.2 | 2.60 | 3.07 | | 3.68 | 50.0 | 3.99 | 4.40 | | 8.32 | |
| Mai | 63.10 | 6.30 | 29.7 | 2.96 | 3.22 | 50.0 | 4.25 | | 4.46 | 4.26 | 95.0 | 8.51 | |
| Juni | 61.1 | 6.58 | 31.9 | 3.65 | 3.32 | | 3.36 | | 4.02 | 4.54 | | 8.20 | |
| Juli | 59.4 | 6.75 | 33.9 | 2.74 | | | 3.75 | | 3.84 | 3.93 | | 8.58 | |
| Aug. | 65.9 | 5.54 | 35.0 | 2.55 | 2.50 | 42.9 | 3.13 | | 4.22 | 4.44 | | 8.65 | |
| Sept. | 61.1 | 4.85 | 33.3 | 2.40 | 2.42 | 41.3 | | | 3.95 | 4.16 | | 7.99 | |
| Okt. | 71.11 | 6.93 | 41.5 | 3.17 | 3.43 | 43.8 | 4.00 | 47.6 | 3.61 | 4.00 | | 8.23 | |

| Ware | Getreide | | | | | | | | | | | |
|---------------|-------------------|----------------------------|------------|--------------------|-------|------------------------|------------|-------------|-----------------|------------|------------|-------|
| | Mexiko, Westküste | Nord-Pazifik ⁴⁾ | | | | La Plata ⁵⁾ | | | West-Australien | Full Range | Australien | |
| | Route | UK | Antw./Hbg. | Indien (Westküste) | Japan | UK | Antw./Hbg. | Westitalien | UK/Kont. | | China | |
| | nach | s. d. | \$ | s. d. | \$ | s. d. | \$ | s. d. | s. d. | | | |
| Währung | 2240 lbs | | | | | | | | | | | |
| Mengeneinheit | 2240 lbs | | | | | | | | | | | |
| 1958 D | | 56.9 | 7.06 | 63.2 | 5.43 | 58.2 | 51.3 | 54.7 | 63.3 | 73.1 | 67.4 | |
| 1959 D | | 59.10 | 7.09 | 62.2 | 5.41 | 63.6 | 57.7 | 59.1 | 72.8 | 81.2 | 77.10 | |
| 1960 D | | 59.2 | 7.37 | 63.1 | 5.73 | 68.4 | 61.1 | 62.9 | 74.9 | 84.3 | 80.9 | |
| 1961 D | | 6.81 ⁶⁾ | 6.97 | 66.8 | 6.45 | 70.5 | 66.2 | 65.11 | 73.5 | 84.2 | 79.2 | 50.5r |
| 1962 D | | 6.17 | 6.88 | 56.8 | 5.41 | 67.4 | 61.9 | 59.6 | 64.10 | 75.0 | 70.7 | 41.6 |
| 1963 D | | 7.44 | 7.69 | 71.1 | 6.49 | 78.8 | 74.6 | 78.0 | 76.5 | 84.10 | 83.7 | 45.8 |
| 1964 D | 9.38 | 7.85 | 7.82 | 74.8 | 7.00 | 83.8 | 77.0 | 83.10 | 75.3 | 83.8 | 81.8 | 48.4 |
| 1965 D | 10.22 | 8.54 | 7.56 | 83.4 | 8.35 | 95.5 | 84.6 | 88.0 | 87.0 | 94.5 | 91.6 | 53.1 |
| 1966 D | 9.32 | 7.94 | 7.62 | 77.9 | 7.38 | 90.3 | 78.8 | 83.7 | 83.7 | 87.3 | 82.7 | 49.5 |
| 1967 D | 9.37 | 8.22 | 6.99 | 80.8 | 8.15 | 89.3 | 72.2 | 76.5 | 73.9 | 79.7 | 78.11 | 50.0 |
| 1967 Okt. | | 8.55 | 7.23 | | 8.98 | 92.9 | 77.10 | 75.6 | | | | |
| Nov. | 10.29 | 8.25 | | | 8.96 | 105.0 | 96.6 | 75.0 | | | | 64.0 |
| Dez. | 10.34 | 7.94 | | 102.4 | 8.88 | 108.7 | 101.4 | 98.0 | | | | 70.0 |
| 1968 Jan. | 9.75 | 7.12 | | 97.6 | 8.90 | 102.8 | 99.2 | 101.7 | | | | 70.0 |
| Febr. | 9.69 | | | 95.5 | 8.75 | 95.0 | | 83.2 | | | | 71.6 |
| März | 9.25 | | | 92.6 | 8.74 | 93.3 | | 85.2 | | | | 72.6 |
| April | 10.25 | | | | 8.44 | | 71.11 | 82.6 | | | | 72.6 |
| Mai | 10.05 | | | | 7.86 | 91.0 | 85.0 | 75.0 | | | | 69.6 |
| Juni | 10.00 | | | | 7.99 | 94.0 | 70.10 | 72.6 | | | | |
| Juli | 9.75 | | | | 7.83 | | | 72.11 | | | | 65.0 |
| Aug. | 9.00 | | 7.50 | 97.6 | 7.86 | 80.0 | 64.7 | | | | | |
| Sept. | 9.30 | | | | 7.85 | | | 62.6 | | | | |
| Okt. | 9.00 | 8.38 | | | 7.58 | 58.4 | 62.9 | 68.9 | | | | |

| Ware | Getreide | | | | | | | | | | Kopra | Esparto | Zucker | | | | | Fischmehl |
|---------------|------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------|----------|--------------------|---------------|---------------------------|--------------------|---------------------|-------|---------|-----------|------------|--|--|--|-----------|
| | Südchina ⁷⁾ | Südafrika ⁸⁾ | Schwarzmeer | Philippinen | Algerien | Kuba ⁹⁾ | Recife/Santos | Queensland ¹⁰⁾ | | Philippinen | | | Mauritius | Peru | | | | |
| | Route | UK | Antw./Hbg. ¹¹⁾ | Antw./Hbg. ¹¹⁾ | UK | Casablanca | USNH | UK | Antw./Rtttd./Amst. | USNH | | | UK | Antw./Hbg. | | | | |
| | nach | s. d. | \$ | \$ | s. d. | \$ | \$ | s. d. | \$ | \$ | | | s. d. | \$ | | | | |
| Währung | 2240 lbs | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mengeneinheit | 2240 lbs | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1958 D | | 54.0 | 30.2 | 0.15 | 80.11 | 5.41 | | 76.11 | 75.3 | | 58.7 | | | | | | | |
| 1959 D | | 60.4 | 38.3 | 0.17 | 79.4 | 5.91 | | 92.3 | 89.9 | 8.06 | 62.11 | | | | | | | |
| 1960 D | | 62.5 | 38.4 | 0.18 | 81.2 | 7.29 | 5.87 | 90.1 | 87.7 | 7.91 | 63.10 | | | | | | | |
| 1961 D | | 62.8 | 40.4 | 0.16 | 81.8 | 8.10 | 5.96 | 93.0 | 90.6 | 6.89 | 65.7 | | | | | | | |
| 1962 D | 35.11 | 52.5 | 33.5 | 0.15 | 81.0 | 5.60 | 5.01 | 83.10 | 81.4 | 5.95 | 57.3 | 0.14 | | | | | | |
| 1963 D | 46.2 | 61.11 | 36.11 | 0.19 | 85.2 | 7.94 | 6.81 | 97.2 | 94.8 | 7.14 | 79.4 | 0.15 | | | | | | |
| 1964 D | 50.2 | 59.7 | 37.6 | 0.20 | 93.5 | 9.05 | 6.03 | 92.5 | 89.11 | 7.23 | 73.1 | 0.20 | | | | | | |
| 1965 D | 53.3 | 61.7 | | 0.24 | 92.7 | 10.15 | 7.65 | 100.7 | 98.1 | 8.58 | 81.7 | 0.23 | | | | | | |
| 1966 D | 47.7 | 52.0 | | 0.21 | 89.7 | 9.62 | 7.24 | 95.9 | 93.3 | 7.49 | 58.11 | 0.17 | | | | | | |
| 1967 D | 51.11 | 55.7 | 46.8 | 0.23 | 92.6 | 11.27 | 7.70 | 91.2 | 88.9 | 6.78 | 65.3 | 0.21 | | | | | | |
| 1967 Okt. | 53.9 | 60.10 | | 0.27 ¹³⁾ | | | | 96.3 ³⁾ | 93.9 ³⁾ | 8.75 ¹³⁾ | | | | | | | | |
| Nov. | 57.6 | 65.11 | | 0.27 | | | | 7.25 | 96.3 | 93.9 | 70.0 | 0.22 | | | | | | |
| Dez. | 67.9 | 63.11 | | 0.26 | 107.6 | | 7.78 | 105.0 | 102.6 | 7.23 | 77.6 | | | | | | | |
| 1968 Jan. | 78.4 | 67.6 | | 0.26 | 102.6 | | 7.00 | 104.5 | 101.11 | 7.04 | | 0.22 | | | | | | |
| Febr. | 77.6 | | | | 100.0 | | 7.52 | 103.9 | 101.3 | 7.49 | | | | | | | | |
| März | 67.11 | 51.11 | | | | | | | | 7.18 | | | | | | | | |
| April | 72.6 | | | 0.25 | | | | 103.9 | 101.3 | 7.00 | | | | | | | | |
| Mai | 78.8 | 56.8 | | | | | 7.00 | | | 7.13 | 72.6 | | | | | | | |
| Juni | 84.0 | 51.11 | | 0.26 | | | 7.72r | 105.0 | 102.6 | 7.00 | | | | | | | | |
| Juli | 80.0 | 56.11 | | 0.26 | 102.6 | | 8.00 | 107.6 | 105.0 | 7.10 | 72.6 | | | | | | | |
| Aug. | 73.0 | | | 0.30 | | | | | | | 77.6 | | | | | | | |
| Sept. | | 57.11 | | 0.28 | | | | 107.6 | 105.0 | 6.82 | 75.0 | | | | | | | |
| Okt. | 69.8 | 56.9 | | | | | | 107.6 | 105.0 | | 72.0 | | | | | | | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 43.

B. Seeschifffahrt
2. Frachtraten der Trampschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

| Ware | Grubenholz | Schwefelkies | | Schwefel | Eisen- und Manganerze | | | Schrott | | Zinkkonz. | Kohlen | |
|---------------|------------|----------------------------|-------------|----------|-----------------------|------------------|--------------------|---------|-----------------|--------------------|---------------------------|---------------|
| | | Archan-gelsk ²⁾ | Morphou-Bay | Huelva | US-Golf | Vitoria | Marmagoa | | USNH | | Port Pirie | Hampton Roads |
| Route | von | UK (Ostküste) | UK | Belgien | UK | Antw./Rttd./Hbg. | Adria | Japan | West-italien | Japan | Brist. Kan./Le Havre/Hbg. | Nordd. Häfen |
| Währung | s. d. | | | | | | | | § ³⁾ | | s. d. | |
| Mengeneinheit | Fathom | 2240 lbs | | | | | | | | | | |
| 1958 D | 189.6 | 37.0 | 22.9 | 49.6 | 39.4 | 41.1 | 37.2 | 39.5 | 6.47 | 10.33 | 74.0 | 25.8 |
| 1959 D | 175.0 | 39.0 | 25.9 | 47.10 | 41.1 | 46.8 | 55.0 | 40.5 | 6.42 | 10.33 | 91.10 | 24.10 |
| 1960 D | 194.7 | 38.11 | 24.11 | 49.2 | 44.11 | 45.11 | 41.7 | 43.8 | 7.08 | 11.08 | 100.0 | 27.5 |
| 1961 D | 223.9 | 40.5 | 22.5 | 54.2 | 43.11 | 42.10 | 43.9 | 47.8 | 7.56 | 13.72 | 86.9 | 30.1 |
| 1962 D | 198.4 | 34.4 | 20.10 | 41.6 | 34.2 | 32.9 | 31.11 | 36.0 | 6.08 | 10.44 | 75.8 | 22.11 |
| 1963 D | 216.8 | 39.8 | 25.6 | 50.5 | 36.8 | 37.7 | 40.8 | 39.5 | 7.52 | 12.28 | 95.1 | 28.11 |
| 1964 D | 225.0 | 43.6 | 29.0 | 59.10 | 32.8 | 41.1 | 44.11 | 41.0 | 8.28 | 12.76 | 86.7 | 27.0 |
| 1965 D | 230.6 | 48.8 | 27.4 | 66.3 | 39.2 | 49.1 | 51.4 | 47.7 | 9.47 | 13.67 | 98.10 | 31.1 |
| 1966 D | 240.0 | 47.4 | 34.0 | 61.7 | 26.0 | 35.2 | 38.4 | 39.10 | 8.34 | 11.27 | 95.6 | 23.1 |
| 1967 D | 238.9 | 50.8 | 22.8 | 61.5 | 21.5 | 40.6 | 43.0 | 40.11 | 10.51 | 12.03 | 91.1 | 23.3 |
| 1967 Okt. | . | . | . | . | . | 46.3 | . | . | . | . | . | . |
| 1967 Nov. | . | 63.9 | . | . | . | . | . | 44.11 | 9.50 | 9.32 ⁴⁾ | 97.6 | . |
| 1967 Dez. | . | . | . | . | . | . | 61.6 ⁴⁾ | 52.6 | . | . | 107.6 | . |
| 1968 Jan. | . | . | 30.6 | 72.0 | . | . | 58.9 | 46.5 | . | . | 102.11 | . |
| 1968 Febr. | . | 62.6 | . | 71.3 | 30.5 | . | 65.0 | 41.3 | 4.25 | 8.25 | 105.0 | 32.11 |
| 1968 März | . | . | . | . | . | . | . | 46.7 | 4.08 | 10.79 | . | . |
| 1968 April | . | 60.0 | . | 77.6 | 27.9 | . | 58.9 | . | . | 9.52 | . | . |
| 1968 Mai | . | . | . | . | . | . | . | 50.8 | . | 11.42 | . | . |
| 1968 Juni | . | 55.0 | . | . | 35.3 | . | . | . | 4.65 | 9.85 | . | . |
| 1968 Juli | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 11.02 | . | . |
| 1968 Aug. | 272.6 | 53.0 | . | . | 30.9 | . | . | . | . | 11.07 | . | . |
| 1968 Sept. | . | . | . | 65.0 | . | . | . | 46.8 | 4.00 | 11.02 | 102.6 | . |
| 1968 Okt. | . | . | . | . | . | . | . | 44.0 | 4.00 | 10.71 | . | . |

| Ware | Kohlen | | | | | | Düngemittel | | | | | |
|---------------|---------------|-----------|--------------|------------|----------------|-------|-----------------------|--------------|--------------------------|---------------------------|-------------|---------------------|
| | Hampton Roads | | | Australien | Danzig/Stettin | | US-Golf ⁵⁾ | | Rotes Meer ⁵⁾ | Casa-blanca ⁵⁾ | Antw./Hbg. | |
| Route | von | Rotterdam | West-italien | Japan | Rio de Janeiro | Japan | Portugal | West-italien | UK | Indien, Westküste | Antw./Rttd. | Süd-china |
| Währung | s. d. | | | \$ | | | s. d. | | | \$ | | |
| Mengeneinheit | 2240 lbs | | | | | | | | | | | |
| 1958 D | 24.2 | 3.97 | 7.60 | 4.95 | 36.2 | 23.10 | 22.0 | 46.11 | . | 46.3 | 19.8 | 59.7 |
| 1959 D | 23.0 | 3.80 | 7.76 | 5.25 | 40.0 | 30.9 | 25.3 | 47.11 | . | 55.2 | 19.9 | 59.2 |
| 1960 D | 26.2 | 4.14 | 8.35 | 5.30 | 39.3 | . | 25.2 | 49.4 | . | 54.6 | 20.4 | 59.10 |
| 1961 D | 27.4 | 4.25 | 9.02 | 6.32 | 41.4 | 35.11 | 30.4 | 51.10 | 9.58 | 53.9 | 20.5 | 66.2 |
| 1962 D | 20.3 | 3.61 | 6.55 | 5.06 | 34.7 | 30.2 | 22.1 | 44.9 | 8.71 | 57.9 | 18.9 | 58.11 |
| 1963 D | 27.3 | 4.83 | 7.18 | 7.44 | 34.11 | 31.0 | 35.5 | . | 10.23 | 53.6 | 21.0 | 66.4 |
| 1964 D | 24.6 | 4.45 | 7.32 | 8.11 | 30.9 | 34.2 | 33.8 | 55.6 | 9.69 | 52.8 | 22.8 | 66.7 |
| 1965 D | 27.11 | 4.82 | 8.31 | 8.09 | 35.7 | 36.6 | 31.0 | 64.0 | 14.50 | 51.4 | 26.2 | 82.8 |
| 1966 D | 27.11 | 4.04 | 6.99 | 7.06 | 29.7 | 34.4 | 25.2 | 66.0 | 13.87 | 49.6 | 28.10 | 80.1 |
| 1967 D | 18.7 | 4.62 | 7.56 | 8.56 | 33.3 | 47.2 | 25.11 | 63.4 | 16.58 | 49.3 | 27.8 | 116.0 |
| 1967 Okt. | . | 5.50 | 8.90 | . | 37.8 | 41.3 | . | . | 18.92 ⁴⁾ | 50.7 | 29.0 | 143.2 ⁴⁾ |
| 1967 Nov. | . | 4.90 | 8.69 | . | 41.8 | . | . | . | 19.00 | 49.3 | . | 145.4 |
| 1967 Dez. | . | 4.90 | 8.35 | . | 42.11 | 53.2 | . | . | 19.75 | 57.3 | . | 158.10 |
| 1968 Jan. | . | . | 7.43 | . | 37.4 | . | 28.4 | . | 18.50 | 58.3 | . | 151.10 |
| 1968 Febr. | . | . | 6.89 | . | 33.2 | 41.6 | . | . | 17.25 | 59.6 | . | 146.6 |
| 1968 März | . | . | 7.13 | . | 42.6 | 40.0 | . | . | 17.30 | 60.9 | . | 144.8 |
| 1968 April | . | 4.25 | 7.08 | . | 36.0 | . | . | 72.6 | . | 57.5 | . | 144.8 |
| 1968 Mai | . | . | 7.15 | . | 30.2 | . | . | . | 14.00 | 57.0 | . | 142.1 |
| 1968 Juni | . | . | 7.15 | . | 30.2 | . | . | . | . | 59.6 | . | 142.1 |
| 1968 Juli | . | . | 6.87 | . | 27.6 | . | . | 68.2 | 15.50 | 58.3 | . | 139.8 |
| 1968 Aug. | . | 4.70 | 6.97 | . | 33.6 | . | . | . | . | 56.3 | . | 137.5 |
| 1968 Sept. | . | . | 6.64 | . | 32.4 | . | 29.2 | . | . | . | 25.0 | 131.2 |
| 1968 Okt. | . | . | 6.40 | . | 33.6 | . | . | . | . | 53.0 | . | 130.9 |

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

| Ware | Rohöl | | | | | | | | Erdölprodukte | | | |
|---------------|-------------------------------|----------------|--------------------|--------------------|--------|---------------------|-------------------|---------------|----------------|--|--------------------------------|------------------------|
| | Venezuela/Niederl. Westindien | | Persischer Golf | | | | Algerien/Tunesien | Lybien | Syrien/Libanon | Venezuela/Trinidad/Niederl. Westindien | Sowjet-union am Schwarzen Meer | West-italien, Sizilien |
| Route | von | Wilhelms-haven | New York | Wilhelms-haven | Lavéra | Yokohama | New York | Wilhelmshaven | Rotterdam | Rotterdam | Rotterdam | |
| Währung | s. d. | | \$ | | s. d. | | \$ | | s. d. | | | |
| Mengeneinheit | 2240 lbs | | | | | | | | | | | |
| 1958 D | 16.11 | 1.32 | 31.1 | 26.11 | 3.79 | 4.60 | . | . | 18.8 | 22.9 | 25.7 | 12.8 |
| 1959 D | 16.9r | 1.29 | 28.4 | 23.4 | 3.25 | 4.06 | . | . | 13.5 | 19.6 | 21.4 | 13.1 |
| 1960 D | 15.8r | 1.34 | 30.8 | 24.11 | 3.40 | 4.33 | 12.8 | . | 19.7 | 21.11 | 19.7 | 14.4 |
| 1961 D | 14.11r | 1.27 | 28.5 | 23.3 | 3.23 | 4.02 | 11.3 | . | 14.1 | 21.2 | 25.0 | 13.11 |
| 1962 D | 16.6 | 1.42 | 31.11 | 26.7 | 3.50 | 4.43 | 12.6 | 14.8 | 15.6 | 22.0 | 24.3 | 15.10 |
| 1963 D | 22.3 | 1.64 | 39.2 | 31.1 | 4.48 | 4.84 | 13.5 | 15.9 | 23.4 | 27.5 | 31.4 | 18.6 |
| 1964 D | 19.11 | 1.55 | 34.4 | 27.11 | 3.78 | 4.90 | 15.9 | 17.2 | 21.1 | 27.6 | 27.4 | 18.0 |
| 1965 D | 20.5 | 1.46 | 32.11 | 26.9 | 3.68 | 4.77 | 13.5 | 15.4 | 20.1 | 26.4 | 31.8 | 17.11 |
| 1966 D | 17.1 | 1.60 | 30.10 | 25.5 | 3.26 | 4.78 | 12.9 | 15.6 | 16.9 | 26.4 | 27.0 | 17.0 |
| 1967 D | 36.5 | 2.39 | 70.0 | 64.7 | 6.16 | 9.18 | 20.10 | 15.11 | 13.9 | 42.11 | 62.11 | 23.6 |
| 1967 Okt. | . | 2.84 | 81.1 ⁶⁾ | 54.2 ⁶⁾ | 6.85 | 12.87 ⁶⁾ | 25.5 | . | . | 63.0 | 63.10 | 47.4 |
| 1967 Nov. | 62.1 | 2.56 | 79.0 | 75.1 | 7.12 | 9.35 | 31.9 | . | . | 49.9 | 65.4 | 37.8 |
| 1967 Dez. | . | 2.04 | 89.11 | 88.10 | 6.27 | 8.85 | 20.1 | 23.8 | 25.10 | 36.1 | 45.11 | 29.8 |
| 1968 Jan. | 31.11 | 1.38 | 81.0 | 78.11 | 5.95 | 9.02 | 18.7 | 21.10 | 25.1 | 36.9 | . | 23.7 |
| 1968 Febr. | 39.0 | 1.76 | 64.6 | 62.11 | 4.68 | 7.40 | . | . | . | 28.2 | . | 19.10 |
| 1968 März | 23.1 | 1.60 | 77.7 | 74.1 | 5.87 | 8.55 | 16.11 | 19.11 | 22.10 | 42.8 | . | 22.10 |
| 1968 April | 30.2 | 1.84 | 78.7 | 75.9 | 5.85 | 9.13 | 21.10 | 25.8 | 29.6 | 43.10 | . | 24.4 |
| 1968 Mai | 40.3 | 2.48 | 96.2 | 93.0 | 6.84 | 11.61 | 24.10 | 29.2 | . | . | 34.9 | 22.8 |
| 1968 Juni | 43.2 | 2.34 | 120.0 | 116.5 | 8.40 | 12.36 | 27.10 | 32.9 | 49.5 | . | . | 27.9 |
| 1968 Juli | 41.2 | 2.64 | 87.4 | 83.8 | 6.26 | 10.22 | 25.11 | 30.2 | . | . | . | 26.9 |
| 1968 Aug. | 28.10 | 1.69 | 61.4 | 62.4 | 4.46 | 6.54 | 17.4 | 20.4 | . | 39.9 | 34.9 | 24.9 |
| 1968 Sept. | 31.6 | 1.79 | 65.6 | 72.7 | 4.46 | 7.04 | 17.7 | 20.8 | 23.7 | 52.6 | 36.11 | 26.10 |
| 1968 Okt. | 25.9 | 1.46 | 74.10 | 80.7 | 5.34 | 9.05 | 21.7 | 25.2 | . | 40.8 | . | 27.9 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 43.

C. Schifffahrtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

| Land | Bundesrepublik Deutschland | | | | | | | | | Niederlande | | | | | |
|------------|---|---------------------|---------------------|---------------------|--------------|--------------|-------------|---------------------------|--------------------------|------------------------------------|---------------------------------|---------------|-----|-------|--------------|
| | Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg | | | | | | | | Heinz Peters, Hamburg | Statistisches Zentralamt, Den Haag | | | | | |
| | Linienfahrt | | | Tramp-fahrt | Tankerfahrt | | | Tramp-fahrt ²⁾ | Tanker-fahrt | Trampfahrt | | | | | |
| | Gesamt-index | | Stückgut | Massen-gut | ins-gesamt | Gesamt-index | Rohöl | Erdöl-prod. | ins-gesamt | Getreide (insg.) | Hochseeschiffahrt ³⁾ | | | | |
| 1965 = 100 | | | | Intascale = 100 | | | | 1960 = 100 | 1960 = 100 | | | | | | |
| Basis | Gesamt-index | Stückgut | Massen-gut | ins-gesamt | Gesamt-index | Rohöl | Erdöl-prod. | ins-gesamt | Getreide (insg.) | Gesamt-index | Getreide | Schwefel-kies | Erz | Kohle | Dünge-mittel |
| 1963 D | 93,5 ¹⁾ | 93,7 ¹⁾ | 92,8 ¹⁾ | 91,1 ¹⁾ | — | 65,7 | — | 107,0 | 115,5 | 88 | 90 | 95 | 78 | 92 | 91 |
| 1964 D | 97,0 ¹⁾ | 97,4 ¹⁾ | 95,7 ¹⁾ | 91,6 ¹⁾ | — | 59,0 | — | 112,6 | 120,1 | 100 | 108 | 119 | 81 | 93 | 97 |
| 1965 D | 100,0 ¹⁾ | 100,0 ¹⁾ | 100,0 ¹⁾ | 100,0 ¹⁾ | — | 58,9 | — | 127,1 | 124,7 | 100 | 102 | 121 | 90 | 105 | 103 |
| 1966 D | 104,1 ¹⁾ | 104,9 ¹⁾ | 102,2 ¹⁾ | 91,2 ¹⁾ | — | 55,1 | — | 109,8 | 120,2 | 89 | 91 | 126 | 74 | 84 | 91 |
| 1967 D | 107,4 ¹⁾ | 109,1 ¹⁾ | 103,2 ¹⁾ | 93,3 ¹⁾ | — | 101,5 | — | 121,2 | 123,1 | 81 | 84 | 128 | 65 | 70 | 95 |
| 1967 Okt. | 109,4 ¹⁾ | 110,1 ¹⁾ | 107,4 ¹⁾ | 104,7 ¹⁾ | — | 124,2 | — | 143,1 | — | 92 | 102 | 129 | 59 | — | 112 |
| Nov. | 113,4 ¹⁾ | 114,4 ¹⁾ | 110,7 ¹⁾ | 107,5 ¹⁾ | — | 127,1 | — | 144,1 | 155,9 | | | | | | |
| Dez. | 116,0 ¹⁾ | 117,6 ¹⁾ | 111,9 ¹⁾ | 106,5 ¹⁾ | — | 100,1 | — | 139,3 | 182,4 | | | | | | |
| 1968 Jan. | 106,6 | 107,2 | 103,3 | 91,3 | 99,7 | 98,7 | 103,3 | 120,9 | 160,6 | 83 | 85 | 131 | 61 | 103 | 98 |
| Febr. | 106,4 | 107,2 | 102,3 | 94,2 | 81,9 | 81,8 | 82,2 | 123,3 | 121,8 | | | | | | |
| März | 107,7 | 108,6 | 102,8 | 91,4 | 98,8 | 96,0 | 110,0 | 122,9 | 122,4 | | | | | | |
| April | 108,2 | 109,0 | 103,0 | 89,5 | 94,5 | 90,6 | 115,0 | 118,1 | — | | | | | | |
| Mai | 107,8 | 108,5 | 103,9 | 89,8 | 116,2 | 116,3 | 115,9 | 116,6 | 135,9 | | | | | | |
| Juni | 107,2 | 108,0 | 102,8 | 89,7 | 131,6 | 133,7 | 116,9 | 115,5 | — | | | | | | |
| Juli | 107,2 | 108,1 | 102,8 | 88,0 | 112,3 | 112,0 | 118,8 | 113,2 | — | | | | | | |
| Aug. | 107,3 | 108,1 | 102,7 | 88,5 | 87,6 | 79,8 | 111,5 | 112,5 | — | | | | | | |
| Sept. | 107,5 | 108,5 | 101,7 | 89,1 | 95,3 | 84,8 | 119,4 | 113,5 | — | | | | | | |
| Okt. | 107,4 | 108,4 | 101,2 | 89,2 | 97,8 | 88,3 | 121,4 | 107,2 | — | | | | | | |

| Land | Niederlande | | | | Großbritannien | | | | | | | Norwegen | | | | |
|--------------|---------------------------------------|-------|-----|--------------|-----------------------------|--------|-------|----------|-------|-------|--------------|----------------------------|-------------------------------|-------------------|-------|-------|
| | Statistisches Zentralamt, Den Haag | | | | Chamber of Shipping, London | | | | | | | Mullion & Co, London | | | | |
| | Trampfahrt | | | | Trampfahrt | | | | | | | Tanker-fahrt | | | | |
| | Küstenschiffahrt ⁴⁾ | | | Gesamt-index | Getreide | Zucker | Holz | Schwefel | Erz | Kohle | Dünge-mittel | Rohöl (insg.) | ins-gesamt | Mineralöl (insg.) | | |
| Gesamt-index | Holz | Kohle | | | | | | | | | | | | | | |
| Basis | 1960 = 100 | | | | 1960 = 100 | | | | | | | Intascale = 100 | Juli 1965- Juni 1966 = 100 | Intascale = 100 | | |
| 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 | | |
| 1967 D | 102 | 102 | 98 | 120,5 | 127,9 | 99,1 | 108,9 | 128,7 | 82,1 | 96,5 | 185,1 | 96,3 | 94,1 | 113,7 | | |
| 1967 Okt. | 108 | 108 | 112 | 139,8 | 141,8 | 105,5 | 118,7 | — | 115,3 | 114,4 | 240,9 | 110,5 | 107,5 | 160,9 | | |
| Nov. | | | | 146,3 | 144,2 | 108,5 | 126,3 | — | — | 117,0 | 242,8 | 110,3 | 110,0 | 139,5 | | |
| Dez. | | | | 145,8 | 150,5 | 104,6 | 121,9 | — | — | 112,1 | 237,5 | 103,1 | 103,5 | 107,1 | | |
| 1968 Jan. | 107 | 107 | 117 | 134,5 | 121,2 | 102,2 | 127,6 | 136,6 | — | 100,7 | 241,8 | 91,7 | 92,7 | 99,7 | | |
| Febr. | | | | 122,0 | 115,0 | 101,0 | 101,6 | 133,6 | — | 94,8 | 206,8 | 88,7 | 91,8 | 88,7 | | |
| März | | | | 131,7 | 120,3 | — | 111,0 | — | — | 95,7 | 214,0 | 84,9 | 94,0 | 94,7 | | |
| April | | | | 123,2 | 112,0 | 101,0 | 111,6 | 144,5 | — | 92,9 | 210,7 | 90,3 | 90,3 | 98,4 | | |
| Mai | | | | — | — | — | 112,7 | 98,9 | 95,7 | 116,2 | — | 95,3 | 177,7 | 116,6 | 93,1 | 121,4 |
| Juni | | | | — | — | — | 126,0 | 116,9 | 102,2 | 119,6 | — | 93,3 | 212,3 | 119,3 | 92,9 | 129,9 |
| Juli | | | | — | — | — | 119,0 | 98,6 | 101,2 | 117,7 | — | — | 97,1 | 209,9 | 109,6 | 93,4 |
| Aug. | — | — | — | 123,5 | 106,0 | — | 111,8 | — | — | 94,7 | 204,4 | 75,3 | 94,0 | 88,9 | | |
| Sept. | — | — | — | 119,1 | 105,8 | 103,4 | 116,8 | 122,6 | — | 91,7 | 196,3 | 83,5 | 91,6 | 91,5 | | |
| Okt. | — | — | — | 119,4 | 104,9 | 101,2 | 130,0 | — | — | 88,9 | 192,8 | 81,0 | 90,1 | 95,4 | | |

| Land | Italien | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|---|------------------------|------------|-------------|----------|--------------|------------|-----------------------------------|-------------------|----------|--------------|-----------------|------------------|--------------|-----------------|
| | Ministerium für die Handelsschiffahrt Rom ⁵⁾ | | | | | | | | | | | | | | |
| | Trampfahrt | | | | | | | | | | | | | | |
| | Gesamt-index | Europa-fahrt zu-sammen | Getreide | | | | | Getreide, Zucker, Zink-konzentrat | Mais, Zucker, Erz | Getreide | Schwefelkies | Getreide, Kohle | | | |
| Große Seen | | | Ost-Kanada | US-Golf | La Plata | Nord-Pazifik | Anstralien | | | | | | Südostafrika | Schwarz-meer | Ost-mittel-meer |
| von Fahrtroute nach | | Nordeuropa | | Mittel-meer | Europa | Nord-europa | Nordeuropa | Mittel-meer | Nordeuropa | | West-italien | | | | |
| 1965 = 100 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1963 D | 89 ⁶⁾ | 93 ⁶⁾ | — | — | — | — | — | 92 ⁶⁾ | — | — | — | — | 72 ⁶⁾ | — | — |
| 1964 D | 88 ⁶⁾ | 89 ⁶⁾ | — | — | — | — | — | 89 ⁶⁾ | — | — | — | — | 87 ⁶⁾ | — | — |
| 1965 D | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 1966 D | 89 ⁶⁾ | 91 ⁶⁾ | — | — | — | — | — | 101 ⁶⁾ | — | — | — | — | 99 ⁶⁾ | — | — |
| 1967 D | 84 ⁶⁾ | 87 ⁶⁾ | — | — | — | — | — | 96 ⁶⁾ | — | — | — | — | 89 ⁶⁾ | — | — |
| 1967 Okt. | 100 | 98 | 100 | 109 | 97 | 92 | 96 | 106 | 93 | 101 | 94 | — | — | — | 119 |
| Nov. | 104 | 101 | 91 | 113 | 95 | 108 | 95 | 113 | 95 | 99 | 93 | — | — | 100 | — |
| Dez. | 105 | 99 | 97 | 116 | 85 | 85 | 104 | 88 | 107 | 103 | 113 | — | — | 105 | 96 |
| 1968 Jan. | 99 | 92 | — | 91 | 67 | 77 | 103 | 96 | 107 | 113 | 108 | — | — | 76 | 69 |
| Febr. | 96 | 93 | 72 | 82 | 82 | 87 | 98 | 72 | 106 | 115 | 108 | — | — | 85 | — |
| März | 100 | 90 | — | 69 | 70 | 77 | 97 | — | 103 | 132 | — | — | — | 74 | — |
| April | 100 | 91 | 69 | 88 | 113 | — | 99 | — | 102 | 85 | — | — | — | 74 | — |
| Mai | 98 | 95 | 88 | — | 105 | 86 | 93 | — | 97 | 92 | — | — | — | 85 | 98 |
| Juni | 92r | 67r | 70 | 74 | 64 | 86r | 101 | — | 100 | 89 | 87 | 113 | — | 77 | 83 |
| Juli | 94 | 85 | 71 | 69 | 78 | 87r | 81 | — | 103 | 111 | 84 | — | — | 65 | — |
| Aug. | 94 | 87 | 65 | 102 | 62 | — | 72 | — | 101 | 118 | 84 | — | — | 91 | 98 |
| Sept. | 91 | 80 | 59 | 71 | 78 | 78 | 89 | — | 103 | 94 | — | — | — | 93 | 56 |
| Okt. | 91 | 89 | 79 | 71 | 68 | 71 | — | 75 | 106 | 89 | 84 | — | — | 98 | — |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, Quellenverzeichnis s. S. 43/44.

C. Schifffahrtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

| Land | Italien | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|---|-------------------------|------------|---------------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-----------------|-----------------------|------------------------|---------------|-------------|---------------|------------------|-----------|
| Berechnende Stelle | Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾ | | | | | | | | | | | | | | |
| Einsatzart | Trampfahrt | | | | | | | | | | | | | | |
| Indexgruppe | Erz | | | Erz, Phosphat | Kohle | | Afrika-fahrt zusammen | Phosphat | | | Getreide | Kopra | Zucker | | Erz |
| von Fahrtroute nach | Brasilien | Indien | Westafrika | Westl. Mittelmeer, Norl.-afrika | Nord-europa | | | Nord-Westafrika | Ostafrika, Rotes Meer | Amerika-fahrt zusammen | US-Golf | Philippinen | Karib. Inseln | Kuba | Brasilien |
| Basis | Europa | Nord-europa, Mittelmeer | Nordeuropa | Südamerika | Westitalien | Südafrika | Indien, Ceylon | Brasilien | Vereinigte Staaten | Afrika | USNH, US-Golf | | | | |
| 1963 D | . | . | — | 82 ²⁾ | 89 ²⁾ | 100 ²⁾ | . | . | — | 86 ²⁾ | — | — | — | 68 ²⁾ | |
| 1964 D | . | . | — | 89 ²⁾ | 95 ²⁾ | 101 ²⁾ | . | . | — | 93 ²⁾ | — | — | — | 85 ²⁾ | |
| 1965 D | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | |
| 1966 D | . | . | . | 96 ²⁾ | 109 ²⁾ | 90 ²⁾ | . | . | . | 86 ²⁾ | . | . | . | 68 ²⁾ | |
| 1967 D | . | . | . | 72 ²⁾ | 104 ²⁾ | 80 ²⁾ | . | . | . | 95 ²⁾ | . | . | . | 99 ²⁾ | |
| 1967 Okt. | 78 | 82 | 86 | — | — | — | 90 | — | 90 | 91 | 115 | 72 | — | 93 | |
| Nov. | 104 | 109 | — | — | — | — | 91 | — | 91 | 193 | 122 | — | — | 94 | |
| Dez. | — | 92 | — | — | — | — | 120 | 124 | 116 | 94 | 111 | 76 | — | 101 | |
| 1968 Jan. | 98 | 106 | — | — | — | 86 | 105 | — | 105 | 89 | 101 | 75 | — | 91 | |
| Febr. | 83 | 128 | 88 | — | — | — | 116 | — | 116 | 92 | 95 | 83 | — | 87 | |
| März. | — | 108 | — | — | — | 93 | 117 | — | 117 | 86 | 86 | 75 | 90 | 87 | |
| April. | 69 | 117 | — | — | — | — | 116 | — | 116 | 85 | 94 | 73 | — | 100 | |
| Mai. | 80 | 122 | — | — | — | — | 111 | — | 111 | 103 | — | 78 | — | 94 | |
| Juni. | 81 | 103 | — | — | — | — | 116 | — | 116 | 86 | 93 | — | — | 100 | |
| Juli. | — | 104 | — | — | — | — | 113 | — | 113 | 91 | 84 | — | — | 101 | |
| Aug. | 81 | — | — | — | — | — | 116 | — | 116 | 89 | 93 | 76 | — | 100 | |
| Sept. | 72 | 90 | 64 | — | — | 89 | 113 | — | 113 | 104 | 92 | 71 | 108 | — | |
| Okt. | — | 91 | — | — | 144 | — | 102 | — | 102 | 78 | 92 | 72 | 98 | — | |

| Land | Italien | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|---|-------------------|------------|--------------------|----------------------------------|----------|------------|----------|--------------------|-------------------|--------------|--------|------------|-----------------|
| Berechnende Stelle | Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾ | | | | | | | | | | | | | |
| Einsatzart | Trampfahrt | | | | | | | | | | | | | |
| Indexgruppe | Erz | | | | Asien-/Australien-fahrt zusammen | Getreide | | Reis | Getreide, Phosphat | Getreide, Schrott | Erz | | Kohle | Kohle, Schrott |
| von Fahrtroute nach | Westl. Südamerika | Indien, Ostafrika | Westafrika | Turkei, Mittelmeer | | La Plata | Australien | Südchina | US-Golf | Nord-Pazifik | Südostafrika | Indien | Australien | US-Nordatlantik |
| Basis | 1965 = 100 | | | | | | | | | | | | | |
| 1963 D | — | . | . | . | 80 ²⁾ | — | — | — | — | — | . | . | — | . |
| 1964 D | — | . | . | . | 86 ²⁾ | — | — | — | — | — | . | . | — | . |
| 1965 D | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 1966 D | . | . | . | . | 88 ²⁾ | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 1967 D | . | . | . | . | 89 ²⁾ | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 1967 Okt. | — | 64 | — | — | 112 | — | — | 91 | 114 | 110 | 134 | 110 | — | 108 |
| Nov. | 124 | — | — | — | 106 | — | 106 | 102 | 113 | — | 101 | 116 | — | 101 |
| Dez. | 106 | 77 | — | — | 116 | — | — | 112 | 108 | 142 | 115 | 120 | 104 | 130 |
| 1968 Jan. | — | 84 | 95 | — | 112 | — | 135 | 132 | 92 | 126 | 110 | 111 | 96 | 113 |
| Febr. | 108 | 78 | 102 | 105 | 105 | — | — | 132 | 92 | 113 | 101 | 117 | 87 | 105 |
| März. | — | — | 94 | — | 114 | 175 | — | 127 | 107 | 101 | 116 | 113 | 97 | 113 |
| April. | 76 | 83 | — | — | 117 | 197 | — | 124 | 91 | 115 | 92 | 117 | — | 115 |
| Mai. | — | — | 129 | 109 | 98 | — | — | 123 | 92 | 97 | 89 | 86 | 103 | 108 |
| Juni. | 65 | — | — | — | 102 | — | — | 130 | 66 | — | 83 | 98 | — | 154 |
| Juli. | 96 | 57 | 115 | — | 107 | — | — | 136 | 90 | — | 102 | 118 | — | 117 |
| Aug. | 87 | — | — | — | 104 | — | — | 119 | 82 | — | 104 | 116 | — | 118 |
| Sept. | 92 | — | — | 158 | 102 | — | — | 126 | 74 | — | 99 | 116 | — | 114 |
| Okt. | 52 | — | — | — | 99 | — | — | 119 | 89 | — | 114 | 104 | 92 | 87 |

| Land | Italien | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|----------|-------|-----------|----------|--------------|-------|--------|-------------|--------|--|
| Berechnende Stelle | Schifffahrtskommission der Vereinigten Italienischen Handelskammern, Rom | | | | | | | | | | |
| Einsatzart | Trampfahrt (Küstenfahrt) ²⁾ | | | | | | | | | | |
| Indexgruppe | Gesamtindex | Getreide | Holz | Bimsstein | Schwefel | Pozzulanerde | Salz | Bauxit | Düngemittel | Zement | |
| Basis | 1965 = 100 | | | | | | | | | | |
| 1966 D | 98,8 | 102,7 | 114,2 | 100,7 | 102,1 | 98,1 | 98,7 | 93,1 | 97,9 | 100,4 | |
| 1967 D | 96,5 | 110,6 | 116,3 | 104,5 | 97,8 | 93,8 | 92,9 | 90,3 | 98,5 | 104,6 | |
| 1965 I. Vj. | 102,6 | 100,0 | 104,4 | 104,1 | 106,5 | 99,7 | 104,7 | 101,4 | 103,7 | 103,2 | |
| II. Vj. | 97,6 | 100,0 | 99,7 | 97,2 | 96,2 | 99,5 | 96,1 | 96,7 | 97,1 | 96,9 | |
| III. Vj. | 96,8 | 100,0 | 95,7 | 93,7 | 95,5 | 99,7 | 94,7 | 96,1 | 95,4 | 97,3 | |
| IV. Vj. | 103,0 | 100,0 | 100,3 | 105,1 | 102,2 | 101,1 | 104,5 | 105,4 | 103,7 | 102,6 | |
| 1966 I. Vj. | 103,1 | 100,0 | 106,7 | 106,7 | 103,2 | 102,9 | 104,4 | 105,4 | 103,6 | 97,9 | |
| II. Vj. | 98,2 | 100,0 | 116,0 | 100,5 | 102,1 | 97,7 | 98,5 | 88,4 | 96,9 | 98,7 | |
| III. Vj. | 97,3 | 100,0 | 118,7 | 93,9 | 102,0 | 96,9 | 97,7 | 84,7 | 96,7 | 98,3 | |
| IV. Vj. | 96,8 | 110,6 | 114,4 | 101,1 | 100,9 | 95,3 | 94,4 | 92,8 | 94,3 | 106,4 | |
| 1967 I. Vj. | 96,5 | 110,6 | 115,4 | 102,3 | 100,4 | 94,5 | 92,5 | 91,2 | 97,7 | 105,7 | |
| II. Vj. | 95,2 | 110,6 | 114,4 | 101,0 | 100,4 | 93,7 | 91,3 | 91,9 | 96,5 | 101,6 | |
| III. Vj. | 95,1 | 110,6 | 114,4 | 104,3 | 95,2 | 91,1 | 90,8 | 88,5 | 99,3 | 105,1 | |
| IV. Vj. | 99,2 | 110,6 | 120,8 | 110,3 | 95,2 | 95,9 | 97,1 | 89,5 | 100,6 | 106,1 | |
| 1968 I. Vj. | 103,4 | 110,6 | 120,8 | 113,8r | 98,9 | 104,1r | 98,7 | 90,5r | 103,9 | 109,3 | |
| II. Vj. | 100,6 | 110,6 | 122,1 | 108,4 | 98,9 | 104,5 | 95,4 | 86,5 | 99,8 | 100,6 | |
| III. Vj. | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, Quellenverzeichnis s. S. 44.

C. Schifffahrtsindices
1. Indices der Seefrachtraten

| Land | COMECON-Länder | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|-----------------|-----------------|-----------------|--------|------------------|--------------------|-----------------|--|-----------------------------|--------------------|---------------|----------------------------------|
| | Büro für Seefrachtkoordination des Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Warschau | | | | | | | | | | | | |
| Berechnende Stelle | | | | | | | | | | | | | |
| Einsatzart | Trampfahrt | | | | | | | | | | | | |
| Indexgruppe | Großtonnage (8000 und mehr tdw) ¹⁾ | | | | | | | | Tonnage mittl. Größe (2000—5500 tdw) ²⁾ | | | | Küsten- tonnage ³⁾ |
| | Gesamt- index | Nord- europa | Mittel- meer | West- afrika | Indien | Nord- amerika | Mittel- amerika | Süd- amerika | Gesamt- index | Schwarz- m./ Mittelm. | Ostsee/ Nordsee | Weiß- meer | Gesamt- index |
| Basis | 1964 = 100 | | | | | | | | | | | | |
| 1963 D | 100,1 | 98,7 | 97,5 | 95,7 | 100,2 | 119,5 | 88,1 | 102,7 | 97,3 | 91,9 | 101,5 | 104,1 | 103,2 |
| 1964 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 |
| 1965 D | 110,0 | 107,2 | 107,6 | 109,4 | 108,7 | 111,0 | 110,5 | 114,6 | 102,2 | 102,4 | 101,7 | 101,4 | 101,9 |
| 1966 D | 92,3 | 106,0 | 109,0 | 107,9 | 79,2 | 83,5 | 105,4 | 91,8 | 102,0 | 100,7 | 102,3 | 103,5 | 100,2 |
| 1967 D | 100,5p | 117,6p | 129,2p | 90,3p | 65,0p | 104,5p | 114,0p | 94,9p | 102,8p | 100,8p | 104,3p | 100,3p | 104,1p |
| 1967 Okt. | 114,2 | 125,8 | 155,0 | 99,1 | 67,7 | 119,9 | 117,9 | 122,4 | 104,2 | 102,4 | 107,3 | 100,7 | 107,7 |
| Nov. | 119,5 | 145,7 | 159,8 | 99,1 | 76,8 | — | — | 128,6 | 120,4 | 116,4 | 125,5 | — | 134,2 |
| Dez. | 124,0 | 150,5 | 158,0 | — | 79,5 | 128,5 | 132,2 | 117,4 | 136,4 | 129,1 | 144,7 | — | 161,5 |
| 1968 Jan. | 119,6 | 137,0 | 157,9 | 107,5 | 72,8 | 100,9 | 117,1 | 94,2 | 128,4 | 130,0 | 126,7 | — | 122,3 |
| Febr. | 121,0 | 138,8 | 155,8 | 103,3 | 76,9 | 102,2 | 118,4 | 101,1 | 124,0 | 128,5 | 119,0 | — | 113,8 |
| März | 121,1 | 119,8 | 155,4 | 106,9 | 77,3 | — | — | — | 124,7 | 132,2 | 116,3 | — | 108,7 |
| April | 114,5 | 118,9 | 138,2 | 106,9 | 84,3 | — | 103,2 | — | 119,8 | 123,0 | 113,8 | 125,0 | 115,7 |
| Mai | 109,0 | 107,6 | 137,7 | — | 80,2 | 93,1 | 106,1 | — | 115,8 | 118,0 | 109,8 | 123,7 | 116,2 |
| Juni | 110,0 | 116,7 | 141,3 | 120,7 | 77,0 | 78,4 | 107,1 | 105,9 | 110,8 | 106,6 | 109,4 | 124,9 | 122,3 |
| Juli | 109,9 | 120,4 | 144,2 | 94,8 | 73,6 | 75,8 | 110,1 | 110,6 | 121,8 | 117,3 | 122,9 | 131,1 | 113,4 |
| Aug. | 112,0 | 120,1 | 147,5 | 94,8 | 80,9 | 78,4 | 107,1 | 108,3 | 119,1 | 114,1 | 119,5 | 131,4 | 115,0 |
| Sept. | 108,9 | 108,2 | 146,5 | 101,7 | 82,2 | 82,1 | 107,1 | 90,8 | 121,7 | 116,5 | 118,2 | 143,2 | 114,8 |
| Okt. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

| Land | Sowjetunion | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|----------|--------|--------|--------|--------|------------------|-----------------------|------------------|------------------|--------|----------------|------------------|--------|------------------|-----------------------|
| | Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau | | | | | | | | | | | | | | | |
| Berechnende Stelle | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Einsatzart | Trampfahrt | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indexgruppe | Gesamt- index | Getreide | Holz | Erz | Kohle | Zement | Dünge- mittel | Eisen und Stahl | ab Nordmeerhäfen | | | ab Ostseehäfen | | | | |
| | | | | | | | | | zusam- men | Schnitt- holz | Apatit | zusam- men | Schnitt- holz | Kohle | Dünge- mittel | Eisen und Stahl |
| Basis | 1960 = 100 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | 102,3 | 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 |
| 1967 D | 111,7p | 113,4p | 111,6p | 103,8p | 103,9p | 147,5p | 159,3p | 81,8p | 116,4p | 111,7p | 177,6p | 103,5p | 110,4p | 103,9p | — | 81,8p |
| 1967 Okt. | 118,4 | 109,0 | 121,3 | — | 101,3 | — | — | — | 128,1 | 123,0 | — | 106,8 | 117,0 | 101,3 | — | — |
| Nov. | 127,5 | 121,0 | 125,6 | — | 116,7 | — | 174,4 | — | 131,6 | 116,3 | 196,8 | 127,8 | 148,2 | 116,7 | — | — |
| Dez. | 136,2 | 148,9 | 130,5 | — | 130,4 | — | 189,9 | — | 135,3 | — | 216,4 | 140,7 | 165,1 | 130,4 | — | — |
| 1968 Jan. | 127,8 | 135,0 | 117,8 | — | — | — | — | — | — | — | — | 117,5 | 121,4 | — | — | — |
| Febr. | 123,5 | 116,8 | 113,6 | — | — | — | — | — | — | — | — | 109,9 | 106,9 | — | — | — |
| März | 118,3 | 120,2 | 107,1 | — | 107,3 | — | — | — | 128,9 | 108,4 | — | 101,5 | 103,8 | 107,3 | — | — |
| April | 118,7 | — | 111,1 | — | 87,3 | — | — | — | 131,0 | 111,0 | — | 99,8 | 111,5 | 87,3 | — | — |
| Mai | 120,6 | 100,1 | 118,8 | — | — | — | — | — | 137,5 | 119,0 | — | 103,3 | 118,2 | — | — | — |
| Juni | 120,6 | 97,3 | 119,5 | — | — | — | — | — | 137,4 | 118,9 | — | 104,8 | 120,9 | — | — | — |
| Juli | 112,3 | 101,3 | 122,7 | — | — | — | 105,6 | — | 122,4 | 125,4 | 109,7 | 102,2 | 116,1 | — | — | — |
| Aug. | 113,4 | — | 122,8 | 102,0 | 96,7 | — | — | 85,0 | 121,9 | 124,8 | — | 106,2 | 117,8 | 96,7 | — | 85,0 |
| Sept. | 114,4 | — | 124,7 | — | 95,8 | — | — | — | 122,7 | 125,7 | — | 108,4 | 122,4 | 95,8 | — | — |
| Okt. | 120,8 | 99,6 | 136,5 | — | 93,7 | — | — | — | 130,4 | 135,3 | — | 116,8 | 139,4 | 93,7 | — | — |

| Land | Sowjetunion | | | | | | | Vereinigte Staaten von Amerika | | | | | | | |
|--------------------|--|----------|--------|--------|---------------------|---------------------------------|------------------|----------------------------------|------------------|----------|------------|------|------|-------|--|
| | Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau | | | | | | | Maritime Research Inc., New York | | | | | | | |
| Berechnende Stelle | | | | | | | | | | | | | | | |
| Einsatzart | Trampfahrt | | | | Tankerfahrt | | | Trampfahrt | | | | | | | |
| | ab Schwarzmeerhäfen | | | | ab Schwarzmeerhäfen | | | | | | | | | | |
| Indexgruppe | zu- sammen | Getreide | Erz | Zement | zu- sammen | Rohöl 11 000 bis 23 000 t | über 23 000 t | Erdöl- Produkte | Gesamt- index | Getreide | Zucker | Holz | Erz | Kohle | |
| | 1960 = 100 | | | | | | | Intascale = 100 | | | 1951 = 100 | | | | |
| 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 | 52,9 | 84,6 | 45,3 | 48,9 | 47,4 | 59,6 | 35,7 | | |
| 1966 D | 105,7 | 100,1 | 100,1 | 139,2 | 77,1p | 72,2 | 57,0 | 83,2 | 43,4 | 45,6 | 47,4 | 59,3 | 34,4 | | |
| 1967 D | 114,2p | 113,4p | 103,8p | 147,5p | 160,6p | 154,9p | 129,7p | 172,1p | 43,1 | 46,5 | 46,9 | 58,1 | 33,0 | | |
| 1967 Okt. | 114,8 | 109,0 | — | — | 188,4 | 198,7 | 178,1 | 260,2 | 45,0 | 50,4 | 47,2 | — | 33,6 | | |
| Nov. | 120,7 | 121,0 | — | — | 153,9 | 164,2 | 143,7 | 208,7 | 45,0 | 50,3 | 47,3 | — | 33,6 | | |
| Dez. | 134,4 | 148,9 | — | — | 139,6 | 167,5 | 111,7 | 162,8 | 44,2 | 48,5 | 47,3 | — | 33,4 | | |
| 1968 Jan. | 127,5 | 135,0 | — | — | — | 99,7 | — | — | 43,1 | 45,5 | 47,2 | — | 33,1 | | |
| Febr. | 118,6 | 116,8 | — | — | — | — | — | 101,0 | 43,0 | 46,4 | 47,2 | — | 32,9 | | |
| März | 120,3 | 120,2 | — | — | — | — | — | — | 42,8 | 45,9 | 47,2 | — | 32,7 | | |
| April | — | — | — | — | — | 95,0 | — | 100,0 | 42,6 | 45,4 | 47,2 | — | 32,8 | | |
| Mai | 110,4 | 100,1 | — | — | — | 100,0 | — | 117,5 | 42,4 | 44,9 | 47,2 | — | 32,8 | | |
| Juni | 109,1 | 97,3 | — | — | — | 136,2 | 132,9 | 119,8 | 42,3 | 44,7 | 47,3 | — | 32,9 | | |
| Juli | 105,9 | — | 101,3 | — | 113,1 | 110,0 | 116,2r | 114,4 | 42,0 | 43,9 | 47,3 | — | 32,8 | | |
| Aug. | 106,2 | — | 102,0 | — | 82,5 | 85,0 | 80,8 | 107,2 | 41,8 | 43,3 | 47,2 | — | 32,8 | | |
| Sept. | — | — | — | — | 83,7 | 87,5 | 80,0 | 109,3 | 41,6 | 42,8 | 47,3 | — | 32,9 | | |
| Okt. | 107,3 | 99,6 | — | — | 100,6 | 101,2 | 100,0 | 117,9 | 41,3 | 42,3 | 47,2 | — | 32,7 | | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, Quellenverzeichnis s. S. 44.

C. Schifffahrtsindizes
2. Sonstige Schifffahrtsindizes

| Land | Großbritannien | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|-------|--------------------|-------------------------------|-------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|-------|--------------------|----------------|-------|---------------------|
| Berechnende Stelle | London Tanker Brokers' Panel, London | | | | | | | | | | | | | | |
| Indexart | Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt ¹⁾ | | | | | | | | | | | | | | |
| Darstellungsform | Gewogene Maßzahlen Intascale = 100 | | | Raten in s. d. je 2240 lbs | | | | | | | | | | | |
| Fahrtroute | alle Fahrtrouten insgesamt | | | Venezuela/ Niederl. Indien | | | Persischer Golf | | | Algerien/Tunesien | | | Syrien/Libanon | | |
| Tankergößenklasse | von nach | | | Wilhelmshaven | | | | | | | | | | | |
| | GP | MR | LR | GP | MR | LR | GP | MR | LR | GP | MR | LR | GP | MR | LR |
| 64 Dez.—65 Mai | 82,1 | 71,6 | 60,1 | 28,4 | 24,8 | 20,9 | 47,8 | 42,5 | 36,8 | 17,5 | 15,2 | 12,9 | 23,6 | 20,6 | 17,3 |
| 65 Juni—Nov. | 79,8 | 68,6 | 58,2 | 27,6 | 23,8 | 20,1 | 46,6 | 40,11 | 35,9 | 16,11 | 14,6 | 12,4 | 22,11 | 19,8 | 16,8 |
| 65 Dez.—66 Mai | 82,9 | 73,4 | 59,1 | 28,7 | 25,4 | 20,5 | 48,1 | 43,4 | 36,2 | 17,7 | 15,6 | 12,6 | 23,9 | 21,0 | 16,11 |
| 66 Juni—Nov. | 75,9 | 63,5 | 53,6 | 26,2 | 21,11 | 18,6 | 44,6 | 38,4 | 33,5 | 16,1 | 13,5 | 11,4 | 21,9 | 18,2 | 15,4 |
| 66 Dez.—67 Mai | 71,3 | 61,8 | 53,4 | 24,7 | 21,4 | 18,5 | 42,2 | 37,6 | 33,3 | 15,1 | 13,1 | 11,4 | 20,5 | 17,9 | 15,4 |
| 67 Juni—Nov. | 117,9 | 107,4 | 84,5 | 40,8 | 37,1 | 29,2 | 94,6 ²⁾ | 86,1 ²⁾ | 67,9 ²⁾ | 24,11 ²⁾ | 22,9 | 17,11 | 33,10 | 30,9 | 24,3 |
| 67 Dez.—68 Mai | 101,8 | 94,4 | 76,9 | 36,2 | 33,6 | 27,4 | 84,3 | 78,1 | 63,8 | 22,3 | 20,7 | 16,9 | 30,0 | 27,10 | 22,8 |
| 1967 Okt. | 123,8 | 117,1 | 87,7 | 42,9 | 40,5 | 30,3 | 99,1 ²⁾ | 93,9 ²⁾ | 70,3 ²⁾ | 26,2 | 24,9 | 18,7 | 35,6 | 33,7 | 25,2 |
| Nov. | 122,4 | 112,5 | 86,1 | 42,3 | 38,10 | 29,8 | 98,0 | 90,1 | 69,0 | 25,11 | 23,10 | 18,3 | 35,1 | 32,3 | 24,8 |
| Dez. | 113,4 | 109,2 | 85,1 | 39,1 | 37,8 | 29,4 | 90,11 | 87,6 | 68,3 | 24,0 | 23,1 | 18,1 | 32,6 | 31,4 | 24,5 |
| 1968 Jan. | 105,7 | 97,9 | 80,0 | 37,6 | 34,9 | 28,5 | 87,5 | 81,0 | 66,3 | 23,1 | 21,4 | 17,6 | 31,2 | 28,11 | 23,7 |
| Febr. | 96,0 | 84,8 | 73,6 | 34,1 | 30,1 | 26,2 | 79,5 | 70,3 | 61,0 | 21,0 | 18,6 | 16,1 | 28,4 | 25,0 | 21,9 |
| März | 95,3 | 89,7 | 76,5 | 33,10 | 31,10 | 27,2 | 78,10 | 74,3 | 63,4 | 20,10 | 19,7 | 16,8 | 28,1 | 26,6 | 22,7 |
| April | 93,4 | 87,2 | 73,7 | 33,2 | 30,11 | 26,2 | 77,4 | 72,2 | 61,1 | 20,5 | 19,0 | 16,1 | 27,7 | 25,9 | 21,9 |
| Mai | 101,6 | 97,0 | 76,8 | 36,1 | 34,5 | 27,4 | 84,1 | 80,3 | 63,7 | 22,2 | 21,2 | 16,9 | 30,0 | 28,7 | 22,5 |
| Juni | 105,4 | 102,8 | 85,8 | 37,5 | 36,6 | 30,6 | 87,2 | 85,1 | 71,0 | 23,0 | 22,5 | 18,9 | 31,1 | 30,4 | 25,4 |
| Juli | 105,4 | 94,6 | 76,4 | 37,5 | 33,7 | 27,1 | 87,2 | 78,4 | 63,3 | 23,0 | 20,8 | 16,8 | 31,1 | 27,11 | 22,6 |
| Aug. | 93,6 | 84,0 | 69,3 | 33,3 | 29,10 | 24,7 | 77,6 | 69,7 | 57,5 | 20,5 | 18,4 | 15,2 | 27,7 | 24,9 | 20,5 |
| Sept. | 92,0 | 86,6 | 70,9 | 32,8 | 30,9 | 24,10 | 76,2 | 71,8 | 58,0 | 20,1 | 18,11 | 15,3 | 27,2 | 25,7 | 20,8 |
| 16. Sept.—15. Okt. | 94,0 | 88,7 | 70,6 ³⁾ | 33,4 | 31,6 | 25,1 ³⁾ | 77,10 | 73,6 | 58,7 ³⁾ | 20,6 | 19,4 | 15,5 ³⁾ | 27,9 | 26,2 | 20,10 ³⁾ |
| 16. Okt.—15. Nov. | 94,2 | 87,6 | 70,0 ³⁾ | 33,5 | 31,1 | 24,10 ³⁾ | 78,0 | 72,7 | 58,1 ³⁾ | 20,7 | 19,2 | 15,3 ³⁾ | 27,9 | 25,10 | 20,8 ³⁾ |

| Land | Großbritannien | | | | Frankreich | | | Bundesrepublik Deutschland | | |
|--------------------|--|--------------------|--|---------------------------|---|---|--|--|------------------------|-----------------------|
| Berechnende Stelle | Fairplay, London | | | | Barry Rogliano Sales (Ventas), Paris | | | Statist. Bundesamt, Wiesbaden | | |
| Indexart | Preismeßzahlen für Neubautonnage ⁴⁾ | | | | Preismeßzahlen für Zweithandtonnage | | | | | |
| Indexgruppe | Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw | | Bulk-Carrier 25000 t dw ⁵⁾ | | Zur Wiederverwendung bestimmt ⁶⁾ | | | Zum Abbruch bestimmt ⁶⁾ 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 | | | | 1962 = 100 | | | | | |
| | (1022500 £) | (875000 £) | (1345200 £) ⁸⁾ | (1218800 £) ⁷⁾ | (65000 £) | (533000 £) | (469375 £) | (10.14,8 £ je t ld) | (12.11,8 £ je t ld) | (16.2,9 £ je t ld) |
| 1963 D | 100,7 | 107,4 | 100,8 | 114,6 | 93,3 | 76,8 | 53,1 | 74,4 | 74,5 | 85,1 |
| 1964 D | 101,5 | 107,4 | 101,5 | 106,3 | 118,3 | 99,0 | 66,6 | 127,0 | 108,6 | 97,0 |
| 1965 D | 103,2 | 105,9 | 99,8 ⁸⁾ | 102,6 ⁸⁾ | 130,2 | 111,1 | 55,3 | 131,6 | 131,3 | 110,0 |
| 1966 D | 106,9 | 108,2 | 103,7 | 100,5 | 157,7 | 117,0 | 40,2 | 129,5 | 120,2 | 106,4 |
| 1967 D | 110,3 | 110,6 | 107,2 | 106,7 | 139,7 | 104,0 | 49,6 | 106,4 | 102,3r | 99,6 |
| 1967 Okt. | 113,4 | — | 110,3 | — | 148,9 | 112,5 | . | 111,8 | 93,2 | . |
| Nov. | | | | | | | | | | |
| Dez. | | | | | | | | | | |
| 1968 Jan. | 113,9 | 112,9 | 111,5 | 114,9 | . | 155,6 p | 41,7 p | . | . | 110,6 |
| Febr. | | | | | | | | | | |
| März | | | | | | | | | | |
| April | | | | | | | | | | |
| Mai | | | | | | | | | | |
| Juni | | | | | | | | | | |
| Juli | | | | | | | | | | |
| Aug. | 96,4 p | 139,3 p | 46,8 p | . | . | . | . | 95,4 | . | |
| Sept. | | | | | | | | | | |
| Okt. | | | | | | | | | | |

| 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 Zeitchartraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung | | | | | | |
| Indexgruppe | Zum Abbruch bestimmt ⁹⁾ Tanker in | | | bis 24 | bis 9 | bis 12 | bis 1 | 1 bis 2 | 2 bis 3 | mehr als 6 |
| | Nord- europa | Süd- europa | Fernost | (12000/ 25000 t dw ¹⁰⁾ | Monate (mehr als 9000 t dw ¹¹⁾ | (10000/ 25000 t dw ¹²⁾ | Monat | Monate | | |
| Basis | 1962 = 100 | | | 1964 = 100 | 1960 = 100 | Juli 1965 bis Juni 66 = 100 | 1951 = 100 | | | |
| | (10.16,2 £ je t ld) | (11.7,5 £ je t ld) | (15.10,1 £ je t ld) | | | | | | | |
| 1963 D | 83,1 | 82,8 | 95,3 | — | 104,8 | 78,8 | 47,5 | 38,4 | 42,3 | 42,8 |
| 1964 D | 131,9 | 147,3 | — | 100,0 | 119,0 | 88,3 | 54,1 | 41,8 | 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 |
| 1966 D | 107,9 | 135,2 | 127,0 | 108,2 | 132,4 | 88,7 | 53,8 | 43,0 | 55,2 | 53,1 |
| 1967 D | 120,3 | 113,2 | 103,7r | 115,1 | 130,4 | 88,8 | 40,3 | 43,8 | 56,2 | 55,3 |
| 1967 Okt. | . | . | . | 133,0 | 146,9 | 103,1 | 41,9 | 48,5 | 59,2 | 56,6 |
| Nov. | . | . | . | 127,3 | 148,6 | 98,5 | 42,6 | 46,9 | 60,0 | 57,3 |
| Dez. | . | . | . | 125,8 | 138,2 | 99,4 | 42,4 | 48,8 | 61,3 | 57,4 |
| 1968 Jan. | 138,8 | . | 109,6 | 115,5 | 145,4 | 95,1 | 43,4 | 45,0 | 58,7 | 55,6 |
| Febr. | . | 147,7r | 109,6 | 118,1 | 149,0 | 96,2 | 42,3 | 45,8 | 54,4 | 57,8 |
| März | . | . | 109,6 | 115,2 | 142,5 | 94,5 | 50,2 | 50,8 | 57,9 | 57,2 |
| April | . | 140,9r | 109,6 | 113,2 | 125,6 | 88,5 | 46,1 | 49,4 | 56,4 | 54,5 |
| Mai | . | 152,2r | 109,6 | 120,8 | 153,8 | 91,0 | 46,6 | 51,1 | 55,5 | 56,0 |
| Juni | . | 143,4r | 127,4r | 116,8 | 145,5 | 91,3 | 53,1 | 49,0 | 57,9 | 55,4 |
| Juli | . | 145,1 | 108,0 | 112,0 | 130,7 | 88,4 | 45,4 | 44,0 | 56,1 | 53,0 |
| Aug. | . | 149,5 | 108,0 | 113,0 | 129,6 | 95,6 | 55,2 | 47,9 | 56,0 | 53,5 |
| Sept. | . | . | 109,6 | 114,2 | 134,3 | 92,1 | 56,2 | 46,5 | 57,0 | 55,3 |
| Okt. | . | 167,1 | 119,3 | 116,4 | 146,6 | 96,0 | 56,1 | 46,2 | 57,5 | 55,3 |

Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, Quellenverzeichnis, s. S. 44.

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

DM

| Von Frankfurt (Main) nach | | | 1963 | | 1964 | | 1965 | | 1966 | | 1967 | | 1968 | | | | | | |
|------------------------------|-----------|------------|--------------|-------------------|--------|---------------------|--------|----------------------|--------|---------------------|--------|-------------------|--------|---------------------|---------|-------------------|------|---------------------|--|
| | | | Durchschnitt | | | | | | | | | | | | Oktober | | | | |
| | | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | | | |
| I. | | Touristen | | I. | | Spar ³) | | I. | | Spar ³) | | I. | | Spar ³) | | I. | | Spar ³) | |
| Europa | Belgien | Brüssel HF | 116 | 82 | 117 | 83 | 117 | 83 | 117 | 83 | 117 | 83 | 117 | 84 | 117 | 84 | | | |
| | | HR | 218 | 155 | 223 | 158 | 223 | 158 | 223 | 158 | 223 | 158 | 223 | 158 | 222 | 158 | 222 | 158 | |
| | | HR a) | — | 123 | — | 126 | — | f) 126 ¹⁾ | — | f) 126 | — | f) 131 | — | f) 132 | — | f) 132 | — | f) 132 | |
| Bulgarien | Sofia | HF | 538 | 391 | 538 | 391 | 572 | 415 | 583 | 423 | 583 | 423 | 583 | 423 | 583 | 423 | 583 | 423 | |
| | | HR | 1009 | 783 | 1023 | 743 | 1087 | 789 | 1108 | 804 | 1108 | 804 | 1108 | 804 | 1108 | 804 | 1108 | 804 | |
| Deutschland | Berlin | HF | 111 | 86 | 111 | 84 | 111 | 84 | 111 | 84 | 112 | 84 | 112 | 84 | 112 | 84 | 112 | 84 | |
| | | HR | 217 | 133 | 222 | 136 | 222 | 136 | 222 | 136 | 223 | 136 | 223 | 136 | 224 | 136 | 224 | 136 | |
| | | HR b) | — | 123 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Bremen | HF | HF | 120 | 79 | 120 | 79 | 120 | 79 | 122 | 81 | 123 | 82 | 123 | 82 | 129 | 86 | 129 | 86 | |
| | | HR | 240 | 158 | 240 | 158 | 240 | 158 | 245 | 163 | 246 | 164 | 246 | 164 | 258 | 172 | 258 | 172 | |
| Düsseldorf | HF | HF | 62 | 42 | 62 | 42 | 62 | 42 | 85 | 57 | 93 | 62 | 97 | 65 | 97 | 65 | 104 | 65 | |
| | | HR | 124 | 84 | 124 | 84 | 124 | 84 | 171 | 114 | 186 | 124 | 194 | 130 | 194 | 130 | 200 | 130 | |
| Hamburg | HF | HF | 128 | 87 | 128 | 87 | 128 | 87 | 139 | 93 | 142 | 95 | 150 | 100 | 150 | 100 | 160 | 100 | |
| | | HR | 256 | 174 | 256 | 174 | 256 | 174 | 277 | 186 | 284 | 190 | 300 | 200 | 300 | 200 | 310 | 200 | |
| | | HR e) | — | 75 | — | 73 | — | 72 | — | 74 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Hannover | HF | HF | 85 | 57 | 85 | 57 | 85 | 57 | 101 | 68 | 106 | 71 | 111 | 74 | 111 | 74 | 117 | 74 | |
| | | HR | 170 | 114 | 170 | 114 | 170 | 114 | 202 | 135 | 212 | 142 | 222 | 148 | 222 | 148 | 232 | 148 | |
| München | HF | HF | 85 | 66 | 85 | 66 | 85 | 66 | 105 | 73 | 112 | 75 | 118 | 79 | 118 | 79 | 124 | 79 | |
| | | HR | 170 | 132 | 170 | 132 | 170 | 132 | 211 | 146 | 224 | 150 | 236 | 158 | 236 | 158 | 246 | 158 | |
| Nürnberg | HF | HF | 50 | 38 | 50 | 38 | 50 | 38 | 71 | 49 | 78 | 52 | 82 | 55 | 82 | 55 | 88 | 55 | |
| | | HR | 100 | 76 | 100 | 76 | 100 | 76 | 142 | 97 | 156 | 104 | 164 | 110 | 164 | 110 | 174 | 110 | |
| Stuttgart | HF | HF | 50 | 35 | 50 | 35 | 50 | 35 | 64 | 43 | 69 | 46 | 73 | 49 | 73 | 49 | 78 | 49 | |
| | | HR | 100 | 70 | 100 | 70 | 100 | 70 | 129 | 87 | 138 | 92 | 146 | 98 | 146 | 98 | 156 | 98 | |
| Finnland | Helsinki | HF | 578 | 438 | 581 | 441 | 581 | 441 | 581 | 441 | 581 | 441 | 581 | 441 | 581 | 441 | 581 | 441 | |
| | | HR | 1083 | 822 | 1104 | 838 | 1104 | 838 | 1104 | 838 | 1104 | 838 | 1104 | 838 | 1104 | 838 | 1104 | 838 | |
| | | HR f) | — | 645 ²⁾ | — | 645 ²⁾ | — | 653 ²⁾ | — | 653 ²⁾ | — | 669 ²⁾ | — | 669 ²⁾ | — | 669 ²⁾ | — | 669 ²⁾ | |
| Frankreich | Paris | HF | 173 | 129 | 175 | 130 | 175 | 135 | 175 | 136 | 175 | 136 | 175 | 136 | 175 | 136 | 175 | 136 | |
| | | HR | 325 | 241 | 333 | 247 | 333 | 256 | 333 | 259 | 333 | 259 | 332 | 259 | 332 | 259 | 332 | 259 | |
| Griechenland | Athen | HF | 674 | 511 | 674 | 511 | 674 | 511 | 674 | 511 | 674 | 511 | 674 | 511 | 674 | 511 | 674 | 511 | |
| | | HR | 1264 | 958 | 1281 | 971 | 1281 | 971 | 1281 | 971 | 1281 | 971 | 1281 | 971 | 1281 | 971 | 1281 | 971 | |
| | | HR a) | — | 846 | — | 890 | — | f) 779 | — | f) 766 | — | f) 766 | — | f) 766 | — | f) 766 | — | f) 766 | |
| Großbritannien | London | HF | 249 | 189 | 250 | 189 | 252 | 191 | 252 | 191 | 252 | 191 | 252 | 191 | 252 | 191 | 252 | 191 | |
| | | HR | 467 | 355 | 475 | 360 | 478 | 362 | 479 | 363 | 479 | 363 | 479 | 363 | 479 | 363 | 479 | 363 | |
| Italien | Mailand | HF | 226 | 164 | 226 | 164 | 226 | 164 | 226 | 164 | 226 | 164 | 226 | 164 | 226 | 164 | 226 | 164 | |
| | | HR | 424 | 308 | 430 | 312 | 430 | 312 | 430 | 312 | 430 | 312 | 429 | 312 | 429 | 312 | 429 | 312 | |
| | | HR a) | — | 252 | — | 254 | — | 254 | — | f) 254 | — | f) 254 | — | f) 254 | — | f) 254 | — | f) 254 | |
| Rom | HF | HF | 330 | 240 | 330 | 240 | 330 | 240 | 330 | 240 | 330 | 240 | 330 | 240 | 330 | 240 | 330 | 240 | |
| | | HR | 619 | 450 | 627 | 456 | 627 | 456 | 627 | 456 | 627 | 456 | 627 | 456 | 627 | 456 | 627 | 456 | |
| | | HR a) | — | 369 | — | 372 | — | 372 | — | f) 372 | — | f) 372 | — | f) 372 | — | f) 372 | — | f) 372 | |
| Jugoslawien | Belgrad | HF | 399 | 281 | 397 | 278 | 397 | 278 | 397 | 278 | 397 | 278 | 397 | 278 | 397 | 278 | 397 | 278 | |
| | | HR | 748 | 527 | 755 | 529 | 755 | 529 | 755 | 529 | 755 | 529 | 755 | 529 | 755 | 529 | 755 | 529 | |
| | | HR a) | — | 418 | — | 418 | — | 418 | — | f) 418 | — | f) 412 | — | f) 412 | — | f) 412 | — | f) 412 | |
| Niederlande | Amsterdam | HF | 123 | 87 | 124 | 87 | 124 | 87 | 124 | 87 | 124 | 87 | 124 | 87 | 124 | 87 | 124 | 87 | |
| | | HR | 231 | 163 | 236 | 166 | 236 | 166 | 236 | 166 | 236 | 166 | 236 | 166 | 236 | 166 | 236 | 166 | |
| | | HR a) | — | ab) 128 | — | ab) 130 | — | ab) 130 | — | f) 137 | — | f) 132 | — | f) 132 | — | f) 132 | — | f) 132 | |
| Norwegen | Oslo | HF | 422 | 341 | 427 | 345 | 427 | 345 | 427 | 345 | 433 | 351 | 435 | 354 | 435 | 354 | 435 | 354 | |
| | | HR | 792 | 640 | 812 | 656 | 812 | 656 | 812 | 656 | 823 | 667 | 827 | 672 | 827 | 672 | 827 | 672 | |
| | | HR d) | — | — | — | 475 | — | 482 | — | 484 | — | 513 | — | 524 | — | 524 | — | 524 | |
| Österreich | Wien | HF | 210 | 153 | 210 | 153 | 210 | 153 | 210 | 153 | 210 | 153 | 211 | 154 | 211 | 154 | 211 | 154 | |
| | | HR | 394 | 287 | 399 | 291 | 399 | 291 | 399 | 291 | 399 | 291 | 400 | 292 | 400 | 292 | 400 | 292 | |
| Portugal | Lissabon | HF | 531 | 385 | 535 | 386 | 535 | 386 | 535 | 386 | 535 | 386 | 536 | 386 | 536 | 386 | 536 | 386 | |
| | | HR | 996 | 723 | 1017 | 734 | 1017 | 734 | 1017 | 734 | 1017 | 734 | 1018 | 734 | 1018 | 734 | 1018 | 734 | |
| | | HR a) | — | 605 | — | 605 | — | 605 | — | f) 605 | — | f) 605 | — | f) 606 | — | f) 606 | — | f) 606 | |
| Rumänien | Bukarest | HF | 608 | 442 | 608 | 442 | 589 | 428 | 583 | 423 | 583 | 423 | 583 | 423 | 583 | 423 | 583 | 423 | |
| | | HR | 1140 | 829 | 1156 | 840 | 1120 | 813 | 1108 | 804 | 1108 | 804 | 1108 | 804 | 1108 | 804 | 1108 | 804 | |
| Spanien | Barcelona | HF | 334 | 244 | 334 | 244 | 334 | 244 | 334 | 244 | 334 | 244 | 334 | 244 | 334 | 244 | 334 | 244 | |
| | | HR | 627 | 458 | 635 | 464 | 635 | 464 | 635 | 464 | 635 | 464 | 635 | 464 | 635 | 464 | 635 | 464 | |
| | | HR a) | — | 373 | — | 378 | — | 378 | — | f) 378 | — | f) 378 | — | f) 378 | — | f) 378 | — | f) 378 | |
| Madrid | HF | HF | 409 | 302 | 412 | 305 | 412 | 305 | 412 | 305 | 412 | 305 | 412 | 305 | 412 | 305 | 412 | 305 | |
| | | HR | 767 | 568 | 783 | 580 | 783 | 580 | 783 | 580 | 783 | 580 | 783 | 580 | 783 | 580 | 783 | 580 | |
| | | HR a) | — | 465 | — | 473 | — | 473 | — | f) 473 | — | f) 473 | — | f) 473 | — | f) 473 | — | f) 473 | |
| Schweden | Stockholm | HF | 422 | 341 | 427 | 345 | 427 | 345 | 427 | 345 | 433 | 351 | 435 | 354 | 435 | 354 | 435 | 354 | |
| | | HR | 792 | 640 | 812 | 656 | 812 | 656 | 812 | 656 | 823 | 667 | 827 | 672 | 827 | 672 | 827 | 672 | |
| | | HR d) | — | 475 | — | 475 | — | 482 | — | 484 | — | 506 | — | 524 | — | 524 | — | 524 | |
| Schweiz | Genf | HF | 174 | 132 | 174 | 132 | 174 | 132 | 174 | 132 | 174 | 132 | 174 | 132 | 174 | 132 | 174 | 132 | |
| | | HR | 331 | 247 | 331 | 251 | 331 | 251 | 331 | 251 | 331 | 251 | 331 | 251 | 331 | 251 | 331 | 251 | |
| Zürich | HF | HF | 126 | 92 | 126 | 92 | 126 | 92 | 126 | 92 | 126 | 92 | 127 | 92 | 127 | 92 | 127 | 92 | |
| | | HR | 240 | 173 | 240 | 175 | 240 | 175 | 240 | 175 | 240 | 175 | 240 | 175 | 240 | 175 | 240 | 175 | |
| Türkei | Istanbul | HF | 791 | 579 | 791 | 579 | 791 | 580 | 791 | 580 | 791 | 580 | 791 | 580 | 791 | 580 | 791 | 580 | |
| | | HR | 1483 | 1087 | 1503 | 1101 | 1503 | 1102 | 1503 | 1102 | 1503 | 1102 | 1503 | 1102 | 1503 | 1102 | 1503 | 1102 | |
| | | HR f) | — | 949 | — | 927 | — | 927 | — | f) 884 | — | f) 869 | — | f) 869 | — | f) 869 | — | f) 869 | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, Quellenverzeichnis s. S. 44.

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

DM

| Von Frankfurt (Main) nach | | | 1963 | | 1964 | | 1965 | | 1966 | | 1967 | | 1968 | | | |
|--------------------------------|----------------|-------|--------------|--------------------|--------|------|--------|--------------------|--------|------|--------|------|--------|------|---------|--|
| | | | Durchschnitt | | | | | | | | | | | | Oktober | |
| | | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | | Klasse | |
| | | I. | Spar | I. | Spar | I. | Spar | I. | Spar | I. | Spar | I. | Spar | I. | Spar | |
| Afrika | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ägypten | Kairo | HF | 1132 | 773 ¹⁾ | 1132 | 773 | 1132 | 773 | 1132 | 773 | 1132 | 773 | 1132 | 774 | | |
| | | HR | 2123 | 1450 ¹⁾ | 2151 | 1469 | 2151 | 1469 | 2151 | 1469 | 2151 | 1469 | 2150 | 1470 | | |
| | | HR a) | — | 1029 ¹⁾ | — | 1029 | — | 990 ²⁾ | — | 990 | — | 990 | — | 991 | | |
| Südafrik. Union | Johannesburg | HF | 2800 | 1535 | 2800 | 1535 | 2800 | 1535 | 2800 | 1535 | 2800 | 1535 | 2801 | 1535 | | |
| | | HR | 5250 | 2879 | 5320 | 2917 | 5320 | 2917 | 5320 | 2917 | 5320 | 2917 | 5321 | 2916 | | |
| Asien | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Birma | Rangun | HF | 3271 | 1983 | 3271 | 1983 | 3271 | 1983 | 3271 | 1983 | 3271 | 1983 | 3271 | 1983 | | |
| | | HR | 6133 | 3719 | 6215 | 3768 | 6215 | 3768 | 6215 | 3768 | 6215 | 3768 | 6215 | 3768 | | |
| Ceylon | Colombo | HF | 2621 | 1703 | 2621 | 1703 | 2621 | 1703 | 2621 | 1703 | 2621 | 1703 | 2622 | 1703 | | |
| | | HR | 4915 | 3194 | 4980 | 3236 | 4980 | 3236 | 4980 | 3236 | 4980 | 3236 | 4981 | 3236 | | |
| Indien | Bombay | HF | 2375 | 1512 | 2375 | 1512 | 2375 | 1512 | 2375 | 1512 | 2375 | 1512 | 2375 | 1513 | | |
| | | HR | 4454 | 2835 | 4513 | 2873 | 4513 | 2873 | 4513 | 2873 | 4513 | 2873 | 4512 | 2874 | | |
| | Kalkutta | HF | 2599 | 1703 | 2599 | 1703 | 2599 | 1703 | 2599 | 1703 | 2599 | 1703 | 2599 | 1703 | | |
| | | HR | 4874 | 3194 | 4939 | 3236 | 4939 | 3236 | 4939 | 3236 | 4939 | 3236 | 4938 | 3236 | | |
| Irak | Bagdad | HF | 1423 | 975 ¹⁾ | 1423 | 975 | 1423 | 975 | 1423 | 975 | 1423 | 975 | 1423 | 975 | | |
| | | HR | 2669 | 1829 ¹⁾ | 2704 | 1853 | 2704 | 1853 | 2704 | 1853 | 2704 | 1853 | 2704 | 1853 | | |
| | | HR a) | — | 1297 ²⁾ | — | 1297 | — | 1248 ²⁾ | — | 1248 | — | 1248 | — | 1248 | | |
| Iran | Abadan | HF | 1580 | 1087 ¹⁾ | 1580 | 1087 | 1580 | 1087 | 1580 | 1087 | 1580 | 1087 | 1580 | 1087 | | |
| | | HR | 2963 | 2039 ¹⁾ | 3002 | 2066 | 3002 | 2066 | 3002 | 2066 | 3002 | 2066 | 3002 | 2065 | | |
| | Teheran | HF | 1580 | 1087 ¹⁾ | 1580 | 1087 | 1580 | 1087 | 1580 | 1087 | 1580 | 1087 | 1580 | 1087 | | |
| | | HR | 2963 | 2039 ¹⁾ | 3002 | 2066 | 3002 | 2066 | 3002 | 2066 | 3002 | 2066 | 3002 | 2065 | | |
| Japan | Tokio | HF | 4503 | 2711 | 4503 | 2711 | 4503 | 2711 | 4503 | 2711 | 4503 | 2711 | 4503 | 2711 | | |
| | | HR | 8444 | 5083 | 8556 | 5151 | 8556 | 5151 | 8556 | 5151 | 8556 | 5151 | 8556 | 5151 | | |
| Libanon | Beirut | HF | 1132 | 773 ¹⁾ | 1132 | 773 | 1132 | 773 | 1132 | 773 | 1132 | 773 | 1132 | 774 | | |
| | | HR | 2123 | 1450 ¹⁾ | 2151 | 1469 | 2151 | 1469 | 2151 | 1469 | 2151 | 1469 | 2150 | 1470 | | |
| | | HR a) | — | 1029 | — | 1029 | — | 990 ²⁾ | — | 990 | — | 990 | — | 991 | | |
| Philippinen | Manila | HF | 4111 | 2487 | 4111 | 2487 | 4111 | 2487 | 4111 | 2487 | 4111 | 2487 | 4111 | 2487 | | |
| | | HR | 7708 | 4664 | 7811 | 4726 | 7811 | 4726 | 7811 | 4726 | 7811 | 4726 | 7811 | 4726 | | |
| Singapur | Singapur | HF | 3484 | 2016 | 3484 | 2016 | 3484 | 2016 | 3484 | 2016 | 3484 | 2016 | 3484 | 2017 | | |
| | | HR | 6533 | 3781 | 6620 | 3831 | 6620 | 3831 | 6620 | 3831 | 6620 | 3831 | 6619 | 3832 | | |
| Südjemen | Aden | HF | 2005 | 1322 ¹⁾ | 2005 | 1322 | 2005 | 1322 | 2005 | 1322 | 2005 | 1322 | 2005 | 1322 | | |
| | | HR | 3760 | 2479 ¹⁾ | 3810 | 2512 | 3810 | 2512 | 3810 | 2512 | 3810 | 2512 | 3810 | 2512 | | |
| Syrien | Damaskus | HF | 1132 | 773 ¹⁾ | 1132 | 773 | 1132 | 773 | 1132 | 773 | 1132 | 773 | 1132 | 774 | | |
| | | HR | 2123 | 1450 ¹⁾ | 2151 | 1469 | 2151 | 1469 | 2151 | 1469 | 2151 | 1469 | 2150 | 1470 | | |
| | | HR a) | — | 1029 | — | 1029 | — | 990 ²⁾ | — | 990 | — | 990 | — | 991 | | |
| Thailand | Bangkok | HF | 3439 | 1983 | 3439 | 1983 | 3439 | 1983 | 3439 | 1983 | 3439 | 1983 | 3439 | 1983 | | |
| | | HR | 6449 | 3719 | 6585 | 3768 | 6585 | 3768 | 6585 | 3768 | 6585 | 3768 | 6584 | 3768 | | |
| Australien und Ozeanien | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Australischer Bund | Sydney | HF | 4346 | 2767 | 4346 | 2767 | 4346 | 2767 | 4346 | 2767 | 4346 | 2767 | 4346 | 2767 | | |
| | | HR | 8149 | 5189 | 8258 | 5258 | 8258 | 5258 | 8258 | 5258 | 8258 | 5258 | 8258 | 5257 | | |
| Amerika³⁾ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Argentinien | Buenos Aires | HF | 3133 | 1884 | 3108 | 1884 | 3108 | 1884 | 3108 | 1884 | 3108 | 1884 | 3108 | 1884 | | |
| | | HR | 5873 | 3533 | 5906 | 3580 | 5906 | 3580 | 5906 | 3580 | 5906 | 3580 | 5906 | 3580 | | |
| Brasilien | Rio de Janeiro | HF | 2993 | 1672 | 2968 | 1672 | 2968 | 1672 | 2968 | 1672 | 2968 | 1672 | 2968 | 1672 | | |
| | | HR | 5611 | 3135 | 5640 | 3177 | 5640 | 3177 | 5640 | 3177 | 5640 | 3177 | 5640 | 3177 | | |
| Chile | Santiago | HF | 3365 | 2064 | 3340 | 2064 | 3340 | 2064 | 3340 | 2064 | 3340 | 2064 | 3340 | 2064 | | |
| | | HR | 6308 | 3871 | 6346 | 3922 | 6346 | 3922 | 6346 | 3922 | 6346 | 3922 | 6346 | 3922 | | |
| Kolumbien | Barranquilla | HF | 2540 | 1756 | 2390 | 1679 | 2340 | 1616 | 2340 | 1616 | 2340 | 1616 | 2340 | 1616 | | |
| | | HR | 4763 | 3293 | 4541 | 3191 | 4446 | 3071 | 4446 | 3071 | 4446 | 3071 | 4446 | 3071 | | |
| Uruguay | Montevideo | HF | 3133 | 1884 | 3108 | 1884 | 3108 | 1884 | 3108 | 1884 | 3108 | 1884 | 3108 | 1884 | | |
| | | HR | 5873 | 3533 | 5906 | 3580 | 5906 | 3580 | 5906 | 3580 | 5906 | 3580 | 5906 | 3580 | | |
| Venezuela | Caracas | HF | 2500 | 1748 | 2350 | 1613 | 2350 | 1613 | 2300 | 1568 | 2300 | 1568 | 2300 | 1568 | | |
| | | HR | 4688 | 3278 | 4465 | 3066 | 4465 | 3066 | 4370 | 2980 | 4370 | 2980 | 4370 | 2980 | | |
| Vereinigete Staaten | New York | HF | 2093 | 1235 | 1768 | 1097 | 1668 | 1044 | 1668 | 1008 | 1668 | 1044 | 1668 | 1008 | | |
| | | HR | 3923 | 2315 | 3360 | 2085 | 3170 | 1985 | 3170 | 1916 | 3170 | 1985 | 3170 | 1916 | | |
| | | HR b) | — | 1712 | — | 1559 | — | 1570 | — | 1479 | — | 1440 | — | 1440 | | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, Quellenverzeichnis s. S. 44.

B. Güterverkehr

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

DM je kg

| Von Frankfurt (Main) nach | | Gesamtgewicht der Sendung in kg | | 1962 | | Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 |
|------------------------------|--------------|---------------------------------------|-------|-------------------|-----------|--|--------------|-------|-------|-------|-------|---------|
| | | | | Durch- schnitt | Apr.-Dez. | | Durchschnitt | | | | | Oktober |
| Europa | | | | | | | | | | | | |
| Belgien | Brüssel | 1 bis 45 | 0,81 | unter 45 | 0,84 | 0,84 | 0,87 | 0,92 | 0,92 | 0,92 | 0,88 | 0,88 |
| | | über 45 | 0,61 | ab 45 | 0,64 | 0,64 | 0,65 | 0,68 | 0,68 | 0,68 | 0,68 | 0,68 |
| Dänemark | Kopenhagen | 1 bis 45 | 2,12 | unter 45 | 2,12 | 2,12 | 2,16 | 2,24 | 2,24 | 2,27 | 2,36 | 2,36 |
| | | über 45 | 1,60 | ab 45 | 1,60 | 1,60 | 1,63 | 1,68 | 1,68 | 1,70 | 1,76 | 1,76 |
| Deutschland | Berlin | 1 bis 45 | 1,10 | unter 45 | 1,08 | 1,08 | 1,08 | 1,11 | 1,11 | 1,10 | 1,08 | 1,08 |
| | | 46 bis 500 | 0,77 | ab 45 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,71 | 0,72 | 0,72 |
| | | 501 bis 1000 | 0,60 | ab 500 | 0,60 | 0,60 | 0,60 | 0,60 | 0,60 | 0,60 | 0,60 | 0,60 |
| | | über 1000 | 0,40 | ab 1000 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,45 | 0,40 | 0,40 |
| | Bremen | 1 bis 45 | 1,35 | unter 45 | 1,36 | 1,36 | 1,36 | 1,36 | 1,36 | 1,35 | 1,32 | 1,32 |
| | | über 45 | 1,05 | ab 45 | 1,04 | 1,04 | 1,04 | 1,04 | 1,04 | 1,07 | 1,04 | 1,04 |
| | Düsseldorf | 1 bis 45 | 0,60 | unter 45 | 0,60 | 0,60 | 0,60 | 0,60 | 0,60 | 0,60 | 0,60 | 0,60 |
| | | über 45 | 0,45 | ab 45 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,46 | 0,44 | 0,44 |
| | Hamburg | 1 bis 45 | 1,35 | unter 45 | 1,36 | 1,36 | 1,36 | 1,36 | 1,36 | 1,35 | 1,32 | 1,32 |
| | | über 45 | 1,04 | ab 45 | 1,04 | 1,04 | 1,04 | 1,04 | 1,04 | 1,07 | 1,04 | 1,04 |
| | München | 1 bis 45 | 0,85 | unter 45 | 0,88 | 0,88 | 0,88 | 0,88 | 0,88 | 0,86 | 0,84 | 0,84 |
| | | über 45 | 0,65 | ab 45 | 0,64 | 0,64 | 0,64 | 0,64 | 0,64 | 0,64 | 0,64 | 0,64 |
| | Stuttgart | 1 bis 45 | 0,45 | unter 45 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,46 | 0,44 | 0,44 |
| | | über 45 | 0,35 | ab 45 | 0,36 | 0,36 | 0,36 | 0,36 | 0,36 | 0,35 | 0,36 | 0,36 |
| Finnland | Helsinki | 1 bis 45 | 3,92 | unter 45 | 3,92 | 3,92 | 4,03 | 4,24 | 4,24 | 4,29 | 4,44 | 4,44 |
| | | über 45 | 2,96 | ab 45 | 2,96 | 2,96 | 3,03 | 3,16 | 3,16 | 3,20 | 3,32 | 3,32 |
| Frankreich | Paris | 1 bis 45 | 1,04 | unter 45 | 1,04 | 1,04 | 1,05 | 1,08 | 1,08 | 1,10 | 1,16 | 1,16 |
| | | über 45 | 0,80 | ab 45 | 0,80 | 0,80 | 0,81 | 0,84 | 0,84 | 0,85 | 0,88 | 0,88 |
| Großbritannien | London | 1 bis 45 | 1,60 | unter 45 | 1,60 | 1,60 | 1,63 | 1,68 | 1,68 | 1,71 | 1,76 | 1,76 |
| | | über 45 | 1,20 | ab 45 | 1,20 | 1,20 | 1,23 | 1,28 | 1,28 | 1,29 | 1,32 | 1,32 |
| Italien | Rom | 1 bis 45 | 2,12 | unter 45 | 2,12 | 2,12 | 2,15 | 2,20 | 2,20 | 2,20 | 2,20 | 2,20 |
| | | über 45 | 1,60 | ab 45 | 1,60 | 1,60 | 1,61 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 |
| Niederlande | Amsterdam | 1 bis 45 | 0,84 | unter 45 | 0,84 | 0,84 | 0,87 | 0,92 | 0,92 | 0,92 | 0,88 | 0,88 |
| | | über 45 | 0,64 | ab 45 | 0,64 | 0,64 | 0,65 | 0,68 | 0,68 | 0,68 | 0,68 | 0,68 |
| Norwegen | Oslo | 1 bis 45 | 3,16 | unter 45 | 3,16 | 3,16 | 3,21 | 3,32 | 3,32 | 3,31 | 3,28 | 3,28 |
| | | über 45 | 2,36 | ab 45 | 2,36 | 2,36 | 2,40 | 2,48 | 2,48 | 2,47 | 2,44 | 2,44 |
| Österreich | Wien | 1 bis 45 | 1,40 | unter 45 | 1,40 | 1,40 | 1,40 | 1,40 | 1,40 | 1,40 | 1,40 | 1,40 |
| | | über 45 | 1,04 | ab 45 | 1,04 | 1,04 | 1,04 | 1,04 | 1,04 | 1,04 | 1,04 | 1,04 |
| Portugal | Lissabon | 1 bis 45 | 3,63 | unter 45 | 3,36 | 3,36 | 3,36 | 3,36 | 3,36 | 3,36 | 3,36 | 3,36 |
| | | über 45 | 2,73 | ab 45 | 2,52 | 2,52 | 2,52 | 2,52 | 2,52 | 2,52 | 2,52 | 2,52 |
| Spanien | Madrid | 1 bis 45 | 2,88 | unter 45 | 2,64 | 2,64 | 2,64 | 2,64 | 2,64 | 2,64 | 2,64 | 2,64 |
| | | über 45 | 2,16 | ab 45 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 |
| Schweden | Stockholm | 1 bis 45 | 3,16 | unter 45 | 3,16 | 3,16 | 3,21 | 3,32 | 3,32 | 3,36 | 3,48 | 3,48 |
| | | über 45 | 2,40 | ab 45 | 2,40 | 2,40 | 2,44 | 2,52 | 2,52 | 2,55 | 2,64 | 2,64 |
| Schweiz | Zürich | 1 bis 45 | 0,92 | unter 45 | 0,84 | 0,84 | 0,87 | 0,92 | 0,92 | 0,92 | 0,88 | 0,88 |
| | | über 45 | 0,69 | ab 45 | 0,64 | 0,64 | 0,65 | 0,68 | 0,68 | 0,68 | 0,68 | 0,68 |
| Türkei | Istanbul | 1 bis 45 | 5,36 | unter 45 | 5,36 | 5,36 | 5,36 | 5,36 | 5,36 | 5,36 | 5,36 | 5,36 |
| | | über 45 | 4,04 | ab 45 | 4,04 | 4,04 | 4,04 | 4,04 | 4,04 | 4,04 | 4,04 | 4,04 |
| Afrika | | | | | | | | | | | | |
| Ver. Arab. Rep. (Ägypten) | Kairo | 1 bis 45 | 6,00 | unter 45 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 |
| | | über 45 | 4,48 | ab 45 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 |
| Kongo | Kinshasa | 1 bis 45 | 11,76 | unter 45 | 11,76 | 11,76 | 11,76 | 11,76 | 11,76 | 11,76 | 11,76 | 11,76 |
| | | über 45 | 8,84 | ab 45 | 8,84 | 8,84 | 8,84 | 8,84 | 8,84 | 8,84 | 8,84 | 8,84 |
| Ghana | Accra | 1 bis 45 | 11,04 | unter 45 | 11,04 | 11,04 | 10,96 | 10,80 | 10,80 | 10,80 | 10,80 | 10,80 |
| | | über 45 | 8,28 | ab 45 | 8,28 | 8,28 | 8,23 | 8,12 | 8,12 | 8,12 | 8,08 | 8,08 |
| Marokko | Casablanca | 1 bis 45 | 3,29 | unter 45 | 3,45 | 3,45 | 3,52 | 3,52 | 3,52 | 3,52 | 3,52 | 3,52 |
| | | 46 bis 500 | 2,46 | ab 45 | 2,59 | 2,59 | 2,64 | 2,64 | 2,64 | 2,64 | 2,64 | 2,64 |
| | | über 500 | 2,24 | ab 500 | 2,35 | 2,35 | 2,40 | 2,40 | 2,40 | 2,40 | 2,40 | 2,40 |
| Südafrika | Johannesburg | 1 bis 45 | 15,80 | unter 45 | 15,80 | 15,80 | 15,80 | 15,80 | 15,80 | 15,80 | 15,80 | 15,80 |
| | | über 45 | 11,84 | ab 45 | 11,84 | 11,84 | 11,84 | 11,84 | 11,84 | 11,84 | 11,84 | 11,84 |
| Asien | | | | | | | | | | | | |
| Birma | Rangun | 1 bis 45 | 17,00 | unter 45 | 17,36 | 17,36 | 17,36 | 17,36 | 17,36 | 17,36 | 17,36 | 17,36 |
| | | über 45 | 12,76 | ab 45 | 13,00 | 13,00 | 13,00 | 13,00 | 13,00 | 13,00 | 13,00 | 13,00 |
| Ceylon | Colombo | 1 bis 45 | 14,28 | unter 45 | 14,60 | 14,60 | 14,60 | 14,60 | 14,60 | 14,60 | 14,60 | 14,60 |
| | | über 45 | 10,72 | ab 45 | 10,96 | 10,96 | 10,96 | 10,96 | 10,96 | 10,92 | 10,92 | 10,92 |
| Hongkong | Viktoria | 1 bis 45 | 22,60 | unter 45 | 23,04 | 23,04 | 23,04 | 23,04 | 23,04 | 23,04 | 23,04 | 23,04 |
| | | 46 bis 250 | 16,96 | ab 45 | 17,28 | 17,28 | 17,28 | 17,28 | 17,28 | 17,28 | 17,28 | 17,28 |
| | | 251 bis 500 | 16,68 | ab 300 | 15,72 | 15,72 | 15,72 | 15,72 | 15,72 | 15,72 | 15,72 | 15,72 |
| | | 501 bis 1000 | 13,64 | ab 400 | 14,64 | 14,64 | 14,64 | 14,64 | 14,64 | 14,33 | 14,33 | 14,33 |
| | | 1001 bis 2500 | 13,32 | ab 500 | 13,84 | 13,84 | 13,84 | 13,84 | 13,84 | 13,48 | 13,48 | 13,48 |
| | | 2501 bis 7500 | 11,84 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | | über 7500 | 10,96 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Indien | Bombay | 1 bis 45 | 12,88 | unter 45 | 13,16 | 13,16 | 13,16 | 13,16 | 13,16 | 13,16 | 13,16 | 13,16 |
| | | über 45 | 9,68 | ab 45 | 9,88 | 9,88 | 9,88 | 9,88 | 9,88 | 9,88 | 9,88 | 9,88 |
| | Kalkutta | 1 bis 45 | 14,08 | unter 45 | 14,36 | 14,36 | 14,36 | 14,36 | 14,36 | 14,36 | 14,36 | 14,36 |
| | | über 45 | 10,56 | ab 45 | 10,76 | 10,76 | 10,76 | 10,76 | 10,76 | 10,76 | 10,76 | 10,76 |
| Indonesien | Djakarta | 1 bis 45 | 19,96 | unter 45 | 20,36 | 20,36 | 20,36 | 20,36 | 20,36 | 20,36 | 20,36 | 20,36 |
| | | 46 bis 2500 | 14,96 | ab 45 | 15,28 | 15,28 | 15,28 | 15,28 | 15,28 | 15,28 | 15,28 | 15,28 |
| | | 2501 bis 7500 | 14,20 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | | über 7500 | 13,32 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Irak | Basra | 1 bis 45 | 8,04 | unter 45 | 8,04 | 8,04 | 8,04 | 8,04 | 8,04 | 8,04 | 8,04 | 8,04 |
| | | über 45 | 6,04 | ab 45 | 6,04 | 6,04 | 6,04 | 6,04 | 6,04 | 6,04 | 6,04 | 6,04 |
| Iran | Teheran | 1 bis 45 | 9,24 | unter 45 | 9,24 | 9,24 | 9,24 | 9,24 | 9,24 | 9,24 | 9,24 | 9,24 |
| | | über 45 | 6,96 | ab 45 | 6,96 | 6,96 | 6,96 | 6,96 | 6,96 | 6,96 | 6,96 | 6,96 |
| Israel | Tel Aviv | 1 bis 45 | 6,00 | unter 45 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 |
| | | über 45 | 4,48 | ab 45 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 |
| Japan | Tokio | 1 bis 45 | 26,52 | unter 45 | 27,04 | 27,04 | 27,04 | 27,04 | 27,04 | 27,04 | 27,04 | 27,04 |
| | | 46 bis 100 | 19,88 | ab 45 | 20,28 | 20,28 | 20,28 | 20,28 | 20,28 | 20,28 | 20,28 | 20,28 |
| | | 101 bis 250 | 18,28 | ab 100 | 19,08 | 19,08 | 19,08 | 19,08 | 19,08 | 18,91 | 18,40 | 18,40 |
| | | 251 bis 500 | 16,32 | ab 200 | 17,08 | 17,08 | 17,08 | 17,08 | 17,08 | 16,76 | 15,80 | 15,80 |
| | | 501 bis 1000 | 13,28 | ab 300 | 15,28 | 15,28 | 15,28 | 15,28 | 15,28 | 14,95 | 13,96 | 13,96 |
| | | 1001 bis 2500 | 12,96 | ab 400 | 14,20 | 14,20 | 14,20 | 14,20 | 14,20 | 13,90 | 13,00 | 13,00 |
| | | 2501 bis 7500 | 11,48 | ab 500 | 13,48 | 13,48 | 13,48 | 13,48 | 13,33 | 12,96 | 12,00 | 12,00 |
| | | über 7500 | 10,60 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Libanon | Beirut | 1 bis 45 | 6,00 | unter 45 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 |
| | | über 45 | 4,48 | ab 45 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 |
| Pakistan | Karachi | 1 bis 45 | 11,76 | unter 45 | 12,00 | 12,00 | 12,00 | 12,00 | 12,00 | 12,00 | 12,00 | 12,00 |
| | | über 45 | 8,84 | ab 45 | 9,00 | 9,00 | 9,00 | 9,00 | 9,00 | 9,00 | 9,00 | 9,00 |
| Syrien | Damaskus | 1 bis 45 | | | | | | | | | | |

B. Güterverkehr

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

DM je kg

| Von Frankfurt (Main) nach | Gesamtgewicht der Sendung in kg | 1962 | Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | | |
|--------------------------------|---------------------------------------|-------------------|--|------------|--------------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|
| | | Durch- schnitt | | April-Dez. | Durchschnitt | | | | | Oktober | |
| Australien und Ozeanien | | | | | | | | | | | |
| Austral. Bund | Sidney ¹⁾ | 1 bis 45 | 24,48 | unter 45 | 26,24 | 26,24 | 25,65 | 24,48 | 24,48 | 24,48 | |
| | | über 45 | 18,36 | ab 45 | 19,68 | 19,68 | 19,24 | 18,36 | 18,36 | 18,36 | |
| Neuseeland | Auckland ¹⁾ | 1 bis 45 | 28,48 | unter 45 | 28,48 | 28,48 | 28,45 | 28,40 | 28,40 | 28,36 | |
| | | über 45 | 21,36 | ab 45 | 21,36 | 21,36 | 21,33 | 21,28 | 21,28 | 21,28 | |
| Amerika | | | | | | | | | | | |
| Argentinien | Buenos Aires | 1 bis 45 | 21,32 | unter 45 | 23,28 | 23,28 | 23,28 | 23,28 | 23,28 | 23,28 | |
| | | 46 bis 100 | 16,00 | ab 45 | 17,48 | 17,48 | 17,48 | 17,48 | 17,48 | 17,48 | |
| | | 101 bis 250 | 13,96 | ab 100 | 14,68 | 14,68 | 14,68 | 14,68 | 14,68 | 14,68 | |
| | | 251 bis 500 | 13,04 | ab 200 | 13,16 | 13,16 | 13,16 | 13,16 | 13,16 | 13,16 | |
| | | über 500 | 9,24 | ab 300 | 12,12 | 12,12 | 12,12 | 12,12 | 12,12 | 12,12 | |
| | | | | | ab 400 | 11,12 | 11,12 | 11,12 | 11,12 | 11,12 | 11,12 |
| | | | ab 500 | 10,12 | 10,12 | 10,12 | 10,12 | 10,12 | 10,12 | | |
| Bolivien | La Paz | 1 bis 45 | 21,04 | unter 45 | 22,24 | 22,24 | 22,24 | 22,24 | 22,24 | 22,24 | |
| | | 46 bis 100 | 15,16 | ab 45 | 16,68 | 16,68 | 16,68 | 16,68 | 16,68 | 16,68 | |
| | | 101 bis 250 | 12,76 | ab 100 | 13,08 | 13,08 | 13,08 | 13,08 | 13,08 | 13,08 | |
| | | 251 bis 500 | 11,88 | ab 200 | 11,76 | 11,76 | 11,76 | 11,76 | 11,76 | 11,76 | |
| | | 501 bis 1000 | 9,56 | ab 300 | 10,92 | 10,92 | 10,92 | 10,92 | 10,92 | 10,92 | |
| | | 1001 bis 1500 | 9,24 | ab 400 | 10,16 | 10,16 | 10,16 | 10,16 | 10,16 | 10,16 | |
| | | | über 1500 | 8,32 | ab 500 | 9,40 | 9,40 | 9,40 | 9,25 | 8,80 | |
| Brasilien | Rio de Janeiro | 1 bis 45 | 19,56 | unter 45 | 21,52 | 21,52 | 21,52 | 21,52 | 21,52 | 21,52 | |
| | | 46 bis 100 | 14,68 | ab 45 | 16,16 | 16,16 | 16,16 | 16,16 | 16,16 | 16,16 | |
| | | 101 bis 250 | 12,84 | ab 100 | 13,56 | 13,56 | 13,56 | 13,56 | 13,56 | 13,56 | |
| | | 251 bis 500 | 12,00 | ab 200 | 12,16 | 12,16 | 12,16 | 12,16 | 12,16 | 12,16 | |
| | | über 500 | 8,56 | ab 300 | 16,24 | 11,24 | 11,24 | 11,24 | 11,24 | 11,24 | |
| | | | | | ab 400 | 10,36 | 10,36 | 10,36 | 10,36 | 10,36 | 10,36 |
| | | | ab 500 | 9,44 | 9,44 | 9,44 | 9,44 | 9,44 | 9,44 | | |
| Chile | Santiago | 1 bis 45 | 21,84 | unter 45 | 23,80 | 23,80 | 23,80 | 23,80 | 23,80 | 23,80 | |
| | | 46 bis 100 | 16,40 | ab 45 | 17,88 | 17,88 | 17,88 | 17,88 | 17,88 | 17,88 | |
| | | 101 bis 250 | 14,32 | ab 100 | 15,04 | 15,04 | 15,04 | 15,04 | 15,04 | 15,04 | |
| | | 251 bis 500 | 13,36 | ab 200 | 13,52 | 13,52 | 13,52 | 13,52 | 13,52 | 13,52 | |
| | | über 500 | 9,56 | ab 300 | 12,48 | 12,48 | 12,48 | 12,48 | 12,48 | 12,48 | |
| | | | | | ab 400 | 11,48 | 11,48 | 11,48 | 11,48 | 11,48 | 11,48 |
| | | | ab 500 | 10,44 | 10,44 | 10,44 | 10,44 | 10,44 | 10,44 | | |
| Kanada | Montreal | 1 bis 45 | 9,92 | unter 45 | 11,12 | 11,12 | 11,12 | 11,12 | 11,12 | 11,12 | |
| | | 46 bis 100 | 6,80 | ab 45 | 8,32 | 8,32 | 8,32 | 8,32 | 8,32 | 8,32 | |
| | | 101 bis 250 | 4,48 | ab 100 | 5,28 | 5,28 | 5,28 | 5,28 | 5,28 | 5,28 | |
| | | 251 bis 500 | 3,68 | ab 200 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,08 | |
| | | 501 bis 1000 | 3,32 | ab 300 | 4,08 | 4,08 | 4,08 | 4,08 | 3,97 | 3,64 | |
| | | über 1000 | 3,00 | ab 400 | 3,80 | 3,80 | 3,80 | 3,80 | 3,69 | 3,36 | |
| | | | ab 500 | 3,52 | 3,52 | 3,52 | 3,52 | 3,41 | 3,08 | | |
| Kolumbien | Barranquilla | 1 bis 45 | 15,04 | unter 45 | 16,24 | 16,24 | 16,24 | 16,24 | 16,24 | 16,24 | |
| | | 46 bis 100 | 10,64 | ab 45 | 12,16 | 12,16 | 12,16 | 12,16 | 12,16 | 12,16 | |
| | | 101 bis 250 | 8,24 | ab 100 | 9,04 | 9,04 | 9,04 | 9,04 | 9,04 | 9,04 | |
| | | 251 bis 500 | 7,36 | ab 200 | 8,16 | 8,16 | 8,16 | 8,16 | 8,07 | 7,80 | |
| | | 501 bis 1000 | 6,12 | ab 300 | 7,56 | 7,56 | 7,56 | 7,56 | 7,47 | 7,20 | |
| | | 1001 bis 1500 | 5,80 | ab 400 | 7,00 | 7,00 | 7,00 | 7,00 | 6,91 | 6,64 | |
| | | | über 1500 | 5,48 | ab 500 | 6,28 | 6,28 | 6,28 | 6,19 | 5,92 | |
| Kuba | Havana | 1 bis 45 | 12,04 | unter 45 | 13,24 | 13,24 | 13,24 | 13,24 | 13,24 | 13,24 | |
| | | 46 bis 100 | 8,44 | ab 45 | 9,96 | 9,96 | 9,96 | 9,96 | 9,96 | 9,96 | |
| | | 101 bis 250 | 6,04 | ab 100 | 6,84 | 6,84 | 6,84 | 6,84 | 6,84 | 6,84 | |
| | | 251 bis 500 | 5,16 | ab 200 | 5,96 | 5,96 | 5,96 | 5,96 | 5,86 | 5,56 | |
| | | 501 bis 1000 | 4,76 | ab 300 | 5,56 | 5,56 | 5,56 | 5,56 | 5,45 | 5,12 | |
| | | 1001 bis 1500 | 4,44 | ab 400 | 5,24 | 5,24 | 5,24 | 5,24 | 5,13 | 4,80 | |
| | | | über 1500 | 4,32 | ab 500 | 4,96 | 4,96 | 4,96 | 4,85 | 4,52 | |
| Mexiko | Mexiko City | 1 bis 45 | 13,28 | unter 45 | 14,72 | 14,56 | 14,48 | 14,08 | 13,64 | 14,72 | |
| | | 46 bis 100 | 9,64 | ab 45 | 11,32 | 11,21 | 11,11 | 10,55 | 10,08 | 11,16 | |
| | | 101 bis 250 | 7,24 | ab 100 | 8,20 | 8,09 | 8,00 | 7,69 | 7,48 | 8,08 | |
| | | 251 bis 500 | 6,36 | ab 200 | 7,32 | 7,21 | 7,13 | 7,13 | 7,16 | 6,80 | |
| | | 501 bis 1000 | 5,92 | ab 300 | 6,92 | 6,81 | 6,73 | 6,57 | 6,39 | 6,36 | |
| | | 1001 bis 1500 | 5,60 | ab 400 | 6,60 | 6,49 | 6,41 | 6,36 | 6,31 | 6,04 | |
| | | | über 1500 | 5,28 | ab 500 | 6,12 | 6,19 | 6,07 | 5,95 | 5,52 | |
| Peru | Lima | 1 bis 45 | 19,28 | unter 45 | 20,48 | 20,48 | 20,33 | 20,43 | 20,48 | 20,48 | |
| | | 46 bis 100 | 13,84 | ab 45 | 15,36 | 15,36 | 15,27 | 15,33 | 15,36 | 15,36 | |
| | | 101 bis 250 | 11,44 | ab 100 | 11,88 | 11,88 | 11,82 | 11,86 | 11,88 | 11,88 | |
| | | 251 bis 500 | 10,56 | ab 200 | 10,64 | 10,64 | 10,61 | 10,63 | 10,60 | 10,48 | |
| | | 501 bis 1000 | 8,52 | ab 300 | 9,88 | 9,88 | 9,88 | 9,88 | 9,77 | 9,40 | |
| | | 1001 bis 1500 | 8,20 | ab 400 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 9,18 | 9,08 | |
| | | | über 1500 | 7,52 | ab 500 | 8,56 | 8,56 | 8,44 | 8,52 | 8,42 | 7,96 |
| Uruguay | Montevideo | 1 bis 45 | 21,32 | unter 45 | 23,28 | 23,28 | 23,28 | 23,28 | 23,28 | 23,28 | |
| | | 46 bis 100 | 16,00 | ab 45 | 17,48 | 17,48 | 17,48 | 17,48 | 17,48 | 17,48 | |
| | | 101 bis 250 | 13,96 | ab 100 | 14,68 | 14,68 | 14,68 | 14,68 | 14,68 | 14,68 | |
| | | 251 bis 500 | 13,04 | ab 200 | 13,16 | 13,16 | 13,16 | 13,16 | 13,16 | 13,16 | |
| | | über 500 | 9,24 | ab 300 | 12,12 | 12,12 | 12,12 | 12,12 | 12,12 | 12,12 | |
| | | | | | ab 400 | 11,12 | 11,12 | 11,12 | 11,12 | 11,12 | 11,12 |
| | | | ab 500 | 10,12 | 10,12 | 10,12 | 10,12 | 10,12 | 10,12 | | |
| Venezuela | Caracas | 1 bis 45 | 14,68 | unter 45 | 15,88 | 15,88 | 15,88 | 15,88 | 15,88 | 15,88 | |
| | | 46 bis 100 | 10,36 | ab 45 | 11,88 | 11,88 | 11,88 | 11,88 | 11,88 | 11,88 | |
| | | 101 bis 250 | 7,96 | ab 100 | 8,76 | 8,76 | 8,76 | 8,76 | 8,76 | 8,76 | |
| | | 251 bis 500 | 7,08 | ab 200 | 7,88 | 7,88 | 7,88 | 7,88 | 7,52 | 7,52 | |
| | | 501 bis 1000 | 5,84 | ab 300 | 7,48 | 7,48 | 7,48 | 7,48 | 7,12 | 7,12 | |
| | | 1001 bis 1500 | 5,52 | ab 400 | 7,28 | 7,28 | 7,28 | 7,28 | 6,92 | 6,92 | |
| | | | über 1500 | 5,08 | ab 500 | 5,84 | 5,84 | 5,84 | 5,48 | 5,48 | |
| Vereinigte Staaten | New York | 1 bis 45 | 10,28 | unter 45 | 11,48 | 11,48 | 11,48 | 11,48 | 11,48 | 11,48 | |
| | | 46 bis 100 | 7,04 | ab 45 | 8,56 | 8,56 | 8,56 | 8,56 | 8,56 | 8,56 | |
| | | 101 bis 250 | 4,64 | ab 100 | 5,44 | 5,44 | 5,44 | 5,44 | 5,44 | 5,44 | |
| | | 251 bis 500 | 3,76 | ab 200 | 4,56 | 4,56 | 4,56 | 4,56 | 4,46 | 4,16 | |
| | | 501 bis 1000 | 3,36 | ab 300 | 4,16 | 4,16 | 4,16 | 4,16 | 4,05 | 3,72 | |
| | | über 1000 | 3,04 | ab 400 | 3,84 | 3,84 | 3,84 | 3,84 | 3,73 | 3,40 | |
| | | | ab 500 | 3,56 | 3,56 | 3,56 | 3,56 | 3,45 | 3,12 | | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, Quellenverzeichnis s. S. 44.

B. Güterverkehr

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

DM je kg

| Warenart | Von Frankfurt (Main) nach | Mindestgewicht je Sendung in kg | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 |
|--|------------------------------|---------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | | | Durchschnitt | | | | | | |
| Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel | Bagdad | 100 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 |
| | Beirut | 45 | 3,40 | 3,40 | 3,40 | 3,40 | 3,40 | 3,40 | 3,40 |
| | Brüssel | 100 | 0,45 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 |
| | Damaskus | 100 | 3,36 | 3,36 | 3,36 | 3,36 | 3,36 | 3,36 | 3,36 |
| | New York | 45 | 3,64 | 3,64 | 3,64 | 3,64 | 3,64 | 3,64 | 3,64 |
| | | 100 | 3,64 | 3,64 | 3,49 | 3,44 | 3,44 | 3,44 | 3,44 |
| | | 500 | 3,64 | 3,16 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| | Teheran | 45 | 3,64 | 3,64 | 3,64 | 3,64 | 3,64 | 3,64 | 3,64 |
| Leder- u. Lederwaren ohne Lederbekleidung | Damaskus | 45 | 3,12 | 3,12 | 3,12 | 3,12 | 3,12 | 3,12 | 3,12 |
| | New York | 45 | 3,20 | 3,20 | 3,20 | 3,20 | 3,20 | 3,21 | 3,24 |
| | | 200 | 3,20 | 3,20 | 2,78 | 2,64 | 2,64 | 2,65 | 2,68 |
| | | 500 | 3,20 | 3,20 | 2,45 | 2,20 | 2,20 | 2,21 | 2,24 |
| | | 1000 | 3,20 | 3,20 | 2,45 | 2,01 | 1,64 | 1,65 | 1,68 |
| Gewebe, ohne Textilfertigwaren | Bogota | 45 | 11,64 ¹⁾ | 12,78 ¹⁾ | 13,16 ¹⁾ | 13,16 ¹⁾ | 13,16 ¹⁾ | 13,16 ¹⁾ | 12,96 ¹⁾ |
| | | 100 | 6,68 | 6,68 | 6,68 | 6,68 | 6,68 | 6,68 | 6,68 |
| | Caracas | 45 | 10,36 ¹⁾ | 11,50 ¹⁾ | 11,88 ¹⁾ | 11,88 ¹⁾ | 5,16 | 5,16 | 5,16 |
| | | 100 | 5,68 | 5,68 | 5,68 | 5,30 | 4,92 | 4,92 | 4,92 |
| | | 500 | 5,68 | 5,68 | 5,68 | 5,12 | 4,56 | 4,56 | 4,56 |
| | Göteborg | 100 | 1,36 | 1,36 | 1,36 | 1,39 | 1,44 | 1,44 | 1,44 |
| | Mexiko City | 45 | 9,64 ¹⁾ | 10,90 ¹⁾ | 11,21 ¹⁾ | 11,11 ¹⁾ | 10,55 ¹⁾ | 10,08 ¹⁾ | 11,16 ¹⁾ |
| | | 100 | 5,28 | 5,28 | 5,28 | 5,28 | 5,28 | 5,28 | 5,28 |
| | New York | 45 | 2,88 | 2,97 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| | | 500 | 2,72 | 2,54 | 2,42 | 2,40 | 2,40 | 2,40 | 2,40 |
| Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g. | Brüssel | 45 | 0,45 | 0,47 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 |
| | | 100 | 0,43 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| | Göteborg | 45 | 1,40 | 1,40 | 1,40 | 1,43 | 1,48 | 1,48 | 1,48 |
| | Stockholm | 45 | 1,80 | 1,80 | 1,80 | 1,83 | 1,88 | 1,88 | 2,64 ¹⁾ |
| | Teheran | 100 | 1,68 | 1,68 | 1,68 | 1,72 | 1,80 | 1,80 | 1,76 |
| Bijouteriewaren | London | 45 | 0,85 | 0,88 | 0,88 | 0,91 | 0,96 | 0,96 | 1,00 ⁴⁾ |
| | | 45 | 0,85 | 0,88 | 0,88 | 0,91 | 0,96 | 0,96 | 1,00 ⁴⁾ |
| Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile | Algier | 45 | 1,48 | 1,54 | 1,56 | 1,56 | 1,56 | 1,56 | 1,56 |
| | Brüssel | 100 | 0,44 | 0,44 | 0,44 | 0,44 | 0,44 | 0,44 | 0,44 |
| | | 500 | 0,44 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 ⁵⁾ |
| | Casablanca | 45 | 1,84 | 1,93 | 1,96 | 1,96 | 1,96 | 1,96 | 1,96 |
| | Teheran | 45 | 3,64 | 3,64 | 3,64 | 3,64 | 3,64 | 3,64 | 3,64 |
| Telle von Automobilen und von Landwirtschaftlichen Maschinen | New York | 45 | 2,80 | 2,95 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| | | 100 | 2,80 | 2,95 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| | | 200 | 2,80 | 2,95 | 2,10 | 1,80 | 1,80 | 1,80 | 1,80 |
| | | 300 | 2,80 | 2,80 | 2,05 | 1,80 | 1,80 | 1,80 | 1,80 |
| | | 500 | 2,80 | 2,50 | 1,95 | 1,80 | 1,80 | 1,80 | 1,80 |
| | | 1000 | 2,64 | 2,46 | 1,95 | 1,80 | 1,80 | 1,80 | 1,80 |
| Geschäfts-, Büromaschinen ⁶⁾ | Kairo | 100 | 3,72 ²⁾ | 3,72 ²⁾ | 3,72 ²⁾ | 3,72 ²⁾ | 3,72 ²⁾ | 3,71 ³⁾ | 3,67 ²⁾ |
| | New York | 45 | 4,40 | 4,40 | 4,40 | 4,40 | 4,40 | 4,40 | 4,40 |
| | | 200 | 4,40 | 3,50 | 3,20 | 3,20 | 3,20 | 3,20 | 3,20 |
| | | 250 | 2,80 | 3,10 | 3,20 | 3,20 | 3,20 | 3,20 | 3,20 |
| | | 500 | 2,80 | 2,50 | 2,40 | 2,40 | 2,40 | 2,40 | 2,40 |
| | | 1000 | 2,80 | 2,50 | 2,10 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 |
| Kugellager | London | 100 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,85 | 1,01 | 1,07 ³⁾ | 1,07 ³⁾ |
| | | 100 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,85 | 1,01 | 1,07 ³⁾ | 1,07 ³⁾ |
| Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen .. | Amsterdam | 100 | 0,44 | 0,44 | 0,44 | 0,44 | 0,44 | 0,44 | 0,44 |
| | | 250 | 0,44 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| | Bagdad | 45 | 4,64 | 4,64 | 4,64 | 4,64 | 4,64 | 4,64 | 4,64 |
| | New York ⁷⁾ | 45 | 3,52 | 3,58 | 3,60 | 3,60 | 3,60 | 3,60 | 3,60 |
| | | 100 | 3,52 | 3,58 | 3,60 | 3,60 | 3,60 | 3,60 | 3,60 |
| | | 200 | 3,52 | 3,46 | 3,44 | 3,44 | 3,44 | 3,44 | 3,44 |
| | | 250 | 3,36 | 3,42 | 3,44 | 3,44 | 3,44 | 3,44 | 3,44 |
| Optische Waren, photogr. u. Projektionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g. | Algier | 45 | 1,44 | 1,53 | 1,72 ²⁾ | 2,04 ²⁾ | 2,04 ²⁾ | 2,03 ²⁾ | 1,99 ²⁾ |
| | New York | 45 | 3,24 | 3,30 | 3,32 | 3,32 | 3,32 | 3,32 | 3,32 |
| | | 300 | 3,24 | 2,97 | 2,88 | 2,88 | 2,88 | 2,88 | 2,88 |
| | | 1000 | 3,24 | 2,79 | 2,64 | 2,64 | 2,64 | 2,64 | 2,64 |
| | | 1000 | 3,24 | 2,79 | 2,64 | 2,64 | 2,64 | 2,64 | 2,64 |
| Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor- | London | 45 | 0,85 | 0,88 | 0,88 | 0,92 | 0,96 | 0,96 | 1,00 |
| | | 100 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,84 | 0,84 | 0,88 |
| | | 250 | 0,69 | 0,64 | 0,64 | 0,64 | 0,68 | 0,68 | 0,72 |
| Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör | Beirut | 45 | 3,28 | 3,28 | 3,28 | 3,28 | 3,28 | 3,28 | 3,28 |
| | Kairo | 45 | 3,28 | 3,28 | 3,28 | 3,28 | 3,28 | 3,28 | 3,28 |
| | New York | 45 | 3,24 | 3,30 | 3,32 | 3,32 | 3,32 | 3,32 | 3,32 |
| | | 300 | 3,24 | 2,97 | 2,88 | 2,88 | 2,88 | 2,88 | 2,88 |
| | | 1000 | 3,24 | 2,79 | 2,64 | 2,64 | 2,64 | 2,64 | 2,64 |
| Uhren aller Art a. n. g. | New York | 45 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 | 6,00 |
| | | 100 | 4,56 | 5,16 | 5,36 | 5,36 | 5,36 | 5,36 | 5,36 |
| | | 200 | 4,56 | 4,50 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 |
| | | 250 | 3,68 | 4,28 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 | 4,48 |
| | | 300 | 3,68 | 3,98 | 4,08 | 4,08 | 4,08 | 4,08 | 4,08 |
| | | 400 | 3,68 | 3,74 | 3,76 | 3,76 | 3,76 | 3,76 | 3,76 |
| | | 500 | 3,28 | 3,43 | 3,48 | 3,48 | 3,48 | 3,48 | 3,48 |
| | | 1000 | 2,96 | 3,35 | 3,48 | 3,48 | 3,48 | 3,48 | 3,48 |
| Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen | Beirut | 100 | 3,24 | 3,24 | 3,24 | 3,24 | 3,24 | 3,24 | 3,24 |
| | | 500 | 3,24 | 3,24 | 3,24 | 3,14 | 2,64 | 2,64 | 2,60 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, Quellenverzeichnis s. S. 44.

B. Güterverkehr

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

DM Je kg

| Warenart | Nach Frankfurt (Main) von | Mindest-gewicht je Sendung in kg | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 |
|--|---------------------------------------|----------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | | | Durchschnitt | | | | | | |
| Fische und Fischwaren | Belgrad | 100 | 1,40 | 1,40 | 1,40 | 1,40 | 1,40 | 1,40 | 1,40 |
| | Lissabon | 100 | 2,52 ¹⁾ | 1,84 | 1,84 | 1,84 | 1,84 | 1,84 | 1,84 |
| | | 250 | 1,92 ²⁾ | 1,68 | 1,68 | 1,68 | 1,68 | 1,68 | 1,68 |
| | | 500 | 1,92 ²⁾ | 1,52 | 1,52 | 1,52 | 1,52 | 1,52 | 1,52 |
| | Tanger | 45 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 |
| Tierische Innereien und/oder Därme | Damaskus | 45 | 1,96 | 1,96 | 1,96 | 1,96 | 1,96 | 1,96 | 1,96 |
| | Delhi | 100 | 3,32 | 3,32 | 3,32 | 3,32 | 3,32 | 3,32 | 3,32 |
| | Istanbul | 100 | 4,04 ¹⁾ | 4,04 ¹⁾ | 4,04 ¹⁾ | 2,63 | 2,16 | 2,16 | 2,16 |
| | | 250 | 2,24 | 2,24 | 2,24 | 1,97 | 1,88 | 1,88 | 1,88 |
| | | 500 | 2,24 | 2,24 | 2,24 | 1,76 | 1,60 | 1,60 | 1,60 |
| | Kairo | 45 | 2,16 | 2,16 | 2,16 | 2,16 | 2,16 | 2,16 | 2,16 |
| | Kalkutta | 100 | 4,04 | 4,04 | 4,04 | 4,04 | 4,04 | 4,04 | 4,04 |
| | Karachi | 100 | 3,28 | 3,28 | 3,28 | 3,28 | 3,28 | 3,28 | 3,28 |
| | Oran | 100 | 1,52 | 1,52 | 1,52 | 1,52 | 1,52 | 1,52 | 1,52 |
| | Teheran | 250 | 2,28 | 2,28 | 2,28 | 2,28 | 2,28 | 2,28 | 2,28 |
| Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g. | New York | 45 | 3,63 | 3,64 | 3,64 | 3,64 | 3,64 | 3,63 | 3,64 |
| | | 100 | 3,63 | 3,64 | 3,49 | 3,44 | 3,44 | 3,44 | 3,44 |
| | | 250 | 3,63 | 3,64 | 3,49 | 3,44 | 3,44 | 3,44 | 3,44 |
| | | 500 | 3,63 | 3,16 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g. | Athen | 45 | 2,50 | 2,56 | 2,56 | 2,56 | 2,56 | 2,56 | 2,56 |
| | | 100 | 2,32 | 2,34 | 2,56 | 1,48 | 1,48 | 1,48 | 1,48 |
| | | 250 | 1,72 | 1,79 | 2,56 | 1,32 | 1,32 | 1,32 | 1,32 |
| | | 500 | 1,72 | 1,79 | 2,56 | 1,32 | 1,32 | 1,32 | 1,32 |
| | Bangkok ⁴⁾ | 45 | 4,88 | 4,88 | 4,88 | 4,88 | 4,88 | 4,88 | 4,88 |
| | Johannesburg | 100 | 6,72 ¹⁾ | 2,96 | 2,96 | 2,96 | 2,96 | 2,96 | 2,96 |
| | | 250 | 4,72 | 2,96 | 2,96 | 2,96 | 2,96 | 2,96 | 2,96 |
| | Karachi ⁵⁾ | 100 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,77 ²⁾ | 4,84 ²⁾ | 4,81 ²⁾ |
| | | 250 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,13 | 3,52 | 3,52 |
| | | 500 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 2,98 | 3,28 | 3,28 |
| | London | 100 | 0,83 | 0,80 | 0,80 | 0,81 | 0,84 | 0,84 | 0,88 |
| | | 250 | 0,83 | 0,72 | 0,72 | 0,73 | 0,76 | 0,76 | 0,80 |
| | Malland ⁶⁾ | 100 | 0,83 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,76 |
| | Montreal | 45 | 3,42 | 3,55 | 3,60 | 3,60 | 3,60 | 3,63 | 3,72 |
| | | 100 | 3,42 | 3,40 | 3,40 | 3,40 | 3,40 | 3,45 | 3,52 |
| | | 500 | 3,42 | 3,40 | 2,80 | 2,60 | 2,60 | 2,62 | 2,72 |
| | | 1000 | 3,42 | 3,40 | 2,65 | 2,40 | 2,40 | 2,43 | 2,52 |
| | Paris | 45 | 0,55 | 0,52 | 0,52 | 0,53 | 0,56 | 0,56 | 0,88 |
| | | 100 | 0,55 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 |
| | Teheran | 250 | 2,28 | 2,28 | 2,28 | 2,28 | 2,28 | 2,28 | 2,24 |
| Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g. | Manchester | 45 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,03 | 1,08 | 1,08 | 1,52 ¹⁾ |
| | | 100 | 0,92 | 0,92 | 0,92 | 0,95 | 1,00 | 1,00 | 1,04 |
| | | 250 | 0,92 | 0,84 | 0,84 | 0,87 | 0,92 | 0,92 | 0,96 |
| | | 500 | 0,79 | 0,76 | 0,76 | 0,77 | 0,70 | 0,80 | 0,84 |
| | New York | 45 | 2,90 | 2,97 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| | | 500 | 2,90 | 2,52 | 2,40 | 2,40 | 2,40 | 2,39 | 2,40 |
| | Tokio | 100 | 8,00 | 8,42 | 8,56 | 8,56 | 8,56 | 8,56 | 8,56 |
| | | 250 | 8,00 | 8,42 | 8,56 | 8,37 | 8,00 | 8,00 | 8,00 |
| | | 500 | 8,00 | 8,42 | 8,56 | 8,24 | 7,60 | 7,60 | 7,60 |
| | Gewebe, ohne Textilfertigwaren | Bogota | 100 | 6,68 | 6,68 | 6,68 | 6,68 | 8,36 ¹⁾ | 7,38 |
| Caracas | | 100 | 5,68 | 5,68 | 5,68 | 5,68 | 8,76 ¹⁾ | 6,96 | 8,76 ¹⁾ |
| Dublin | | 45 | 1,12 | 1,12 | 1,12 | 1,17 | 1,28 | 1,31 | 1,40 |
| London | | 45 | 1,09 | 0,84 | 0,84 | 0,88 | 0,96 | 0,96 | 1,32 ¹⁾ |
| | | 100 | 0,75 | 0,80 | 0,80 | 0,81 | 0,84 | 0,84 | 0,88 |
| | | 250 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,73 | 0,76 | 0,76 | 0,80 |
| | | 500 | 0,69 | 0,64 | 0,64 | 0,67 | 0,72 | 0,72 | 0,76 |
| Manchester | | 45 | 1,29 | 1,00 | 1,00 | 1,03 | 1,08 | 1,08 | 1,52 ¹⁾ |
| | | 100 | 0,92 | 0,92 | 0,92 | 0,95 | 1,00 | 1,00 | 1,04 |
| | | 250 | 0,89 | 0,84 | 0,84 | 0,87 | 0,92 | 0,92 | 0,96 |
| | | 500 | 0,87 | 0,76 | 0,76 | 0,77 | 0,80 | 0,80 | 0,84 |
| Mexiko City | | 100 | 5,28 | 5,28 | 5,28 | 5,28 | 7,51 ¹⁾ | 6,10 | 5,28 |
| New York | | 45 | 2,90 ³⁾ | 2,97 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| | | 500 | 2,90 ³⁾ | 2,52 | 2,40 | 2,40 | 2,40 | 2,39 | 2,40 |
| Paris | | 45 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,52 ²⁾ |
| Tokio | | 100 | 8,00 | 8,42 | 8,56 | 8,56 | 8,56 | 8,56 | 8,56 |
| | 250 | 8,00 | 8,42 | 8,56 | 8,37 | 8,00 | 8,00 | 8,00 | |
| | 500 | 8,00 | 8,42 | 8,56 | 8,24 | 7,60 | 7,60 | 7,60 | |
| Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g. | Barcelona | 45 | 1,86 ³⁾ | 1,28 | 1,28 | 1,28 | 1,28 | 1,28 | 1,28 |
| | | 100 | 1,24 | 1,16 | 1,16 | 1,16 | 1,16 | 1,16 | 1,16 |
| | | 250 | 1,20 | 1,04 | 1,04 | 1,04 | 1,04 | 1,04 | 1,04 |
| | Brüssel | 45 | 0,61 ²⁾ | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 |
| | | 100 | 0,44 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 |
| | | 250 | 0,43 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| | Malmö | 100 | 1,20 | 1,20 | 1,20 | 1,23 | 1,28 | 1,28 | 1,28 |
| | Manchester | 45 | 1,29 | 1,00 | 1,00 | 1,03 | 1,08 | 1,08 | 1,52 ¹⁾ |
| | | 100 | 1,21 | 0,92 | 0,92 | 0,95 | 1,00 | 1,00 | 1,04 |
| | | 250 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,87 | 0,92 | 0,92 | 0,96 |
| | | 500 | 0,81 | 0,76 | 0,76 | 0,77 | 0,80 | 0,80 | 0,84 |
| | New York | 45 | 4,40 | 4,40 | 4,40 | 4,40 | 4,40 | 4,41 | 4,40 |
| | | 250 | 4,40 | 4,40 | 4,40 | 4,40 | 4,40 | 4,41 | 4,40 |
| | | 300 | 4,40 | 3,38 | 3,04 | 3,04 | 3,04 | 3,03 | 3,04 |
| | Paris | 45 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,52 ²⁾ |
| | Tel Aviv/Jaffa | 100 | 3,08 ²⁾ | 3,08 ²⁾ | 3,08 ²⁾ | 3,08 | 3,08 | 3,08 | 3,08 |
| | | 250 | 3,08 ²⁾ | 3,08 ²⁾ | 3,08 ²⁾ | 2,60 | 2,60 | 2,60 | 2,56 |
| | | 500 | 3,08 ²⁾ | 3,08 ²⁾ | 3,08 ²⁾ | 2,36 | 2,36 | 2,36 | 2,36 |
| | Zürich | 45 | 0,55 | 0,52 | 0,52 | 0,52 | 0,52 | 0,52 | 0,52 |
| | Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g. | Glasgow | 100 | 1,49 | 1,20 | 1,20 | 1,20 | 1,20 | 1,20 |
| | | 250 | 1,08 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,96 | 0,96 | 1,00 |
| New York | | 45 | 4,40 | 4,40 | 4,40 | 4,40 | 4,40 | 4,41 | 4,40 |
| | | 200 | 4,40 | 3,50 | 3,20 | 3,20 | 3,20 | 3,18 | 3,20 |
| | | 250 | 2,81 | 3,10 | 3,20 | 3,20 | 3,20 | 3,18 | 3,20 |
| | | 500 | 2,81 | 2,59 | 2,43 | 2,40 | 2,40 | 2,39 | 2,40 |
| | | 1000 | 2,81 | 2,59 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,02 | 2,00 |
| | | 3000 | 2,64 | 2,55 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,02 | 2,00 |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, Quellenverzeichnis s. S. 44.

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Rpf/Dpf

| Änderungsdatum | Briefe | | | | | | | | | | | |
|----------------------|--------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------|
| | Orts- verkehr | | | | | Fern- verkehr | | | | | 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 | 80 | 120 | 25 | 15 |
| 1946 1. März | 16 | 32 | 40 | 60 | 24 | 48 | 80 | 120 | 120 | 120 | 50 | 30 |
| 1948 1. September .. | 10 | 20 | 30 | 40 | 20 | 40 | 60 | 80 | 80 | 80 | 30 | 20 |
| 1954 1. Juli | 10 | 20 | 30 | 40 | 20 | 40 | 60 | 80 | 80 | 80 | 40 ^{a)} | 20 |
| 1963 1. März | 20 ¹⁾²⁾ | 40 ^{a)} | 70 ^{a)} | 90 ^{a)} | 20 ¹⁾ | 40 | 70 | 90 | 90 | 90 | 40 ^{a)} | 20 |
| 1966 1. April | 30 ¹⁾²⁾ | 50 ^{a)} | 70 ^{a)} | 90 ^{a)} | 30 ¹⁾ | 50 | 70 | 90 | 110 | 110 | 50 ^{a)} | 30 |

| Änderungsdatum | Postkarten | | | Drucksachen | | | | | | Geschäftspapiere | | | |
|----------------------|------------------|------------------|----------------------|---------------------|--------------------|---------------------|----------------------|----------------------|----------|---------------------|--------------------|---------------------|----------------------|
| | Orts- verkehr | Fern- verkehr | Auslands- verkehr | Inlands- verkehr | | | Auslands- verkehr | | | Inlands- 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 |
| 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 ^{a)} | 7 | 10 | 15 | 25 | 50 | 10 | 10 | 25 | 25 | 50 |
| 1963 1. März | 15 ^{a)} | 15 | 20 ^{a)} | 10 ¹⁾ | 15 ¹⁾ | 20 | 25 | 50 | 4 | 10 ⁴⁾ | 20 ¹⁾⁵⁾ | 40 ¹⁾⁵⁾ | 70 ^{a)} |
| 1966 1. April | 20 ^{a)} | 20 | 30 ^{a)} | 10 ¹⁾ | 20 ¹⁾ | 30 | 40 | 70 | 20 | 10 | 30 ¹⁾⁵⁾ | 50 ¹⁾⁵⁾ | 90 ^{a)} |

| Änderungsdatum | Geschäftspapiere | | | Warensendungen (Warenproben) ^{a)} | | | | | | | | | Päckchen | | |
|----------------------|----------------------|-------------------|-------------------|--|--------------------|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------|------------|-------------|---------------------|-----------------|--|
| | Auslands- verkehr | | | Inlands- verkehr | | | | | Auslands- verkehr | | | | Inlands- verkehr | Auslandsverkehr | |
| | 200 g | 400 g | 500 g | bis 20 g | über 20 g bis 50 g | über 50 g bis 100 g | über 100 g bis 250 g | über 250 g bis 500 g | erste 50 g | jede weit. 50 g | mindestens | für je 50 g | | mindestens | |
| 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 ¹⁾ | 15 | 20 | 25 | 50 | 10 | 10 | 20 | 80 | | | |
| 1966 1. April | 320 ^{a)} | 620 ^{a)} | 770 ^{a)} | 10 ¹⁾ | 20 | 30 | 40 | 70 | 20 | 10 | 30 | 100 | | | |

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (Entfernung 150 km) ⁷⁾

Rpf/Dpf

| 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 ^{a)} 1. März | 110 | 160 | 210 | 260 | 300 | 340 | 389 | 420 | 460 | 500 |
| 1966 ^{a)} 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 | — ^{a)} | — ^{a)} | — ^{a)} |
| 1948 1. September .. | 280 | 280 | 300 | 320 | 340 | 360 | 50 ^{a)} | 60 ^{a)} | 70 ^{a)} |
| 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 ^{a)} 1. März | 540 | 580 | 620 | 660 | 700 | 740 | 100 | 140 | 180 |
| 1966 ^{a)} 1. April | 570 | 610 | 650 | 690 | 730 | 770 | 120 | 170 | 220 |

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungsstück ¹⁰⁾

Rpf/Dpf

| Änderungsdatum | Zeitungsgebühr ¹¹⁾ bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummerngewicht | | | | Zeitungszustellgebühr ¹²⁾ | | | | |
|--|--|---------------------|-----------|------------|--------------------------------------|-------------|----------------------------|--|------------|
| | bis 30 g | über 30 g | über 50 g | über 100 g | bei monatlich | | bei wöchentlich einmaligem | zusätzlich für jede weit. Ausg. in der Woche | Höchstsatz |
| | | für jedes weitere g | | | einmaligem | zweimaligem | | | |
| | | bis 50 g | bis 100 g | bis 1000 g | Erscheinen | | | | |
| 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 |
| Vertriebsgebühr ¹¹⁾ | | | | | | | | | |
| 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 | | | | |
| 1964 1. Januar ... | 18,00 | | | | 0,90 | | | | |
| Vertriebsgebühr ¹²⁾ je Zeitungsnummernstück ¹⁰⁾ mit einem Durchschnittsgewicht | | | | | | | | | |
| bis 30 g | | | | | über 30 g für je 10 g | | | | |
| 1967 1. Januar ... | 4,00 | | | | 0,30 | | | | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. Seite 42, Quellenverzeichnis s. Seite 44.

A. Postverkehr
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland
b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

Rpf/Dpf

| Änderungsdatum | Postzeitungsgut ¹⁾ | | | Zeitungsdrucksachen ²⁾ | | | | | |
|---------------------|---------------------------------------|------------|---|-----------------------------------|--------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| | Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen | | Entf. Geb. je 10 km Streckenlg. | bis 20 g | über 20 g bis 50 g | über 50 g bis 100 g | über 100 g bis 250 g | über 250 g bis 500 g | über 100 g bis 1000 g |
| | bis 50 km | über 50 km | | | | | | | |
| 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 | 4 | 6 | 10 | 20 | 40 |
| 1954 1. Juli..... | 3,5 | 7,5 | 30,0 | 7 | 7 | 10 | 15 | 25 | 50 |
| | Postzeitungsgut je kg ²⁾ | | Postzeitungs-schnellgut je kg ²⁾ | Streifbandzeitungen | | | | | |
| 1964 1. Januar.... | 10,0 | | 12,0 | 10 | 15 | 20 | 25 | 40 | 50 |
| 1967 1. Januar.... | 13,0 | | 16,0 | 10 | 15 | 25 | 40 | 70 | — |

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland
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 |
| | | | | | | | | |
| 1927 1. August.... | 20 | 30 | 40 | 60 | 80 | 100 | 120 | 120 |
| 1954 1. Juli..... | 30 | 40 | 50 | 70 | 90 | 110 | 130 | 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 |
| | | | | | | | | | | | | | |
| 1927 1. August.... | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 90 | 100 |
| 1954 1. Juli..... | 15 | 20 | 25 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 90 | 100 | 100 |
| 1963 1. März..... | 20 | 30 | 30 | 40 | 50 | 60 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 100 | 100 |
| 1966 1. April..... | 30 | 40 | 40 | 50 | 60 | 80 | 80 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

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

| Änderungsdatum | Gebührenermittlung | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|-------|-------|-------|--|----------------------|-------|-------|---|--------------------|--------------------|---------------------|
| | Regelfahrschein (Einfache Fahrt) | | | | Rückfahrschein ⁶⁾ (Hin- und Rückfahrt) | | | | Zehnerkarte Zehnerfahrschein (ab 1. 1. 63) | | | |
| | 5 km | 10 km | 20 km | 30 km | 5 km | 10 km | 20 km | 30 km | 5 km | 10 km | 20 km | 30 km |
| 1928 ⁵⁾ | 0,50 | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 0,85 | 1,70 | 3,40 | 5,10 | 4,00 | 8,00 | 16,00 | 24,00 |
| 1932 ⁵⁾ | 0,40 | 0,80 | 1,40 | 1,80 | 0,70 | 1,35 | 2,70 | 4,05 | 3,20 | 6,40 | 11,20 | 14,40 |
| 1936..... | 0,30 | 0,60 | 1,20 | 1,80 | 0,50 | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 2,40 | 4,80 | 9,60 | 14,40 |
| 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) ⁷⁾ | (1,40) ⁷⁾ | 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) ⁷⁾ | (1,40) ⁷⁾ | 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) ⁷⁾ | (1,80) ⁷⁾ | 2,80 | 4,40 | 5,00 | 8,50 | 14,00 | 20,00 |
| | Schülerzehnerkarte ⁸⁾ gültig nur an Werktagen | | | | Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63) | | | | Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 62) ⁹⁾ | | | |
| 1928 ⁵⁾ | — | — | — | — | 3,00 | 6,00 | 12,00 | 18,00 | — | — | — | — |
| 1932 ⁵⁾ | 2,00 | 4,00 | 7,00 | 9,00 | 2,40 | 4,80 | 8,20 | 10,80 | — | — | — | — |
| 1936..... | 1,50 | 3,00 | 6,00 | 9,00 | 1,80 | 3,60 | 7,20 | 10,80 | — | — | — | — |
| 1939 1. April..... | 1,50 | 3,00 | 6,00 | 9,00 | 1,80 | 3,60 | 7,20 | 10,80 | — | — | — | — |
| 1940 16. Juni..... | 1,50 | 3,00 | 6,00 | 9,00 | 2,20 | 4,40 | 8,80 | 13,20 | 1,80 | 3,60 | 7,20 | 10,80 |
| 1943 1. Januar.... | 1,25 | 2,50 | 5,00 | 7,50 | 1,80 | 3,60 | 7,20 | 10,80 | 1,50 | 3,00 | 6,00 | 9,00 |
| 1944 1. Juli..... | 1,00 | 2,00 | 4,00 | 6,00 | 1,40 | 2,80 | 5,60 | 8,40 | 1,20 | 2,40 | 4,80 | 7,20 |
| 1945—1948..... | keine einheitlichen Gebühren | | | | | | | | | | | |
| 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 ⁹⁾ | 5,50 ⁹⁾ | 8,50 ⁹⁾ | 10,00 ⁹⁾ |
| 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 ¹⁰⁾ gültig nur an Werktagen | | | | Monatskarte (bis 14. 4. 57) Arbeitermonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Monatskarte für jedermann — für 62 Fahrten — (ab 1. 1. 63) | | | | Schülermonatskarte ¹⁰⁾ gültig nur an Werktagen | | | |
| 1928 ⁵⁾ | 2,40 | 4,80 | 9,60 | 14,40 | 13,50 | 27,00 | 54,00 | 81,00 | — | — | — | — |
| 1932 ⁵⁾ | 1,90 | 3,85 | 6,60 | 8,65 | 10,80 | 21,60 | 37,80 | 48,60 | 9,85 | 19,45 | 34,05 | 43,75 |
| 1936..... | 1,45 | 2,90 | 5,80 | 8,65 | 8,10 | 16,20 | 32,40 | 48,60 | 6,50 | 12,80 | 25,95 | 38,90 |
| 1939 1. April..... | 1,10 | 2,20 | 4,35 | 6,50 | 6,40 | 13,00 | 25,95 | 38,90 | 4,50 | 9,00 | 18,00 | 27,00 |
| 1943 1. Januar.... | 0,90 | 1,80 | 3,60 | 5,40 | 5,40 | 10,80 | 21,60 | 32,40 | 4,05 | 8,10 | 16,20 | 24,30 |
| 1944 1. Juli..... | 0,80 | 1,60 | 3,20 | 4,80 | 4,00 | 8,00 | 16,00 | 24,00 | 3,00 | 6,00 | 12,00 | 18,00 |
| 1945—1948..... | keine einheitlichen Gebühren | | | | | | | | | | | |
| 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. 42, Quellenverzeichnis s. S. 44.

A. Postverkehr
6. Indices der Postgebühren im Inland¹⁾

1958 = 100

| Jahr — Änderungsdatum | Postdienst | | | | | | Postscheckdienst | | | Postreisedienst | | | |
|-----------------------------|----------------|------------------|------------------|---------------------|----------------------------|---------------------------|------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------|------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | ins- gesamt | Brief- dienst | Paket- dienst | Zeitungs- dienst | An- weisungs- dienst | Neben- lei- stungen | ins- gesamt | für Konto- inhaber | Nicht- konto- inhaber | ins- gesamt | Allgem. Reise- verkehr | Berufs- u. Schüler- verkehr | Beför- derung von Sachen |
| Wägungsanteil | 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 | 182,6 | 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 | 163,1 | 101,9 | 180,0 | 199,7 | 174,4 | 125,6 | 117,8 | 137,4 | 192,5 |
| 1967 D | 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 |
| 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 | 117,8 |
| 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 | 123,3 | 120,1 | 140,5 | 207,5 |
| 1. April | 163,4 | 173,1 | 159,7 | 138,4 | 183,1 | 102,5 | 189,2 | 199,7 | 186,2 | 123,3 | 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 | 123,3 | 120,1 | 140,5 | 207,5 |

B. Fernsprechverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse

RM/DM

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

RM/DM

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

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

RM/DM

| Änderungsdatum | Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer ²⁾ bei einer Entfernung zwischen den Ortsnetzen | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------|
| | bis 5 km | üb. 5 km bis 10 km | üb. 10 km bis 15 km | üb. 15 km bis 25 km | üb. 25 km bis 50 km | üb. 50 km bis 75 km | üb. 75 km bis 100 km | üb. 100 km bis 200 km | üb. 200 km bis 300 km | üb. 300 km bis 400 km | üb. 400 km bis 500 km | üb. 500 km bis 600 km | üb. 600 km |
| | in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 0 bis 18 und 21 bis 24 Uhr | | | | | | | | | | | | |
| 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 ³⁾ |
| 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 ⁴⁾ |
| 1940 1. Januar | | 0,20 | 0,20 | 0,26 ^{2/3} | 0,40 | 0,60 | 0,80 | 1,00 | 1,20 | 1,40 | 1,60 | 1,80 | 2,00 |
| 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 | 1,80 | 2,16 | 2,52 | 2,88 | 3,24 | 3,60 |
| 1954 1. Juli | | 0,32 | 0,48 | 0,64 | 0,96 | 1,44 | 1,92 | 1,92 | 2,30 | | | 2,69 | |
| 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. 42, Quellenverzeichnis s. S. 44.

B. Fernsprechverkehr
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

DM

| Änderungsdatum | Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer ¹⁾ | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------|
| | innerhalb des Bereichs einer Knotenvermittlungsstelle ²⁾ | bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen ³⁾ | | | | | bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen ⁴⁾ | | | | | |
| | | bis 15 km | üb. 15 km bis 25 km | üb. 25 km bis 50 km | üb. 50 km bis 75 km | üb. 75 km bis 100 km | bis 200 km | üb. 200 km bis 300 km | üb. 300 km bis 400 km | üb. 400 km bis 500 km | üb. 500 km bis 600 km | üb. 600 km |
| in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 7 bis 18 Uhr | | | | | | | | | | | | |
| 1952 Juli Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁵⁾ | | | | | | | | | | | | |
| 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 | 3,84 | 4,32 | 4,80 |
| 1956 1. März | 0,32 | 0,48 | 0,64 | 0,96 | 1,44 | 1,92 | 2,40 | 2,88 | 3,36 | 3,84 | 4,32 | 4,80 |
| 1963 1. Juli | 0,32 | 0,48 | 0,64 | 0,96 | 1,44 | 1,92 | 2,40 | 2,88 | 3,36 | 3,84 | 4,32 | 4,80 |
| 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 ⁵⁾ | | | | | | | | | | | | |
| 1952 Juli Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁴⁾ | | | | | | | | | | | | |
| 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 | 1,28 | 1,60 | 1,92 | 2,24 | 2,56 | 2,88 | 3,20 | 3,52 |
| 1964 1. August ... | 0,40 | 0,54 | 0,72 | 1,08 | 1,44 | 1,80 | 2,16 | 2,52 | 2,88 | 3,24 | 3,60 | 3,96 |
| 1. Dezember .. | 0,36 | 0,54 | 0,72 | 1,08 | 1,44 | 1,80 | 2,16 | 2,52 | 2,88 | 3,24 | 3,60 | 3,96 |

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

| Änderungsdatum | Gewöhnliche | | Dringende | | Blitztelegramme ⁶⁾ | Brieftelegramme ⁷⁾ | |
|----------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|------------------------|
| | Ortstelegramme ⁸⁾ | Ferntelegramme ⁹⁾ | Ortstelegramme ⁸⁾ | Ferntelegramme ⁹⁾ | | bis zu 22 Wörtern ¹⁰⁾ | 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 | — ⁸⁾ | — ⁸⁾ |
| 1948 1. August | 0,10 | 0,15 | 0,20 | 0,30 | 1,50 | 1,10 | 0,05 |
| 1963 1. Januar | 0,20 ⁹⁾ | 0,20 | 0,40 ⁹⁾ | 0,40 | 2,00 | 1,00 | 0,10 |
| 1966 1. April | 0,30 ⁹⁾ | 0,30 | 0,60 ⁹⁾ | 0,60 | — ¹¹⁾ | 2,20 | 0,10 |

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr
[a) gewöhnliche Telegramme¹²⁾, b) Brieftelegramme¹³⁾]
RM/DM je Telegrammwort

| Von Plätzen des Bundesgebiets nach | | Änderungsdatum | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|--------------------|--------------|------------|------------|-------------|------------|------------|------------|------|------|------|
| | | 1. 4. 1937 | 1. 10. 1939 | 1. 7. 1950 | 1. 6. 1951 | 1. 10. 1953 | 1. 4. 1956 | 1. 6. 1963 | 1. 8. 1964 | | | |
| Europa | Dänemark | Kopenhagen | a) | 0,17 | 0,16 | 0,27 | 0,27 | 0,27 | 0,27 | 0,30 | 0,30 | |
| | | | b) | 0,085 | 0,08 | 0,135 | 0,13 | 0,135 | 0,135 | 0,15 | 0,15 | |
| | Frankreich | Paris | a) | 0,18 | 0,17 | 0,29 | 0,29 | 0,29 | 0,29 | 0,30 | 0,30 | |
| | | | b) | 0,09 | 0,085 | 0,145 | 0,14 | 0,145 | 0,145 | 0,15 | 0,15 | |
| | Griechenland | Athen | a) | 0,29 | 0,21 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,48 | 0,50 | |
| | | | b) | 0,145 | 0,105 | 0,24 | 0,24 | 0,24 | 0,24 | 0,24 | 0,25 | |
| | Großbritannien | London | a) | 0,25 | 0,23 | 0,39 | 0,39 | 0,39 | 0,39 | 0,40 | 0,40 | |
| | | | b) | 0,125 | 0,115 | 0,195 | 0,20 | 0,195 | 0,195 | 0,20 | 0,20 | |
| | Italien | Rom | a) | 0,23 | 0,17 | 0,38 | 0,38 | 0,38 | 0,38 | 0,36 | 0,36 | |
| | | | b) | 0,115 | 0,085 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,18 | 0,18 | |
| | Jugoslawien | Belgrad | a) | 0,23 | 0,16 | 0,36 | 0,39 | 0,39 | 0,39 | 0,40 | 0,40 | |
| | | | b) | 0,115 | 0,08 | 0,18 | 0,20 | 0,195 | 0,195 | 0,20 | 0,20 | |
| | Niederlande | Amsterdam | a) | 0,16 | 0,15 | 0,24 | 0,24 | 0,27 | 0,27 | 0,30 | 0,30 | |
| | | | b) | 0,08 | 0,075 | 0,12 | 0,12 | 0,135 | 0,135 | 0,15 | 0,15 | |
| | Polen | Warschau | a) | 0,18 | 0,18 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,36 | 0,36 | |
| | | | b) | 0,09 | 0,09 | 0,16 | 0,16 | 0,16 | 0,16 | 0,18 | 0,18 | |
| | Schweden | Stockholm | a) | 0,17 | 0,16 | 0,27 | 0,27 | 0,27 | 0,27 | 0,34 | 0,30 | |
| | | | b) | 0,085 | 0,08 | 0,135 | 0,14 | 0,135 | 0,135 | 0,17 | 0,15 | |
| | Schweiz | Bern | a) | 0,16 | 0,15 | 0,24 | 0,24 | 0,24 | 0,24 | 0,30 | 0,30 | |
| | | | b) | 0,08 | 0,075 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,15 | 0,15 | |
| Afrika | Südafrika | Kapstadt | a) | 1,44 | 1,44 | 1,80 | 1,81 | 1,81 | 1,81 | 1,20 | 1,20 | |
| | | | b) | 0,48 | 0,48 | 0,90 | 0,91 | 0,905 | 0,905 | 0,60 | 0,60 | |
| | Ver. Arab. Republik (Ägypten) | Kairo | a) | 0,94 | 0,94 | 1,19 | 1,19 | 1,19 | 1,19 | 1,20 | 1,20 | |
| | | | b) | 0,32 | 0,32 | 0,595 | 0,60 | 0,595 | 0,595 | 0,60 | 0,60 | |
| Asien | Indien | Bombay | a) | 1,40 | 1,40 | 1,89 | 1,89 | 1,89 | 1,89 | 1,80 | 1,80 | |
| | | | b) | 0,47 | 0,47 | 0,945 | 0,94 | 0,945 | 0,945 | 0,90 | 0,90 | |
| | Japan | Tokio | a) | 2,83 | 2,83 | 3,08 | 3,09 | 3,09 | 3,09 | 3,00 | 3,00 | |
| | | | b) | 0,94 | 0,94 | 1,54 | 1,54 | 1,545 | 1,545 | 1,50 | 1,50 | |
| | Singapur | Singapur | a) | 2,87 | 2,87 | 3,60 | 2,98 | 2,98 | 2,98 | 3,00 | 3,00 | |
| | | | b) | 0,96 | 0,96 | 1,80 | 1,49 | 1,49 | 1,49 | 1,50 | 1,50 | |
| Australien und Ozeanien | Australien | Sydney | a) | 2,56 | 2,56 | 2,68 | 2,68 | 2,68 | 2,68 | 2,70 | 2,70 | |
| | | | b) | 0,86 | 0,86 | 1,34 | 1,34 | 1,34 | 1,34 | 1,35 | 1,35 | |
| | Amerika | Argentinien | Buenos Aires | a) | 2,13 | 2,13 | 2,68 | 2,68 | 2,68 | 2,68 | 2,70 | 2,70 |
| | | | | b) | 0,71 | 0,71 | 1,34 | 1,34 | 1,34 | 1,34 | 1,35 | 1,35 |
| | Vereinigte Staaten | New York | a) | 1,03 | 1,03 | 0,97 | 0,97 | 0,97 | 0,97 | 1,00 | 1,00 | |
| | | | b) | 0,34 | 0,34 | 0,485 | 0,48 | 0,485 | 0,485 | 0,50 | 0,50 | |
| | | San Franzisko | a) | 1,60 | 1,60 | 1,13 | 1,13 | 1,13 | 1,13 | 1,20 | 1,20 | |
| | | | b) | 0,53 | 0,53 | 0,565 | 0,57 | 0,565 | 0,565 | 0,60 | 0,60 | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42, Quellenverzeichnis s. S. 44.

C. Telegrafen- und Telexverkehr
3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse
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 | |
| 1942 1. Juli | 20,00 | — | | | 0,32 |
| 1956 1. Februar | 20,00 | — | | | — |
| 1964 1. August | 30,00 | — | | | — |

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

| In der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 28. 1. 1956 von 7 bis 18.30 Uhr | | | | | | |
|---|---|--|--|---------------------|--|-------------|
| Änderungsdatum | 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 |
| | innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone) | | innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone) | | zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone) | |
| 1956 1. Februar ²⁾ | 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 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 ⁴⁾ | 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 |
| | innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone) | | innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone) | | zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone) | |
| 1956 1. Februar ²⁾ | 0,60 | | 0,80 | | | 1,20 |
| 1964 1. August | | | | | | |

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42, Quellenverzeichnis s. S. 44.

Erläuterungen bzw. Anmerkungen
Schaubilder

Seite 3

Indices der Seefrachtraten

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

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

In den Personenfahrpreisen der DB für Beförderungsstrecken innerhalb des Bundesgebiets ist die Beförderungssteuer bzw. ab 1. 1. 1968 die Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) enthalten. Die zuletzt am 1. 3. 1966 festgesetzten Fahrpreise sind trotz der Änderung der entsprechenden Steuersätze am 1. 1. 1968 (von 11 bzw. 14% auf 10 bzw. 5%) und am 1. 7. 1968 (auf 11 bzw. 5,5%) unverändert geblieben. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr sowie im Personentransitverkehr unterliegt nur der Fahrpreis für die deutsche Teilstrecke der Umsatzbesteuerung.

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 in Saarland besondere Tarife in ffrs.

Seite 9

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Der Grundpreis je Kilometer für die frühere 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — ³⁾ Vor dem 23. 5. 1954 wurden für die Benutzung von Eilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — ⁴⁾ Für die Benutzung von Trans-Europ-Expreszüge (TEE-Züge) waren vom 1. 12. 1957 bis zum 29. 5. 1965 zuzüglich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzugzuschlag wird angerechnet. — ⁵⁾ Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — ⁶⁾ Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklassen sind vom 3. 6. 1956 bis zum 31. 5. 1966 folgende Eisenbahnzuschläge einbegriffen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00 (v. 28. 5. 1967 b. 25. 5. 1968: bis 300 km DM 3,50, über 300 km DM 9,50). Mit Wirkung vom 29. 9. 1968 entfällt der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse. — ⁷⁾ Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen bei den Preisen für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — ⁸⁾ Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12% des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde). — ⁹⁾ Für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (klimatisiert, WL „K“) gelten ab 27. 2. 1962 in der Touristenklasse um DM 2,00, in der Doppelbettklasse um DM 3,00 und in der Einbettklasse um DM 3,00 höhere Preise. Mit Ausnahme der Spezialklasse, die in „K“ Schlafwagen nicht geführt wird, werden die „K“-Zuschläge bei den ab 22. 5. 1966 veröffentlichten Bettkartenpreise berücksichtigt, da die Schlafwagenläufe bis zu diesem Zeitpunkt nahezu vollständig klimatisiert worden sind. — ¹⁰⁾ Ab 29. 9. 1963 gelten für die Bettkarten ausgewählter DSG-Schlafwagenläufe (9 von insgesamt 52) verbilligte Werbepreise (1. Klasse-Einbettabt. DM 60,00, Doppelbettabt. DM 30,00, 2. Klasse-Touristenklasse DM 20,00).

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 einbegriffen.

Seite 10

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

Seite 11

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

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

Seite 12 (Fortsetzung)

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

³⁾ In den Fahrpreisen sind die normalen Schnellzugszuschläge, jedoch nicht Sonderzuschläge für Fernschnell- und TEE-Züge enthalten. Die Fahrpreise für die ausländischen Teilstrecken wurden aufgrund der „DM-Streckenfahrpreise des Gemeinsamen Internationalen Tarifs für die Beförderung von Personen (TCV)“ zusammengestellt. — ⁴⁾ Entfernung in Bahn-Kilometern.

B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

Bis 31. 12. 1967 war in den Eisenbahnfrachtsätzen des DEGT für Stückgut und Wagenladungen mit Ausnahme der Regelsätze für beförderungssteuerfreie Güter die Beförderungssteuer enthalten (für Beförderungsstrecken bis 49 km 4%, ab 50 km 7% des Frachtsatzes). Am 1. 1. 1968 wurden die Stückgut- und Wagenladungssätze des DEGT wegen der Einführung des Mehrwertsteuersystems auf Nettobasis umgestellt. Die gesondert zu berechnende Mehrwertsteuer beträgt in der Zeit vom 1. 1. bis 30. 6. 1968 10%, ab 1. 7. 1968 11%.

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

Seite 13

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

¹⁾ Für jede Stückgutsendung von oder nach einem Bahnhof mit geringem Stückgutverkehr (unter 8 t täglich) wird ab 15. 3. 1966 neben der Fracht ein Zuschlag von DM 1,00 erhoben. Sind solche Bahnhöfe im Versand und Empfang betroffen, so erhöht sich der Zuschlag auf DM 2,00. Diese Regelung gilt zur Zeit für etwa 34% aller Gütertarifbahnhöfe.

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

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 die 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 Eisenbahn-Gütertarifs nach Regelklassen (Kurzfassung)

| Wagenladungsklassen | | | Zugeordnete Güterarten |
|-----------------------|-----|-------------------|---|
| Vor dem 1. 2. 1958 | Ab | Ab 15. 3. 1966 | |
| A | A/B | A | Hochwertige gewerbliche Fertigwaren, z. B. Kraftfahrzeuge, Textilien einschl. Textilhalbwaren u. Bekleidung; Genußmittel, z. B. Kaffee, Spirituosen |
| B | A/B | A | Wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. Maschinen, Möbel Wichtige Nahrungsmittel, z. B. Brot, Zucker, Fleisch, Fette |
| C | C/D | A | Weniger wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. eiserne Kessel und Röhren Hochwertige gewerbliche Grundstoffe, z. B. Pflanzenfasern, Benzol, Lösungsmittel Obst |
| D | C/D | A | Mittelwertige gewerbliche Grundstoffe und Vorerzeugnisse, z. B. Porzellanmasse, Mittellagen für Sperrholzplatten, Kacheln, bestimmte NE-Metalle (Blei, Zink u. a.) Wichtige Nahrungsmittel-Grundstoffe, z. B. Getreide, Mehl |
| E | E | B | Bestimmte gewerbliche Halbwaren und Vorerzeugnisse, z. B. Schnittholz, Schwerchemikalien (Soda, Salzsäure), unbearbeitetes Flach- und Hohlglas (Fensterglas, Konservengläser) |
| F | F | B | Geringwertige gewerbliche Halb- und Fertigwaren, z. B. Steine, Zement, Dachziegel, Betonrohre, gebrauchte Packmittel und Baugerätschaften Futter- und Düngemittel; Gemüse |
| G | G | C | Geringwertige gewerbliche Rohstoffe, z. B. Erze (ab 1. 5. 65 nur noch NE-Erze), Sand, Kies, Schlacken Landwirtschaftliche Erzeugnisse, z. B. Heu, Stroh, frische Rüben und Kartoffeln |
| Gk | Gk | Ck | Beförderungssteuerfreie gewerbliche Rohstoffe: Aschenkohlen, Aschenkoks und Rauchkammerlöschte, ab 1. 5. 1965 auch Eisen-erze (Ck m. W. v. 1. 1. 1968 weggefallen; vgl. Anm ³⁾ zu Seite 13) |
| (C) | I | I | Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial): Bandstahl, Stahlstreifen, Warmbreitband (unbearb.), Stahlbleche und -platten, Eisenbahnoberbaustoffe, Hohlbohrerstäbe, Spundwandstahl, Stab- und Formstahl, Walzdraht |
| (D) | II | II/III | Röhrenvormaterial: Bandstahl (auch z. Auswalzen u. Profilieren), Stahlstreifen, Warmbreitband (mit einem Kaltstich versehen), Stahlbleche, Stahlplattinen |
| (F) | III | II/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) |

Seite 13 (Fortsetzung)

³⁾ Ohne Montangüterklassen. — ³⁾ Die Sonderklassen mit Zusatzbezeichnung —k gelten für Wagenladungen mit beförderungssteuerfreien Gütern, nämlich mit Kohlen (Fk) und Kohlenabfällen (Gk, darunter ab 1. 5. 1965 auch Eisen- und Manganerze einschließlich Abfälle und Zwischenerzeugnisse aus diesen Erzen) sowie mit Kohlen und Kohlenabfällen in Eilguttransporten (Dk). Die Klasse Gk wurde zum 15. 3. 1966 in „Ck“ umbenannt. Ab 1. 1. 1968 ist auch für die vorher beförderungssteuerfreien Güter Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) zu zahlen. Mit der gleichzeitigen Umstellung der Frachtsätze auf Nettobasis ist daher die Regelklasse „Ck“ weggefallen. — ⁴⁾ Bei Anwendung der Kohlen-Ausnahmetarife wird die Fracht nach dem Mindestgewicht berechnet. Ist jedoch der Wagen bei der Übergabe auf dem Versandbahnhof räumlich vollausgenutzt, 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%. — ⁵⁾ Da der Tarif erst von 291 km an gilt und die mittlere Transportweite etwa bei 500 km liegt, werden hier die Frachtsätze für eine Entfernung von 500 km angegeben. — ⁶⁾ Am 1. 2. 1958 wurden Frachtsätze der 20-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 20000 kg und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 15-t-Klasse abgefertigt. — ⁷⁾ Ab 1. 3. 1962. — ⁸⁾ Am 15. 3. 1966 wurden Frachtsätze der 25-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht 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.

Seite 14

¹⁾ Vor dem 15. 3. 1966 wurde die Eisenbahnfracht für volle Wagenladungen allgemein nach 20 t-Sätzen anstatt nach 25 t-Sätzen berechnet. Für verschiedene hier dargestellte Ausnahmetarife gelten jedoch spätere Umstellungstermine (bis zum 1. 6. 1967). Für die Berichtsjahre 1966 bzw. 1967 werden demzufolge mittlere 1000 kg-Frachten für weniger als 12 Monate angegeben, denen je nach Änderungsdatum entweder 20 t-Sätze oder 25 t-Sätze zugrunde liegen. In den Zahlenspalten der Tabellen ist der Übergang zur Frachtberechnung nach 25 t-Sätzen durch einen waagerechten Strich angedeutet. Einzelheiten teilt das Statistische Bundesamt auf Anfrage mit. — ²⁾ In der Zeit vom 1. 8. 1962 bis 30. 6. 1967 wurde für Getreidetransporte eine Frachthilfe in Höhe von 25% des Frachtsatzes über die Deutsche Bundesbahn als Frachtführer gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962, Nr. 142 vom 31. 12. 1962). Vom 1. 7. 1967 bis 31. 7. 1968 wurde die Frachthilfe unmittelbar durch das Bundesamt für Ernährung und Forstwirtschaft, Frankfurt (M) an die Empfangsberechtigten gezahlt (lt. Bundesanzeiger Nr. 127 vom 12. 7. 1967). Ab 1. 8. 1968 wird sie erneut durch die Deutsche Bundesbahn erstattet (Bundesanzeiger Nr. 136 vom 25. 7. 1968). Die Ermäßigung wurde unbeachtlich des Erstattungsverfahrens bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ³⁾ Ohne Speisefette. — ⁴⁾ Für die Frachtenbildung dieser Verkehrsrelation galten im Laufe der dargestellten Berichtsjahre nacheinander verschiedene Regelklassen bzw. Ausnahmetarife. Die entsprechenden Angaben der Tabellenkopfspalte beziehen sich auf die jeweils zur Zeit maßgebende Tarifstelle. Einzelheiten über früher geltende Tarifstellen teilt das Statistische Bundesamt, Abt. VI/A auf Anfrage mit. — ⁵⁾ Die mittlere Wagenauslastung für Fische in vollen Wagenladungen liegt bei 5 bis 6 t. Das Frachtberechnungsgewicht umfaßte auch das zum Schutz der Fische beigegebene Eis. Ab 1. 1. 1968 wird beigegebenes Eis frachtfrei befördert. — ⁶⁾ Die mittlere Wagenauslastung für Tabak in vollen Wagenladungen liegt bei rd. 13 t. — ⁷⁾ Durchschnitt April/Dezember. — ⁸⁾ Durchschnitt Januar/Dezember. — ⁹⁾ Durchschnitt Juli/Dezember. — ¹⁰⁾ Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — ¹¹⁾ Übliche Gewichtsklasse für Wolle bzw. Baumwolle. — ¹²⁾ Der Ausnahmetarif gilt nur für geschlossene Züge.

Seite 15

¹⁾ Vgl. Anm. ¹⁾ zu Seite 14. — ²⁾ 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 dem 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. — ³⁾ Für Sendungen an die Technischen Werke Stuttgart; I Heizkraftwerk, II Blockkraftwerk und Gaskokerei. — ⁴⁾ Vgl. Anm. ⁴⁾ zu Seite 14. — ⁵⁾ Durchschnitt Januar/Dezember. — ⁶⁾ Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen berechnet. — ⁷⁾ Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Rohren, gewalzte Stahlplattinen zum Schmieden in warmem Zustand oder zum Auswalzen.

Erläuterungen zu Seiten 15 und 16: 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 gewöhnlich gedeckten Wagen gleich.

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

Die Frachtsätze und Schiffsabgaben der deutschen Binnenschifffahrt verstehen sich ohne Beförderungssteuer bzw. ab 1. 1. 1968 ohne Umsatzsteuer. Bis 31. 12. 1967 war in den Frachtsätzen eine Vorsteuerbelastung von 0,5% enthalten. Infolgedessen gelten nach freiwilliger Unterwerfung der gewerblichen Binnenschifffahrt unter die Umsatzsteuerpflicht (lt. § 9 Ums St Ges vom 29. 5. 1967), ab 1. 1. 1968 für den Gutertransport auf dem Wasserwege innerhalb der Bundesrepublik um rd. 0,5% gekürzte Nettosätze.

1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Monatszahlen der Binnenschifffahrtsfrachten werden aus den von den einzelnen Frachtausschüssen festgesetzten Tarifen unter Berücksichtigung der mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung errechnet. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Monatszahlen.
Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 19).

Seite 16

¹⁾ Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 23. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ²⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ⁴⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁵⁾ Für Teilpartien zwischen 50 und 100 t wurden bis einschl. August 1966 0,30 DM je t zusätzlich berechnet. Vor dem 1. 9. 1966 galten die dargestellten Tonnensätze für Partien ab 100 t. — ⁶⁾ 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.

Erläuterungen: 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 (Eimmündung 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 17

¹⁾ Siehe Seite 16. Anmerkung ⁶⁾. — ²⁾ Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ³⁾ Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁴⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ⁵⁾ Lade- und Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{1}$ und umgekehrt. — ⁶⁾ 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 (Flugbenzin; Motorenkraftstoff), II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899 (Rohole verschiedener Herkunftslander ohne Venezuela bzw. Trinidad; Petroleum, Gasol/Dieselmotorkraftstoff), III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an (Rohole aus Venezuela bzw. Trinidad; Heizole, Schmierole und Bitumen). — ⁷⁾ D Januar/Julii. — ⁸⁾ Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder.

Seite 18

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ²⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ⁴⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁵⁾ Ab 1. 4. 1963 Lade- und Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$, D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löszeiten) berechnet. — ⁶⁾ Siehe Seite 16, Anmerkung 5.

2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar

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

Seite 19

¹⁾ Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

Seite 19 (Fortsetzung)

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

B. Seeschifffahrt

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

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 20

¹⁾ Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste (ohne Hafer und Reis). — ²⁾ Ölkuchen und andere Rückstände von der Gewinnung pflanzlicher Öle. — ³⁾ Dänemark einschl. Inseln, ohne Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ⁴⁾ Einschl. Wormerveer, Zaandam und Zwiandrecht. — ⁵⁾ Fredericia und südl. davon. — ⁶⁾ Ostküste Jütland einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ⁷⁾ Ab 18. 11. 1967 einschl. umgerechneter DM-, bzw. FF-Abschlüsse. — ⁸⁾ Einschl. Papierholz. — ⁹⁾ Antwerpen, Gent, Ostende und Zeebrugge. — ¹⁰⁾ Amsterdam, Delfzijl, Dordrecht, Haarlingen, Rotterdam und Zaandam. — ¹¹⁾ Rheinhäfen von Köln-Porz bis Emmerich. — ¹²⁾ Chinaclay. — ¹³⁾ Einschl. Mälarsee. — ¹⁴⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erhebungstechnischen Gründen.

Seite 21

¹⁾ Eisenschlacke. — ²⁾ Eisen- und Stahlschrott. — ³⁾ Fredericia und südl. davon. — ⁴⁾ Dänemark einschl. Inseln, ohne Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ⁵⁾ Einschl. Terneuzen und Ymuiden. — ⁶⁾ Einschl. Mälarsee. — ⁷⁾ Rheinhäfen von Köln-Porz bis Emmerich. — ⁸⁾ Koks aus Steinkohle. — ⁹⁾ Einschl. Bornholm, ohne Isefjord (Seeland). — ¹⁰⁾ Ohne Limfjördhäfen und Esbjerg. — ¹¹⁾ Einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ¹²⁾ Braunkohlenbriketts. — ¹³⁾ Ab 18. 11. 1967 einschl. umgerechneter DM- bzw. dKr-Abschlüsse. — ¹⁴⁾ Einschl. umgerechneter DM-, dKr- bzw. hfl-Abschlüsse. — ¹⁵⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erhebungstechnischen Gründen.

Seite 22

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

¹⁾ Außerdem große Küstenschifffahrt (Mittelmeerfahrt). — ²⁾ Einschl. Sojabohnen. — ³⁾ Ab 6. 6. 1967 via Kaproute. — ⁴⁾ Einschl. Brit. Kolumbien. — ⁵⁾ Einschl. Abschlüsse zu berth terms. Verladung fußabwärts in San Lorenzo beginnend. Komplettierung in Buenos Aires. — ⁶⁾ Ab 1961 § je 2240 lbs. — ⁷⁾ Reis. — ⁸⁾ Mais. — ⁹⁾ Frei ein und aus. — ¹⁰⁾ Mechanische Bulkverladungen in Mackay oder Townsville. — ¹¹⁾ Einschl. Rotterdam loschen. — ¹²⁾ Errechnet aus US-Pauschalfrachten. — ¹³⁾ Ab 6. 6. 1967 via Kaproute oder Panamakanal.

Seite 23

¹⁾ Außerdem große Küstenschifffahrt (Mittelmeerfahrt). — ²⁾ Große Ladungen (über 500 Fathoms). — ³⁾ Umgerechnet von US \$-Pauschalfrachten. — ⁴⁾ Ab 6. 6. 1967 via Kaproute. — ⁵⁾ Rohphosphat.

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Seite 23 (Fortsetzung)

⁶⁾ Ab 16. 5. 1967 via Kaproute.

C. Schifffahrtsindizes

I. Indices der Seefrachten

Den Trampfrachtindizes 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 Trampfrachtindizes stellen die Maßzahlen der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtindizes 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 Wochenmaßzahlen. Die Jahreszahlen sind alsdann das arithmetische Mittel der Monatszahlen des jeweiligen Jahres (sog. Zwölfmonatsmittel).

Die Tanker-Indices werden aus Frachtabschlägen 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. 1958 als Scale Nr. 3. — **Intascale** = International Tanker Nominal Freight Scale, gültig ab 15. 5. 1962.

Seite 24

¹⁾ Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen der früher auf Basis 2. Hj. 1954 bzw. Dezember 1959 berechneten Indices (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“ Vj. 1/1968. — ²⁾ Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengütern in 17 weitestgehenden Relationen im einfachen Durchschnitt der Maßzahlen berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrage der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — ³⁾ Einschl. große Küstenfahrt (Mittelmeer). — ⁴⁾ Nordeuropäische Küstenfahrt. — ⁵⁾ Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom. — ⁶⁾ Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen des bisher auf Basis 1954 berechneten Trampfrachtenindex (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“ Vj. 1/1968).

Seite 25

¹⁾ s. Seite 24, Anm. 5. — ²⁾ S. Seite 24, Anm. 6. — ³⁾ Küstentonnage von 200 bis 700 BRT im Küstenverkehr italienischer Häfen sowie im Seeverkehr zwischen italienischen Häfen und sonstigen Mittelmeerbahnen.

Seite 26

¹⁾ Über 50% der erfaßten Trampfrachttonnage; 29 Frachtrationen vorwiegend im Überseeverkehr (Getreide-, Zucker-, Erz-, Kohle-, Phosphat-, Zement-, Eisen- und Stahltransporte). — ²⁾ Etwa 33% der erfaßten Transporttonnage; 33 Frachtrationen im großen Küstenverkehr (einschl. Mittelmeerverkehr; Getreide-, Ölsaaten-, Holz-, Kohle-, Asphalt-, Bitumen-, Chemikalien-, Phosphat-, Zement-, Eisen- und Stahltransporte). — ³⁾ Küstenschiffe von 1100 bis 2000 tdw., etwa 17% der erfaßten Trampfrachttonnage; 23 Frachtrationen im nordeuropäischen Küstenverkehr (Getreide-, Holz-, Ton-, Kohle-, Düngemittel-, Eisen- und Stahltransporte).

2. Sonstige Schifffahrtsindizes

Seite 27

¹⁾ Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wurde vom 1. 7. 1964 bis zum 1. 7. 1968 halbjährlich und zwar als mittlere Rate aller Intascalewerte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften für 3 Größenklassen berechnet: 15000 bis 24999 tdw. (GP = General Purpose), 25000 bis 44999 tdw. (MR = Medium Range) und 45000 bis 69999 tdw. (LR = Large Range). Wegen der vor dem 1. 7. 1964 angewandten Berechnungsmethode vgl. entsprechend Anmerkungen in den Folgen Vj. 3/1957 bis Vj. 2/1963 dieses Berichts). Vom (15. 7. 1967 bis zum 15. 10. 1968 wurden zusätzlich berechnete AFRA-Monatszahlen veröffentlicht. Seit dem 1. 11. 1968 werden die AFRA-Raten für 4 Größenklassen in monatlichen Abständen (jeweils für Berichtszeiten vom 16. eines Monats bis zum 15. des folgenden Monats gemittelt) berechnet: 16500 bis 24999 tdw. (GP), 25000 bis 44999 tdw. (MR), 45000 bis 69999 tdw. (LR 1) und 70000 bis 149999 tdw. (LR 2). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischen Golf. Die Halbjahres- und Monatszahlen werden unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Intascale-Tarifs vom Statistischen Bundesamt in s je t umgerechnet (vgl. Erläuterungen zu C. Index der Seefrachten). — ²⁾ Ab 16. 5. 1967 Kaproute. — ³⁾ Tanker-Großenklasse LR 1: 45000 bis 69999 tdw. — ⁴⁾ Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der britischen Schifffahrtszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — ⁵⁾ 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 t auf 25000 t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verbilligung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — ⁶⁾ Umgerechnet vom Baupreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1325000 £). — ⁷⁾ Umgerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1200000 £). — ⁸⁾ Berechnet aufgrund der Jahresberichte der Schiffsmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes) Paris, Quartalszahlen sowie jeweils neueste Jahreszahlen fortgerechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — ⁹⁾ Berechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — ¹⁰⁾ Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit von 14 Seemeilen (je Stunde) und schneller. — ¹¹⁾ Motorschiffe. — ¹²⁾ Ölbrenner und Motorschiffe.

III. Luftverkehr

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

In den Personenflugpreisen und Luftfrachtraten der Deutschen Lufthansa im Luftverkehr innerhalb des Bundesgebiets (ohne den Luftverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin, der von ausländischen Fluggesellschaften durchgeführt wird) waren bis zum 31. 12. 1967 4% Umsatzsteuer enthalten. Im Zuge der Einführung der Mehrwertsteuer von 10% (ab 1. 7. 1968 erhöht auf 11%) wurden die binnendeutschen Personenflugpreise um 6,5% angehoben. Für den binnendeutschen Luftfrachtverkehr wurden am 1. 1. 1968 Nettoraten eingeführt, die um 3,85% unter den früheren umsatzsteuerbelasteten Luftfrachtraten liegen.

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 Landegeühren bzw. -steuern berechnet. — Saisonwechsel im allgemeinen jeweils zum 1. April und 1. Oktober.

Seite 28

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachtflüge. — 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 vom 1. 4. 1963 bis 31. 3. 1967 (3 × täglich Pendelverkehr ohne Vorausbuchung. — f) Hin- und Rückflug innerhalb eines Monats. — ¹⁾ Monatsdurchschnitt April/Dezember. — ²⁾ Nur vom 1. 4. bis 31. 10. zugelassen. — ³⁾ Laut Mitteilung der Lufthansa wird die Touristenklasse ab November 1964 für Flugrouten innerhalb Europas mit „Sparklasse“ bezeichnet.

Seite 29

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen, ab 1. 7. 1965 innerhalb eines Monats. — b) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen, ab 1. 4. 1964 innerhalb 21 Tagen. ¹⁾ Touristenklasse. — ²⁾ Monatsdurchschnitt Juli—Dezember. — ³⁾ 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 Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm³ und im außereuropäischen Verkehr 9 dm³ als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober.

Seite 31

¹⁾ Ostroute über Indien.

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

Seite 32

¹⁾ Allgemeine Luftfrachtraten. — ²⁾ Ab 1. 4. 1964 einschl. Datenverarbeitungsanlagen (Elektronenrechner u. ä.) und sonstige Maschinen für die maschinelle Aufbereitung. — ³⁾ Kombinierte Raten bei Umladung in anderen deutschen Flughäfen. — ⁴⁾ Ab 100 kg. — ⁵⁾ Ab 250 kg.

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

Seite 33

¹⁾ Allgemeine Luftfrachtraten. — ²⁾ Kombinierte Raten bei Umladung in anderen deutschen Flughäfen. — ³⁾ Frachtraten umgerechnet von US-\$ je lbs. — ⁴⁾ Reptilhäute. — ⁵⁾ Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — ⁶⁾ Fuchspelze. — ⁷⁾ Ab 100 kg.

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Die Post- und Fernmeldeleistungen sind — mit Ausnahme der Personen- und Gepäckbeförderung im Postomnibusverkehr — auch ab 1. Januar 1968 umsatzsteuerfrei geblieben. Die Postomnibusgebühren schließen bis zum 31. 12. 1967 die Beförderungssteuer, ab 1. 1. 1968 die Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) ein. Trotz der Änderung des Steuersatzes von 11 auf 10% (im Nahverkehr bis 50 km auf 5%) am 1. 1. 1968 und auf 11 bzw. 5,5% am 1. 7. 1968 haben sich die zuletzt am 1. 3. 1966 neu festgesetzten Postomnibusgebühren nicht geändert.

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 34

¹⁾ Ab 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warensendungen) die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Größengrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, müssen seit 1. 1. 1966 nach der jeweils nächst höheren Gebührenstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 65) galten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20 g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — ²⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — ³⁾ Für die Beförderung von Briefen bis 20 g (ab 1. 1. 1966 Standardbriefe) und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963, nach den Niederlanden ab 1. 8. 1964, nach Italien ab 15. 8. 1965 und nach Vatikanstadt ab 1. 4. 1966, die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze erhoben. — ⁴⁾ 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. — ⁵⁾ Die Sendungsart „Geschäftspapiere“ ist weggefallen. Diese Sendungen unterliegen den Briefgebühren (im Inlandsverkehr ab 1. 3. 1963, im Auslandsverkehr ab 1. 1. 1966). — ⁶⁾ 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)

Seite 34 (Fortsetzung)

⁷⁾ Paketgebühren der Entfernungzone 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 nächsthöheren Entfernungsstufe 3: über 150 bis 300 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungzone 1 (bis 75 km), 3 (über 150 bis 300 km), 4 (über 300 km). — ⁸⁾ Ab 1. 3. 1963 ist in den angegebenen Paketgebührensätzen die Gebühr für eine Wertangabe von 500 DM enthalten, sofern der Wert nur auf der Paketkarte angegeben ist. Bis 28. 2. 1963 wurden für unversiegelte Wertpakete und Wertpostgüter mit Wertangabe von 500 DM zusätzliche Gebühren in Höhe von 20 Dpf berechnet. — ⁹⁾ In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 3. 1950 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen.

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

Seite 34 (Fortsetzung)

a) Monatliche Gebühren je Zeitungstück im Postzeitungsvertrieb

¹⁰⁾ Zeitungstück = die Folge der Zeitungsnummernstücke in der Bezugszeit; Zeitungsnummernstück = das einzelne Exemplar einer Zeitungsnummer. — ¹¹⁾ Ab 1. 1. 1964 ist an Stelle der Zeitungsgebühr und Zeitungszustellungsgebühr eine einheitl. Vertriebsgebühr getreten. Zusätzlich werden ab 1. 1. 1964 vom Verleger eine vierteljährliche Zeitungsgrundgebühr von 10 DM für jede zum Postzeitungsdienst zugelassene Zeitung sowie eine Einweisungsgebühr von 10 Dpf für die Einweisung eines Verlagsstückes, eine Vermittlungsgebühr von 20 Dpf für die Bestellung und für jede erneute Bestellung eines Zeitungstückes erhoben. Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — ¹²⁾ Ab 1. 1. 1967 wird die Vertriebsgebühr für jedes Zeitungsnummernstück einzeln berechnet (Zeitungsgrundgebühr vj. 15 DM bzw. j. 60 DM, Einweisungsgebühr 20 Dpf, Vermittlungsgebühr 30 Dpf, vgl. Anm. ¹¹⁾). Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich.

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

¹⁾ Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. Die Beförderungsgebühr besteht aus einer Gewichtsgebühr je kg und einer Entfernungsgebühr, die für die Gesamterfernung der Beförderungsstrecken für alle gleichzeitig aufgegebenen Postzeitungsgutsendungen berechnet wird. — ²⁾ Ab 1. 1. 1964 wird für Postzeitungsgüter eine einheitliche Beförderungsgebühr berechnet, die mit den vorausgegangenen Gebühren nur bedingt vergleichbar ist. — ³⁾ Vor 1939 sowie vom 1. 3. 1946 bis 31. 3. 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 35 (Fortsetzung)

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

6. Indizes der Postgebühren im Inland

Seite 36

¹⁾ 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 36 (Fortsetzung)

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 37

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

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

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

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 37 (Fortsetzung)

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

3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

Seite 38

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

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet:
Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main), Amt für internationalen Personenverkehr, Frankfurt (Main)
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland: Siehe unter 3.
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr:
Gemeinsamer Internationaler Tarif (der Eisenbahnverwaltungen europäischer Länder) für die Beförderung von Personen (TVC), mitgeteilt vom Amt für Internationalen Personenverkehr, Frankfurt (Main)

B. Güterverkehr

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut: Siehe unter 3.
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen: Siehe unter 3.
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten:
Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze:
Bundesministerium für Verkehr, Bonn; Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg
2. Schiffsabgaben auf den kanalisiertem Flüssen Main und Neckar:
Bundesministerium für Verkehr, Bonn
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt:
Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung, Mainz (Wasserstände); Binnenschiffsverkehrs-Nachrichten, Mainz; Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Duisburg; Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg; Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg (Kleinwasser-Zuschlags-Sätze)

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter):
Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Frachtenspiegel des Verbandes deutscher Küstenschiffer, Hamburg-Altona, ab September 1961; Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen
2. Frachtraten der Trampschifffahrt (in Reisecharter):
Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Fairplay, London; Norwegian Shipping News, Oslo; Informazioni Maritime, Roma; Journal of Commerce, New York; Financial Times, London; The Review of the River Plate, Buenos Aires; Metal Bulletin, London; Nitrogen, London; Sulphur, London; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin; Wirtschafts-Correspondent, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen
3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter):
Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Fairplay, London; Norwegian Shipping News, Oslo; Informazioni Maritime, Roma; Journal of Commerce, New York; Financial Times, London; Mullion and Co. Ltd., London; Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg; Tankerfrachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

C. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachtraten
Deutscher Seefrachtenindex:
Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 105. Jahrgang — 1968 — Nr. 4 (2. Februarheft 1968)¹⁾; Mitteilung für die Presse. Bundesministerium für Verkehr — Abt. See — Hamburg, vom 14. Februar 1968¹⁾ (s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 1/68, S. 8)¹⁾
„Welt“-Trampfrachtenindex. — Getreidetankerfrachtenindex:
„Die Welt“, Hamburg, Indexverfasser: Heinz Peters, Hamburg-LA
Index der Seefrachtraten, Norwegen:
Norwegian Shipping News, Oslo, Jahrgang 1967, Nr. 1 A, Neujahrsausgabe 1967, S. 132 ff.¹⁾
Trampfrachtenindices Niederlande:
Statistisches Zentralamt der Niederlande, Den Haag; Maandstatistiek van Verkeer en vervoer, Jahrgang Nr. 25, Heft Nr. 12, Dezember 1962¹⁾
Index der Trampschiffsfrachten, Großbritannien:
Chamber of Shipping of the United Kingdom, London E. C. 3, Methodischer Abriß des Tramp Freight Index, revised basis (1960 = 100)¹⁾²⁾
Index der Tankerfrachten, Großbritannien:
Mullion and Co. Ltd., London

¹⁾ Die hier angeführten Quellen enthalten die zuletzt veröffentlichten Beschreibungen der Indexmethode. — ²⁾ Als Sonderdruck von der Chamber of Shipping of the United Kingdom, London, herausgegeben.

Quellenverzeichnis

noch: II. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachtraten

Internationaler Trampfrachtenindex, Italien:

Verfasser: Dr. Vito Dante Flore, *Informazioni Marittime* Anno XXIII Num. 4, April 1968¹⁾, s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 2/1968, S. 7¹⁾

Küstenfrachtenindex, Italien:

Verfasser: Schiffahrtskommission des Verbandes italienischer Handelskammern, *Informazioni Marittime* Roma, Anno XXI Num. 9, September 1966, S. 828¹⁾, s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 2/1968, S. 7¹⁾

Seefrachtenindices, COMECON-Länder:

Verfasser: Büro für Seefrachtkoordination des Länderrats für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Moskau, „Morskoi Flot“ Nr. 9, 1967 (S. 40/41), „Technica i gospodarka morskaja“ (Gdynia) Nr. 7, 1967 (S. 295/296 u. 326); Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 104. Jg. — 1967 — Nr. 21 (1. Novemberheft 1967); s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 2/1968, S. 7¹⁾

Seefrachtenindex, Sowjetunion:

Sojumornijprojekt, Moskau (staatl. wissenschaftliches Institut für Entwurfs- und Konstruktionsaufgaben im Seeverkehr der Sowjetunion) im Auftrage des sowjetischen Ministeriums für die Handelsschifffahrt, Moskau, „Morskoi Flot“, Jg. 1966, Novemberausgabe „Lloyd's List“, Nr. 46 934 vom 23. 6. 1965, „Hansa“, 103. Jg., Nr. 24, II. Dezemberheft 1966, s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 2/1967, S. 11¹⁾

Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten:

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

2. Sonstige Schiffsverkehrsindices

Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt:

London Tanker Broker's Panel. London E. C. 2 (berechnende Stelle); Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Erdöl-Informationsdienst, E. Stahmer, Hamburg, 13. Jahrgang, Nr. 3 vom 15. Juli 1959¹⁾

Preismeßzahlen für Neubautonnage:

Fairplay, Shipping Journal, London E. C. 2

Preismeßzahlen für Zweithandtonnage:

a) Zur Wiederverwendung bestimmt: Barry Rogliano (Ventes) Paris

b) Zum Abbruch bestimmt: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung:

Bundesrepublik Deutschland: Heinz Peters, Hamburg LA

Großbritannien: Chamber of Shipping of the United Kingdom, London E. C. 3, Methodischer Abriß des Index der Tramp-Zeitcharterraten²⁾

Norwegen: Norwegian Shipping News, Oslo, Jahrgang 1967, Nr. 1 A Neujahrsausgabe 1967, Seiten 132, 135¹⁾

Vereinigte Staaten: Maritime Research Inc. Institute, New York, s. Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr (IATA-Preise):

Passagetarife der Lufthansa sowie verschiedener ausländischer Fluggesellschaften (KLM, PAA, Air France, BOAC, BEA, SAS, Swissair, Sabena u. a. m.)

B. Güterverkehr (IATA-Raten):

Luftfrachttarife der Lufthansa sowie verschiedener ausländischer Fluggesellschaften (KLM, PAA, Air France, BEA, SAS, Swissair, Sabena u. a. m.)

IV. Post- und Fernmeldegebühren

A. Postverkehr

Gebühren: Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

Indices der Postgebühren:

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden: „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Vortext zu Folge vj 2/66, S. 10¹⁾

B. Fernspreverkehr: Siehe unter C.

C. Telegraf- und Telexverkehr:

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

¹⁾ Die hier angeführten Quellen enthalten die zuletzt veröffentlichten Beschreibungen der Indexmethode. — ²⁾ Als Sonderdruck von der Chamber of Shipping of the United Kingdom, London, herausgegeben.