

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

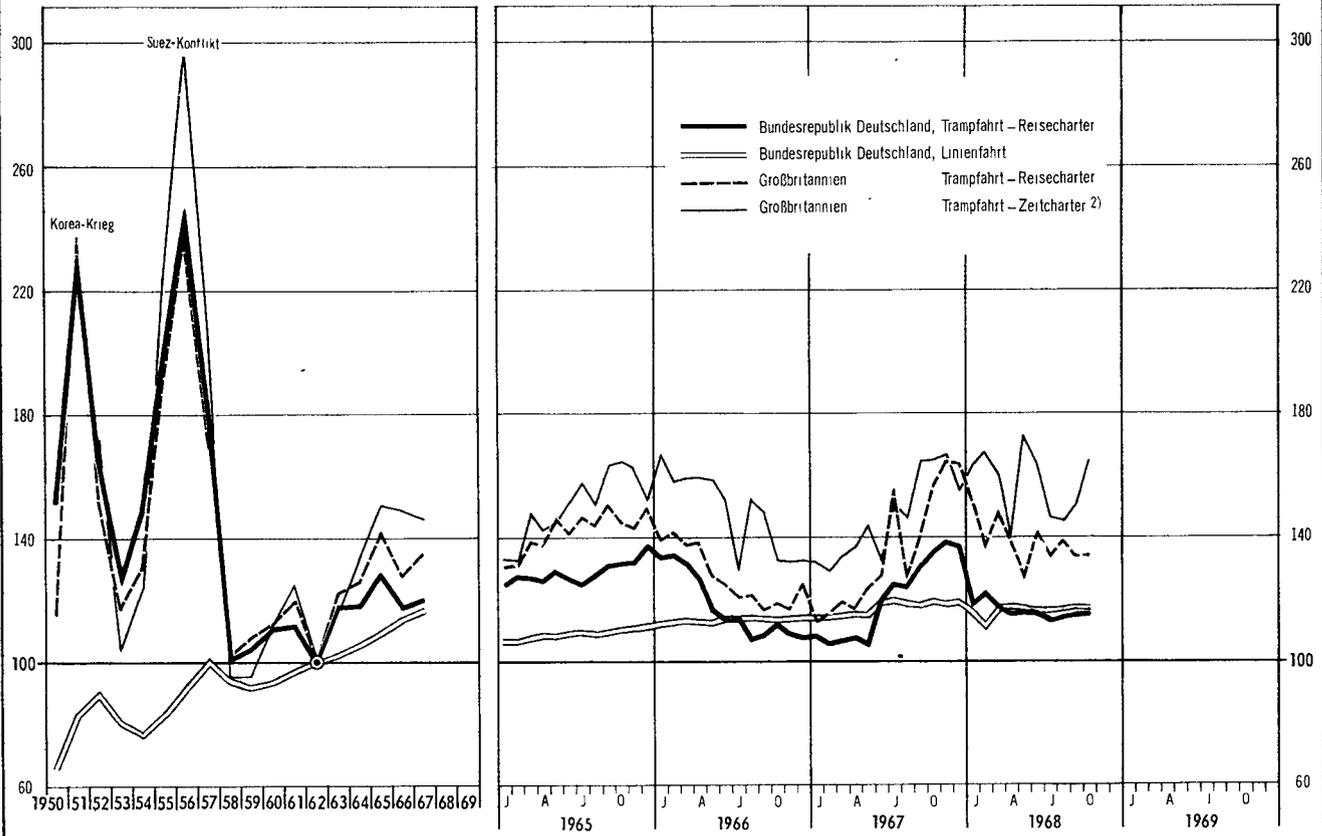
Abgeschlossen am 20. Dezember 1968

Erschienen im Februar 1969

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

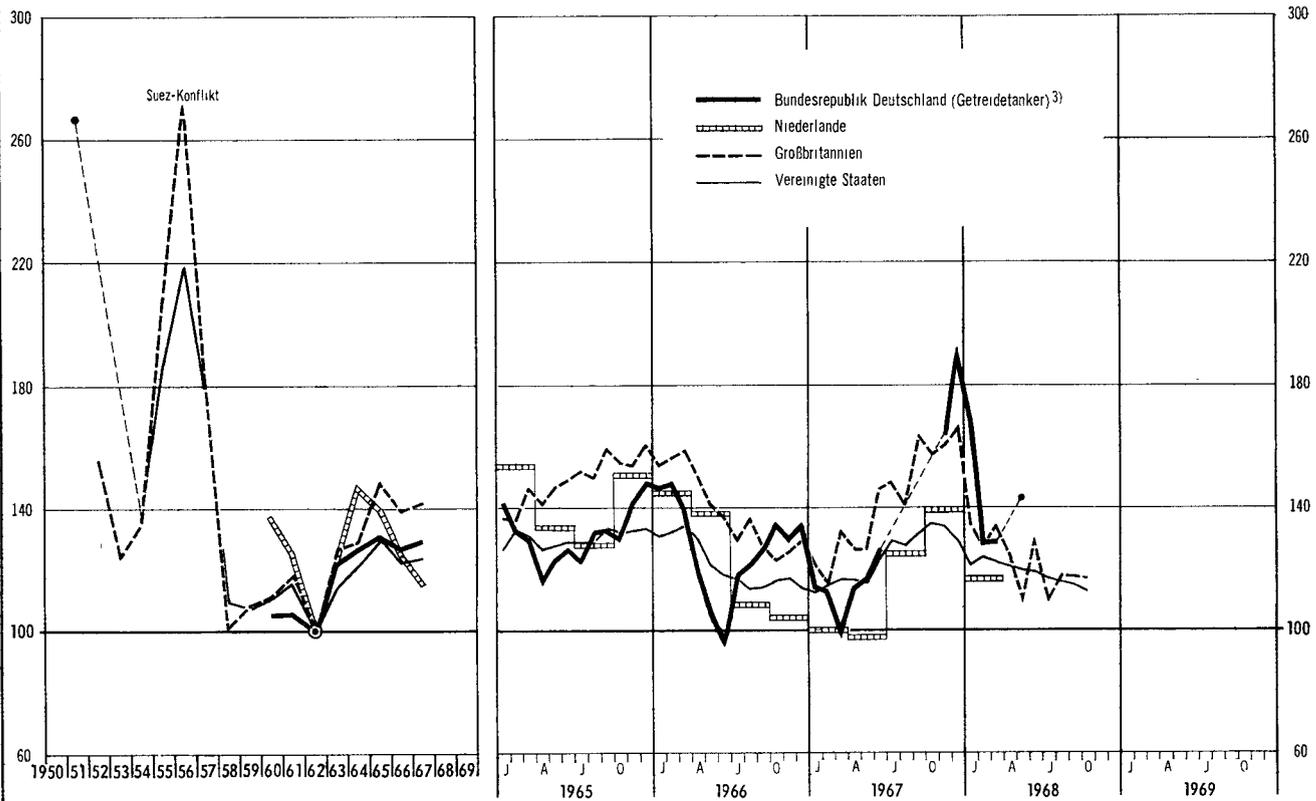
Preis: DM 4,—

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 Staffe-lung 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 Bahnsammelgut-ferntransport 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 von 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 Tankerreeder und der Ölgesellschaften gingen die Tankerraten von Juli bis Mitte Oktober erneut zurück (rund 10⁰/o).

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 Tarifierhöhungen 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 10⁰/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 25⁰/o (51 an Stelle von 68 DM), für Studenten rund 40⁰/o (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 20⁰/o. Daneben wird eine staatliche Flugsteuer in Höhe von 10⁰/o 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 Fernsprechkonzepts Gebührenerhöhungen ein. U. a. stiegen die Gebührensätze

- für Briefe der 1. Gebührenklasse um 10 bis 50⁰/o
- für Postkarten der 1. Gebührenklasse um 67⁰/o
- der 2. Gebührenklasse um 33⁰/o
- für Drucksachen und Zeitungen um 14 bis 50⁰/o¹⁾
- für Pakete um 7 bis 18⁰/o¹⁾
- für Postaufträge um 1 bis 33⁰/o²⁾
- für Postanweisungen um 69 bis 75⁰/o²⁾
- für Telefonanschlüsse um rund 12⁰/o³⁾ ⁴⁾
- für Ortsgespräche um 25 bis 100⁰/o⁴⁾ ⁵⁾
- für Ferngespräche (in Spitzenverkehrszeiten) um rund 25⁰/o³⁾.

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 Gebührenbemessung 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 44⁰/o 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 25⁰/o. 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⁾										

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	87,50	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	78,50	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		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	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	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	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	11,00
	1. Klasse			2. Klasse			3. Klasse			alle Entfernungen			
	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⁾						
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⁾							

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⁾						
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⁾							
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	36,40	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	A				B			C	Ck ³⁾	I	II/III		IV	V			
5 t - Klasse																	
16. 8. 1948	2,45	2,20	1,96	1,74	1,63	1,57	1,27	1,19	1,09	1,08	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	1,53	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	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
	von	Battenberg	Hinzerath	Kleinengstingen	Pfulendorf	Bruchsal	Hamburg	Hüfingen	Aschaffen- burg Hbf	Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Bremen	
Strecke	nach	Dortmund Hbf	Langenbrand-Bermersbach	Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Karl- stadt (M)	Göppingen	Bergisch- Gladbach	Wuppertal- Beyenburg	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	27,60 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
	von	Siershahn	Dornap-Hahnen-furth	Flanders-bach	Megg (Westf.)	Regens-burg Hbf	Hameln	Regensburg Donaau-Umschl.-St.	Peine	Aumenau	Emden	Duisburg-Hochfeld-Süd
Strecke	nach	Wein-heim (Bergstr.)	Oberhausen	Lever-kusen-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.)	Hamburg
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	Flanders-bach	W.-Biebrich Industrie-Bahnhof	Gelsen-kirchen	Dortmund	Duisburg Hbf	Ober-hausen Hbf	Hamburg Hgbf	Düsseldorf-Grafenberg
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⁾ c)				
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		Köln		
Strecke nach	Düsseldorf		Braunschweig		Köln		Mannheim		Köln		
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		7,60		10,96		12,48		7,25
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		
	Strecke von	Emden		Hamburg		I			II	III
Strecke nach	Mannheim	Heilbronn ³⁾	Berlin		Emden					
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	5,93	6,55	
1964 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42	9,54	5,98	6,80	
1965 D	10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	
1966 D		10,73	12,32		10,91	14,93	9,74	5,99	6,62	
1967 D		10,73	12,32		11,25	16,17	9,84	5,99	6,62	
1967 Okt.		10,73	12,32		11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	
1967 Nov.		10,73	12,32		11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	
1967 Dez.		10,73	12,32		11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	
1968 Jan.		10,70	12,29		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Febr.		10,70	12,29		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 März		10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 April		10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Mai		10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Juni		10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Juli		10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Aug.		10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Sept.		10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Okt.		10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	

Ware	Küstenkohle ⁶⁾ b)			Exportkohle ⁶⁾ c)			Bunkerkohle ⁶⁾ d)		
	Zechengruppen des Ruhrgebiets								
	Strecke von	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Strecke nach	Emden								
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	6,76
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	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 April	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 Mai	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 Juni	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 Juli	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 Aug.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 Sept.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 Okt.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	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		nach							Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		
	Mannheim	Heilbronn ⁵⁾	Karlsruhe	Dortmund	Duisburg-Ruhrort							
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		nach												
	Heilbronn ⁶⁾ über Küsten-Kan. u. Wes.-Dat.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan. Wes.-Datt.-Kan.		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig					
1957 D	27,30		19,85		20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32				
1958 D	27,71		21,31		21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37				
1959 D	27,75		21,95		21,83	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47				
1960 D	27,75 ⁷⁾		21,95 ⁷⁾		21,83	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
			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	nach	Elbe	Stettin/Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/Aarhus ⁶⁾	Helsingborg/Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/Oskarshamn	Elbe/Weser/Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁷⁾	nördlich Fredericia/Aarhus ⁸⁾	nördlich Aarhus/Aalborg ⁹⁾
Währung	s. d.							DM					
Mengeneinheit	1 000 kg							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	Route	von	nach	Währung	Mengeneinheit	Ölkuchen ²⁾	Grubenholz		Schnittholz								
						Elbe	Hamina/Björneborg (Finnland)	südl. Vestervik/Ystad ³⁾ (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)							Brahestad/Tornia (Finnland)	Göteborg/Vänersee (Schweden)
									Belg. ⁹⁾ Rheinendhäfen	niederl. ¹⁰⁾ Rührhäf.	Rhein-häfen ¹¹⁾	Jade/Ems	Elbe/Weser	Lübeck/Flensburg	Großbritannien, Ostküste			niederl. Rheinend-häfen^{10)}
DM	s. d.	DM	s. d.	hfl	Standard	s. d.	hfl	Standard	s. d.	hfl							
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	Route	von	nach	Währung	Mengeneinheit	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)	
						Elbe/Weser	Rhein-häfen ¹¹⁾ Ruhrhäfen	niederländische Rheinendhäfen ¹⁰⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser	Elbe	Lübeck/Flensburg	Elbe	Lübeck/Flensburg
DM	DM	hfl	s. d.	DM	Standard	Standard	DM	DM	DM	DM	DM	DM		
1957 D	71.00	101.92	64.19	90.10	209.4	131.4	15.19	9.00	.	.	9.92	9.00		
1958 D	65.10	.	60.00	70.64	181.6	127.1	13.45	7.67	.	7.00	9.04	8.34		
1959 D	67.70	92.18	.	70.83	182.8	138.8	14.69	7.68	6.75	6.21	8.65	8.42		
1960 D	72.94	99.61	79.69	98.10	229.2	156.6	16.26	8.47	.	6.50	9.10	9.49		
1961 D	73.68	103.68	82.80	86.50	223.2	146.7	15.31	9.02	6.90	5.25	9.42	7.82		
1962 D	73.81	93.98	79.47	80.46	202.11	145.9	14.23	8.60	7.41	6.08	8.93	8.03		
1963 D	76.84	94.24	86.99	100.69	243.0	180.6	16.10	9.68	6.41	6.25	9.26	7.23		
1964 D	77.64	99.04	85.72	95.65	250.0	177.2	15.21	9.15	9.21	6.26	9.38	7.72		
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	7.88		
1967 D	.	.	78.84	91.76	255.9	173.7	13.55	9.03	.	5.51	8.33	7.84		
1966 I. Vj.	.	102.15	75.25	105.50	247.10	146.2	15.34	8.83	.	6.75	8.58	8.88		
1966 II. Vj.	.	108.00	79.38	93.82	267.6	179.4	15.18	8.89	.	6.77	8.36	7.75		
1966 III. Vj.	.	100.63	96.78	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	6.57		
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	7.50
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⁾	Limfjordhäfen (Dänem.)	Varberg/Karlshamn (Schwed)				Antwerpen	Lübeck			Rotterdam^{5)}	Aarhus und südlich davon^{4)}	Stettin/Danzig
Route	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		16,06			16,53	
1958 D		5,41	5,50			7,81	7,22	13,42			15,50r	9,30
1959 D	5,96	5,19	4,99	5,00		7,21	6,15	12,75			18,42	9,27
1960 D	6,18	5,40	5,64	4,80		7,37	6,26	16,4			14,26	10,68
1961 D	6,01	5,66	5,78	5,57		7,91	6,42	17,0		7,00	13,95	10,25
1962 D	5,58	5,48	5,61	6,81		7,62	6,36	14,6		7,11	5,49	14,30
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19		8,51	6,91	16,1		7,18	5,83	15,54
1964 D	5,85	5,45	5,97	6,70		7,97	7,08	16,8		7,25	5,52	14,91
1965 D	6,13	5,44	5,79	7,08		8,11	7,05	18,0		7,21	5,51	15,36
1966 D	5,33	5,07	5,83	6,49		8,06	6,82	17,5		13,00	7,39	16,04
1967 D	4,63	4,68	5,12	5,54		7,36	7,25	19,0		13,53	7,40	14,48
1966 I. Vj.		5,19		6,46		7,80				7,41	4,96	16,35
II. Vj.	5,35	4,85		6,53		8,31	7,09	16,11		12,94	7,39	17,25
III. Vj.	5,63	5,28		6,82		8,08	6,39	17,5		13,03	7,37	14,52
IV. Vj.	6,00	4,99		6,13		7,87	6,61	18,4		13,00	7,40	10,33
1967 I. Vj.	4,88	4,48		5,11		6,67				7,40	4,59	15,33
II. Vj.	4,58	4,59	5,44	5,38		6,59		16,9		13,00	7,40	4,48
III. Vj.		4,78	5,06	5,61		7,28	8,00	16,4		12,99	7,40	4,74
IV. Vj.		4,86	5,04	6,04		8,90		23,2		7,40	5,75	14,47
1968 I. Vj.	5,75	4,67	4,94	5,66		8,51r	6,57			7,40	4,81	14,88
II. Vj. ¹⁵⁾	5,04	4,71	5,17	5,65		8,33	6,75	19,2		13,00	7,40	4,65

Ware	Steinkohle						Koks ⁸⁾							
	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Wales			Weser/Ems		Rotterdam/Hamburg	Elbe	
Route	Lübeck/Flensburg	Aarhus u. südlich davon ⁹⁾	Hamina/Vaasa (Finnl.)	Elbe/Weser/Ems	Däne-mark ¹⁰⁾	Rotterd./Amsterd.	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm ⁶⁾	Hamina/Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	nördlich Aarhus/Aalborg ¹¹⁾		
Währung	DM			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	20,8	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	Varberg/Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Däne-mark ¹⁰⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Strömst./Malmö (Schweden)	Trelleborg/Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Strömstadt/Malmö (Schweden)		
Währung	s. d.			dkr	skr	s. d.			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	10,00
1960 D	15,76	19,8	27,7	18,61	20,39	19,23	21,1	15,52	16,17		18,17	9,85
1961 D	13,63	20,6	27,8	17,30	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42		19,11	9,01
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44		19,04	8,51
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03		18,87	8,83
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92		18,05	9,07
1965 D	15,46	18,5	29,4	18,79	21,02	20,70	23,6	16,97	17,65		16,67	8,71
1966 D	16,25	23,2	31,9	18,29	21,07	20,56	23,3	17,24	17,42		16,60	8,73
1967 D	14,94		27,9	16,95	21,87	22,13	22,6	16,37	17,39		16,30	8,94
1966 I. Vj.	19,57	23,2	31,5	18,56	22,25	22,11	26,4	19,83	20,72		15,38	8,94
II. Vj.	15,17		27,2	15,00	19,00	18,00	22,7	15,70	16,77		17,28	8,29
III. Vj.	15,00		35,1	17,50	20,50	23,50	21,6	15,27	15,35		16,67	8,56
IV. Vj.	15,33		83,6	19,04	22,33	18,89	22,6	18,18	17,94		16,71	9,13
1967 I. Vj.	14,94		27,0	15,28	19,98	22,00	20,8	16,56	17,25		16,00	8,34
II. Vj.			25,5	16,13	19,81	18,00	20,9	15,54	15,75		16,54	8,82
III. Vj.				20,66	20,50	20,50	20,0	13,83	16,19		16,03	8,40
IV. Vj.			23,5	19,46	27,04	24,38	28,8 ¹³⁾	19,55 ¹⁴⁾	20,36 ¹⁴⁾		16,42	10,21
1968 I. Vj.		22,3 ¹¹⁾	27,8	17,60	23,90	26,48	26,4	16,58	16,32		15,82r	8,76
II. Vj. ¹⁵⁾	16,90		26,8		23,07		29,0	16,21	17,30		16,72	8,82

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-	Ost-Australien	Full Range	Australien
	Route	Japan	UK	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan	UK	Antw./Hbg.	West-italien	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
	Süd-china ⁷⁾	Süd-afrika ⁸⁾	Schwarz-meer	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	von	nach	Schwefelkies		Schwefel	Eisen- und Manganerze			Schrott		Zinkkonz.	Kohlen
			Morphou-Bay	Huelva	US-Golf	Vitoria	Marmagoa		USNH		Port Pirie	Hampton Roads
							UK (Ostküste)	UK	Belgien	UK			Antw./Rtttd./Hbg.	Adria	Japan	Westitalien	Japan	Brist. Kan./Le Havre/Hbg.	Nordd. Häfen
Währung	s. d.						s. d.		s. d.		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		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	von	nach	Kohlen						Düngemittel				
			Hampton Roads			Australien	Danzig/Stettin		US-Golf ⁵⁾		Rotes Meer ⁵⁾	Casa-blanca ⁵⁾	Antw./Hbg.
			Rotterdam	Westitalien	Japan	Rio de Janeiro	Japan	Portugal	Westitalien	UK	Indien, Westküste	Antw./Rtttd.	Südchina
Währung	s. d.		\$		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	27.0	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	.	142.1	
1968 Mai	.	.	7,15	.	30.2	.	.	.	14,00	57.0	.	139.8	
1968 Juni	.	.	7,15	.	30.2	.	.	.	.	59.6	.	137.5
1968 Juli	.	.	6,87	.	27.6	.	.	68.2	15,50	58.3	.	131.2	
1968 Aug.	.	4,70	6,97	.	32.4	.	29.2	.	.	56.3	25.0	131.2	
1968 Sept.	.	.	6,64	.	33.6	.	.	.	.	53.0	.	130.9
1968 Okt.	.	.	6,40	.	33.6	.	.	.	.	53.0	.	130.9

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Ware	von	nach	Rohöl							Erdölprodukte			
			Venezuela/Niederl. Westindien		Persischer Golf			Algerien/Tunesien	Lybien	Syrien/Libanon	Venezuela/Trinidad/Niederl. Westindien	Sowjetunion am Schwarzen Meer	Westitalien, Sizilien
			Wilhelms-haven	New York	Wilhelms-haven	Lavéra	Yokohama	New York	Wilhelmshaven		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												
1960 = 100				1960 = 100							Intascale = 100			
Basis	Juli 1965- Juni 1966 = 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	110,3
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	Schwe- felkies	Getreide, Kohle		
Große Seen			Ost- Kanada	US-Golf		La Plata	Nord- Pazifik	Anstra- lien	Südostafrika	Schwarz- meer	Ost- mittel- meer	Northern Range		
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
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
1968 Jan.	99	92	—	91	67	77	103	96	107	113	108	—	—	76
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
Juni.	92r	67r	70	74	64	86r	101	—	100	89	87	113	—	77
Juli.	94	85	71	69	78	87r	81	—	103	111	84	—	—	65
Aug.	94	87	65	102	62	—	72	—	101	118	84	—	—	91
Sept.	91	80	59	71	78	78	89	—	103	94	—	—	—	93
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	1965 = 100														
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	77	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. Süd-amerika	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. Schifffahrtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	COMECON-Länder												
Berechnende Stelle	Büro für Seefrachtkoordination des Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Warschau												
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
1967 Nov.	119,5	145,7	159,8	99,1	76,8	—	—	128,6	120,4	116,4	125,5	—	134,2
1967 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
1968 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
1968 März	121,1	119,8	155,4	106,9	77,3	—	—	—	124,7	132,2	116,3	—	108,7
1968 April	114,5	118,9	138,2	106,9	84,3	—	103,2	—	119,8	123,0	113,8	125,0	115,7
1968 Mai	109,0	107,6	137,7	—	80,2	93,1	106,1	—	115,8	118,0	109,8	123,7	116,2
1968 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
1968 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
1968 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
1968 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
1968 Okt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Land	Sowjetunion															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau															
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	—	—
1967 Nov.	127,5	121,0	125,6	—	116,7	—	174,4	—	131,6	116,3	196,8	127,8	148,2	116,7	—	—
1967 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	—	—	—
1968 Febr.	123,5	116,8	113,6	—	—	—	—	—	—	—	—	109,9	106,9	—	—	—
1968 März	118,3	120,2	107,1	—	107,3	—	—	—	128,9	108,4	—	101,5	103,8	107,3	—	—
1968 April	118,7	—	111,1	—	87,3	—	—	—	131,0	111,0	—	99,8	111,5	87,3	—	—
1968 Mai	120,6	100,1	118,8	—	—	—	—	—	137,5	119,0	—	103,3	118,2	—	—	—
1968 Juni	120,6	97,3	119,5	—	—	—	—	—	137,4	118,9	—	104,8	120,9	—	—	—
1968 Juli	112,3	101,3	122,7	—	—	—	105,6	—	122,4	125,4	109,7	102,2	116,1	—	—	—
1968 Aug.	113,4	—	122,8	102,0	96,7	—	—	85,0	121,9	124,8	—	106,2	117,8	96,7	—	85,0
1968 Sept.	114,4	—	124,7	—	95,8	—	—	—	122,7	125,7	—	108,4	122,4	95,8	—	—
1968 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								
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau							Maritime Research Inc., New York								
Einsatzart	Trampfahrt				Tankerfahrt			Trampfahrt								
Indexgruppe	ab Schwarzmeerhäfen				ab Schwarzmeerhäfen			Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle			
	zu- sammen	Getreide	Erz	Zement	zu- sammen	Rohöl 11 000 bis 23 000 t	über 23 000 t							Erdöl- Produkte		
Basis	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			
1967 Nov.	120,7	121,0	—	—	153,9	164,2	143,7	208,7	45,0	50,3	47,3	—	33,6			
1967 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			
1968 Febr.	118,6	116,8	—	—	—	—	—	101,0	43,0	46,4	47,2	—	32,9			
1968 März	120,3	120,2	—	—	—	—	—	—	42,8	45,9	47,2	—	32,7			
1968 April	—	—	—	—	—	95,0	—	100,0	42,6	45,4	47,2	—	32,8			
1968 Mai	110,4	100,1	—	—	—	100,0	—	117,5	42,4	44,9	47,2	—	32,8			
1968 Juni	109,1	97,3	—	—	—	136,2	132,9	119,8	42,3	44,7	47,3	—	32,9			
1968 Juli	105,9	—	101,3	—	113,1	110,0	116,2r	114,4	42,0	43,9	47,3	—	32,8			
1968 Aug.	106,2	—	102,0	—	82,5	85,0	80,8	107,2	41,8	43,3	47,2	—	32,8			
1968 Sept.	—	—	—	—	83,7	87,5	80,0	109,3	41,6	42,8	47,3	—	32,9			
1968 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 von → nach →	alle Fahrtrouten insgesamt			Venezuela/ Niederl. Indien			Persischer Golf			Algerien/Tunesien			Syrien/Libanon		
Tankergrößenklasse →	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 →	Preismaßnahmen für Neubautonnage ⁴⁾				Preismaßnahmen für Zweithandtonnage					
Indexgruppe →	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 25000 t dw ⁵⁾		Zur Wiederverwendung bestimmt ⁶⁾			Zum Abbruch bestimmt ⁷⁾ Trockenfrachter in		
Basis →	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
	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	.	106,3
Nov.								93,2	.	110,6
Dez. ....								.	.	110,6
1968 Jan.	113,9	112,9	111,5	114,9	.	155,6 p	41,7 p	.	.	118,7r
Febr. ....								.	.	120,6r
März ....								.	.	123,2
April ....								.	.	124,5
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 →	Preismaßnahmen 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		
Basis →	Nord- europa	Süd- europa	Fernost	(12000/ 25000 t dw ¹⁰⁾	Monate (mehr als 9000 t dw ¹¹⁾	(10000/ 25000 t dw ¹²⁾	Monat	Monate				
	1962 = 100			1964 = 100			1960 = 100			1951 = 100		
	(10.16,2 £ je t ld)	(11.7,5 £ je t ld)	(15.10,1 £ je t ld)	1964 = 100	1960 = 100	Juli 1965 bis Juni 66 = 100						
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				
		HR	218	155	223	158	223	158	223	158	223	158	222	158					
		HR a)	—	123	—	126	—	f) 126 ¹⁾	—	f) 126	—	f) 131	—	f) 132					
Bulgarien	Sofia	HF	538	391	538	391	572	415	583	423	583	423	583	423					
		HR	1009	783	1023	743	1087	789	1108	804	1108	804	1108	804					
Deutschland	Berlin	HF	111	86	111	84	111	84	111	84	112	84	112	84					
		HR	217	133	222	136	222	136	222	136	223	136	224	136					
		HR b)	—	123	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Bremen	HF	HF	120	79	120	79	120	79	122	81	123	82	129	86					
		HR	240	158	240	158	240	158	245	163	246	164	258	172					
Düsseldorf	HF	HF	62	42	62	42	62	42	85	57	93	62	97	65					
		HR	124	84	124	84	124	84	171	114	186	124	194	130					
Hamburg	HF	HF	128	87	128	87	128	87	139	93	142	95	150	100					
		HR	256	174	256	174	256	174	277	186	284	190	300	200					
		HR e)	—	75	—	73	—	72	—	74	—	—	—	—					
		HR e)	—	135	—	135	—	135	—	146	—	—	—	—					
Hannover	HF	HF	85	57	85	57	85	57	101	68	106	71	111	74					
		HR	170	114	170	114	170	114	202	135	212	142	222	148					
		HR c)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
München	HF	HF	85	66	85	66	85	66	105	73	112	75	118	79					
		HR	170	132	170	132	170	132	211	146	224	150	236	158					
Nürnberg	HF	HF	50	38	50	38	50	38	71	49	78	52	82	55					
		HR	100	76	100	76	100	76	142	97	156	104	164	110					
Stuttgart	HF	HF	50	35	50	35	50	35	64	43	69	46	73	49					
		HR	100	70	100	70	100	70	129	87	138	92	146	98					
Finnland	Helsinki	HF	578	438	581	441	581	441	581	441	581	441	581	441					
		HR	1083	822	1104	838	1104	838	1104	838	1104	838	1104	838					
		HR f)	—	645 ²⁾	—	645 ²⁾	—	653 ²⁾	—	653 ²⁾	—	669 ²⁾	—	669 ²⁾					
Frankreich	Paris	HF	173	129	175	130	175	135	175	136	175	136	175	136					
		HR	325	241	333	247	333	256	333	259	333	259	332	259					
Griechenland	Athen	HF	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511					
		HR	1264	958	1281	971	1281	971	1281	971	1281	971	1281	970					
		HR a)	—	846	—	890	—	f) 779	—	f) 766	—	f) 766	—	f) 766					
Großbritannien	London	HF	249	189	250	189	252	191	252	191	252	191	252	191					
		HR	467	355	475	360	478	362	479	363	479	363	479	363					
Italien	Mailand	HF	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					
		HR a)	—	252	—	254	—	254	—	f) 254	—	f) 254	—	f) 254					
Rom	HF	HF	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					
		HR a)	—	369	—	372	—	372	—	f) 372	—	f) 372	—	f) 372					
Jugoslawien	Belgrad	HF	399	281	397	278	397	278	397	278	397	278	397	278					
		HR	748	527	755	529	755	529	755	529	755	529	755	529					
		HR a)	—	418	—	418	—	418	—	f) 418	—	f) 412	—	f) 412					
Niederlande	Amsterdam	HF	123	87	124	87	124	87	124	87	124	87	124	87					
		HR	231	163	236	166	236	166	236	166	236	166	236	166					
		HR a)	—	ab) 128	—	ab) 130	—	ab) 130	—	f) 137	—	f) 132	—	f) 132					
Norwegen	Oslo	HF	422	341	427	345	427	345	427	345	433	351	435	354					
		HR	792	640	812	656	812	656	812	656	823	667	827	672					
		HR d)	—	—	—	475	—	482	—	484	—	513	—	524					
Österreich	Wien	HF	210	153	210	153	210	153	210	153	210	153	211	154					
		HR	394	287	399	291	399	291	399	291	399	291	400	292					
Portugal	Lissabon	HF	531	385	535	386	535	386	535	386	535	386	536	386					
		HR	996	723	1017	734	1017	734	1017	734	1017	734	1018	734					
		HR a)	—	605	—	605	—	605	—	f) 605	—	f) 605	—	f) 606					
Rumänien	Bukarest	HF	608	442	608	442	589	428	583	423	583	423	583	423					
		HR	1140	829	1156	840	1120	813	1108	804	1108	804	1108	804					
Spanien	Barcelona	HF	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					
		HR a)	—	373	—	378	—	378	—	f) 378	—	f) 378	—	f) 378					
Madrid	HF	HF	409	302	412	305	412	305	412	305	412	305	412	305					
		HR	767	568	783	580	783	580	783	580	783	580	783	580					
		HR a)	—	465	—	473	—	473	—	f) 473	—	f) 473	—	f) 473					
Schweden	Stockholm	HF	422	341	427	345	427	345	427	345	433	351	435	354					
		HR	792	640	812	656	812	656	812	656	823	667	827	672					
		HR d)	—	475	—	475	—	482	—	484	—	506	—	524					
Schweiz	Genf	HF	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					
		Zürich	HF	126	92	126	92	126	92	126	92	126	92	127	92				
Türkei	Istanbul	HF	240	173	240	175	240	175	240	175	240	175	240	175					
		HR	791	579	791	579	791	580	791	580	791	580	791	580					
		HR f)	1483	1087	1503	1101	1503	1102	1503	1102	1503	1102	1503	1102					

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		
Vereinigte 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
		über 45	0,61	ab 45	0,64	0,64	0,65	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
		über 45	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,70	1,70	1,76
Deutschland	Berlin	1 bis 45	1,10	unter 45	1,08	1,08	1,08	1,11	1,10	1,10	1,08
		46 bis 500	0,77	ab 45	0,72	0,72	0,72	0,72	0,71	0,71	0,72
		501 bis 1000	0,60	ab 500	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	0,45	0,45	0,40
	Bremen	1 bis 45	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,35	1,32
		über 45	1,05	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,07	1,04
	Düsseldorf	1 bis 45	0,60	unter 45	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	0,46	0,46	0,44
	Hamburg	1 bis 45	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,35	1,32
		über 45	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,07	1,04
	München	1 bis 45	0,85	unter 45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,86	0,86	0,84
		über 45	0,65	ab 45	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	0,46	0,46	0,44
		über 45	0,35	ab 45	0,36	0,36	0,36	0,36	0,35	0,35	0,36
Finnland	Helsinki	1 bis 45	3,92	unter 45	3,92	3,92	4,03	4,24	4,29	4,29	4,44
		über 45	2,96	ab 45	2,96	2,96	3,03	3,16	3,20	3,20	3,32
Frankreich	Paris	1 bis 45	1,04	unter 45	1,04	1,04	1,05	1,08	1,10	1,10	1,16
		über 45	0,80	ab 45	0,80	0,80	0,81	0,84	0,85	0,85	0,88
Großbritannien	London	1 bis 45	1,60	unter 45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,71	1,71	1,76
		über 45	1,20	ab 45	1,20	1,20	1,23	1,28	1,29	1,29	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
		über 45	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,61	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
		über 45	0,64	ab 45	0,64	0,64	0,65	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	3,31	3,31	3,28
		über 45	2,36	ab 45	2,36	2,36	2,40	2,48	2,47	2,47	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
		über 45	1,04	ab 45	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
		über 45	2,73	ab 45	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
		über 45	2,16	ab 45	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	3,36	3,36	3,48
		über 45	2,40	ab 45	2,40	2,40	2,44	2,52	2,55	2,55	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
		über 45	0,69	ab 45	0,64	0,64	0,65	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
		über 45	4,04	ab 45	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
		über 45	4,48	ab 45	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
		über 45	8,84	ab 45	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
		über 45	8,28	ab 45	8,28	8,28	8,23	8,12	8,12	8,12	8,08
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,29	unter 45	3,45	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52
		46 bis 500	2,46	ab 45	2,59	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
		über 500	2,24	ab 500	2,35	2,40	2,40	2,64	2,64	2,64	2,64
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	15,80	unter 45	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
Asien											
Birma	Rangun	1 bis 45	17,00	unter 45	17,36	17,36	17,36	17,36	17,36	17,36	17,32
		über 45	12,76	ab 45	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	14,56
		über 45	10,72	ab 45	10,96	10,96	10,96	10,98	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
		46 bis 250	16,96	ab 45	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	15,38	15,38	14,36
		501 bis 1000	13,64	ab 400	14,64	14,64	14,64	14,64	14,33	14,33	13,40
		1001 bis 2500	13,32	ab 500	13,84	13,84	13,84	13,84	13,48	13,48	12,40
		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
		über 45	9,68	ab 45	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
		über 45	10,56	ab 45	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
		46 bis 2500	14,96	ab 45	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
		über 45	6,04	ab 45	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
		über 45	6,96	ab 45	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
		über 45	4,48	ab 45	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
		46 bis 100	19,88	ab 45	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	18,91	18,91	18,40
		251 bis 500	16,32	ab 200	17,08	17,08	17,08	17,08	16,76	16,76	15,80
		501 bis 1000	13,28	ab 300	15,28	15,28	15,28	15,28	14,95	14,95	13,96
		1001 bis 2500	12,96	ab 400	14,20	14,20	14,20	14,20	13,90	13,90	13,00
		2501 bis 7500	11,48	ab 500	13,48	13,48	13,48	13,48	12,96	12,96	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
		über 45	4,48	ab 45	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
		über 45	8,84	ab 45	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00
Syrien	Damaskus	1 bis 45	6,00	unter 45	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
Thailand	Bangkok	1 bis 45	17,88	unter 45	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24
		über 45	13,40	ab 45	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68

Erläuterungen 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		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	4,48	
		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							Oktober
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
	Stockholm	100	1,68	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80	1,76
	Teheran	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel	45	0,45	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⁾
		100	1,68	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80	1,76
	Teheran	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Bijouteriewaren	London	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⁾	3,71 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
		3000	2,64	2,46	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⁾
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
	500	3,36	3,42	3,12	3,12	3,12	3,12	3,44	
	1000	2,88	2,94	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	
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
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	3,85
		400	3,68	3,74	3,76	3,76	3,76	3,65	3,82
		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	3,37	3,04
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							Oktober
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
		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
		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
		100	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
		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
		100	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
		100	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
		100	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
		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
		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
		45	3,42	3,55	3,60	3,60	3,60	3,63	3,72
	Montreal	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
	Paris	1000	3,42	3,40	2,65	2,40	2,40	2,43	2,52
		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	100	0,55	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
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
	New York	500	0,79	0,76	0,76	0,77	0,70	0,80	0,84
		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	
		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	6,68
		100	5,68	5,68	5,68	5,68	8,76 ¹⁾	6,96	8,76 ¹⁾
	Caracas	45	1,12	1,12	1,12	1,17	1,28	1,31	1,40
		100	1,09	0,84	0,84	0,88	0,96	0,96	1,32 ¹⁾
	Dublin	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	0,72	0,76
		45	1,29	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 ¹⁾
	Manchester	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	
		100	5,28	5,28	5,28	5,28	7,51 ¹⁾	6,10	5,28
	Mexiko City	100	2,90 ³⁾	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		45	2,90 ³⁾	2,52	2,40	2,40	2,40	2,39	2,40
	New York	500	2,90 ³⁾	2,52	2,40	2,40	2,40	2,39	2,40
		45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,52 ²⁾
	Paris	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		
	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 ³⁾	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
		45	1,29	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 ¹⁾
	Manchester	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	
		45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40
	New York	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⁾
		100	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08	3,08	3,08	3,08
	Tel Aviv/Jaffa	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
		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	1,24
		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
	500	2,81	3,10	3,20	3,20	3,20	3,18	3,20	
		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	160	240	50	30
1948 1. September ..	10	20	30	40	20	40	60	80	100	120	30	20
1954 1. Juli	10	20	30	40	20	40	60	80	100	120	30	20
1963 1. März	20 ¹⁾²⁾	40 ²⁾	70 ²⁾	90 ²⁾	20 ¹⁾	40	60	80	100	120	40 ²⁾	20
1966 1. April	30 ¹⁾²⁾	50 ²⁾	70 ²⁾	90 ²⁾	30 ¹⁾	50	70	90	110	130	50 ²⁾	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 ²⁾	7	10	15	25	50	10	10	25	25	50
1963 1. März	15 ²⁾	15	20 ²⁾	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	4	10 ⁴⁾	20 ¹⁾⁵⁾	40 ¹⁾⁵⁾	70 ²⁾
1966 1. April	20 ²⁾	20	30 ²⁾	10 ¹⁾	20 ¹⁾	30	40	70	20	10	30 ¹⁾⁵⁾	50 ¹⁾⁵⁾	90 ²⁾

Änderungsdatum	Geschäftspapiere			Warensendungen (Warenproben) ²⁾									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 ²⁾	620 ²⁾	770 ²⁾	10 ¹⁾	20	30	40	70	20	10	30	100			

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

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 ²⁾ 1. März	110	160	210	260	300	340	389	420	460	500
1966 ²⁾ 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	— ²⁾	— ²⁾	— ²⁾
1948 1. September ..	280	280	300	320	340	360	50 ²⁾	60 ²⁾	70 ²⁾
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 ²⁾ 1. März	540	580	620	660	700	740	100	140	180
1966 ²⁾ 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				
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					
									RM/DM				
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	130	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
Änderungsdatum	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⁾			
	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⁾	—	—	—	—	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	—	—	—	—
Änderungsdatum	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			
	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⁾	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	3,84	4,32
1964 1. August		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03	3,48	3,93
	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	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
1964 1. August		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03	3,48	3,93

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

B. Fernsprechverkehr
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (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	0,57
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						
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	0,40	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 Kohlenabfälle 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 umfaßt 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/Juli. — 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 Zwijndrecht. — 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. Kompletierung 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 Tramprfrachtindizes 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 Tramprfrachtindizes stellen die Maßzahlen der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Tramprfrachtindizes 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 Frachtabschlüssen auf dem Tagesmarkt (Reisecharter) nach den Zu- bzw. Abschlägen der nachstehenden Tankerfrachten-Grundtarife berechnet:

Scale = London Market Tanker Nominal Freight Scale als Scale Nr. 1 vom 1. 11. 1952, revidiert am 1. 7. 1954 als Scale Nr. 2, am 15. 12. 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 Tramprfrachtenindex (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 Tramptonnage; 29 Frachtrelationen vorwiegend im Überseeverkehr (Getreide-, Zucker-, Erz-, Kohle-, Phosphat-, Zement-, Eisen- und Stahltransporte). — ²⁾ Etwa 33% der erfaßten Transporttonnage; 33 Frachtrelationen 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 Tramptonnage; 23 Frachtrelationen 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. 3/1977 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 Schiffbau 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 Preisermittlungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — ⁹⁾ Berechnet aufgrund von Preisermittlungen 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 Landegebühren 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 Entfernungszone 2 (über 75 bis 150 km. Im Paketverkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet gelten die dargestellten Gebühren seit dem 1. 5. 1955 für Beförderungsstrecken innerhalb der nächsthöheren Entfernungsstufe 3: über 150 bis 300 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungszone 1 (bis 75 km), 3 (über 150 bis 300 km), 4 (über 300 km). — 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 Zeitungsstellungsgebühr 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.

Seite 35

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 Postzeitungsgut eine einheitliche Beförderungsgebühr berechnet, die mit den vorausgegangenen Gebühren nur bedingt vergleichbar ist. — ³⁾ Vor 1939 sowie vom 1. 3. 1946 bis 31. 8. 1948 wurden für Zeitungsdrucksachen die normalen Drucksachengebühren erhoben. Das Höchstgewicht dieser Sendungen war auf 500 g beschränkt. Vom 1. 7. 1954 bis 31. 12. 1963 galten für Zeitungsdrucksachen die Gebührensätze für ermäßigte Drucksachen.

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland

5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland

Seite 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.

Seite 36

6. Indizes der Postgebühren im Inland

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

Seite 37 (Fortsetzung)

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

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 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 Zeitimpulszahlung 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: Schiffsverkehrskommission 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 Seefracht koordinierung 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 (I. Novemberheft 1967); s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 2/1968, S. 7¹⁾

Seefrachtenindex, Sowjetunion:

Sojurnornijprojekt, 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.