

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE M

**PREISE
LÖHNE
WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

4. Vierteljahr 1968



Bestellnummer: 310700—680304

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

	Seite
Allgemeine Vorbemerkungen	3
Abkürzungen, Maße und Gewichte	3
Preise für Verkehrsleistungen im 4. Vierteljahr 1968	4
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 Selbstwählferrdienst (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 28. April 1969

Erschienen im Juli 1969

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,—

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

AFRA = Average Freight Rate Assessment	Hbg. = Hamburg
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl	Emd. = Emden
ALALC = Asociacion Latinoamericana de Libre Comercio	Rttd. = Rotterdam
ALAMAR = Asociacion Latinoamericana de Armadores	Antw. = Antwerpen
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	Nordd. = Norddeutsche
RKT = Reichskraftwagentarif	Wk. = Westküste
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	Ok. = Ostküste
E = Eilzug	n = Nominell
D = Schnellzug	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
Bf = Bahnhof	RM = Reichsmark
Hbf = Hauptbahnhof	Rpf = Reichspfennig
Hgbf = Hauptgüterbahnhof	DM = Deutsche Mark
Vbf = Verschiebebahn	Dpf = Deutscher Pfennig
Pr. = Privat	bfrs = Belgische Francs
UIC = Union Internationale des Chemins de fer	dkr = Dänische Kronen
IRU = International Road Transport Union	hfl = Holländische Gulden
IATA = International Air Transport Association	nkr = Norwegische Kronen
ICAO = International Civil Aviation Organization	skr = Schwedische Kronen
Vj. = Vierteljahr	sfr = Schweizer Franken
Hj. = Halbjahr	£ = Pfund Sterling
MOT = Ministry of Transport (UK)	s = Shilling
USMC = United States Maritime Commission	d = Pence
USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)	\$ = US-Dollar
UK = United Kingdom	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
	FMB = Federal Maritime Board (USA)
	CAB = Civil Aeronautics Board (USA)
	ICC = Interstate Commerce Commission (USA)

<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>
---	--

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

p = vorläufige Zahl
r = berichtigte Zahl
s = geschätzte Zahl

— = nichts vorhanden
(bei Veränderungszahlen vgl. Vorbemerkung)
. = kein Nachweis vorhanden
... = Angaben liegen zum Zeitpunkt des Druckes noch nicht vor

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

Preise für Verkehrsleistungen im 4. Vierteljahr 1968

Eisenbahnverkehr

Im Inlands-Güterverkehr der Deutschen Bundesbahn traten Frachtänderungen nur bei solchen Güter- und Verkehrsrelationen ein, für die Eisenbahnfrachten nach Ausnahmetarifen berechnet werden: Die Frachtsätze der Kohletarife AT 6 B 9 und 73 sowie die der Erztarife AT 7 B 3/24/25/26/35, 7 S 2 und 7 U 3 wurden um 7 bis 17% erhöht.

Demgegenüber räumte die Deutsche Bundesbahn den Großverladern von Kies, Sand, Schlacken, Steinen usw. unter gewissen Voraussetzungen weitgehende Frachtermäßigungen ein: Die untere Tarifgrenze des Margentarifs AT 2 B 1 wurde von -5% auf -23% ausgedehnt, soweit das Frachtgut in Ganzzügen mit einem Nettogewicht (=Frachtgewicht) von mindestens 800 t aufgeliefert wird. Diese Frachtvergünstigung gilt jedoch nur für die in der Abt. I des Abschnitts „Güterart“ des AT 2 B 1 aufgeführten Güterpositionen.

Zur Beschleunigung des Güterumlaufs während des Spitzenverkehrs zum Jahresende wurden für die Zeit vom 1. 11. bis zum 31. 12. 1968 die Gebührensätze des „Wagenstandgeldes“ verdoppelt.

Am 1. 11. 1968 trat der neue „Internationale Tarif für die Beförderung von privaten Transcontainern zwischen Großbritannien und der Bundesrepublik Deutschland über Harwich/Zeebrugge und Harwich/Rotterdam (Nr. 9375)“ in Kraft. Mit der Einführung dieses Sondertarifs verlor der bisher im deutsch-britischen Containerverkehr angewandte AT 9370.02 des Deutsch-Englischen Fährboottarifs seine Gültigkeit. Gegenüber der bisherigen Tarifregelung weist der neue TC-Tarif einige Verbesserungen auf. Einmal sind für die in den Verbindungen dieses Tarifs zur Beförderung aufgelieferten Transcontainer unter Ausschluß der Binnentarife oder anderer internationaler Tarife nur die Bestimmungen dieses Tarifs verbindlich (Zwangstarif). Zum anderen wurde als zweiter Beförderungsweg „Harwich—Rotterdam—Oldenzaal/Bentheim, Zevenaar/Emmerich, Venlo/Kaldenkirchen, Haanrade/Herzogenrath oder umgekehrt“ zugelassen. Außerdem wurden die bisherigen Globalfrachten durch Schnittfrachten bis und ab Harwich abgelöst. Andererseits wurde das Tarifniveau, bedingt durch die Einarbeitung der 10,4%igen niederländischen Tarifierhöhung vom 16. April 1968 (vgl. Vortext zu M 7 vj. 2/1968, S. 4), der Tarifsenkung der Deutschen Bundesbahn (Herausrechnung der Beförderungssteuer, vgl. Vortext zu M 7 vj. 1/1968, S. 5) sowie durch die Frachtgleichstellung über die Leitwege Zeebrugge und Rotterdam, unterschiedlich angehoben (bis zu 6%). Im Verkehr mit Birmingham und London-Stratford können jetzt auch 40-Fuß-Transcontainer eingesetzt werden. Die Zustellung auf Straßenfahrzeugen übernimmt die Britische Eisenbahn jedoch nicht.

Die sowjetonale „Reichsbahn“ führte am 1. 1. 1969 einen neuen wichtigen Großbehältertarif ein. Für den Eisenbahngüterverkehr zwischen Berlin und dem Bundesgebiet ergeben sich bei Berechnung der Streckenfracht Zonengrenzübergang-Berlin nach diesem neuen Tarif— vor allem für den Bahntransport hochwertiger Güter — Frachtvorteile gegenüber den vergleichbaren Frachten im Straßen-güterverkehr.

Aus den Nachbarländern der Bundesrepublik Deutschland wurden neue, zum Teil umfassende Tarifierhöhungen für den Eisenbahn-Güter- und -Personenverkehr gemeldet:

Die Frachtsätze und Nebengebühren des niederländischen Wagenladungstarifs wurden am 1. 1. 1969 linear um 2,5% heraufgesetzt. Der bereits am 1. 8. 1968 erhöhte Stückguttarif blieb jedoch unverändert. Die gleichzeitige Einführung der Mehrwertsteuer in den Niederlanden verteuerte die Eisenbahnfrachten um weitere 12%.

Das Tarifniveau im Wagenladungs- und Stückgutverkehr der französischen Staatsbahnen (SNCF) wurde mit Wirkung vom 1. 12. 1968 linear um 9,14% angehoben. Für einige Gütergruppen und Güterarten wurden die Tarifsätze weniger stark erhöht:

Getränke in Behälterwagen oder Flüssigkeitsbehältern, Zucker, Düngemittel sowie Güterarten der Tarife 7, 11, 12 und 14, die nach den neuen 50 t- und 55 t-Gewichtsklassen abgerechnet werden. Die Tarifierhöhung beträgt hier nur +3,82%

Eisen- und Manganerze +5,13%

Holz, mineralische Brennstoffe, Zement, Zementklinker, verflüssigte Gase, Güter im Huckepackverkehr sowie bestimmte Güterarten, die nach den Ladungsklassen für 12 t und darüber berechnet werden +6,45%.

Auch die Nebengebühren im französischen Eisenbahngüterverkehr wurden durchweg um 9,14% erhöht.

Gleichzeitig mit dem Eisenbahngütertarif wurde in Frankreich am 1. 12. 1968 auch die ohnehin schon verhältnismäßig hohe Mehrwertsteuer (Taxe à la valeur ajoutée) weiter erhöht. Sie beträgt nunmehr allgemein, sowohl für Schienen- und Straßentransporte als auch für den Binnenverkehr auf dem Wasser- und Luftwege, grundsätzlich 23,456% (bisher 20,00%). Mehrwertsteuerfrei sind lediglich Gütertransporte der Ausfuhr und im Transitverkehr Beförderung von Zeitungen und Zeitschriften (nach Tarif 32)

Hafengebühren (Kaigelder), Wagenstandsgelder auf Hafengeleisen im Überseeverkehr

Nachnahmebeträge, Barvorschußbeträge

Fracht- und Nebenkosten, die auf Strecken nichtfranzösischer Eisenbahnen anfallen.

Ein ermäßigter Steuersatz von 17,65% (bisher 14,94%) gilt für Einfuhrfrachten.

Die Österreichischen Bundesbahnen führten mit Wirkung vom 1. 1. 1969 ebenfalls höhere Beförderungspreise ein, und zwar sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Im Personennahverkehr (bis 140 km) stiegen die Fahrpreise durchschnittlich um 30% an, während sie im Fernverkehr (über 140 km) sowie im Gepäcktransport unverändert blieben. Im Eisenbahn-Güterverkehr wurden lediglich die Stückguttarife von der Tarifsteigerung betroffen, und zwar für den normalen Stückgutverkehr ebenso wie für den Eilgut- und Expreßgutverkehr. Die Zuschläge liegen für Kleinsendungen bei 50% und sinken bis 800 kg auf 5% ab, während für Stückgutsendungen über 1000 kg sogar Ermäßigungen bis 7% vorgesehen sind. Die Mehrzahl der Frachterhöhungen macht etwa 5 bis 10% aus. Außerdem wurden die Frachtsätze bestimmter Ausnahmetarife heraufgesetzt und eine Anzahl sogenannter Subventionstarife aufgehoben.

Eine umfassende Tarifreform der Schweizerischen Bundesbahn wurde für den Personenverkehr am 1. 11. 1968 und für den Güterverkehr am 1. 1. 1969 wirksam. Die Personenfahrpreise stiegen im Nahverkehr stärker an als im Fernverkehr (durchschnittlich um 11,1%). In ähnlichem Ausmaß verteuerten sich die Ferienfahrkarten und die Streckenabonnementspreise für gelegentliche Fahrten. Die General-, Halbtax- und Netzabonnementspreise wurden von der Fahrpreiserhöhung weniger betroffen. Die Gepäckfrachten erhöhten sich um 10%. In den Gütertarifen für Wagenladungen wurden sehr unterschiedliche Frachtzuschläge berechnet. Die billigeren Tarifklassen und niedrigeren Gewichtsklassen wurden empfindlicher, die oberen Tarifklassen dagegen weniger stark betroffen. Teilweise ergaben sich hier sogar nicht unwesentliche Verbilligungen, besonders für 15 t- und 20 t-Sätze. Die durchschnittliche Frachterhöhung liegt für Wagenladungen bei 6 bis 7%. Die

Tarifierhebungen im Stückgutverkehr wurden stark degressiv gestaffelt. Sie liegen durchschnittlich bei 13 bis 14% und wirken sich vor allem bei Kleinsendungen und bei geringer Versandweite stark frachtverteuernd aus.

Die Frachtsätze des Expreßguttarifs der Norwegischen Staatsbahn (NSTB) wurden mit Wirkung vom 1. 1. 1969 um rund 10% erhöht.

In den Vereinigten Staaten von Amerika wurde Ende November 1968 die bereits seit längerer Zeit von den amerikanischen Eisenbahngesellschaften angestrebte Erhöhung der Eisenbahngütertarife wirksam. Die Interstate Commerce Commission (ICC) hatte den Gesellschaften bereits im Juni 1968 zugestanden, ihre Gütertarife unter dem Vorbehalt einer endgültigen Genehmigung vorläufig um 3% zu erhöhen. Anstatt der ursprünglich beantragten linearen Anhebung um 10% genehmigte die ICC jedoch insgesamt nur je nach Güterart unterschiedliche Frachterhöhungen zwischen 3 und 10% (vgl. Vortext zu M 7 vj. 2/1968, S. 4).

Straßenverkehr

Im Zuge der Maßnahmen zur Verwirklichung des verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung, das der Bundesminister für Verkehr am 22. September 1967 bekanntgegeben hatte, trat am 1. Januar 1969 das „Gesetz über die Besteuerung des Straßengüterverkehrs“ in Kraft. Danach wird für den Straßengütertransport eine Steuer erhoben, und zwar für Beförderungen

- im Güterfernverkehr¹⁾ und im grenzüberschreitenden Güternahverkehr¹⁾ in Höhe von 1 Pf je tkm
- im Werkfernverkehr¹⁾ und im grenzüberschreitenden Werknahverkehr¹⁾ in Höhe von
- 3 Pf je tkm (4 bis unter 5 t Nutzlast)
- 4 Pf je tkm (5 bis unter 6 t Nutzlast)
- 5 Pf je tkm (6 t und mehr Nutzlast).

Mit der Besteuerung des Straßengüterverkehrs soll einmal der Wettbewerbsvorteil gegenüber der Deutschen Bundesbahn ausgeglichen werden, die — zum Unterschied vom Straßenverkehr — ihre Wegekosten voll trägt und an eine Beförderungspflicht gebunden ist, die ihr u. a. die Vorhaltung eines auch für Spitzenverkehrszeiten ausreichenden Frachtraums auferlegt. Mit der stärkeren Belastung des Werkverkehrs gegenüber dem gewerblichen Güterverkehr soll der zwischenzeitliche Kostenvorteil beim Werkverkehr in Höhe von etwa 21% aufgehoben werden. Er hatte sich daraus ergeben, daß dieser Verkehr wie der aller übrigen Verkehrsträger nach dem Fortfall der früheren Beförderungssteuer (am 21. 12. 1967) vom 1. bis 31. 12. 1968 lediglich der Mehrwertsteuer in Höhe von 10 bzw. 11% unterworfen war. Schließlich soll die Staffelform der Straßengüterverkehrssteuer für den Werkverkehr nach Nutzlaststufen verkehrslenkend im Sinne einer Verringerung der Straßenbelastung wirken. Die Geltungsdauer des neuen Straßengüterverkehrssteuergesetzes wurde auf 2 Jahre beschränkt (bis zum 31. 12. 1970). Mit Beginn des Jahres 1971 soll die Straßengüterverkehrssteuer durch eine „Straßenbenutzungsgebühr“ ersetzt werden. Um diese Gebühr einführen zu können, müssen die fehlenden Rechtsgrundlagen vom Gesetzgeber erst noch durch eine Ergänzung bzw. Änderung des Grundgesetzes (Artikel 47 bzw. 105) geschaffen werden.

Zum Ausgleich von Härten für die Verlader und für das Fernverkehrsgewerbe sind im Straßengüterverkehrssteuergesetz für verschiedene Transportarten und Transportgüter Steuerbefreiungen bzw. -ermäßigungen vorgesehen. Von der Straßengüterverkehrssteuer gänzlich befreit sind Beförderungen

- in Kraftfahrzeugen mit weniger als 4 t Nutzlast
- im „Huckepackverkehr“ auf dem Schienen- oder Wasserwege
- im Güterfernverkehr unmittelbar nach oder von Berlin (West)
- von Umzugsgut in Spezial-Möbeltransportfahrzeugen
- von gebrauchten Packmitteln und Paletten
- von Ernährungsgütern
- von Tieren und Geräten von Schaustellern
- von Roh- und Schnittholz (ohne tropische Hölzer) sowie von Holzabfällen, wenn die maßgebliche Tarifentfernung nicht mehr als 170 km beträgt.

Die Straßenverkehrssteuer ermäßigt sich um 50% bei Beförderungen

- im Werkfernverkehr unmittelbar nach und von Berlin (West)¹⁾
- im Güter- und Werkfernverkehr unmittelbar nach und von dem Zonenrandgebiet bzw. den Frachthilfegebieten
- im Güter- und Werkfernverkehr innerhalb des Zonenrandgebietes und der Frachthilfegebiete.

Außerdem kann der Bundesminister der Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr weitere Teile des Bundesgebiets in den Kreis der steuerbegünstigten Gebiete einbeziehen, soweit sie verkehrsmäßig schwach aufgeschlossen sind bzw. eine ungünstige Verkehrslage haben.

Für den Vorlauf- und Ablauftransport von Seehandelsgütern über deutsche Seehäfen wurde die Besteuerung in besonderer Weise geregelt. Danach bleiben 170 km des Transportweges (eine Strecke, die etwa der Straßenentfernung Rotterdam—Kaldenkirchen entspricht) für die Steuerbemessung außer Ansatz. Einer diskriminierenden Wirkung des Straßengüterverkehrssteuergesetzes auf die Position der deutschen Seehäfen, vor allem gegenüber den Rheinhäfen, wurde damit vorgebeugt.

Besondere Steuerermäßigungen sind auch für den „unersetzbaren“ Werkfernverkehr vorgesehen. Die Steuer kann einem Unternehmen mit Werkfernverkehr im Einzelfall bis auf 1 Pf je tkm erlassen werden. Das Unternehmen hat nachzuweisen, „daß es den Werkfernverkehr für bestimmte Güter wegen seiner Eigenart oder geographischen Lage nicht entbehren kann, daß es insbesondere nicht auf die öffentlichen Verkehrsunternehmen ausweichen kann oder schließlich, daß es durch die Belastung mit vollen Steuersätzen in Schwierigkeiten geraten ist oder geraten würde“ (§ 7 StraGüVStG).

Die Tarifkommissionen des Straßengüterverkehrs haben in ihre maßgebenden Gütertarife — in den RKT für den Fernverkehr bzw. in den GNT für den Nahverkehr — eine Bestimmung aufgenommen, wonach der Steuerbetrag den vereinbarten Frachttentgelten zugeschlagen, also dem Frachtkunden zusätzlich zur Fracht selbst berechnet wird. Es kann allerdings auch vereinbart werden, daß der Straßenverkehrsunternehmer auf die zusätzliche Berechnung der Steuer verzichtet oder diese nur teilweise in Rechnung stellt. Damit entstehen bei Frachtabschlüssen je nach Art der Vereinbarung und je nach Höhe des anzuwendenden Steuersatzes entweder dem Frachtkunden oder dem Straßenverkehrsunternehmer zusätzliche Belastungen bis zu 8%.

Da die neue Straßengüterverkehrssteuer zum Beförderungsentgelt gehört und aus diesem Grunde in die Bemessungsgrundlage zur Ermittlung der Umsatzsteuer einbezogen werden muß, sind nach § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (UStG) die Sätze der ab 1. 1. 1969 geltenden Straßenverkehrssteuer mehrwertsteuerpflichtig. Die Mehrbelastung durch die Umsatzsteuer berührt jedoch den gewerblichen Verlader finanziell nicht, da er die Steuer seinerseits als Vorsteuer in Abzug bringen kann.

In Schleswig-Holstein wurde am 1. 12. 1968 ein neuer Sondertarif für die Beförderung von losem Zement im Güternahverkehr eingeführt. Darin sind gegenüber dem bisher geltenden Festtarif Richtsätze für Zementtransporte in Silofahrzeugen von bestimmten Zementwerken bis zur hamburgischen Landesgrenze vorgesehen. Die Sätze können je nach Vereinbarung um bis zu 5% über- oder unterschritten werden. Für Transporte an eine geschlossene Baustelle kann die Tarifermäßigung bei Großaufträgen je nach Beschäftigungsdauer des Nahverkehrsunternehmens (6 bis 12 Monate) bzw. je nach Transportmenge (5 000 bis 25 000 t) bis auf —13% ausgedehnt werden.

Mit Zustimmung des Verkehrsministeriums der Niederlande wurde am 1. 1. 1969 der niederländische Höchstfrachten-Binnentarif für den Straßengüterverkehr heraufgesetzt, und zwar um rund 5% für den Linienverkehr und um rund 3% für den Gelegenheitsverkehr. Gleichzeitig stiegen die Mindestfrachtsätze im grenzüberschrei-

¹⁾ Bei Beförderungen im grenzüberschreitenden Güter- bzw. Werkverkehr unterliegt lediglich die Fracht der Teilstrecke innerhalb des Bundesgebiets und Berlins der Besteuerung.

tenden Straßengüterverkehr um 1,5%. Die am 1. 1. 1969 in den Niederlanden eingeführte 12%ige Mehrwertsteuer wird auch auf die Binnenfrachten des niederländischen Straßengüterverkehrs angewendet. Sie wird gesondert ausgewiesen. Auch die Transportabgaben für ausländische Streckenanteile im grenzüberschreitenden Verkehr werden von den niederländischen Straßenverkehrsunternehmen gesondert berechnet.

Entsprechend den Änderungen im österreichischen Beförderungssteuergesetz erhöhte sich am 1. 1. 1969 der jährliche Steuersatz für die im österreichischen Werkverkehr eingesetzten Fahrzeuge um 46%, d. h. von 288 auf 420 S je Tonne Nutzlast. Demgegenüber wurde die Steuerermäßigung für ruhende bzw. für im Laufe des Jahres neu eingesetzte Kraftfahrzeuge entsprechend verstärkt (auf 35 S gegenüber bisher 24 S im Monat). Die österreichische Werkverkehrssteuer wurde damit an die seit 1967 gestiegenen Preise angepaßt.

Binnenschiffsverkehr

Mit der Verkündung des „Zweiten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr“ sind zum Beginn des Jahres 1969 neben der Verabschiedung des Straßengüterverkehrsgesetzes weitere wichtige Ziele des verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung verwirklicht worden, und zwar

eine stärkere Beteiligung der Verlader an der Frachtenbildung, um marktgerechte Entgelte für die Beförderungsleistungen der Binnenschifffahrt zu gewährleisten, die Verschärfung der Vorschriften über die Überwachung der Zahlung der festgesetzten Beförderungsentgelte an die Binnenschifffahrt

die gesetzliche Zubilligung des Akquisitionsrechts für die Schifferbetriebsverbände

die Möglichkeit, unwirtschaftlichen Schiffsraum abzuwracken.

Während die Verlader in den Frachtausschüssen bisher an der Tarifbildung nur mit beratender Stimme beteiligt waren, haben sie bei Tarifbeschlüssen nunmehr das gleiche Stimmrecht wie die Vertretergruppe der Schifffahrt.

Außerdem wurde die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung durch das neue Gesetz ermächtigt, die Einhaltung der Verordnungen über Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt durch Frachtenkontrollen bei Schifffahrtsbetrieben und bei Verladern von sich aus zu überwachen. Bei diesen Frachtenkontrollen kann sie von Fall zu Fall die Amtshilfe der Bundesanstalt für Güterfernverkehr in Anspruch nehmen, die aufgrund langjähriger Praxis in der Tarifüberwachung des Güterfernverkehrs über erfahrene und geschulte Betriebs- und Frachtenprüfer verfügt. Darüber hinaus sind die Binnenschifffahrtsunternehmen verpflichtet, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg die für die Tarifüberwachung notwendigen Angaben über ihre Gütertransporte zu liefern.

Nach dem neuen Binnenschifffahrtsgesetz wird das bisher für Schifferbetriebsverbände geltende Verbot, selbst Ladung für ihre Mitglieder zu werben, aufgehoben. Damit wird die besonders schwache Stellung der Partikulierschifffahrt am Frachtenmarkt nachhaltig gestärkt. Den Verbänden ist es jedoch weiterhin gesetzlich verboten, aus der Ladungsvermittlung Gewinn zu ziehen.

Die durch dieses Gesetz sowie durch die Verordnung „über die Erhebung von Beiträgen für den Abwrackfonds und über die Gewährung von Abwrackprämien in der Binnenschifffahrt“ eingeleitete Verschrottungsaktion für veraltete und unwirtschaftliche Schiffe soll den Markt für Binnenschiffsverkehrsleistungen bereinigen. Kleinbetrieben, die wegen ihres unwirtschaftlichen Schiffsraums nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen nicht mehr existieren können, die Funktionsfähigkeit des Binnenschifffahrtsmarktes aber empfindlich stören, wird gleichzeitig — aus sozialen Gründen — das Ausscheiden aus dem Beruf erleichtert. Die Abwrackprämien werden aus einem Fonds finanziert, den die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg verwaltet. Er wird aus Beiträgen der Binnenschifffahrt in Höhe von 2% des Frachtenentgeltes bei allen Transporten innerhalb des Bundesgebiets und Berlins sowie aus Bundeszuschüssen gespeist. Für die Kosten der Tarifüberwachung werden Umlagen in Höhe von 0,2% dieser Entgelte einge-

zogen. Die Höhe der Abwrackprämie beträgt für Güterschiffe mit einer Tragfähigkeit

bis 150 t (Stufe 1)	74,70 DM je t
über 150 t bis 200 t (Stufe 2)	64,00 DM je t
über 200 t bis 350 t (Stufe 3)	53,30 DM je t
über 350 t bis 500 t (Stufe 4)	48,00 DM je t
über 500 t bis 750 t (Stufe 5)	42,70 DM je t
über 750 t (Stufe 6)	37,30 DM je t

Für Tankschiffe erhöhen sich diese Sätze um 40%. Für Motorgüterschiffe einschließlich Motortankschiffe werden zusätzlich 33,30 DM je PS gewährt. Die Prämie für Schlepper beträgt einheitlich 83,30 DM je PS.

Die Abwrackprämien werden gewährt, wenn die Ersteintragung des zu verschrottenden Binnenschiffs in ein Binnenschiffsregister am 1. 1. 1969

bei Güterschiffen (ohne Tankschiffe) mindestens 20 Jahre und

bei Schleppern und Tankschiffen mindestens 12 Jahre zurückliegt. Außerdem müssen diese Schiffe

in der Zeit vom 2. 1. 1967 bis zum 1. 1. 1968 überwiegend Transporte zwischen deutschen Lade- und Löschstellen durchgeführt haben bzw.

am 1. 1. 1967 in einem Binnenschiffsregister im Geltungsbereich des BSchVG eingetragen gewesen sein.

Auch die ausländische Binnenschifffahrt, die — soweit sie binnendeutsche Transporte durchführt — ebenfalls 2% des Frachtenentgeltes an den Abwrackfonds abführen muß, hat Anspruch auf Abwrackprämien, wenn sie die gestellten Bedingungen erfüllt.

Von Oktober bis Dezember 1968 wurden Beschlüsse der Frachtausschüsse über zahlreiche Neuverkehre im Binnenschifffahrtsgütertransport wirksam; in einigen bereits befahrenen Binnenschifffahrtsrelationen wurden die Transportsätze geringfügig geändert. Bedeutsame Frachtbegünstigungen wurden für einige Tankschiffsrelationen der Bergfahrt eingeführt. Im Zuge der Errichtung der Oberrheinraffinerien entwickelten sich neue Verkehrsströme im Rhein-Tankschiffsverkehr zu Tal. Dadurch kamen für Tankschiffe, die bisher in der Bergfahrt eingesetzt waren, Rückladungen in Frage, für die sich die Leerfahrtkostenanteile der beiden Frachtwege bei entsprechender Neuberechnung der Transportsätze einsparen ließen. Demzufolge traten am 1. Dezember für folgende kombinierte Tankschiffsverkehre Durchfrachten in Kraft, die gegenüber den bisher für die einbezogene Berg- bzw. Talverkehrsrelation einzeln berechneten Schiffsfrachten sehr viel niedriger liegen:

Gelsenkirchen/Stadthafen — Mannheim/Ludwigshafen — Gelsenkirchen/Stadthafen

Köln/Niehl/Leverkusen — Frankfurt/Offenbach;

Karlsruhe km 363 — Koblenz/Raenthal

Köln/Niehl/Leverkusen — Mannheim/Ludwigshafen;

Karlsruhe km 363 — Koblenz/Raenthal.

Im Bereich der Untereifel sowie im Hamburger und Lübecker Hafenverkehr wurden am Jahresende (vom 16. bis 24. 12. 1968) Eiszuschläge in Höhe von 1,50 DM je t erhoben.

Die Sondervereinbarungen über den Transport von Produkten der chemischen Industrie im Rahmen der Duisburger Frachtenkonvention für den grenzüberschreitenden Stückgutverkehr zwischen Binnenwasserumschlagsplätzen der Bundesrepublik und Rheinendhäfen wurden bis zum 31. 3. 1970 verlängert. Ab 1. 1. 1969 wurden folgende Änderungen vereinbart:

Erhöhung der Frachten für Chemieprodukte um 10%.

Erhöhung der Zuschläge für die Bedienung mehrerer Löschstellen

Streichung der Platzspesenermäßigung in den Seehäfen.

Nach zahlreichen und zäh geführten Verhandlungen zwischen den am Schweizerischen Rheinverkehr beteiligten Reedereien aus allen Rheinuferstaaten und aus Belgien, konnten am 28. 11. 1968 in Basel die Vereinbarungen über den schweizerischen Rheinschiffahrtspool und über die entsprechenden Konventionen für die Dauer von weiteren 5 Jahren erneuert werden. Danach ist dieser „Basler Pool“ in den ersten drei Jahren unkündbar. Die Abmachungen umfassen den Binnenschifffahrtstransport von Getreide, Stückgut, Massengut und Zucker zwischen der Schweiz einerseits und der Bundesrepublik, Frankreich, den Niederlanden und Belgien andererseits.

Der Seegüterumschlag in Rotterdam nahm vom September bis Dezember 1968 erheblich zu und verstärkte die Tonnagenachfrage am freien Rheinfrachtenmarkt. An dieser vorwiegend saisonbedingten Mengenkonjunktur waren alle in der Regel beförderten Massengüter beteiligt, vor allem Getreide, Erz, sonstige mineralische Grundstoffe einschließlich Steine und Erden. Die freien Marktraten für den Ab- und Antransport der Seehandelsgüter auf dem Rhein zwischen Rotterdam und dem Hinterland zogen sprunghaft an und lagen am Jahresende um etwa 50 bis 100% höher als im September 1968 und um 20 bis 30% höher als im Dezember 1967. Die Frachtraten im Bergverkehr tendierten dabei stärker nach oben als die Frachtraten im Talverkehr.

Mit der Erhöhung der Transporttarife um 5,127% folgte die französische Binnenschifffahrt am 12. 12. 1968 den Tarifmaßnahmen der französischen Staatsbahnen und des Straßenfrachtverkehrs. Die Straßentransporttarife waren bereits vor einigen Monaten heraufgesetzt worden.

Im Zusammenhang mit den globalen Tarifierhöhungen im Eisenbahn- und Straßengüterverkehr stiegen auch die Transportsätze der niederländischen Binnenschifffahrt im unregelmäßigen Binnengüterverkehr am 1. 1. 1969 um 5,5 bis 6% und die Überliegegelder um 20%. Gleichzeitig wurde die niederländische gewerbliche Binnenschifffahrt mit Ausnahme des grenzüberschreitenden Güterverkehrs mehrwertsteuerpflichtig. Die auf den inländischen Frachten ruhende Mehrwertsteuer wird mit 12% zusätzlich berechnet und auf der Frachtrechnung gesondert ausgewiesen. Die Transportsätze wurden vor Einbeziehung der vorgesehenen Tarifzuschläge um die 2,7%ige Umsatzsteuer, die bis zum 31. 12. 1968 in ihnen enthalten war, bereinigt.

Seeverkehr

Nach der Indexberechnung des Bundesministeriums für Verkehr, Abt. See, liegen die Trampfrachtraten des Jahres 1968 nur unwesentlich unter denen des Vorjahres. Die damals von der Suezkrise ausgelösten Ratenschwankungen wiederholten sich im Jahre 1968 nicht. Die im ganzen auch jetzt wieder erwartete festere Ratentendenz wurde durch den Einsatz moderner Großraumfrachter zu niedrigen Frachtraten gedämpft.

Die Streikdrohung der amerikanischen Dockarbeiter und die internationale Währungskrise beeinträchtigten die Geschäftsentwicklung des überseeischen Trampfrachtenmarktes zu Beginn des 4. Quartals 1968 nur vorübergehend. Aufgrund der im Herbst auslaufenden Saisonverschiebungen des Getreidemarktes und angesichts des herannahenden Termins für das Ende der Streikaussetzung in den Häfen der nordamerikanischen Atlantik- und Golfküste wurde jedoch die anfängliche Marktunsicherheit von einer rasch zunehmenden Mengenkonjunktur auf dem amerikanischen Getreidefrachtensektor abgelöst, vor allem für Schiffe mit kurzen Ladeterminen. Daraufhin stiegen die Reisecharterraten bis Jahresende allgemein leicht an. Als dann am 20. 12. 1968 der amerikanische Hafentarbeiterstreik tatsächlich in vollem Umfang einsetzte, fiel der Streikbeginn mit der Marktruhe während der Feiertage am Jahresende zusammen, so daß es zunächst noch nicht zu der allgemein befürchteten Tendenzumkehr am Trampfrachtenmarkt kam.

Im Gegensatz zum Tagesmarkt reagierte der Zeitchartersektor auf den bevorstehenden Streik der amerikanischen Hafentarbeiter weitaus empfindlicher. Die im Hinblick auf den Streik verstärkte Abschlußfähigkeit hatte während des Sommers einen erheblichen Anstieg der Zeitcharterraten bewirkt. Diese schwächten sich im November wieder ab, als die Befrachter unter den gegebenen Marktbedingungen auf Reisecharter-Quotierungen auswichen. Vor allem bröckelten die Raten für normale Bulk-Carrier weiter ab, da auf dem Zeitchartermarkt immer größere und modernere Massengutfrachter angeboten wurden.

Am Nord- und Ostseefrachtenmarkt belebte der frühere Wintereinbruch in der nördlichen Ostsee die Tonnagenachfrage für prompte Holzverschiebungen nach England. Daraufhin zogen die Holzfrachtraten bis Jahresende stärker an. Gleichzeitig befestigten sich auch die Küstenfrachtraten auf dem Brennstoffsektor. Umfangreiche

Kohleverschiebungen von russischen und polnischen Ostseehäfen nach Südfinnland und Nordfrankreich unterstützten diesen Ratentrend nachhaltig.

Im Rückblick auf das Jahr 1968 konnte jedoch weder der Ratenverlauf noch die Geschäftsentwicklung die Küstenreeder zufriedenstellen. Zwar lag das Ratenniveau etwas höher als 1967. Indessen reichte die erst im Oktober voll einsetzende Mengen- und Ratenkonjunktur nicht aus, um gewinnmindernde Markteinflüsse auszugleichen, wie z. B. Kostensteigerungen für den Schifffahrtsbetrieb auf allen Gebieten und ungünstige Zusammensetzung der Ladung, vor allem im Holztransport. Außerdem wirkten sich Einfuhrbeschränkungen europäischer Länder und die allgemeine währungspolitische Unsicherheit ungünstig auf das Marktgeschehen aus.

Die Tagesraten der Tankerfahrt entwickelten sich im Laufe des 4. Quartals bei schwankender Tonnagenachfrage uneinheitlich. Rohöltransporte von der Karibischen See wurden nach vorübergehender Schwächeneigung des Ratenverlaufs unter dem Eindruck des zunehmenden nordamerikanischen Tonnagebedarfs im Oktober und November erheblich höher quotiert. Auch Verschiffungen von Erdölprodukten wurden durchweg besser bezahlt als in den Sommermonaten. Demgegenüber befestigten sich die Tagesraten für Rohölladungen ab Persischem Golf nur sehr zögernd. Hier wurde der Ratenauftrieb von der lebhaften Geschäftstätigkeit am Tankerzeitchartermarkt gebremst. Nach der AFRA-Durchschnittsratenberechnung für die Tankerfahrt, die ab Oktober 4 statt bisher 3 Tankergrößenklassen und damit Abschlüsse für Tankergrößen mit einem Fassungsvermögen bis zu 160 000 t d w einschließt, blieben die Quotierungen für langfristig gebundene Tankertonnage bis Jahresende durchweg stabil.

Die Linienfrachtraten für Stück- und Massengutladungen im ausgehenden und einkommenden Seegüterverkehr der Bundesrepublik Deutschland tendierten im 4. Quartal 1968 weiterhin leicht aufwärts. Zum Jahreswechsel 1968/69 lagen sie nach der Seefrachten-Indexberechnung des BMV, Abt. See, für die Linienfahrt durchschnittlich um 0,6% höher als im September 1968. Demzufolge blieben die Konferenztarife in den meisten Fahrtgebieten unverändert. Globale Tarifierhöhungen wurden wiederum nur für den Liniendienst in einigen wenigen, aber wichtigen Fahrtrichtungen vorgenommen, und zwar

- am 1. 11. 1968 von Westafrika nach Europa (+10%)
- am 18. 11. 1968 von Neuseeland nach Europa (für Wolle und Schaffelle +8,5%)
- am 25. 11. 1968 von Europa nach Tripolis/Libyen (+20% Erschwerniszuschlag)
- am 1. 12. 1968 von US-Atlantikhäfen nach Europa (+5%) sowie von Europa nach US-Golfhäfen und umgekehrt (+2,50/3,50 \$ je Frachttonne).

Die brasilianische Schifffahrtskommission erklärte in einer am 12. 10. 1968 veröffentlichten Resolution die seit 1924 im Linienverkehr zwischen Brasilien und Europa geltenden Konferenzstatuten sowie den im Jahre 1965 geschlossenen Poolvertrag mit fünfjähriger Laufzeit über die Ladungsverteilung des entsprechenden Seegüterverkehrs auf den Schiffsraum unter brasilianischer und fremder Flagge für null und nichtig. Nach schwierigen Verhandlungen wurde am 29. 11. 1968 ein neues Konferenz- und Poolabkommen der beteiligten Konferenzlinien mit der brasilianischen Schifffahrtskommission unterzeichnet, das u. a. auch eine bedeutsame Entscheidung für die künftige Ratenentwicklung der Brasilienfahrt enthält. Danach behält sich die brasilianische Regierung in allen wichtigen Konferenz- und Tariffragen, insbesondere bei Ratenerrhöhungen, ein Vetorecht vor. Der Ladungsanteil der brasilianischen Flagge wurde im südgehenden Verkehr von 45 auf 50%, im nordgehenden Verkehr von 28 auf 32,5% erhöht. Er soll bis 1979 stufenweise auf 70% steigen. Der Anteil deutscher Linien liegt im Verkehr beider Richtungen bei 23%.

Luftverkehr

Am 1. 11. 1968 führten die Deutschen Verkehrsflughäfen (ohne Berliner Flughäfen) für den Personenflugverkehr innerhalb des Bundesgebiets einen Zuschlag zur Flugzeuglandegebühr ein. Dieser „nutzlastabhängige“ Teil der Landegebühr wird — wie die Grundge-

bühr — von den Fluggesellschaften an die Flughafenverwaltungen in Höhe von 1,50 DM je abgefertigten Fluggast abgeführt. Dies bedeutet eine 25%ige Erhöhung der Start- und Landegebüren. Die Flughäfen begründen diese Gebührenerhöhung mit der Notwendigkeit verstärkter Investitionen im Hinblick auf den in naher Zukunft steigenden Verkehr. Außerdem wirkte die Heraufsetzung des Mehrwertsteuersatzes von 10 auf 11% (am 1. 7. 1968) auf den fast ausschließlich von der Deutschen Lufthansa durchgeführten Binnenflugverkehr kostensteigernd. Angesichts der stark defizitären Ertragslage dieses Verkehrszweigs sah sich die Deutsche Lufthansa gezwungen, zum gleichen Termin diese Kostenmehrbelastungen in Form von Tarifzuschlägen (in Höhe von rund 5%) in den Flugpreis einzubeziehen.

Der Flugdienst zwischen dem Bundesgebiet und Berlin, der ausschließlich von ausländischen Gesellschaften wahrgenommen wird, ist von der Gebühren- bzw. Steuererhöhung nicht betroffen. Die Flugpreise im Berlinverkehr bleiben deshalb unverändert.

Nach Mitteilung der obersten Zivilluftfahrtsbehörde im Österreichischen Bundesministerium für Verkehr und Verkehrsmittel Betriebe wurde am 1. 1. 1969 die etwa seit zehn Jahren unveränderte Fluggastgebühr des Flughafens Wien-Schwechat von 30 auf 40 S je abgefertigten Fluggast erhöht. Diese Gebührenanhebung wurde im Rahmen einer umfassenden Neugliederung und Vereinfachung der österreichischen Flughafen-Tarifordnung notwendig, weil gewisse bisher anderweitig zugeordnete Kostenelemente neuerdings den Fluggastgebühren zuzurechnen sind.

Für den internationalen Luftfrachtverkehr trat am 1. 10. 1968 nachträglich eine Entscheidung der Frachttarifkonferenz von San Juan/Puerto Rico vom Mai 1967 in Kraft. Danach können im IATA-Frachttarif nur noch Container registriert werden, die den Standardmaßen entsprechen. Alle vorher registrierten Container, die abweichende Maße haben, können noch weiter benutzt werden, erhalten aber seit 1. 10. 1968 nur noch 50% des Container-Rabatts.

Die erheblich angestiegenen Material- und Lohnkosten in der japanischen Flughafenpedition veranlaßten die japanischen Luftfrachtpediteure, ihre Umschlaggebühren am 1. 10. 1968 entsprechend zu erhöhen. Zugleich wurde ein besonderer Leistungstarif für die Behandlung von Containerladungen (für IATA-registrierte Container) neueingeführt.

Post- und Fernmeldeverkehr

Aufgrund einer Änderungs-Verordnung zur Postscheck- und Postscheckgebührenordnung der Deutschen Bundespost (Bundesgesetzbl I S. 14 und 15 vom 11. Januar 1969) werden im Postscheckdienst

die bisher mit 3 Pf je 100 DM des Scheckbetrages berechneten Gebühren für Abrechnungsschecks sowie die bisher mit 30 Pf Grundgebühr je Scheck zuzüglich 1 Pf je 10 DM des Scheckbetrags berechneten Gebühren für Kassenschecks

vom 20. 1. 1969 an nicht mehr erhoben. Diese Postschecks werden von den Zahlstellen der Postscheckämter künftig kostenfrei eingelöst.

Die Deutsche Bundespost senkte außerdem die Gebühren für einige Verbindungen im Auslandsfernverkehr, und zwar

- am 14. 11. 1968 mit Israel (um rd. 25%)
- am 1. 12. 1968 mit Äthiopien, Jordanien, Kuwait, Somalia und Syrien (um etwa 2 bis 4%)
- am 15. 12. 1968 mit Fernando Poo (um rd. 7%)
- am 1. 1. 1969 mit Malta und Grönland (um rd. 21 bzw. 27%)

Die Gebühren für Telex-Verbindungen mit Rumänien ermäßigten sich am 1. 12. 1968 um rund 18%.

Die Postverwaltung der Niederlande setzte zu Beginn des Jahres 1969 eine Reihe wichtiger Positionen ihrer Gebührenverordnung für den Post- und Fernmeldedienst herauf. Danach stiegen

die Inlandsbriefgebühr	von 0,20 auf 0,25 hfl
die Inlandspostkartengebühr	von 0,15 auf 0,20 hfl
die zusätzliche Einschreibgebühr	von 0,75 auf 1,00 hfl
die Postanweisungsgebühr	von 0,75 auf 1,00 hfl
die Inlandstelegrammgebühr	
für die ersten 10 Worte	von 2,50 auf 3,00 hfl
für jedes weitere Wort	von 0,15 auf 0,20 hfl
die monatliche Gebühr	
für Fernsprechanchlüsse	von 13,00 auf 15,00 hfl
für Telex-Anchlüsse	von 120,00 auf 150,00 hfl
die Zeilengebühr für Telefonbucheinträge	von 2,50 auf 5,50 hfl
die Änderungsgebühr	
für Telefonbucheinträge	von 10,00 auf 20,00 hfl

Mit diesen Gebührenanhebungen sollen die Rentabilität des niederländischen Postbetriebs gesichert und notwendige Investitionen finanziert werden.

Die französische Postverwaltung stellte ihre Brief- und Paketgebühren am 13. 1. 1969 auf das bereits in Großbritannien angewendete „Zweigeschwindigkeitssystem“ um (vgl. Vortext zu M 7 vj. 3/1968, S. 7). Demzufolge wurden die Brief-, Paket- und Drucksachengebühren zusammengefaßt und nach den Versandmerkmalen „dringend“ und „nicht dringend“ zu 2 neuen Gebührenpositionen verschmolzen. Unter „dringend“ ist die Zustellung von Brief- und Paketsendungen innerhalb von 24 Stunden nach Auflieferung, unter „nicht dringend“ die normale Zustellung innerhalb von 2 bis 3 Tagen zu verstehen. Die für dringende Brief- und Paketsendungen neugeschaffene Gebührenposition liegt gegenüber der bisher einheitlichen Briefgebühr um rd. 35% höher. Der Drucksachenversand verteuerte sich (bei Normalzustellung) um rd. 50%, der Paketversand je nach Zustellungswunsch um 30 bis 50% bzw. um 70 bis 100%. Außerdem stieg die Gebühr

für Inlandspostkarten	um 20% (von 0,25 auf 0,30 FF)
für Auslandsbriefe (bis 20 g)	um 17% (von 0,60 auf 0,75 FF)
für den Einschreibvermerk	um 30%
für die monatliche	

Telefonmiete	um 20%
für neue Telefonanschlüsse	um 33% (von 600 auf 800 FF)
sowie	

für einige Positionen des Nebengebührentarifs um unterschiedliche Zuschlagssätze.

Die Verwaltung der französischen PTT-Betriebe erwartet von dieser Neuordnung eine Steigerung ihrer Einnahmen sowie eine erhebliche Erleichterung des Postbetriebs.

Im Einvernehmen mit der Österreichischen Bundesbahn erhöhte die Österreichische Postverwaltung zum 1. 1. 1969 ihre Fahrpreise im Postomnibusverkehr um 20%. Damit wurde der Postomnibus-Tarif dem um 30% gestiegenen Eisenbahntarif für den Personennahverkehr (bis 140 km) angeglichen (vgl. Vortext zu diesem Bericht, S. 4 unter „Eisenbahnverkehr“). Für Kurzstrecken bis 24 km wurde den Fahrpreistarifen der Bundesbahn bzw. der Postverwaltung ein einheitlicher Kilometersatz von 0,60 S (gegenüber bisher 0,46 bzw. 0,50 S) zugrunde gelegt. Die Sozialtarife konnten jedoch nicht in diese gemeinsame Tarifrevision einbezogen werden, da die Maßstäbe der beiden Nahverkehrsträger für Sozialrabatte sehr stark differieren. Die Fahrpreiserhöhung soll der Bundesbahn Mehreinnahmen von 250 Mill. S, der Postverwaltung Mehreinnahmen von 70 Mill. S einbringen.

Die Schweizerischen PTT-Betriebe setzten ihre Omnibusfahrpreise bereits am 1. 11. 1968 herauf. Der Preis für Einzelfahrten auf Linien zum gewöhnlichen Tarif stiegen um 15%; die Einzelfahrt innerhalb des Liniennetzes zum erhöhten Tarif verteuerte sich um 10%. Darüber hinaus erhöhten sich die Fahrpreise im Berufsverkehr je nach Länge der Fahrtstrecke. Die Gruppenreisetarife, die Gepäckfrachten (nur im Direktverkehr Bahn/Post) und die Poststückfrachten wurden von der Tarifsteigerung ebenfalls betroffen. Die jährlichen Mehreinnahmen aus der Fahrpreiserhöhung werden von der PTT-Verwaltung auf 4 Mill. sfrs geschätzt.

Zur Beachtung:

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

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

Hin- und Rückfahrt

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

b) Schnellzug-(D-)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 Schnellzugzuschlag⁴⁾)

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

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

	im Binnverkehr	im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der			im grenzüberschreitenden Verkehr anderer europäischer Eisenbahnen ⁵⁾
		Deutschen Reichsbahn	Österreich. Bundesbahn	Dänischen Staatsbahn	
1. 5. 1955	5,00	7,00	8,00	8,00	8,00
1. 4. 1958	6,50	6,50	6,50	6,50	8,00
1. 5. 1961	6,50	6,50	6,50	6,50	9,00
26. 5. 1963	7,00	7,00	9,00	9,00	9,00
1. 1. 1965	9,00	7,00	9,00	9,00	9,00
30. 5. 1965	9,00	9,00	11,50	11,50	11,50
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		2. Klasse		1. Klasse		2. Klasse		1. Klasse		2. Klasse				
	Einbettabteil		Zweibettabteil		Einbettabteil		Zweibettabteil		Einbettabteil		Zweibettabteil		3. Klasse		
bis 14. 2. 1951	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50	10,00						10,00		
15. 2. 1951	30,00		17,50	20,00	15,00	17,00	10,00						10,00		
12. 2. 1953	35,00		21,00	24,00	18,00	20,00	12,00						12,00		
	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	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			1. Klasse			2. Klasse					
	Einbettklasse ⁶⁾			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	41,18	126,60	81,96
1. 1. 1959	7,44	5,04	29,40	19,68	72,60	48,48	144,60	96,48
1. 1. 1960	5,33	3,61	21,07	14,10	52,03	34,74	103,63	69,14
23. 10. 1961	5,39	3,59	21,32	14,22	52,53	35,05	104,66	69,77
20. 5. 1963	5,50	3,70	21,40	14,30	52,80	35,20	105,10	70,10
1. 3. 1966	6,50	4,40	25,50	17,10	62,90	42,00	125,10	83,50
17. 10. 1966	7,60	5,10	26,40	17,60	63,10	42,10	124,40	83,00
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	136,80	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	10,23	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	16,88	87,10	48,10	158,00	87,10
1. 1. 1963	10,00	5,60	40,30	22,10	100,10	55,26	179,40	100,10
1. 2. 1964	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache 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	45,68	30,46
1. 2. 1956	4,48	2,99	14,47	9,64	25,38	16,92	50,25	33,50
1. 3. 1957 ⁵⁾	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 ⁶⁾	3,60 ⁶⁾	11,80 ⁶⁾	8,70 ⁶⁾	26,20 ⁶⁾	19,80 ⁶⁾	49,70 ⁶⁾	36,30 ⁶⁾
1. 8. 1965	2,80 ⁶⁾	1,90 ⁶⁾	8,00 ⁶⁾	5,90 ⁶⁾	17,80 ⁶⁾	13,30 ⁶⁾	34,00 ⁶⁾	24,90 ⁶⁾
1. 3. 1966	3,00 ⁶⁾	2,00 ⁶⁾	11,90 ⁶⁾	8,00 ⁶⁾	29,70 ⁶⁾	19,80 ⁶⁾	59,40 ⁶⁾	39,60 ⁶⁾
1. 9. 1968	4,00 ⁶⁾	2,70 ⁶⁾	15,90 ⁶⁾	10,60 ⁶⁾	39,60 ⁶⁾	26,40 ⁶⁾	79,20 ⁶⁾	52,80 ⁶⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt⁵⁾								
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⁾	1. Klasse ²⁾	2. Klasse ²⁾	1. Klasse ³⁾	2. Klasse ³⁾	1. Klasse ³⁾	2. Klasse ³⁾
Luxemburg, Einfache Fahrt								
950	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	31,90 ^r	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	25,63	17,61	59,59	38,95	86,47	57,65
1. 9. 1962	7,73	5,15	29,29	19,53	64,43	42,96	93,72	62,48
1. 10. 1964	8,17	5,45	31,51	21,01	67,69	45,12	98,03	65,35
1. 5. 1966	12,70 ³⁾	9,80 ³⁾	37,00 ³⁾	26,00 ³⁾	86,00 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	46,86	31,24	101,92	67,95	148,78	99,19
1. 10. 1964	13,07	8,71	49,01	32,68	107,36	71,58	156,38	104,25
1. 5. 1966	21,80 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	19,50 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	36,49	26,06	60,81	43,44	—	—
1. 4. 1952	10,71	7,63	38,13	27,22	63,52	45,37	106,09	75,78
1. 10. 1959	11,69	8,38	41,30	29,61	68,76	49,09	—	—
1. 11. 1964	13,20	9,10	42,20	29,20	74,10	51,30	—	—
1. 1. 1967	13,70	9,20	43,90	29,40	77,20	51,60	—	—
1. 11. 1968	15,20	10,10	49,30	33,20	85,30	56,90	—	—

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	11,23	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	2,50	—	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. Personenfahrpreise für wichtige europäische Eisenbahnverbindungen in DM ³⁾

Fahrtstrecke (Entfernung in Bahnkilometern)	Stand 1. 12.	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt		Fahrtstrecke (Entfernung in Bahnkilometern)	Stand 1. 12.	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse			1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
im grenzüberschreitenden Verkehr											
Bonn — Amsterdam (291 km) über Venlo (Grenze)	1957	27,63	19,81	51,81	36,98	Bonn — Paris (522 km) über Aachen Süd (Grenze) — Jeumont (Grenze)	1957	61,03	41,69	113,23	79,90
	1958	28,28	20,22	53,55	38,44		1958	66,94	43,69	125,92	84,51
	1959	28,28	20,22	53,55	38,44		1959	71,35	47,63	134,90	92,43
	1960	28,28	20,22	53,55	38,44		1960	61,39	40,97	114,98	79,15
	1961	28,28	20,22	53,55	38,44		1961	61,68	41,10	115,56	79,43
	1962	28,28	20,22	53,55	38,44		1962	61,68	41,10	115,56	79,43
	1963	31,25	22,30	59,51	42,60		1963	65,22	43,46	121,44	83,35
	1964	32,37	23,02	61,73	44,04		1964	63,88	43,22	120,89	81,93
	1965	33,70	23,91	64,40	45,82		1965	63,88	43,22	120,89	81,93
	1966	36,00	25,60	68,80	49,00		1966	69,20	46,90	135,80	92,00
	1967	37,10	26,30	71,00	50,40		1967	72,90	49,40	143,20	97,00
1968	37,50	26,70	71,80	51,20	1968	72,90	49,40	143,20	97,00		
Bonn — Brüssel (260 km) über Aachen Süd (Grenze)	1957	32,41	21,32	56,72	39,31	Bonn — Rom (1503 km) über Basel Bad. Bf. — Chiasso/Iselle fr.	1957	144,80	92,47	254,22	160,59
	1958	33,30	21,90	59,40	41,10		1958	147,97	94,72	259,17	164,03
	1959	33,30	22,16	59,48	41,78		1959	151,21	97,18	264,21	167,71
	1960	33,30	22,16	59,48	41,78		1960	151,21	97,18	264,21	167,71
	1961	33,30	22,16	59,48	41,78		1961	156,85	100,53	275,49	174,42
	1962	33,30	22,16	59,48	41,78		1962	156,85	100,53	275,49	174,42
	1963	34,75	23,41	60,33	42,63		1963	171,10	108,73	303,99	190,82
	1964	33,05	22,67	59,70	41,14		1964	175,38	110,68	310,42	193,55
	1965	33,05	22,67	59,70	41,14		1965	175,38	110,68	310,42	193,55
	1966	36,00	24,70	69,40	47,60		1966	170,90	108,10	309,30	194,10
	1967	36,80	25,30	71,00	48,80		1967	172,40	108,40	312,00	194,30
1968	36,80	25,30	71,00	48,80	1968	172,40	108,40	312,00	194,30		
im Transitverkehr											
London — Wien (West) (1640 km) über Dover/Folkestone — Ostende — Aachen Süd (Grenze) — Passau	1957	184,18	120,57	320,88	212,85	Oslo — Mailand (2248 km) über Kornsjö (Grenze) — Lübeck — Travemünde Hafen — Basel Bad. Bf. — Chiasso/Iselle fr.	1957	249,87	179,45	391,72	280,65
	1958	191,00	125,31	329,96	219,72		1958	254,08	182,17	397,97	284,03
	1959	191,51	126,24	331,07	220,83		1959	261,54	186,97	403,01	287,68
	1960	192,92	127,41	333,89	223,18		1960	263,98	188,62	407,89	290,97
	1961	194,17	130,22	336,39	228,80		1961	264,40	188,86	408,53	291,84
	1962	193,46	129,74	334,97	227,84		1962	272,13	195,86	420,78	301,37
	1963	202,07	135,93	351,33	240,20		1963	283,34	203,03	440,47	315,27
	1964	199,80	135,80	351,01	239,27		1964	290,73	207,01	452,11	321,41
	1965	199,80	135,80	351,01	239,27		1965	292,28	208,56	454,45	316,74
	1966	211,20	145,10	398,40	274,20		1966	296,20	211,60	485,30	345,20
	1967	212,40	145,90	400,80	275,80		1967	308,10	219,60	505,80	358,90
1968	210,10	144,20	396,20	262,40	1968	319,30	225,90	522,20	367,10		
Kopenhagen — Belgrad (2368 km) über Flensburg (Grenze) — Salzburg — Jesenice (Grenze)	1957	218,44	145,67	346,74	231,38	Stockholm — Paris (2033 km) über Helsingborg/Malmö (Grenze) — Puttgarden Mitte See — Aachen Süd (Grenze) — Jeumont (Grenze)	1957	231,38	155,80	389,83	265,18
	1958	215,58	143,28	334,43	222,09		1958	236,86	157,17	398,03	266,28
	1959	224,34	148,82	343,20	227,69		1959	249,65	166,66	407,41	273,71
	1960	224,34	148,82	343,20	227,69		1960	239,69	160,00	386,49	260,38
	1961	209,67	139,78	313,85	209,63		1961	239,98	160,13	387,07	260,66
	1962	211,37	141,31	316,67	211,34		1962	247,56	166,14	398,73	270,47
	1963	222,17	148,51	335,13	223,64		1963	258,36	173,41	419,40	284,36
	1964	223,73	150,07	338,25	226,76		1964	260,22	175,80	424,20	286,50
	1965	220,65	148,86	332,09	224,34		1965	260,61	175,64	424,78	286,89
	1966	237,40	158,80	405,00	269,70		1966	274,80	185,40	471,20	318,00
	1967	241,70	161,50	409,40	274,00		1967	287,30	193,60	492,20	332,40
1968	251,20	167,90	429,80	267,80	1968	297,70	198,80	507,60	340,20		

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	7,38	8,26	8,56	7,96
501—1000 kg	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	6,22	6,87	7,17	6,66
über 1000 kg							5,25	5,77	6,07	5,65
b) Stückgutzuschläge (je Sendung bis 1000 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 ²⁾
501—1000 kg	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70	3,00 ¹⁾	2,79 ²⁾

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

Nach Änderungsdaten

DM je 100 kg

Geltungsdauer der Güterklasseneinstellung	Regeltarif													Ausnahmetarif				
	für die Güterklassen ^{a)}									für die Montangüterklassen					6 B 1 (Kohlen) ^{b)}	1 B 34 (Grubenholz) ^{b)}		
	A	B	C	D	Dk ^{b)}	E	F	Fk ^{b)}	G	Gk ^{b)}	(C)	(D)	(F)	(Fk) ^{b)}				
1. 8. 42—31. 1. 58	1. 2. 58—14. 3. 66										I	II	III	IV	V			
ab 15. 3. 66	A				B			C	Ck ^{b)}	I	II/III	IV	V					
5 t - Klasse																		
16. 8. 1948	2,45	2,20	1,96	1,74	1,63	1,57	1,27	1,19	1,09	1,03	1,96	1,74	1,27	1,19	—	—		
1. 1. 1950	1,98	1,85	1,83	1,80	1,68	1,69	1,43	1,33	1,26	1,18	1,83	1,80	1,43	1,33	—	—		
1. 1. 1951	2,29	2,14	2,10	2,05	1,92	1,91	1,62	1,50	1,41	1,32	2,10	2,05	1,62	1,50	—	—		
15. 10. 1951	2,36	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	2,39	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	2,39	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	2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,48	—	—	
6. 7. 1960	3,14			2,98	2,76	2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,48	—	—	
15. 10. 1962	3,36			3,20	2,96	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	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	—	—	
1. 1. 1968			3,56				3,23		2,97	—	3,22	2,92		2,92	3,02	—	—	
10 t - Klasse																		
16. 8. 1948	2,34	2,10	1,83	1,58	1,49	1,33	1,08	1,01	0,87	0,82	1,83	1,58	1,08	1,19	—	—		
1. 1. 1950	1,89	1,77	1,72	1,64	1,54	1,43	1,21	1,13	1,00	0,94	1,72	1,64	1,21	1,33	—	—		
1. 1. 1951	2,20	2,06	1,99	1,89	1,78	1,65	1,40	1,30	1,15	1,08	1,99	1,89	1,40	1,50	—	—		
15. 10. 1951	2,75	2,53	2,41	2,25	2,12	1,93	1,62	1,51	1,32	1,24	2,41	2,25	1,62	1,74	—	—		
5. 8. 1952	2,94	2,71	2,58	2,41	2,07	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	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	2,36	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	2,25	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	—	—	
1. 1. 1968			2,43				2,21		2,03	—	2,42	2,19		2,19	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	1,82		
1. 1. 1950	1,80	1,69	1,60	1,49	1,39	1,30	1,10	1,02	0,91	0,84	1,60	1,49	1,10	1,02	0,89	1,53		
1. 1. 1951	2,11	1,98	1,87	1,74	1,63	1,52	1,29	1,19	1,06	0,98	1,87	1,74	1,29	1,19	1,06	1,73		
15. 10. 1951	2,64	2,44	2,26	2,07	1,94	1,78	1,50	1,38	1,22	1,13	2,26	2,07	1,50	1,38	1,23	1,99		
5. 8. 1952	2,82	2,61	2,42	2,21	1,90	1,90	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	1,90	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	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	1,69	1,56		1,45	1,36	1,79	1,76	1,56	1,55	1,51	1,29	2,49	
15. 3. 1966			1,93				1,74		1,61	1,50	1,91	1,74		1,73	1,67	1,29	2,49	
1. 1. 1968			1,78				1,62		1,49	—	1,77	1,61		1,61	1,66	1,28	2,52	
20 t - Klasse^{b)}																		
1. 2. 1958	2,24			2,13	1,97	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	1,61	1,49		1,38	1,30	1,70	1,68	1,49	1,48	1,44	1,29 ^{b)}	2,37	
15. 3. 1966			1,84				1,66		1,53	1,43	1,83	1,66		1,65	1,60	1,29	2,37	
1. 1. 1968			1,70				1,54		1,42	—	1,69	1,53		1,53	1,59	1,28	2,40	
25 t - Klasse^{b)}																		
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	Schweineschmalz	Kaffee, roh			Tabak, roh			Pflz. u. tier. Öle, Fette ³⁾
	von	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg	Bremerh. Fischereihafen	Hamburg							
Strecke	Straubing	Hamburg	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)	16 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) (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 D	15,40	27,40	16,50	19,00	66,40 ⁹⁾	39,30	36,30	24,53	19,10	36,50	48,60	20,10	
1968 April	15,40	27,40	16,50	19,00	78,10 ¹¹⁾	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
1968 Mai	15,40	27,40	16,50	19,00	78,10 ¹¹⁾	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10	
1968 Juni	15,40	27,40	16,50	19,00	78,10 ¹¹⁾	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10	
1968 Juli	15,40	27,40	16,50	19,00	66,40	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10	
1968 Aug.	15,40	27,40	16,50	19,00	66,40	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10	
1968 Sept.	15,40	27,40	16,50	19,00	66,40	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10	
1968 Okt.	15,40	27,40	16,50	19,00	66,40	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10	
1968 Nov.	15,40	27,40	16,50	19,00	66,40	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10	
1968 Dez.	15,40	27,40	16,50	19,00	66,40	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	Hamburg	Hinzerath	Kleingestingen	Pfulldorf	Bruchsal	Hamburg	Hüfingen	Aschaffenburg Hbf	Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Bremen	
Strecke	Gerolzhofen	Battenberg	Langenbrand-Bermersbach	Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Karlstadt (M)	Göppingen	Bergisch-Gladbach	Wuppertal-Beyenburg	Weingarten (Württ.)	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)	B ⁴⁾ c)	B ⁴⁾ b)	A ⁴⁾ b)	21 S 2 b) (15 t-Kl.) ¹²⁾	21 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 ¹⁰⁾	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 D	22,03	13,20	17,83	12,90	17,58	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 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
1968 Mai	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Juni	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Juli	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Aug.	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Sept.	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Okt.	21,20	13,20	17,90	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Nov.	21,20	13,20	17,90	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Dez.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30

Ware	Häute u. Felle	Ton, roh	Kalkstein		Schwefelkies	Kalk, kohlen-saurer	Stein- u. Siedesalz	Eisen- und Manganerz				Schwefelkies-abbrände
	Hamburg	Siershahn	Dornap-Hahnen-furth	Flanders-bach	Meggen (Westf.)	Regens-burg Hbf	Hameln	Regensburg Donau-Umschl.-St.	Peine	Aumenau	Emden	Duisburg-Hochfeld-Süd
Strecke	Weinheim (Bergstr.)	Lübeck-Dänisch-burg	Oberhausen Hütte	West	Lever-kusen-Bayerwerk	München Hbf	Hamburg	Luitpold-hütte	Salzgitter Hütte-Süd	Rhein-hausen	Dortmund-Eving	Hagen-Harkorten-Hüttenw.
Strecke in km	569	578	50	34	122	136	209	71	33	217	230	69
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	23 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 25 ⁴⁾ c)	7 B 25 c)	7 S 2 ¹²⁾ 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 D	30,50	31,20	6,70	3,90	7,70	9,20	18,50	8,30	3,23	7,60	4,80	8,10
1968 April	30,50	31,20	6,70	3,90	7,80	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
1968 Mai	30,50	31,20	6,70	3,90	7,80	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
1968 Juni	30,50	31,20	6,70	3,90	7,80	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
1968 Juli	30,50	31,20	6,70	3,90	7,80	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
1968 Aug.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,80	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
1968 Sept.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,80	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
1968 Okt.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
1968 Nov.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1968 Dez.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	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 ³⁾		Steinkohlen und -koks ³⁾		Braunkohle, roh	Braunkohlenbriketts		
		Hammer (Westf.)	Recklinghausen Ost	Alsdorf (Kr. Aachen)		Gelsenkirchen		Oberaden	Herne		Nieder- aussem	Frechen	
				Stuttgart Ost Techn. Werke I ³⁾	Stuttgart II ³⁾	Siegen	Hamburg					Salzgitter Hütte-Nord	Peine	Düsseldorf-Reisholz	Hammer (Westf.)	Hamburg
Strecke nach	Oberhausen Hbf	Großkrotzenburg	Mannheim-Rheinau					Stuttgart Ost Techn. Werke I ³⁾	Stuttgart II ³⁾	Siegen	Hamburg		
Strecke in km	77	283	320	456		139	347	248	266	52	145	439	
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	21,44 ⁵⁾	22,54 ⁵⁾	27,51 ⁵⁾	27,51 ⁵⁾	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	21,60	22,70	27,70	27,70	13,90	19,20	9,80	10,40	6,70	14,30	22,10	
1960 D	10,60	20,65	21,70	26,50	26,50	13,30	18,35	10,13	10,68	6,70	14,30	22,10	
1961 D	10,60	19,70	20,70	25,30	25,30	12,70	17,50	9,51	10,08	6,70	14,30	22,10	
1962 D	10,60	17,70	18,54	21,38	19,85	11,45	16,92	9,13	9,73	6,20	12,88	21,68	
1963 D	10,60	17,30	18,80	18,68	18,85	11,20	16,10	9,00	9,60	6,10	12,60	21,10	
1964 D	10,18	17,45	19,58	19,35	18,85	11,35	16,25	9,08	9,68	6,10	12,60	21,10	
1965 D	9,60	10,24	9,60	18,50	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10	
1966 D ⁶⁾	10,10	9,40	9,60	18,40	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10	
1967 D	10,10	9,40	9,43	18,40	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10	
1968 D	9,40	9,21	9,27	18,53	13,96	11,30	16,20	9,10	9,62	6,00	12,50	20,90	
1968 April	9,40	9,40	9,40	18,40	13,90	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Mai	9,40	9,22	9,28	18,52	13,96	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Juni	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Juli	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Aug.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Sept.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Okt.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Nov.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Dez.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	

Ware	Erdöl, roh	Benzin (VK)				Dieselkraftstoff (DK)			Heizöl				Benzol
		Barnstorf (Han.)	Spellen (Niederrhein)	Karlsruhe-Knielingen	Ingolstadt Nord	Mainz-Gustavsburg	Godorf Shell	Karlsruhe-Knielingen	leicht (HL)		schwer (HS)		
									Köln Esso	Ingolstadt Nord	Erngaden	Ingolstadt Nord	
Strecke nach	Holt- hausen (Ems)	Kassel- Unterstadt	Stuttgart Hafen	Würzburg Hbf	Stuttgart Hafen	Osnabrück	Stuttgart Hafen	Kassel- Unterstadt	Würzburg Hbf	Baiernfurt	Würzburg Hbf	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	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30	
1959 D	7,50	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30	
1960 D	7,50	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30	
1961 D	6,60	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30	
1962 D	6,60	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30	
1963 D	6,60	31,20	6,20	—	18,70	18,70	6,20	22,80	—	19,30	—	7,30	
1964 D	6,60	28,28	6,20	13,62	17,74	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	13,75	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 D	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
1968 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	
Nov.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Dez.	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	Schwefel- säure	Thomas- phosphat	Glüh- phosphat	Ammon- nitrat	Kalk, gebrannt	Zement	Roheisen in Masseln	Halbzeug ⁷⁾	Walzdraht aus Stahl	Stab- u. Formstahl unbearb.	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren												
													Duisburg- Hochfeld- Süd	Braun- schweig Hgbf	Brun- sbüttelkoog	Ludwigs- hafen (Rh.) BASF	Flanders- bach	W.-Biebrich Industrie- Bahnhof	Gelsen- kirchen	Dortmund	Duisburg Hbf	Ober- hausen Hbf	Braun- schweig Hgbf	Düsseldorf- Grafenberg
Strecke nach	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 D	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												
1968 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												
Nov.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												
Dez.	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 ³⁾)		Roggen und Weizen ²⁾		Brot-Getreide		Futter-Getreide		Roggen und Weizen		Futter-Getreide
	Hamburg		Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn ⁴⁾		Emden		Köln
Strecke von nach	Düsseldorf												
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	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1964 D	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26		
1965 D	10,88	10,49	7,39	7,88	7,62	11,24	10,97	12,76	12,50	7,52	7,26		
1966 D	10,52	10,44	7,44		7,60		10,96		12,48		7,25		
1967 D		10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25		
1968 D		10,67	7,60		7,58		10,92		12,48		7,22		
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		12,44		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		
1968 Nov.		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22		
1968 Dez.		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 ⁷⁾ a)				
	Roggen und Weizen		Futter-Getreide					Zechengruppen des Ruhrgebiets				
	Emden		Heilbronn ⁸⁾					I | II | III				
Strecke von nach	Mannheim			Berlin			Emden					
1957 D	13,22	12,62	15,13 ⁴⁾	14,53 ⁴⁾	13,02	8,80	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	8,98	5,93	6,55	7,24			
1962 D	13,30	12,67	14,98	14,34	12,15	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24		
1963 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,17	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24		
1964 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42	9,54	5,98	6,60	7,30		
1965 D	10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	7,32		
1966 D		10,73		12,32	10,91	14,93	9,74	5,99	6,62	7,32		
1967 D		10,73		12,32	11,25	16,17	9,84	5,99	6,62	7,32		
1968 D		10,70		12,32	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29		
1968 Jan.		10,70		12,29	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29		
1968 Febr.		10,70		12,29	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29		
1968 März		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29		
1968 April		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29		
1968 Mai		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29		
1968 Juni		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29		
1968 Juli		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29		
1968 Aug.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29		
1968 Sept.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29		
1968 Okt.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29		
1968 Nov.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29		
1968 Dez.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29		

Ware	Küstenkohle ⁹⁾ b)			Exportkohle ⁹⁾ c)			Bunkerkohle ⁹⁾ d)		
	Zechengruppen des Ruhrgebiets								
	I			II			III		
Strecke von nach	Emden								
1957 D	5,36	5,36	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1958 D	4,98	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	5,53	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
1968 D	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
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
1968 Nov.	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
1968 Dez.	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. 40, Quellenverzeichnis s. S. 43.

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze
DM je 1000 kg

Ware	Bunker-	Ortskohle ¹⁾	Steinkohle ¹⁾						Braunkohlenbriketts			
	kohle ¹⁾		Ruhrgebiet			Rhein-Ruhrhäfen			Wesseling/Rh.			
Strecke	von	Bremen		Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main ²⁾) Osthafen	Würzburg ²⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main ²⁾)	Würzburg ²⁾
nach												
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		7,30	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 ³⁾	10,02	6,57	9,51
1959 D		7,38	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	9,46r	8,45	6,58	9,78
1966 D		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46r	8,45	6,67	9,87
1967 D		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46r	8,45	6,67	9,87
1968 D		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,85	7,08	9,45	8,42	6,65	10,04
1968 Jan.		7,24	8,30	7,65	16,21	7,12	9,65	7,08	9,42	8,41	6,64	9,83
Febr.		7,24	8,30	7,65	16,21	7,12	9,65	7,08	9,42	8,41	6,64	9,83
März		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
April		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Mai		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Juni		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Juli		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Aug.		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Sept.		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Okt.		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Nov.		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Dez.		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 ²⁾	Heilbronn ²⁾	Kehl ²⁾	Bremen ²⁾			
Strecke	von	Mannheim		Dortmund		Duisburg-Ruhrort			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal Rhein-Herne- leer über Minden (Weser)			
nach		Heilbronn ²⁾	Karlsruhe									
1957 D		6,34	8,94 ³⁾	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 ³⁾	2,85	14,20	15,12	13,65
1958 D		6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46 ³⁾	2,85			14,67
1959 D		6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85		15,20 ⁷⁾	
1960 D		6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85			
1961 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I	II	III
1962 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,92	15,22	14,37
1963 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1965 D		6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1966 D		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1967 D		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1968 D		6,58	9,26	8,09	4,50	4,82	3,06	4,66	2,84	16,84	15,14	14,30
1968 Jan.		6,58	9,22	8,09	4,50	4,82	3,06	4,43	2,84	16,85	15,15	14,30
Febr.		6,58	9,22	8,09	4,50	4,82	3,06	4,43	2,84	16,85	15,15	14,30
März		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
April		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
Mai		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
Juni		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
Juli		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
Aug.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
Sept.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
Okt.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
Nov.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
Dez.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)				Kies			Bims Kies ⁴⁾			
	Bremen ²⁾				Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.			
Strecke	von	Heilbronn ²⁾		Mannheim		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
nach		über Küsten-Kan. u. Wes.-Dat.-Kan.		über Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Datt.-Kan.							
1957 D		27,30		19,85		2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32
1958 D		27,71		21,31		3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1959 D		27,75		21,95		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D		27,75 ⁷⁾		21,95 ⁷⁾		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D		I	II	I	II	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D		28,77	25,92	24,47	24,32	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 D		28,75	25,90	24,45	24,30	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 D		28,75	25,90	24,45	24,30	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1965 D		28,75	25,90	24,45	24,30	3,17	5,82	6,54	4,55	7,86	8,60
1966 D		28,75	25,90	24,45	24,30	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 D		28,75	25,90	24,45	24,30	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1968 D		28,68	25,83	24,38	24,23	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1968 Jan.		28,70	25,85	24,40	24,25	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Febr.		28,70	25,85	24,40	24,25	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
März		28,70	25,85	24,40	24,25	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
April		28,70	25,85	24,40	24,25	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Mai		28,70	25,85	24,40	24,25	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Juni		28,70	25,85	24,40	24,25	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Juli		28,70	25,85	24,40	24,25	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Aug.		28,70	25,85	24,40	24,25	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Sept.		28,70	25,85	24,40	24,25	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Okt.		28,61	25,77	24,33	24,18	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Nov.		28,61	25,77	24,33	24,18	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Dez.		28,61	25,77	24,33	24,18	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 40, Quellenverzeichnis s. S. 43.

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

Ware	Bimskies ¹⁾		Salz ²⁾			Grubenholz		Stammholz	Schnittholz
	von	nach	Heilbronn ³⁾		Borth/Rh.	Nordenham		Bremen	Heilbronn ³⁾
	Ladest. Vallendar bis Brohl/Rh.	Frankfurt/M. ³⁾ —Oberhafen	Heilbronn ³⁾	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Herne, Castrop- Rauxel u. Datteln	Essen	Holzminden	Duisburg- Ruhrort
1957 D	4,42	6,39 ⁴⁾	3,83 ⁴⁾	4,08 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	7,67	8,23	12,88	6,19
1960 D	4,95	7,11 ⁴⁾	4,11	4,40	3,95	7,10	7,62	12,88	6,19
1961 D	4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	7,10	7,62	12,88	6,19
1962 D	4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	7,10	7,62	12,88	6,19
1963 D	4,34	6,34	4,33 ⁵⁾	4,78 ⁵⁾	3,80	7,10	7,62	12,88	6,31
1964 D	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,88	6,31
1965 D	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,88	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
1968 D	4,34	6,38	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,37
1968 Jan.	4,32	6,31	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,28
Febr.	4,32	6,31	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,28
März	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
April	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Mai	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Juni	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Juli	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Aug.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Sept.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Okt.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Nov.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Dez.	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	
	Rhein-Ruhr-Häfen							
Strecke	Mannheim		Würzburg ²⁾		Heilbronn ³⁾		Karlsruhe	
von	nach		nach		nach		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	12,86 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
1968 D	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
1968 Jan.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Febr.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
März	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
April	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Mai	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Juni	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Juli	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Aug.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Sept.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Okt.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Nov.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Dez.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40

Ware	Normalgüter in Partien ab 50 t ¹⁾											
	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	
1968 D		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
1968 Jan.		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
Febr.		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
März		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
April		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
Mai		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
Juni		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
Juli		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
Aug.		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
Sept.		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
Okt.		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
Nov.		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
Dez.		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 40, Quellenverzeichnis s. S. 43.

A. Binnenschifffahrt

2. Schiffsabgaben 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. 3. 1968
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						
	Güterklasse V		44,80	44,80	44,80	56,00	33,60	44,80
	VI		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
Bimskies	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	53,33	58,30	90,30	135,20
	IV		25,00	25,00	41,66	50,00	90,30	135,20
	Güterklasse I	Rhein-Ruhrhäfen —Heilbronn	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
		Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Häfen	
	von					
	nach	Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾	Braubach ³⁾	Lülsdorf ³⁾	Rhein-, Main-, Neckarstationen ³⁾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 ⁵⁾	80,00	76,00	70,67	80,00	80,00
	März	19,35	6,40	5,60	18,06	18,06
	November	2,00	5,33	2,00	—	—
	Dezember	5,16	3,87	1,29	—	—
1964 Januar		50,32	56,77	43,23	21,29	21,29
	Februar	19,31	4,14	2,76	2,07	2,07
	März	6,45	1,29	—	—	—
	Juli	14,84	34,84	25,16	—	—
	August	31,61	61,29	44,52	—	—
	September	20,67	50,67	35,33	—	—
	Oktober	13,55	26,45	20,65	—	—
	November	14,67	18,00	12,67	—	—
	Dezember	1,94	—	—	—	—
1965 Januar		0,65	—	—	—	—
	Februar	—	—	—	—	—
	März	1,29	—	—	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 40, 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				
	Elbe	Stettin/Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/Aarhus ⁶⁾	Helsingborg/Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/Oskarshamn (Schweden)	Elbe/Weser/Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁷⁾	nördlich Fredericia/Aarhus ⁸⁾	nördlich Aarhus/Aalborg ⁹⁾	Helsingborg/Ystad (Schweden)	
von													
Route													
nach													
Währung	s. d.			DM									
Mengeneinheit	1 000 kg												
1957 D	22,8	.	7,10	7,88	7,53	8,07	10,26	9,91	9,50	9,39	8,75	11,25	
1958 D	17,5	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78	
1959 D	18,6	.	5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,83	9,08	8,81	10,66	11,08	
1960 D	18,5	.	6,17	7,66	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19	
1961 D	18,10	19,8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	10,96	8,25	8,72	10,81	9,96	
1962 D	18,1	19,0	6,03	7,31	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39	
1963 D	19,10	22,4	6,52	7,39	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	9,83	11,19	11,89	
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	8,83	10,36	9,18	
1966 III. Vj.	23,1	20,2	6,26	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	9,82	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.	25,4	.	5,59	6,72	7,08	8,25	8,81	.	7,66 ^r	8,47	9,47	11,65	
1968 III. Vj. ¹⁴⁾	28,10	23,10	6,56	6,51	7,31	8,25	8,83	14,33	7,64	8,81	10,35	9,57	

Ware	Ölkuchen ¹⁾	Grubenholz				Schnittholz						
		Elbe	Hamina/Björneborg (Finnland)		südl. Vester-vik/Ystad ²⁾ (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)				Brahestad/Tornia (Finnland)	Göteborg/Vänernsee (Schweden)	
			nördl. Ystad/Oskarshamn (Schweden)	Groß-britannien, Ostküste	Elbe/Weser/Ems	belg. ³⁾ Rheinendhäfen	niederl. ⁴⁾ Rheinendhäfen	Rhein-häfen ⁵⁾ Ruhrhäf.	Jade/Ems	Elbe/Weser	Lübeck/Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend-häfen^{6)}
von												
Route												
nach												
Währung	DM	s. d.	DM	s. d.	hfl	DM	s. d.	hfl	DM	s. d.	hfl	
Mengeneinheit	1 000 kg	Fathom		Standard								
1957 D	9,00	183,6	.	205,6	102,86	140,60	98,69	94,67	94,78	216,0	245,9	86,98
1958 D	9,16	127,1	.	169,2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180,5	200,6	71,13
1959 D	10,79	146,6	66,00	171,7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7	75,08
1960 D	11,01	170,2	.	209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10	86,91
1961 D	10,27	158,9	84,00	212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240,8	78,81
1962 D	11,85	156,4	74,80	200,6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,6	225,5	75,38
1963 D	11,39	182,1	74,56	227,6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	253,9	94,54
1964 D	11,36	180,0	78,37	226,5	102,31	130,89	105,03	103,69	105,70	251,9	266,2	92,32
1965 D	12,00	200,5	75,00	225,5	103,09	131,15	104,67	103,47	109,07	247,11	262,4	89,66
1966 D	10,98	190,7	70,00	231,0	96,00	129,88	111,81	108,32	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	.	.	223,10	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	253,4	263,4	93,75
1966 IV. Vj.	12,13	191,5	.	232,1	96,02	131,00	106,90	103,38	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	90,33
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	.	.	267,7	90,50	.	107,55	107,91 ^r	115,50	299,11 ^r	310,10	80,67
1968 II. Vj.	11,03	.	.	273,10 ^r	97,66 ^r	133,10	.	107,42	102,91 ^r	304,4 ^r	322,9	.
1968 III. Vj. ¹⁴⁾	11,86	232,6	.	280,9	102,00	131,34	112,67	108,38	107,04	315,1	325,1	.

Ware	Schnittholz				Kaolin ¹³⁾		Naturwerksteine				
	westl. Ystad/Varberg (Schweden)	südl. Vestervik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelösund/Härnösand ¹⁴⁾ (Schweden)	Stettin/Danzig	Groß-britannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)	Limfjörd-häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)			
	Elbe/Weser	Rhein-häfen ¹¹⁾ Ruhrhäfen	niederländische Rheinendhäfen ¹²⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser	Elbe	Lübeck/Flensburg	Elbe	Lübeck/Flensburg		
von											
Route											
nach											
Währung	DM	hfl	s. d.	DM	s. d.	DM	s. d.	DM	s. d.		
Mengeneinheit	Standard				1 000 kg						
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209,4	131,4	15,19	9,00	.	9,92	9,00
1958 D	65,10	92,18	60,00	70,64	181,6	127,1	13,45	7,67	7,00	9,04	8,34
1959 D	67,70	92,18	60,00	70,64	181,6	127,1	13,45	7,67	7,00	9,04	8,34
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	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
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41	6,25	9,26
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250,0	177,2	15,21	9,15	9,21	6,26	9,38
1965 D	80,14	99,50	82,44	91,14	249,0	179,4	14,99	9,11	9,00	6,44	9,54
1966 D	.	100,31	77,86	97,25	258,9	173,5	15,06	9,07	7,94	6,79	9,00
1967 D	.	.	78,84	91,76	255,9	173,7	13,55	9,03	.	5,51	8,38
1966 I. Vj.	.	102,15	75,25	105,50	247,10	146,2	15,34	8,83	.	6,75	8,58
1966 II. Vj.	.	103,00	79,38	93,82	267,6	179,4	15,18	8,89	.	6,77	8,36
1966 III. Vj.	.	100,68	.	96,78	255,4	181,9	14,40	9,28	.	6,87	9,30
1966 IV. Vj.	.	94,38	82,67	95,67	262,9	186,5	15,38	9,24	.	.	9,19
1967 I. Vj.	.	.	79,16	89,44	241,4	145,8	13,53	8,09	.	5,00	7,65
1967 II. Vj.	.	.	.	84,71	238,9	168,8	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.	.	.	.	.	290,3 ^r	206,5	14,50	.	.	.	8,48
1968 II. Vj.	.	104,58 ^r	84,50 ^r	96,33	306,8 ^r	215,2	14,28	.	.	.	8,03
1968 III. Vj. ¹⁴⁾	.	.	.	100,63	310,1	225,2	14,87	9,00	.	.	9,03

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 40, 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⁾	Lülfjördhäfen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)				Antwerpen	Lübeck			Rotterdam^{5)}	Aarhus und südlich davon^{4)}	Stettin/ Danzig
	nach	Lübeck/ Flensburg	Elbe			Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) ⁶⁾	Elbe	Rhein- häfen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe	
Währung	DM						s. d.	skr	hfl	DM		
Mengeneinh.	1 000 kg						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	.	.	15,50	9,30
1959 D	5,96	5,19	4,99	5,00	7,21	6,15	15,2	12,75	.	.	18,42	9,27
1960 D	6,18	5,40	5,64	4,80	7,37	6,26	16,4	12,00	.	.	14,26	10,68
1961 D	6,01	5,66	5,78	5,57	7,91	6,42	17,0	14,23	7,00	5,98	13,95	10,25
1962 D	5,58	5,48	5,61	6,81	7,62	6,36	14,6	13,24	7,11	5,49	14,30	10,26
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19	8,51	6,91	16,1	13,21	7,18	5,83	15,54	12,19
1964 D	5,85	5,45	5,97	6,70	7,97	7,08	16,8	12,76	7,25	5,52	14,91	12,04
1965 D	6,13	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	5,51	15,36	11,03
1966 D	5,33	5,07	5,83	6,49	8,06	6,82	17,5	13,00	7,39	5,04	16,04	10,19
1967 D	4,63	4,68	5,12	5,54	7,36	7,25	19,0	13,53	7,40	4,89	14,48	10,18
1966 I. Vj.	.	5,19	.	6,46	7,80	.	.	.	7,41	4,96	16,35	10,30
1966 II. Vj.	5,35	4,85	.	6,53	8,31	7,09	16,11	12,94	7,39	4,88	17,25	9,71
1966 III. Vj.	5,63	5,28	.	6,82	8,08	6,39	17,5	13,03	7,37	5,24	14,52	10,41
1966 IV. Vj.	6,00	4,99	.	6,13	7,87	6,61	18,4	13,00	7,40	5,07	.	10,33
1967 I. Vj.	4,88	4,48	.	5,11	6,67	.	.	.	7,40	4,59	15,33	9,48
1967 II. Vj.	4,58	4,59	5,44	5,38	6,59	.	16,9	13,00	7,40	4,48	15,04	9,76
1967 III. Vj.	.	4,78	5,06	5,61	7,28	8,00	16,4	12,99	7,40	4,74	13,06	9,74
1967 IV. Vj.	.	4,86	5,04	6,04	8,90	.	23,2	.	7,40	5,75	14,47	11,73
1968 I. Vj.	5,75	4,67	4,94	5,66	8,51	6,57	.	.	7,40	4,81	15,11r	9,76r
1968 II. Vj.	5,04	4,71	5,17	5,65	8,33	6,75	18,10r	13,00	7,40	4,65	13,89	9,95
1968 III. Vj. ¹⁵⁾	5,25	4,85	5,03	6,19	8,23	7,60	18,9	13,83	7,40	5,10	14,11	10,16

Ware	Steinkohle						Koks ⁸⁾					
	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe	
	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) ⁹⁾	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark ¹⁰⁾	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm ⁶⁾	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ¹¹⁾
Währung	DM	dkr	s. d.			s. d.	s. d.	skr	s. d.			
Mengeneinh.	1 000 kg						2240 lbs	1 000 kg				
1957 D	.	17,72	21,2	17,2	19,4	15,6	18,8	14,19	14,77	24,2	16,9	20,1
1958 D	8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9
1959 D	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7
1960 D	10,15	18,32	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6
1961 D	9,60	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	16,06	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	.
1966 II. Vj.	8,72	17,04	15,0	16,8	19,5	19,1	.	17,13	20,63	24,9	18,2	18,7
1966 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
1966 IV. Vj.	10,63	21,01	18,11	16,11	20,9	16,9	.	19,00	21,50	28,9	22,9	24,2
1967 I. Vj.	10,00	15,66	16,5	17,1	17,5	15,8	22,7	17,54	.	.	19,7	22,8
1967 II. Vj.	9,94	14,61	14,9	17,3	17,1	15,6	22,8	.	.	22,9	19,1	20,10
1967 III. Vj.	9,94	16,93	15,4	16,8	16,7	15,11	22,8	16,42	.	23,6	18,10	19,0
1967 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	.
1968 II. Vj.	10,33	18,13r	16,7	.	.	19,4	23,11	20,28	.	31,7	.	.
1968 III. Vj. ¹⁵⁾	10,22	19,73	17,5	.	22,0	18,9	26,11	.	.	32,1	24,11	23,4

Ware	Koks ⁹⁾			Briketts ¹²⁾	Källdüngemittel		Eisen und Stahl					
	Elbe	Lübeck	Groß- britan- nien, Ostküste	Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- häfen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
	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	skr	s. d.	dkr	skr	s. d.	s. d.	skr	skr	DM			
Mengeneinh.	1 000 kg											
1957 D	12,81	14,11	24,6	14,29	17,84	17,86	23,8	14,75	15,94	.	10,50	.
1958 D	11,84	16,0	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,35	12,35	19,75	13,00	.
1959 D	14,63	16,7	21,6	15,67	18,93	16,67	19,9	13,89	13,23	16,39	9,17	10,00
1960 D	15,76	19,8	27,7	18,61	20,39	19,23	21,1	15,52	16,17	18,17	9,35	9,88
1961 D	13,63	20,6	27,8	17,30	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01	8,84
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51	8,91
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83	10,25
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07	9,75
1965 D	15,46	18,5	29,4	18,79	21,02	20,70	23,6	16,97	17,65	16,67	8,71	9,78
1966 D	16,25	23,2	31,9	18,29	21,07	20,56	23,3	17,24	17,42	16,60	8,73	9,72
1967 D	14,94	.	27,9	16,95	21,87	22,13	22,6	16,37	17,39	16,30	8,94	9,50
1966 I. Vj.	19,57	23,2	31,5	18,56	22,25	22,11	26,4	19,33	20,72	15,38	8,94	10,09
1966 II. Vj.	15,17	.	27,2	15,00	19,00	18,00	22,7	15,70	16,77	17,28	8,29	9,19
1966 III. Vj.	15,00	.	35,1	17,50	20,50	23,50	21,6	15,27	15,35	16,67	8,56	9,45
1966 IV. Vj.	15,33	.	33,6	19,64	22,33	18,39	22,6	18,18	17,94	16,71	9,13	10,25
1967 I. Vj.	14,94	.	27,0	15,28	19,98	22,00	20,8	16,56	17,25	16,00	8,34	8,58
1967 II. Vj.	.	.	25,5	16,13	19,81	18,00	20,9	15,54	15,75	16,54	8,82	9,53
1967 III. Vj.	.	.	.	20,66	20,60	20,50	20,0	13,83	16,19	16,03	8,40	9,38
1967 IV. Vj.	.	.	23,5	19,46	27,04	24,38	28,8 ¹³⁾	19,55 ¹⁴⁾	20,36 ¹⁴⁾	16,42	10,21	10,50
1968 I. Vj.	.	22,3 ¹¹⁾	27,8	17,60	23,90	23,48r	26,4	16,58	16,32	15,81r	8,74r	9,45
1968 II. Vj.	16,90	.	26,8	.	23,07	.	29,0	16,21	17,30	16,40	8,80r	9,98
1968 III. Vj. ¹⁵⁾	18,00	.	.	.	25,29	20,50	25,7	17,25	17,24	16,42	8,81	9,31

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 40, Quellenverzeichnis s. S. 43.

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Trampschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	Getreide											
	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf				
	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rtt./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rtt./Amst.	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan ²⁾
Währung	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	\$	s. d.	\$	
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	4.05	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	11.43
1968 D	64.9	6.60	36.4	3.07	3.14	46.5	3.83	48.6	4.21	4.48	116.2	8.80
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	3.82	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	6.80	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
Nov.	.	8.00	46.3	3.69	.	58.7	4.16	.	4.79	5.07	115.7	8.81
Dez.	.	.	.	3.25	3.25	.	4.25	.	5.24	5.50	125.0	.

Ware	Getreide											
	Mexiko, Westküste	Nord-Pazifik ⁴⁾				La Plata ⁵⁾			West-Australien	Ost-Australien	Full Range	Australien
	Japan	UK	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.		China	
Währung	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.				
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 ³⁾	6.97	66.8	6.45	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	50.5
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	73.8	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
1968 D	9.51	6.98	6.18	94.7	3.05	88.5	74.3	77.8	.	.	.	70.2
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	.	.	.	7.33	.	.	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	.	.	.	.
Nov.	9.15	6.02	4.85	90.0	7.59	.	65.4	74.6	.	.	.	.
Dez.	8.87	6.40	.	.	7.26	92.9	.	75.9	.	.	.	.

Ware	Getreide										Fischmehl		
	Süd-china ⁷⁾	Süd-afrika ⁸⁾	Schwarz-meer	Philippinen	Esparto	Zucker							
	Ceylon	UK	Antw./Hbg. ¹¹⁾	Antw./Hbg. ¹²⁾	UK	Kuba ⁹⁾	Recife/Santos	Queensland ¹⁰⁾		Philippinen		Mauritius	Peru
Währung	s. d.	\$	\$	\$	s. d.	\$	\$	s. d.	\$	\$	s. d.	\$	
Mengeneinheit	2240 lbs				cu ft	2240 lbs							cu ft ¹³⁾
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	48.2	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	53.11	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	
1968 D	75.1	57.0	.	0.27	101.8	.	7.63	106.7	104.1	7.07	73.6	0.22	
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	73.8	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	.	73.0	.
Nov.	69.5	57.6	.	0.27	.	.	8.50	107.6	105.0	7.25	72.6	.	
Dez.	.	55.9	.	0.26	.	.	7.70	112.6	110.0	6.68	72.6	.	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 40, Quellenverzeichnis s. S. 43.

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

Ware	Grubenholz		Schwefelkies		Schwefel	Eisen- und Manganerze			Schrott		Zinkkonz.	Kohlen
	von	Archan- gelsk ²⁾	Morphou- Bay	Huelva	US-Golf	Vitoria	Marmagoa		USNH		Port Pirie	Hampton Roads
		nach	UK (Ostküste)	UK	Belgien	UK	Antw./Rtttd./Hbg.	Adria	Japan	West- italien	Japan	Brist. Kan- Le Havre/ Hbg.	Nordd. Häfen
Währung	s. d.								§ ³⁾		s. d.	
Mengeneinheit	Fathom		2240 lbs									
1958 D	189.6	37.0	22.9	49.6	39.4	41.1	37.2	39.5	6.47		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	32.0	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
1968 D	272.6	55.10	28.10	69.8	29.0	45.0	60.10	45.4	4.20	10.47	103.6	28.4
1968 Jan.	.	.	30.6	72.0	.	.	58.9	46.5	.	.	102.11	.
Febr.	.	62.6	.	71.3	30.5	.	65.0	41.3	4.25	8.25	105.0	32.11
März	.	.	.	.	.	.	.	46.7	4.08	10.79	.	.
April	.	60.0	.	77.6	27.9	.	58.9	.	.	9.52	.	.
Mai	.	.	.	.	.	.	.	50.8	.	11.42	.	.
Juni	.	55.0	.	.	35.3	.	.	.	4.65	9.85	.	.
Juli	.	.	.	.	.	45.0r	.	.	.	11.02	.	.
Aug.	272.6	53.0	.	.	30.9	.	.	.	.	11.07	.	.
Sept.	.	.	.	65.0	.	.	.	46.8	4.00	11.02	102.6	.
Okt.	.	.	.	.	.	.	.	44.9	4.00	10.71	.	.
Nov.	.	45.0	.	65.0	.	.	.	43.4	.	11.00	103.6	.
Dez.	.	.	27.2	67.6	20.10	.	.	43.4	4.25	.	.	23.9

Ware	Kohlen							Düngemittel				
	Hampton Roads				Australien	Danzig/Stettin		US-Golf ⁵⁾		Rotes Meer ⁵⁾	Casa- blanca ⁵⁾	Antw./ Hbg.
	von	West- italien	Japan	Rio de Janeiro	Japan	Portugal	West- italien	UK	Indien, Westküste	Antw./ Rtttd.	Süd- china	
nach	Rotterdam	West- italien	Japan	Rio de Janeiro	Japan	Portugal	West- italien	UK	Indien, Westküste	Antw./ Rtttd.	Süd- china	
Währung	s. d.		\$			s. d.			\$		s. d.	
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	24.2	3,97	7,60	4,95	36.2	28.10	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	20.6	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
1968 D	21.8	4,16	6,88	7,60	33.10	41.6	28.9	70.4	16.51	56.4	31.11	138.8
1968 Jan.	.	.	7,43	.	37.4	.	28.4	.	18.50	58.3	.	151.10
Febr.	.	.	6,89	.	33.2	41.6	.	.	17.25	59.6	.	137.5
März	.	.	7,13	.	42.6	40.0	.	.	17.30	60.9	.	146.6
April	.	.	7,08	.	36.0	.	.	72.6	.	57.5	35.5r	144.8
Mai	.	4,25	7,08	.	.	.	.	.	14.00	57.0	35.5r	.
Juni	.	.	7,15	.	30.2	.	.	.	.	59.6	.	142.1
Juli	.	.	6,87	.	27.6	.	.	68.2	15.50	58.3	.	139.8
Aug.	.	4,70	6,97	.	.	.	.	.	.	56.3	.	137.5
Sept.	.	.	6,64	.	32.4	.	29.2	.	.	.	25.0	131.2
Okt.	.	.	6,40	.	33.6	.	.	.	.	53.0	.	130.9
Nov.	.	3,53	6,51	7,60	32.2	43.0	.	.	.	50.9	.	134.10
Dez.	21.8	.	6,37	7,60	.	.	.	.	.	49.5	.	127.9

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Ware	Rohöl								Erdölprodukte			
	Venezuela/ Niederl. Westindien		Persischer Golf				Algerien/ Tunesien	Lybien	Syrien/ Libanon	Venezuela/ Trinidad/ Niederl. Westindien	Sowjet- union am Schwarzen Meer	West- italien, Sizilien
	nach	Wilhelms- haven	New York	Wilhelms- haven	Lavéra	Yokohama	New York	Wilhelmshaven	Wilhelmshaven	Rotterdam	Rotterdam	
Währung	s. d.		\$		s. d.		\$		s. d.			
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	16.11	1,32	31.1	26.11	3,79	4,60	.	.	18.8	22.9	25.7	12.8
1959 D	16.9r	1,29	28.4	23.4	3,25	4,06	.	.	18.5	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	28.6
1968 D	34.3	1,98	81.1	78.4	5,82	9,28	21.9	25.6	30.1	42.6	37.8	25.7
1968 Jan.	31.11	1,38	81.0	78.11	5,95	9,02	18.7	21.10	25.1	36.9	.	23.7
Febr.	39.0	1,76	64.6	62.11	4,68	7,40	.	.	.	28.2	.	19.10
März	23.1	1,60	77.7	74.1	5,87	8,55	16.11	19.11	22.10	49.8	.	22.10
April	30.2	1,84	78.7	75.9	5,85	9,13	21.10	25.8	29.6	43.10	.	24.4
Mai	40.3	2,48	96.2	93.0	6,84	11,61	24.10	29.2	.	.	34.9	22.8
Juni	43.2	2,34	120.0	116.5	8,40	12,36	27.10	32.9	49.5	.	.	27.9
Juli	41.2	2,64	87.4	83.8	6,26	10,22	25.11	30.2	.	.	.	26.9
Aug.	28.10	1,69	61.4	62.4	4,46	6,54	17.4	20.4	.	39.9	34.9	24.9
Sept.	31.6	1,79	65.6	63.2r	4,46	7,04	17.7	20.8	23.7	52.6	36.11	26.10
Okt.	25.9	1,46	74.10	72.7r	5,34	9,05	21.7	25.2	.	40.8	.	27.9
Nov.	39.0	2,35	83.4	80.7	5,96	11,07	23.2	27.3	.	50.10	44.3	30.4
Dez.	37.1	2,40	79.5	76.9	5,78	9,07	23.3	27.5	.	47.0	37.11	29.6

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 40, 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								
	Indexgruppe	Gesamt- index	Stückgut	Massen- gut	ins- gesamt	Gesamt- index	Rohöl	Erdöl- prod.	ins- gesamt	Getreide (insg.)	Hochseeschiffahrt ³⁾							
Gesamt- index		Getreide	Schwefel- kies	Erz	Kohle	Dünge- mittel												
Basis	1965 = 100			Intascale = 100			1960 = 100			1960 = 100								
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			
1968 D	107,4	108,3	102,4	90,8	103,7	99,4	114,0	116,3	140,0	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾			
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			
1968 Febr.	106,4	107,2	102,3	94,2	81,9	81,8	82,2	123,3	121,8									
1968 März.	107,7	108,6	102,8	91,4	98,8	96,0	110,0	122,9	122,4									
1968 April.	108,2	109,0	103,0	89,5	94,5	90,6	115,0	118,1	—									
1968 Mai	107,8	108,5	103,9	89,8	116,2	116,3	115,9	116,6	135,9									
1968 Juni	107,2	108,0	102,8	89,7	131,6	133,7	116,9	115,5	—									
1968 Juli	107,2	108,1	102,8	88,0	112,8 ^r	112,0	118,8	113,2	—									
1968 Aug.	107,3	108,1	102,7	88,5	87,6	79,8	111,5	112,5	—									
1968 Sept.	107,5	108,5	101,7	89,1	95,3	84,8	119,4	118,5	—									
1968 Okt.	107,4	108,4	101,2	89,2	97,8	88,3	121,4	107,2	—									
1968 Nov.	107,5	108,7	100,8	94,5	115,7	107,4	127,7	115,1	159,4									
1968 Dez.	108,1	109,3	101,4	94,9	113,0	103,0	125,9	116,5	—									
1969 Jan.	108,1	109,1	102,0	90,3	81,2	77,4	92,8	112,1	123,5									
Land	Niederlande			Großbritannien							Norwegen							
	Statistisches Zentralamt, Den Haag			Chamber of Shipping, London							Mullion & Co, London			Norwegian Shipping News, Oslo				
	Trampfahrt			Trampfahrt							Tanker- fahrt	Tramp- fahrt	Tanker- fahrt					
	Indexgruppe	Küstenschiffahrt ⁴⁾			Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Dünge- mittel	Rohöl (insg.)	ins- gesamt	Mineralöl (insg.)			
Gesamt- index		Holz	Kohle	Juli 1965- Juni 1966 = 100												Intascale = 100		
Basis	1960 = 100			1960 = 100										Intascale = 100	Intascale = 100			
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	135,1	96,3	94,1	113,7				
1968 D	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	123,8	111,9	101,2	119,6	131,2	—	93,7	205,4	95,2	92,4	103,8				
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				
1968 Febr.				122,0	115,0	101,0	101,6	133,6	—	94,8	206,8	88,7	91,8	88,7				
1968 März.				131,7	120,3	—	111,0	—	—	95,7	214,0	84,9	94,0	94,7				
1968 April.				123,2	112,0	101,0	111,8	144,5	—	92,9	210,7	90,3	90,3	98,4				
1968 Mai				— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	112,7	98,9	95,7	116,2	—	—	95,3	177,7	116,6	93,1	121,4	
1968 Juni				— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	126,0	116,9	102,2	119,6	—	—	93,3	212,3	119,3	92,9	129,9	
1968 Juli	} —	} —	} —	119,0	98,6	101,2	117,7	—	—	97,1	209,9	109,6	93,4	110,3				
1968 Aug.				123,5	106,0	—	111,8	—	—	94,7	204,4	75,3	94,0	88,9				
1968 Sept.				119,1	105,8	103,4	116,8	122,6	—	91,7	196,3	83,5	91,6	91,5				
1968 Okt.				119,4	104,9	101,2	130,0	—	—	88,9	192,8	81,0	90,1	95,4				
1968 Nov.				—	—	—	128,0	121,4	101,2	139,3	122,6	—	90,7	199,4	103,9	92,1	115,4	
1968 Dez.				—	—	—	126,9	121,3	103,1	132,2	127,0	—	88,0	198,5	98,0	92,2	111,3	
1969 Jan.				120,6	111,5	99,1	117,5	—	—	92,8	196,4	79,0	88,1	83,4				
Land	Italien																	
	Ministerium für die Handelsschiffahrt Rom ⁵⁾																	
	Trampfahrt																	
	Indexgruppe	Gesamt- index	Europa- fahrt zu- sammen	Getreide					Getreide, Zucker, Zink- konzent- rat	Mais, Zucker, Erz	Getreide	Schwe- felkies	Getreide, Kohle					
von				von	von	von	von	Austra- lien	Südostafrika	Schwarz- meer	Ost- mittel- meer	Northern Range						
Fahrtroute				Fahrtroute	Fahrtroute	Fahrtroute	Fahrtroute	Nordeuropa	Mittel- meer	Europa	Nord- europa	Nordeuropa	Mittel- meer	Nordeuropa	West- italien			
nach				nach	nach	nach	nach	Nordeuropa	Mittel- meer	Europa	Nord- europa	Nordeuropa	Mittel- meer	Nordeuropa	West- italien			
Basis	1965 = 100																	
1964 D	88 ⁶⁾	89 ⁶⁾	—	—	—	—	—	89 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⁾	—	—	—	—	—	—				
1967 D	84 ⁶⁾	87 ⁶⁾	—	—	—	—	—	96 ⁶⁾	—	—	—	—	—	—				
1968 D	95	87	73	75	82	80	83	73	97	108	92	113	84	80				
1968 Jan.	99	92	—	91	67	77	103	96	107	113	108	—	76	69				
1968 Febr.	96	93	72	82	82	87	98	72	106	115	108	—	85	—				
1968 März.	100	90	—	69	70	77	97	—	103	132	—	—	74	—				
1968 April.	100	91	69	88	113	—	99	—	102	85	—	—	74	—				
1968 Mai	98	95	88	—	105	86	93	—	97	92	—	—	85	98				
1968 Juni	92	67	70	74	64	86	101	—	100	89	87	113	77	83				
1968 Juli	94	85	71	69	78	87	81	—	103	111	84	—	65	—				
1968 Aug.	94	87	65	102	62	—	72	—	101	118	84	—	91	98				
1968 Sept.	91	80	59	71	78	78	89	—	103	94	—	—	93	56				
1968 Okt.	91	89	79	71	68	71	—	75	106	89	84	—	98	—				
1968 Nov.	94	88	85	67	96	70	77	69	101	110	87	—	108	77				
1968 Dez.	91	81	70	46	107	—	91	53	71	89	92	—	80	—				
1969 Jan.	85	80	57	74	67	61	83	65	104	99	91	—	—	—				

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

C. Schiffsverkehrsindizes
I. Indizes der Seefrachtraten

Land	Italien															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Erz			Erz, Phosphat	Kohle		Afrika-fahrt zusammen	Phosphat			Ameri-ka-fahrt zu-sammen	Getreide	Kopra	Zucker		Erz
	von	Indien	West-afrika	Westl. Mittel-meer, Nord-afrika	Nord-europa			Nord-, West-afrika	Ost-afrika, Rotes Meer	US-Golf		Philip-pinen	Karib. Inseln	Kuba	Bras-silien	
nach	Europa	Nord-europa, Mittel-meer	Nordeuropa	Süd-amerika	West-italien	Süd-afrika	Indien, Ceylon	Bras-silien	Vereinigte Staaten	Afrika	USNH, US-Golf					
Basis	1965 = 100															
1964 D	100	100	100	89 ²⁾	95 ²⁾	101 ²⁾	100	100	100	93 ²⁾	100	100	100	100	100	85 ²⁾
1965 D	100	100	100	96 ²⁾	109 ²⁾	90 ²⁾	100	100	100	86 ²⁾	100	100	100	100	100	68 ²⁾
1966 D	100	100	100	72 ²⁾	104 ²⁾	80 ²⁾	100	100	100	95 ²⁾	100	100	100	100	100	99 ²⁾
1967 D	81	109	76	—	144	89	111	—	111	90	92	75	93	—	—	97
1968 D	81	109	76	—	144	89	111	—	111	90	92	75	93	—	—	97
1968 Jan.	98	106	—	—	—	86	105	—	105	89	101	75	—	—	—	91
Febr.	83	128	88	—	—	—	118	—	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	—	—	—
Nov.	—	119	—	—	—	—	104	—	104	81	86	76	—	—	—	110
Dez.	—	110	—	—	—	—	99	—	99	91	98	70	—	—	—	104
1969 Jan.	67	112	69	95	—	—	101	—	101	68	—	66	47	—	—	85

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Erz				Asien-/Austra-lien-fahrt zu-sammen	Getreide		Reis	Getreide, Phosphat	Getreide, Schrott	Erz		Kohle	Kohle, Schrott	
	Westk. Süd-amerika	Indien, Ost-afrika	West-afrika	Türkei, Mittel-meer		La Plata	Austra-lien	Süd-china	US-Golf	Nord-Pazifik	Südost-afrika	Indien	Austra-lien	US-Nord-atlantik	
von	Vereinigte Staaten				Asien-/Austra-lien-fahrt zu-sammen	Fernost	Indien	Ceylon	Japan, China	Indien	Japan, China, Indien	Japan	Japan, China	Japan	
nach	Vereinigte Staaten					Fernost	Indien	Ceylon	Japan, China	Indien	Japan, China, Indien	Japan	Japan, China	Japan	
Basis	1965 = 100														
1964 D	100	100	100	100	86 ²⁾	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
1965 D	100	100	100	100	88 ²⁾	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
1966 D	100	100	100	100	89 ²⁾	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
1967 D	83	73	107	124	106	175	137	126	87	115	99	109	94	111	
1968 D	83	73	107	124	106	175	137	126	87	115	99	109	94	111	
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	
Nov.	54	—	—	—	104	—	140	118	80	129	96	115	91	94	
Dez.	120	62	—	—	105	152	—	—	127	85	103	91	100	82	
1969 Jan.	68	74	—	—	102	157	—	119	79	—	84	103	87	104	

Land	Italien										
Berechnende Stelle	Schiffsverkehrskommission der Vereinigten Italienischen Handelskammern, Rom										
Einsatzart	Trampfahrt (Küstenfahrt) ²⁾										
Indexgruppe	Gesamt-index	Getreide	Holz	Bimsstein	Schwefel	Pozzulan-erde	Salz	Bauxit	Düngemittel	Zement	
	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	113,8	98,9	104,1	98,7	90,5	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.	100,5	110,1	122,1	108,1	99,7	104,8	96,9	86,2	94,9	103,0	

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-	Mittel-amerika	Süd-	Gesamt-index	Schwarz-m./Mittelm.	Ostsee-/Nordsee	Weiß-meer		Gesamt-index
Basis	1964 = 100													
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	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	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	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	104,1p
1968 D	114,3p	122,1p	146,8p	105,2p	78,2p	86,6p	109,2p	99,5p	122,0p	121,2p	119,5p	132,8p	124,2p	124,2p
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	122,3
Febr.	121,0	138,8	155,8	103,3	76,9	102,2	118,4	101,1	124,0	128,5	119,0	—	113,8	113,8
März	121,1	119,8	155,4	106,9	77,3	—	—	—	124,7	132,2	116,3	—	108,7	108,7
April	114,5	118,9	138,2	106,9	84,3	—	103,2	—	119,8	123,0	113,8	125,0	115,7	115,7
Mai	109,0	107,6	137,7	—	80,2	93,1	106,1	—	115,8	118,0	109,8	123,7	116,2	116,2
Juni	110,0	116,7	141,3	120,7	77,0	78,4	107,1	105,9	110,8	106,6	109,4	124,9	122,3	122,3
Juli	109,9	120,4	144,2	94,8	73,6	75,8	110,1	110,6	121,8	117,3	122,9	131,1	113,4	113,4
Aug.	112,0	120,1	147,5	94,8	80,9	78,4	107,1	108,3	119,1	114,1	119,5	131,4	115,0	115,0
Sept.	108,9	108,2	146,5	101,7	82,2	82,1	107,1	90,8	121,7	116,5	118,2	143,2	114,8	114,8
Okt.	110,9	121,7	146,7	—	73,6	82,1	—	91,5	122,3	115,1	118,3	150,1	137,8	137,8
Nov.	117,0	130,3	145,5	105,2	79,4	—	109,8	93,8	126,7	123,9	130,0	—	151,0	151,0
Dez.	117,6	125,3	144,9	105,2	79,9	—	106,2	—	129,2	128,9	129,7	—	158,8	158,8

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															
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
1968 D	120,0p	109,8p	123,1p	102,0p	96,1p	—	105,6p	85,0p	129,0p	107,5p	109,7p	110,3p	124,3p	96,1p	—	85,0p
1968 Jan.	127,8	135,0	117,8	—	—	—	—	—	—	—	—	117,5	121,4	—	—	—
Febr.	123,5	116,8	113,6	—	—	—	—	—	—	—	—	109,9	106,9	—	—	—
März	118,3	120,2	107,1	—	107,3	—	—	—	128,9	108,4	—	101,5	103,8	107,3	—	—
April	118,7	—	111,1	—	87,3	—	—	—	131,0	111,0	—	99,8	111,5	87,3	—	—
Mai	120,6	100,1	118,8	—	—	—	—	—	137,5	119,0	—	103,3	118,2	—	—	—
Juni	120,6	97,3	119,5	—	—	—	—	—	137,4	118,9	—	104,8	120,9	—	—	—
Juli	112,3	101,3	122,7	—	—	—	105,6	—	122,4	125,4	109,7	102,2	116,1	—	—	—
Aug.	113,4	—	122,8	102,0	96,7	—	—	85,0	121,9	124,8	—	106,2	117,8	96,7	—	85,0
Sept.	114,4	—	124,7	—	95,8	—	—	—	122,7	125,7	—	108,4	122,4	95,8	—	—
Okt.	120,8	99,6	136,5	—	93,7	—	—	—	130,4	135,3	—	116,8	139,4	93,7	—	—
Nov.	124,3	107,9	141,0	—	95,9	—	—	—	—	—	—	125,6	154,9	95,9	—	—
Dez.	124,8	—	141,9	—	—	—	—	—	—	—	—	127,4	158,2	—	—	—

Land	Sowjetunion								Vereinigte Staaten von Amerika					
	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau								Maritime Research Inc., New York					
Einsatzart	Trampfahrt				Tankerfahrt				Trampfahrt					
	ab Schwarzmeerhäfen				ab Schwarzmeerhäfen				Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle
zu-sammen	Getreide	Erz	Zement	zu-sammen	11000 bis 23000 t	über 23000 t	Erdöl-Produkte							
Basis	1960 = 100				Intascale = 100				1951 = 100					
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	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	46,7	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	46,9	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	47,1	33,0
1968 D	113,0p	112,1p	101,7p	—	98,7p	103,0p	105,7p	114,8p	42,2	44,3	47,3	—	48,4	32,8
1968 Jan.	127,5	135,0	—	—	—	—	99,7	—	43,1	45,5	47,2	—	48,0	33,1
Febr.	118,6	116,8	—	—	—	—	—	101,0	43,0	46,4	47,2	—	48,4	32,9
März	120,3	120,2	—	—	—	—	—	—	42,8	45,9	47,2	—	48,3	32,7
April	—	—	—	—	—	95,0	—	100,0	42,6	45,4	47,2	—	48,4	32,8
Mai	110,4	100,1	—	—	—	100,0	—	117,5	42,4	44,9	47,2	—	48,4	32,8
Juni	109,1	97,3	—	—	—	136,2	132,9	119,8	42,3	44,7	47,3	—	48,5	32,9
Juli	105,9	—	101,3	—	113,1	110,0	116,2	114,4	42,0	43,9	47,3	—	48,5	32,8
Aug.	106,2	—	102,0	—	82,5	85,0	80,8	107,2	41,8	43,3	47,2	—	48,5	32,8
Sept.	—	—	—	—	83,7	87,5	80,0	109,3	41,6	42,8	47,3	—	48,5	32,9
Okt.	107,3	99,6	—	—	100,6	101,2	100,0	117,9	41,3	42,3	47,2	—	48,4	32,7
Nov.	111,3	107,9	—	—	—	—	115,0	138,7	41,7	43,4	47,3	—	48,5	32,7
Dez.	—	—	—	—	113,5	112,0	115,0	122,5	41,6	43,3	47,3	—	48,5	32,5
1969 Jan.	...	...	...	...	...	...	...	...	41,3	42,5	47,2	—	48,5	32,5

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

C. Schifffahrtsindices
2. Sonstige Schifffahrtsindices

Land	Großbritannien														
Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London														
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt ¹⁾														
Darstellungsform	Gewogene Maßzahlen Intascale = 100			Raten in s. d. je 2240 lbs											
Fahrtroute	alle Fahrtrouten insgesamt			Venezuela/ Niederl. Indien			Persischer Golf			Algerien/Tunesien			Syrien/Libanon		
Tankergößenklasse	Wilhelmshaven														
von	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 ³⁾	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
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	22,8
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	70,0	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⁾
16. Nov.—15. Dez.	100,2	90,4	71,4 ³⁾	35,6	32,1	25,4 ³⁾	83,0	74,11	59,2 ³⁾	21,11	19,9	15,7 ³⁾	29,7	26,8	21,1 ³⁾
16. Dez.—15. Jan.	97,5	91,6	71,3 ³⁾	34,7	32,6	25,4 ³⁾	80,9	75,10	59,1 ³⁾	21,3	20,0	15,7 ³⁾	28,9	27,0	21,0 ³⁾

Land	Großbritannien				Frankreich			Bundesrepublik Deutschland			
Berechnende Stelle	Fairplay, London				Barry Rogiano Sales (Ventes), Paris			Statist. Bundesamt, Wiesbaden			
Indexart	Preismaßzahlen für Neubautonnage ⁴⁾				Preismaßzahlen für Zweithandtonnage						
Indexgruppe	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 25000 t dw ⁵⁾		Zur Wiederverwendung bestimmt ⁶⁾			Zum Abbruch bestimmt ⁶⁾ Trockenfrachter in			
	Baupreis	Übergabe- preis	Baupreis	Übergabe- preis	Liberty-Schiff Baujahr 43/45 10500/ 10999 t dw	Motorschiff Baujahr 1958 12500 t dw	Motortanker Baujahr 52/53 18500 t dw	Nord- europa	Süd- europa	Fernost	
Basis	1962 = 100				1962 = 100						
	(1022500 £)	(875000 £)	(1345200 £) ⁶⁾	(1218800 £) ⁷⁾	(65000 £)	(533000 £)	(469375 £)	(10,14,8 £ je t ld)	(12,11,8 £ je t ld)	(16,2,9 £ je t ld)	
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	102,3	99,6	
1968 D	114,7	112,9	115,2	114,9	101,4	104,0	36,5	110,6	95,4	114,7	
1968 Jan.	113,9	112,9	111,5	114,9	111,5	102,5r	29,8	110,6	.	.	110,6
Febr.											
März											
April											
Mai											
Juni											
Juli	115,4	—	118,9	—	96,4	97,9r	44,5r	.	.	95,4	
Aug.											
Sept.											
Okt.											
Nov.											
Dez.											
1969 Jan.										127,8	

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	Preismaßzahlen für Zweithandtonnage			Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung							
Indexgruppe	Zum Abbruch bestimmt ⁹⁾ Tanker in			bis 24	bis 9	bis 12	bis 1	1 bis 2	2 bis 3	mehr als 6	
	Nord- europa	Süd- europa	Fernost	(12000/ 25000 t dw ¹⁰⁾	Monate (mehr als 9000 t dw ¹¹⁾	(10000/ 25000 t dw ¹²⁾	Monat	Monate			
Basis	1962 = 100			1964 = 100	1960 = 100	Juli 1965 bis Juni 66 = 100	1951 = 100				
	(10,16,2 £ je t ld)	(11,7,5 £ je t ld)	(15,10,1 £ je t ld)								
1964 D	131,9	147,3	115,6	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	103,7	115,1	130,4	88,8	40,3	43,8	56,2	55,3	
1968 D	138,8	149,6	111,1	115,4	138,7	92,6	50,6	47,5	57,0	55,2	
1968 Jan.	138,8	.	109,6	115,5	145,4	95,1	43,4	45,0	58,7	55,6	
Febr.											
März											
April											
Mai											
Juni											
Juli ....	.	145,1	106,1r	112,0	130,7	88,4	45,4	44,0	56,1	53,0
Aug.											
Sept.											
Okt.											
Nov.											
Dez.											
1969 Jan.	138,8	131,9	109,6	114,0	133,9	86,4	46,5	42,8	56,1	53,6	

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			1964		1965		1966		1967		1968		1969			
			Durchschnitt												Januar	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		I.	Spar ³⁾	I.	Spar ³⁾	I.	Spar ³⁾	I.	Spar ³⁾	I.	Spar ³⁾	I.	Spar ³⁾	I.	Spar ³⁾	
Europa	Brüssel	HF	117	83	117	83	117	83	117	83	117	84	117	84		
		HR	223	158	223	158	223	158	223	158	222	158	222	158		
		HR a)	—	126	—	f) 126 ¹⁾	—	f) 126	—	f) 131	—	f) 132	—	f) 132		
Bulgarien	Sofia	HF	538	391	572	415	583	423	583	423	583	423	583	423		
		HR	1023	743	1087	789	1108	804	1108	804	1108	804	1108	804		
Deutschland	Berlin	HF	111	84	111	84	111	84	112	84	112	84	112	84		
		HR	222	136	222	136	222	136	223	136	224	136	224	136		
		HR b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Bremen	HF	120	79	120	79	122	81	123	82	130	87	135	90		
		HR	240	158	240	158	245	163	246	164	260	173	270	180		
	Düsseldorf	HF	62	42	62	42	85	57	93	62	98	66	103	69		
		HR	124	84	124	84	171	114	186	124	196	131	206	138		
	Hamburg	HF	128	87	128	87	139	93	142	95	151	101	156	104		
		HR	256	174	256	174	277	186	284	190	302	201	312	208		
		HR e)	—	73	—	72	—	74	—	—	—	—	—	—		
	Hannover	HF	85	57	85	57	101	68	106	71	112	75	117	78		
		HR	170	114	170	114	202	135	212	142	224	149	234	156		
	München	HF	85	66	85	66	105	73	112	75	119	80	124	83		
		HR	170	132	170	132	211	146	224	150	238	159	248	166		
	Nürnberg	HF	50	38	50	38	71	49	78	52	83	56	87	58		
		HR	100	76	100	76	142	97	156	104	166	111	174	116		
	Stuttgart	HF	50	35	50	35	64	43	69	46	74	50	78	52		
		HR	100	70	100	70	129	87	138	92	148	99	156	104		
Finnland	Helsinki	HF	581	441	581	441	581	441	581	441	581	441	581	441		
		HR	1104	838	1104	838	1104	838	1104	838	1104	838	1104	838		
		HR f)	—	645 ²⁾	—	653 ²⁾	—	653 ²⁾	—	669 ²⁾	—	—	—	—		
Frankreich	Paris	HF	175	130	175	135	175	136	175	136	175	136	175	136		
		HR	333	247	333	256	333	259	333	259	332	259	332	259		
Griechenland	Athen	HF	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511		
		HR	1281	971	1281	971	1281	971	1281	971	1281	970	1281	970		
		HR a)	—	830	—	f) 779	—	f) 766	—	f) 766	—	f) 766	—	f) 766		
Großbritannien	London	HF	250	189	252	191	252	191	252	191	252	191	252	191		
		HR	475	360	478	362	479	363	479	363	479	363	479	363		
Italien	Mailand	HF	226	164	226	164	226	164	226	164	226	164	226	164		
		HR	430	312	430	312	430	312	430	312	429	312	429	312		
		HR a)	—	254	—	254	—	f) 254	—	f) 254	—	f) 254	—	f) 254		
	Rom	HF	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240		
		HR	627	456	627	456	627	456	627	456	627	456	627	456		
		HR a)	—	372	—	372	—	f) 372	—	f) 372	—	f) 372	—	f) 372		
Jugoslawien	Belgrad	HF	397	278	397	278	397	278	397	278	397	278	397	278		
		HR	755	529	755	529	755	529	755	529	755	529	755	529		
		HR a)	—	418	—	418	—	f) 418	—	f) 412	—	f) 412	—	f) 412		
Niederlande	Amsterdam	HF	124	87	124	87	124	87	124	87	124	87	124	87		
		HR	236	166	236	166	236	166	236	166	236	166	236	166		
		HR a)	—	ab) 130	—	ab) 130	—	f) 137	—	f) 132	—	f) 132	—	f) 132		
Norwegen	Oslo	HF	427	345	427	345	427	345	433	351	435	354	435	354		
		HR	812	656	812	656	812	656	823	667	827	672	827	672		
		HR d)	—	475	—	482	—	484	—	513	—	521	—	524		
Österreich	Wien	HF	210	153	210	153	210	153	210	153	211	154	211	154		
		HR	399	291	399	291	399	291	399	291	400	292	400	292		
Portugal	Lissabon	HF	535	386	535	386	535	386	535	386	536	386	536	386		
		HR	1017	734	1017	734	1017	734	1017	734	1018	734	1018	734		
		HR a)	—	605	—	605	—	f) 605	—	f) 605	—	f) 606	—	f) 606		
Rumänien	Bukarest	HF	608	442	589	428	583	423	583	423	583	423	583	423		
		HR	1156	840	1120	813	1108	804	1108	804	1108	804	1108	804		
Spanien	Barcelona	HF	334	244	334	244	334	244	334	244	334	244	334	244		
		HR	635	464	635	464	635	464	635	464	635	464	635	464		
		HR a)	—	378	—	378	—	f) 378	—	f) 378	—	f) 378	—	f) 378		
	Madrid	HF	412	305	412	305	412	305	412	305	412	305	412	305		
		HR	783	580	783	580	783	580	783	580	783	580	783	580		
		HR a)	—	473	—	473	—	f) 473	—	f) 473	—	f) 473	—	f) 473		
Schweden	Stockholm	HF	427	345	427	345	427	345	433	351	435	354	435	354		
		HR	812	656	812	656	812	656	823	667	827	672	827	672		
		HR d)	—	475	—	482	—	484	—	506	—	521	—	524		
Schweiz	Genf	HF	174	132	174	132	174	132	174	132	174	132	174	132		
		HR	331	251	331	251	331	251	331	251	331	251	331	251		
		HR	126	92	126	92	126	92	126	92	127	92	127	92		
	Zürich	HF	240	175	240	175	240	175	240	175	240	175	240	175		
		HR	240	175	240	175	240	175	240	175	240	175	240	175		
Türkei	Istanbul	HF	791	579	791	580	791	580	791	580	791	580	791	580		
		HR	1503	1101	1503	1102	1503	1102	1503	1102	1503	1102	1503	1102		
		HR f)	—	927	—	927	—	f) 884	—	f) 869	—	f) 869	—	f) 869		

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

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

DM

Von Frankfurt (Main) nach			1964		1965		1966		1967		1968		1969			
			Durchschnitt												Januar	
			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	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1132	774		
		HR	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2150	1470		
		HR a)	—	1029	—	990 ^{b)}	—	990	—	990	—	991	—	991		
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2801	1535	2801	1535		
		HR	5320	2917	5320	2917	5320	2917	5320	2917	5321	2916	5321	2916		
Asien																
Birma	Rangun	HF	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983		
		HR	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768		
Ceylon	Colombo	HF	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2622	1703	2622	1703		
		HR	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4981	3236	4981	3236		
Indien	Bombay	HF	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1513	2375	1513		
		HR	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4512	2874	4512	2874		
	Kalkutta	HF	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703		
		HR	4939	3236	4939	3236	4939	3236	4939	3236	4938	3236	4938	3236		
Irak	Bagdad	HF	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975		
		HR	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853		
		HR a)	—	1297	—	1248 ^{b)}	—	1248	—	1248	—	1248	—	1248		
Iran	Abadan	HF	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087		
		HR	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2065	3002	2065		
	Teheran	HF	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087		
		HR	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2065	3002	2065		
Japan	Tokio	HF	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711		
		HR	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151		
Libanon	Beirut	HF	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1132	774		
		HR	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2150	1470		
		HR a)	—	1029	—	990 ^{b)}	—	990	—	990	—	991	—	991		
Philippinen	Manila	HF	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487		
		HR	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726		
Singapur	Singapur	HF	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2017	3484	2017		
		HR	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6619	3832	6619	3832		
Südjemen	Aden	HF	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322		
		HR	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512		
Syrien	Damaskus	HF	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1132	774		
		HR	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2150	1470		
		HR a)	—	1029	—	990 ^{b)}	—	990	—	990	—	991	—	991		
Thailand	Bangkok	HF	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983		
		HR	6535	3768	6535	3768	6535	3768	6535	3768	6534	3768	6534	3768		
Australien und Ozeanien																
Australischer Bund	Sydney	HF	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767		
		HR	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5257	8258	5257		
Amerika^{b)}																
Argentinien	Buenos Aires	HF	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884		
		HR	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580		
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672		
		HR	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177		
Chile	Santiago	HF	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064		
		HR	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922		
Kolumbien	Barranquilla	HF	2390	1679	2340	1616	2340	1616	2340	1616	2340	1616	2340	1616		
		HR	4541	3191	4446	3071	4446	3071	4446	3071	4446	3071	4446	3071		
Uruguay	Montevideo	HF	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884		
		HR	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580		
Venezuela	Caracas	HF	2350	1613	2350	1613	2300	1568	2300	1568	2300	1568	2300	1568		
		HR	4465	3066	4465	3066	4370	2980	4370	2980	4370	2980	4370	2980		
Vereinigte Staaten	New York	HF	1768	1097	1668	1044	1668	1008	1668	1044	1668	1044	1668	1008		
		HR	3360	2085	3170	1985	3170	1916	3170	1985	3170	1985	3170	1916		
		HR b)	—	1559	—	1570	—	1479	—	1440	—	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	Gewicht der Sendung in kg	Durchschnitt								
		1962	1963 ¹⁾	1964	1965	1966	1967	1968	1969	Januar
Europa										
Belgien	Brüssel	unter 45	0,81	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88
		ab 45	0,61	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68
Dänemark	Kopenhagen	unter 45	2,12	2,12	2,12	2,16	2,24	2,27	2,36	2,36
		ab 45	1,60	1,60	1,60	1,63	1,68	1,70	1,76	1,76
Deutschland	Berlin	unter 45	1,10	1,08	1,08	1,08	1,11	1,10	1,08	1,08
		ab 45	0,77	0,72	0,72	0,72	0,72	0,71	0,72	0,72
	ab 500	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	
	ab 1000	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,45	0,40	0,40	
	Bremen	unter 45	1,35	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,29	1,16
		ab 45	1,05	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,01	0,88
	Düsseldorf	unter 45	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,68
		ab 45	0,45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,44	0,52
	Hamburg	unter 45	1,35	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,31	1,36
		ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,03	1,04
	München	unter 45	0,85	0,88	0,88	0,88	0,88	0,86	0,84	0,84
		ab 45	0,65	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,65	0,80
	Stuttgart	unter 45	0,45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,45	0,56
		ab 45	0,35	0,36	0,36	0,36	0,36	0,35	0,36	0,40
Finnland	Helsinki	unter 45	3,92	3,92	3,92	4,03	4,24	4,29	4,29	4,44
		ab 45	2,96	2,96	2,90	3,03	3,16	3,20	3,20	3,32
Frankreich	Paris	unter 45	1,04	1,04	1,04	1,05	1,08	1,10	1,16	1,16
		ab 45	0,80	0,80	0,80	0,81	0,84	0,85	0,88	0,88
Großbritannien	London	unter 45	1,60	1,60	1,60	1,63	1,68	1,71	1,77	1,76
		ab 45	1,20	1,20	1,20	1,23	1,28	1,29	1,32	1,32
Italien	Rom	unter 45	2,12	2,12	2,12	2,15	2,20	2,20	2,20	2,20
		ab 45	1,60	1,60	1,60	1,61	1,64	1,64	1,64	1,64
Niederlande	Amsterdam	unter 45	0,84	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88
		ab 45	0,64	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68
Norwegen	Oslo	unter 45	3,16	3,16	3,16	3,21	3,32	3,31	3,28	3,28
		ab 45	2,36	2,36	2,36	2,40	2,48	2,47	2,44	2,44
Österreich	Wien	unter 45	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
		ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
Portugal	Lissabon	unter 45	3,63	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
		ab 45	2,73	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52
Spanien	Madrid	unter 45	2,88	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
		ab 45	2,16	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Schweden	Stockholm	unter 45	3,16	3,16	3,16	3,21	3,32	3,36	3,48	3,48
		ab 45	2,40	2,40	2,40	2,44	2,52	2,55	2,64	2,64
Schweiz	Zürich	unter 45	0,92	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,90	0,88
		ab 45	0,69	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68
Türkei	Istanbul	unter 45	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36
		ab 45	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
Afrika										
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Kongo	Kinshasa	unter 45	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76
		ab 45	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84
Ghana	Accra	unter 45	11,04	11,04	11,04	10,96	10,80	10,80	10,80	10,80
		ab 45	8,28	8,28	8,28	8,23	8,12	8,12	8,09	8,08
Marokko	Casablanca	unter 45	3,29	3,45	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52
		ab 45	2,46	2,59	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
Südafrika	Johannesburg	unter 45	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80
		ab 45	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84
Asien										
Birma	Rangun	unter 45	17,00	17,36	17,36	17,36	17,36	17,36	17,34	17,32
		ab 45	12,76	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00
Ceylon	Colombo	unter 45	14,28	14,60	14,60	14,60	14,60	14,60	14,58	14,56
		ab 45	10,72	10,96	10,96	10,96	10,93	10,92	10,92	10,92
Hongkong	Viktoria	unter 45	22,60	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04
		ab 45	16,96	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28
		ab 300	16,68 ²⁾	15,72	15,72	15,72	15,72	15,38	14,36	14,36
		ab 400	16,68	14,64	14,64	14,64	14,64	14,33	13,40	13,40
Indien	Bombay	unter 45	12,88	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		ab 45	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88
Indonesien	Djakarta	unter 45	14,08	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36
		ab 45	10,56	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76
Irak	Basra	unter 45	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04
		ab 45	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04
Iran	Teheran	unter 45	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24
		ab 45	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96
Israel	Tel Aviv	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Japan	Tokio	unter 45	26,52	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04
		ab 45	19,88	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28
		ab 100	18,28	19,08	19,08	19,08	19,08	19,08	18,40	18,40
		ab 200	18,28	17,08	17,08	17,08	17,08	16,76	15,80	15,80
		ab 300	16,32 ²⁾	15,28	15,28	15,28	15,28	14,95	13,96	13,96
		ab 400	16,32	14,20	14,20	14,20	14,20	13,90	13,00	13,00
Libanon	Beirut	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Pakistan	Karachi	unter 45	11,76	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
		ab 45	8,84	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00
Syrien	Damaskus	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Thailand	Bangkok	unter 45	17,88	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24
		ab 45	13,40	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		Gewicht der Sendung in kg	1962	1963 ¹⁾	1964	1965	1966	1967	1968	1969
			Durchschnitt								Januar
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sidney ²⁾	unter 45	24,48	26,24	26,24	25,65	24,48	24,48	24,48	24,48
		ab 45	18,36	19,68	19,68	19,24	18,86	18,36	18,36	18,36
Neuseeland	Auckland ²⁾	unter 45	23,48	28,48	28,48	28,45	28,40	28,40	28,38	28,36
		ab 45	21,36	21,36	21,36	21,33	21,28	21,28	21,28	21,28
Amerika										
Argentinien	Buenos Aires	unter 45	21,32	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28
		ab 45	16,00	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48
		ab 100	13,96	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68
		ab 200	13,96	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		ab 300	13,04 ³⁾	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12
		ab 400	13,04	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
		ab 500	9,24	10,12	10,12	10,12	10,12	10,12	10,31	12,40
Bolivien	La Paz	unter 45	21,04	22,24	22,24	22,24	22,24	22,24	22,24	22,24
		ab 45	15,16	16,68	16,68	16,68	16,68	16,68	16,68	16,68
		ab 100	12,76	13,08	13,08	13,08	13,08	13,08	13,08	13,08
		ab 200	12,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76
		ab 300	11,88 ³⁾	10,92	10,92	10,92	10,92	10,81	10,48	10,48
		ab 400	11,88	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16
		ab 500	9,56	9,40	9,40	9,40	9,40	9,40	9,25	8,80
Brasilien	Rio de Janeiro	unter 45	19,56	21,52	21,52	21,52	21,52	21,52	21,52	21,52
		ab 45	14,68	16,16	16,16	16,16	16,16	16,16	16,16	16,16
		ab 100	12,84	13,56	13,56	13,56	13,56	13,56	13,56	13,56
		ab 200	12,84	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16
		ab 300	12,00 ³⁾	11,24	11,24	11,24	11,24	11,24	11,24	11,24
		ab 400	12,00	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36
		ab 500	8,56	9,44	9,44	9,44	9,44	9,44	9,44	10,64
Chile	Santiago	unter 45	21,84	23,80	23,80	23,80	23,80	23,80	23,80	23,80
		ab 45	16,40	17,88	17,88	17,88	17,88	17,88	17,88	17,88
		ab 100	14,32	15,04	15,04	15,04	15,04	15,04	15,04	15,04
		ab 200	14,32	13,52	13,52	13,52	13,52	13,52	13,52	13,52
		ab 300	13,36 ³⁾	12,48	12,48	12,48	12,48	12,48	12,48	12,48
		ab 400	13,36	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48
		ab 500	9,56	10,44	10,44	10,44	10,44	10,44	10,44	10,65
Kanada	Montreal	unter 45	9,92	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
		ab 45	6,80	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32
		ab 100	4,48	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
		ab 200	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
		ab 300	3,68 ³⁾	4,08	4,08	4,08	4,08	3,97	3,64	3,64
		ab 400	3,68	3,80	3,80	3,80	3,80	3,69	3,36	3,36
		ab 500	3,32 ⁴⁾	3,52	3,52	3,52	3,52	3,41	3,08	3,08
Kolumbien	Barranquilla	unter 45	15,04	16,24	16,24	16,24	16,24	16,24	16,24	16,24
		ab 45	10,64	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16
		ab 100	8,24	9,04	9,04	9,04	9,04	9,04	9,04	9,04
		ab 200	8,24	8,16	8,16	8,16	8,16	8,07	7,80	7,80
		ab 300	7,36 ³⁾	7,56	7,56	7,56	7,56	7,47	7,20	7,20
		ab 400	7,36	7,00	7,00	7,00	7,00	6,91	6,64	6,64
		ab 500	6,12 ⁴⁾	6,28	6,28	6,28	6,28	6,19	5,92	5,92
Kuba	Havana	unter 45	12,04	13,24	13,24	13,24	13,24	13,24	13,24	13,24
		ab 45	8,44	9,96	9,96	9,96	9,96	9,96	9,96	9,96
		ab 100	6,04	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84
		ab 200	6,04	5,96	5,96	5,96	5,96	5,86	5,56	5,56
		ab 300	5,16 ³⁾	5,56	5,56	5,56	5,56	5,45	5,12	5,12
		ab 400	5,16	5,24	5,24	5,24	5,24	5,13	4,80	4,80
		ab 500	4,76 ⁴⁾	4,96	4,96	4,96	4,96	4,85	4,52	4,52
Mexiko	Mexiko City	unter 45	13,28	14,72	14,56	14,48	14,08	13,64	14,72	14,72
		ab 45	9,64	11,32	11,21	11,11	10,55	10,08	11,23	11,16
		ab 100	7,24	8,20	8,09	8,00	7,69	7,48	8,13	8,08
		ab 200	7,24	7,32	7,21	7,13	7,13	7,16	6,85	6,80
		ab 300	6,36 ³⁾	6,92	6,81	6,73	6,57	6,39	6,41	6,36
		ab 400	6,36	6,60	6,49	6,41	6,36	6,31	6,09	6,04
		ab 500	5,92 ⁴⁾	6,12	6,19	6,07	5,95	5,86	5,59	5,52
Peru	Lima	unter 45	19,28	20,48	20,48	20,33	20,43	20,48	20,48	20,48
		ab 45	13,84	15,36	15,36	15,27	15,33	15,36	15,36	15,36
		ab 100	11,44	11,88	11,88	11,82	11,86	11,88	11,88	11,88
		ab 200	11,44	10,64	10,64	10,61	10,63	10,60	10,48	10,48
		ab 300	10,56 ³⁾	9,88	9,88	9,88	9,88	9,77	9,42	9,40
		ab 400	10,56	9,20	9,20	9,20	9,20	9,18	9,10	9,08
		ab 500	8,52 ⁴⁾	8,66	8,56	8,44	8,52	8,42	7,98	7,96
Uruguay	Montevideo	unter 45	21,32	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28
		ab 45	16,00	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48
		ab 100	13,96	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68
		ab 200	13,96	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		ab 300	13,04 ³⁾	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12
		ab 400	13,04	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
		ab 500	9,24	10,12	10,12	10,12	10,12	10,12	10,31	12,40
Venezuela	Caracas	unter 45	14,68	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88
		ab 45	10,36	11,88	11,88	11,88	11,88	11,88	11,88	11,88
		ab 100	7,96	8,76	8,76	8,76	8,76	8,76	8,76	8,76
		ab 200	7,96	7,88	7,88	7,88	7,88	7,52	7,52	7,52
		ab 300	7,08 ³⁾	7,48	7,48	7,48	7,48	7,12	7,12	7,12
		ab 400	7,08	7,28	7,28	7,28	7,28	6,92	6,92	6,92
		ab 500	5,84 ⁴⁾	5,84	5,84	5,84	5,84	5,75	5,67	5,72
Vereinigte Staaten	New York	unter 45	10,28	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48
		ab 45	7,04	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56
		ab 100	4,64	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44
		ab 200	4,64	4,56	4,56	4,56	4,56	4,46	4,16	4,16
		ab 300	3,76 ³⁾	4,16	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,72
		ab 400	3,76	3,84	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,40
		ab 500	3,36 ⁴⁾	3,56	3,56	3,56	3,56	3,45	3,12	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	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
			Durchschnitt							Januar
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	0,48	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	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
		500	3,16	3,00	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	3,21	3,24	3,24
		200	3,20	2,78	2,64	2,64	2,65	2,68	3,68
		500	3,20	2,45	2,20	2,20	2,21	2,24	2,24
		1000	3,20	2,45	2,01	1,64	1,65	1,68	1,68
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	45	12,78 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	12,96 ¹⁾	12,96 ¹⁾
		100	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas	45	11,50 ¹⁾	11,88 ¹⁾	11,88 ¹⁾	5,16	5,16	5,16	5,16
		100	5,68	5,68	5,30	4,92	4,92	4,92	4,92
		500	5,68	5,68	5,12	4,56	4,56	4,56	4,56
		100	1,36	1,36	1,39	1,44	1,44	1,44	1,44
	Mexiko City	45	10,90 ¹⁾	11,21 ¹⁾	11,11 ¹⁾	10,55 ¹⁾	10,08 ¹⁾	11,16 ¹⁾	11,16 ¹⁾
		100	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York	45	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,54	2,42	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
	100	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80	1,76	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	0,47	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Göteborg	45	1,40	1,40	1,43	1,48	1,48	1,48 ⁴⁾	1,48 ⁴⁾
	Stockholm	45	1,80	1,80	1,83	1,88	1,88	2,64 ¹⁾	2,64 ¹⁾
		100	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80	1,76	1,76
	Teheran	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Bijouteriewaren	London	45	0,88	0,88	0,91	0,96	0,96	1,00 ⁴⁾	1,00 ⁴⁾
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile	Algier	45	1,54	1,56	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	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40 ⁵⁾	0,40 ⁵⁾
	Casablanca	45	1,98	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
	Teheran	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Teile von Automobilen und von Landwirtschaftlichen Maschinen	New York	45	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		100	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		200	2,95	2,10	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
		300	2,80	2,05	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
		500	2,50	1,95	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
		1000	2,46	1,95	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Geschäfts-, Büromaschinen ²⁾	Kairo	100	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,71 ³⁾	3,68 ³⁾	3,76 ³⁾
	New York	45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
		200	3,50	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
		250	3,10	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
		500	2,50	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
		1000	2,50	2,10	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
		3000	2,46	2,10	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Kugellager	London	100	0,84	0,84	0,85	1,01	1,07 ³⁾	1,08 ³⁾	1,08 ³⁾
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen ..	Amsterdam	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		250	0,40	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 ³⁾	45	3,58	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
		100	3,58	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
		200	3,46	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
		250	3,42	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
	500	3,42	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	
	1000	2,94	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	
Optische Waren, fotogr. u. Projektionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g.	Algier	45	1,53	1,72 ³⁾	2,04 ³⁾	2,04 ³⁾	2,03 ³⁾	1,99 ³⁾	2,08 ³⁾
	New York	45	3,30	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
		300	2,97	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88
	1000	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor-	London	45	0,88	0,88	0,92	0,96	0,96	1,00	1,00
		100	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84	0,88	0,88
		250	0,64	0,64	0,64	0,68	0,68	0,72	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	3,30	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
		300	2,97	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88
		1000	2,79	2,64	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	5,16	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36
		200	4,50	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08	4,08
		250	4,28	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08	4,08
		300	3,98	4,08	4,08	4,08	3,85	3,64	3,64
		400	3,74	3,76	3,76	3,76	3,65	3,32	3,32
		500	3,43	3,48	3,48	3,48	3,37	3,04	3,04
	1000	3,35	3,48	3,48	3,48	3,37	3,04	3,04	
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktromen, 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	3,14	2,64	2,64	2,60	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	Mindestgewicht je Sendung in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
			Durchschnitt							Januar
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
		100	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84
		250	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
		500	1,52	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	Lissabon	100	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⁾	2,63	2,16	2,16	2,16	2,16
		250	2,24	2,24	1,97	1,88	1,88	1,88	1,88
		500	2,24	2,24	1,76	1,60	1,60	1,60	1,60
	Tanger	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	2,24	2,24
		Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	New York	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,63	3,63	3,64
100	3,64			3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
250	3,64			3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
500	3,16			3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	45	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56
		100	2,34	2,56	1,48	1,48	1,48	1,48	1,48
		250	1,79	2,56	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32
		500	1,79	2,56	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32
		45	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88
	Bangkok ⁴⁾	100	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
		250	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
	Johannesburg	100	3,00	3,00	3,00	3,77 ³⁾	4,84 ³⁾	4,82 ³⁾	4,80 ³⁾
		250	3,00	3,00	3,00	3,00	3,52	3,52	3,52
	Karachi ⁵⁾	100	3,00	3,00	3,00	2,98	3,28	3,28	3,28
		500	3,00	3,00	3,00	0,84	0,84	0,88	0,88
	London	100	0,80	0,80	0,81	0,76	0,76	0,80	0,80
		250	0,72	0,72	0,73	0,80	0,80	0,77	0,76
	Malland ⁶⁾	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		45	3,55	3,60	3,60	3,60	3,63	3,71	3,72
	Montreal	100	3,40	3,40	3,40	3,40	3,45	3,52	3,52
		500	3,40	2,80	2,60	2,60	2,62	2,72	2,72
1000	3,40	2,65	2,40	2,40	2,43	2,54	2,52	2,52	
	45	0,52	0,52	0,53	0,56	0,56	0,58	0,58	
Paris	100	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50	0,48	
	250	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,24	2,24	
Teheran	100	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 ¹⁾	1,52 ¹⁾	
	100	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00	1,04	1,04	
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	Manchester	250	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,96	0,96
		500	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84	0,84
New York	45	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	
	500	2,52	2,40	2,40	2,40	2,39	2,39	2,40	
Tokio	100	8,42	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	
	250	8,42	8,56	8,37	8,00	8,00	8,00	8,00	
500	8,42	8,56	8,24	7,60	7,60	7,60	7,60		
	Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	100	6,68	6,68	6,68	8,36 ¹⁾	7,38	6,68	6,68
100			5,68	5,68	5,68	8,76 ¹⁾	6,96	7,48 ¹⁾	8,76 ¹⁾
45			1,12	1,12	1,17	1,28	1,31	1,40	1,40
Caracas		45	0,84	0,84	0,88	0,96	0,96	1,32 ¹⁾	1,32 ¹⁾
		100	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84	0,88	0,88
Dublin		250	0,72	0,72	0,73	0,76	0,76	0,80	0,80
		500	0,64	0,64	0,67	0,72	0,72	0,76	0,76
London		45	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 ¹⁾	1,52 ¹⁾
		100	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00	1,04	1,04
Manchester		250	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,96	0,96
		500	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84	0,84
Mexiko City	100	5,28	5,28	5,28	7,51 ¹⁾	6,10	5,28	5,28	
	45	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	
New York	500	2,52	2,40	2,40	2,40	2,39	2,39	2,40	
	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,52 ⁷⁾	0,52 ⁷⁾	
Paris	100	8,42	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	
	250	8,42	8,56	8,37	8,00	8,00	8,00	8,00	
500	8,42	8,56	8,24	7,60	7,60	7,60	7,60		
	Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
100			1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16
250			1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
Brüssel		45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		250	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
Malmö		100	1,20	1,20	1,23	1,28	1,28	1,28	1,28
		45	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 ¹⁾	1,52 ¹⁾
Manchester		100	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00	1,04	1,04
		250	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,96	0,96
500		0,76	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84	0,84	
		45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,40
New York		250	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,40
		300	3,38	3,04	3,04	3,04	3,03	3,02	3,04
Paris		45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,52 ⁷⁾	0,52 ⁷⁾
		100	3,08 ³⁾	3,08 ³⁾	3,08	3,08	3,08	3,08	3,08
Tel Aviv/Jaffa		250	3,08 ³⁾	3,08 ³⁾	2,60	2,60	2,60	2,56	2,56
	500	3,08 ³⁾	3,08 ³⁾	2,36	2,36	2,36	2,36	2,36	
Zürich	45	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,54	0,76	
	Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g. ..	Glasgow	100	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,24	1,24
250			1,00	1,00	1,00	0,96	0,96	1,00	1,00
New York		45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,40
		200	3,50	3,20	3,20	3,20	3,18	3,19	3,20
		250	3,10	3,20	3,20	3,20	3,18	3,19	3,20
		500	2,59	2,43	2,40	2,40	2,39	2,39	2,40
1000	2,59	2,00	2,00	2,00	2,02	2,01	2,00		
3000	2,55	2,00	2,00	2,00	2,02	2,01	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

Rpfl/Dpfl

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 ¹⁾	70 ¹⁾	90 ¹⁾	20 ¹⁾	40	70	90	110	130	40 ¹⁾	20
1966 1. April	30 ¹⁾²⁾	50 ¹⁾	70 ¹⁾	90 ¹⁾	110 ¹⁾	30 ¹⁾	50	70	90	110	50 ¹⁾	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 ¹⁾	7	10	15	25	50	10	10	25	25	50
1963 1. März	15 ¹⁾	15	20 ¹⁾	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	4	10 ¹⁾	20 ¹⁾²⁾	40 ¹⁾²⁾	70 ¹⁾
1966 1. April	20 ¹⁾	20	30 ¹⁾	10 ¹⁾	20 ¹⁾	30	40	70	20	10	30 ¹⁾²⁾	50 ¹⁾²⁾	90 ¹⁾

Änderungsdatum	Geschäftspapiere			Warensendungen (Warenproben) ⁶⁾								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	min- destens		für je 50 g	min- destens
1933 1. Dezember ..	25	40	50	8	15	30	5	5	10	40	10	50	
1946 1. März	50	80	100	16	30	60	10	10	20	80	20	100	
1948 1. September ..	30	45	55	10	20	40	10	5	10	60	10	50	
1954 1. Juli	40	80	100	15	25	50	10	10	20	70	20	80	
1963 1. März	40	80	100	10 ¹⁾	15	20	25	50	10	20	80	20	80
1966 1. April	320 ¹⁾	620 ¹⁾	770 ¹⁾	10 ¹⁾	20	30	40	70	20	30	100	20	80

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

Rpfl/Dpfl

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

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungsstück¹⁰⁾

Rpfl/Dpfl

Änderungsdatum	Zeitungsgebühr ¹¹⁾ bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummerngewicht				Zeitungszustellgebühr ¹¹⁾				Höchstsatz
	bis 30 g	über 30 g	über 50 g	über 100 g	bei monatlich		bei wöchentlich einmaligem	zusätzlich für jede weit. Ausg. in der Woche	
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem			
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

Vertriebsgebühr¹¹⁾

bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummernstückgewicht

Änderungsdatum	bis 30 g		über 30 g bis 1000 g für je 10 g	
	1964 1. Januar	18,00		0,90

Vertriebsgebühr¹²⁾ je Zeitungsnummernstück¹⁰⁾ mit einem Durchschnittsgewicht

Änderungsdatum	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⁾			Zeitungsdruksachen 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	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	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
1954 1. Juli	30	40		50	70	90	110	130
1963 1. März	30	50	50	80	100	100	130	130
1966 1. April	60	80	80	100	140	140	180	180

Änderungsdatum	Zahlkarten												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000	über 1000 bis 1250	über 1250 bis 1500	über 1500 bis 1750	über 1750 bis 2000	über 2000
	RM/DM												
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	90	100
1963 1. März	20	30	30	40	50	50	60	60	80	80	80	80	100
1966 1. April	30	40	40	50	60	60	80	80	100	100	100	100	100

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

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

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

A. Postverkehr
6. Indices der Postgebühren im Inland¹⁾
1958 = 100

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst						Postscheckdienst			Postreisedienst			
	insgesamt	Brief-	Paket-	Zeitung-	An- weisungs-	Neben- lei- stungen	insgesamt	Konto- inhaber	für Nicht- konto-	insgesamt	Allgem. Reise- verkehr	Berufs-u. Schüler-	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	132,6	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 D	125,6	124,7	126,6	137,7	122,4	101,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1965 D	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	102,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 D	157,7	161,1	151,4	138,2	168,1	101,9	180,0	199,7	174,4	125,6	117,8	137,4	192,5
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
1968 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	94,9	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	112,1	106,3	121,8	117,8
1. April	168,4	173,1	159,7	138,4	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1967 1. Januar	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5

B. Fernsprechverkehr

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	10,00	10,00	12,00	12,00
1964 1. August	9,00	12,00	15,00	15,00	15,00	18,00	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	7,00	7,00	8,00	8,00
1964 1. August	6,00	8,25	10,50	10,50	10,50	12,00	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	0,10
1946 1. April		0,15	0,15	0,15
1950 1. Juni		0,15	0,20	0,20
1954 1. Juli		0,16	0,16	0,20
1964 1. August		0,20	0,20	0,20
1. Dezember		0,18	0,18	0,20

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

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	4,80
1964 1. August		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61	3,06	3,51	3,96	4,41
	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	0,20	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	4,80
1964 1. August		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61	3,06	3,51	3,96	4,41

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												
Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes												
1952 Juli												
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	3,36	3,36	3,36
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1964 1. August	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,20	4,20	4,20
1. Dezember	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	3,78	3,78	3,78
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 18 bis 7 Uhr ⁵⁾												
Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁴⁾												
1952 Juli												
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	3,00
1954 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	2,24
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾
1964 1. August	0,40	0,54	0,80	1,20	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
1. Dezember	0,36	0,54	0,72	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08

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

Änderungsdatum	Gewöhnliche		Dringende		Blitztelegramme ⁷⁾	Brieftelegramme ⁷⁾	
	Ortstelegramme ⁸⁾	Ferntelegramme ⁸⁾	Ortstelegramme ⁸⁾	Ferntelegramme ⁸⁾		bis zu 22 Wörtern ¹⁰⁾	für jedes weit. 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	— ⁹⁾	— ⁹⁾
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	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	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	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	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	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. Telegraf- 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	—	—	—
1956 1. Februar....	20,00	—	—	—
1964 1. August.....	30,00	—	—	—

4. Telexgebühren¹⁾ im Inlandsverkehr

RM/DM je Verbindung von drei Minuten Dauer

Änderungsdatum	In der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 28. 1. 1956 von 7 bis 18.30 Uhr					
	zwischen den an dieselbe Telexvermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	zwischen Teilnehmern, die an verschiedene Telexvermittlungsstellen angeschlossen sind (Ferngebühr)				
		bei Entfernungen				
		bis zu 75 km	über 75 bis 200 km	über 200 bis 400 km	über 400 bis 600 km	über 600 km
1939 1. Januar.....	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
		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.....						
Änderungsdatum	In der Zeit von 19 bis 8 Uhr, bzw. ab 28. 1. 1956 von 18.30 bis 7 Uhr					
	zwischen den an dieselbe Telexvermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	zwischen Teilnehmern, die an verschiedene Telexvermittlungsstellen angeschlossen sind (Ferngebühr)				
		bei Entfernungen				
		bis zu 75 km	über 75 bis 200 km	über 200 bis 400 km	über 400 bis 600 km	über 600 km
1939 1. Januar.....	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
1948 9. März 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

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

In den Personenfahrpreisen der DB für Beförderungstrecken 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 im 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 einbezogen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00 (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 Bettkartenpreisen berücksichtigt, da die Schlafwagenläufe bis zu diesem Zeitpunkt nahezu vollständig klimatisiert worden sind. — ¹⁰⁾ Ab 29. 9. 1968 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 inbegriffen.

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 Preiseinhalten.

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.

3. Personenfahrpreise für wichtige europäische Eisenbahnverbindungen

3) Die jeweiligen Fahrpreisanteile außerdeutscher Eisenbahnverwaltungen wurden mit Hilfe der TCV-Wechselkurse in DM umgerechnet.

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 Beförderungstrecken 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.

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. Schmittholz, 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 (Gk 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, Eisenbahnoberbaumstoffe, Hohlbohrerstäbe, Spundwandstahl, Stab- und Formstahl, Walzdraht
(D)	II	II/III	Röhrenvormaterial: Bandstahl (auch z. Auswalzen u. Profilieren), Stahlstreifen, Warmbreitband (mit einem Kaltstich versehen), Stahlbleche, Stahlplatten
(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)

*) 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.

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 unbeschäftigt des Erstattungsverfahrens bei den aus-erueuerten 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 als Wärmeschutzmittel beigegebene Wassereis (Naßeis). — 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) Vom 1. 1. 1968 bis 31. 7. 1968 wurde beigegebenes Eis in der zum Schutz der Sendung unbedingt erforderlichen Menge frachtfrei befördert. — 12) Übliche Gewichtsklasse für Wolle bzw. Baumwolle. — 13) Der Ausnahmetarif gilt nur für geschlossene Züge.

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 Röhren, gewalzte Stahlplatten 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 Gütertransport 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 Frachenausschüssen 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 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ²⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 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 (Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen) bis km 37,26 (Schleuse Herne-Ost), am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. — III = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen).

Seite 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 $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$ und umgekehrt. — ⁶⁾ Nach Beschluß des Frachenausschusses für den Tankerfrachtenverkehr 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 (Rohöle verschiedener Herkunftsländer ohne Venezuela bzw. Trinidad; Petroleum, Gasöl/Dieselmotorkraftstoff), III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an (Rohöle aus Venezuela bzw. Trinidad; Heizöle, Schmieröle 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 Um-schlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löszeiten) berechnet. — ⁶⁾ Siehe Seite 16, Anmerkung 5.

2. Schiffsabgaben auf den kanalisiertem Flüssen Main und Neckar

Für alle Binnenschifftransporte auf der schiffbaren Flußstrecke des kanalisiertem 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)

¹⁾ Tarifliche Pegelmeßstelle Kaub. — ²⁾ Tarifliche Pegelmeßstelle Köln. — ³⁾ 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. — ⁴⁾ Die Durchschnittsprozentsätze beziehen sich auf die Tage ohne Verkehrsbehinderung. Vom 21. 1. bis zum 20. 2. 1963 12 Uhr mittags war der Rheinschifffahrtsverkehr wegen Eisschwierigkeiten unterbrochen.

B. Seeschifffahrt

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

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 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 Zwiindrecht. — 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 Limfjordhäfen 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.

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 22

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 flüßabwärts in San Lorenzo beginnend. Komplettierung in Buenos Aires. — ⁶⁾ Ab 1961 § je 2240 lbs. — ⁷⁾ Reis. — ⁸⁾ Mais. — ⁹⁾ Frei ein und aus. — ¹⁰⁾ Mechanische Bulkverladungen in Mackay oder Townsville. — ¹¹⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — 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

1. Indices der Seefrachten

Den Trampfrachtabzählungen liegen Frachtabzählungen 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 Trampfrachtabzählungen stellen die Maßzahlen der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtabzählungen 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 Frachtabzählungen 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 Massengütern in 17 weltweiten Relationen im einfachen Durchschnitt der Maßzahlen berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrage der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — ³⁾ Einschl. große Küstenfahrt (Mittelmeer). — ⁴⁾ Nordeuropäische Küstenfahrt. — ⁵⁾ Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom. — ⁶⁾ Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen des bisher auf Basis 1954 berechneten Trampfrachtenindex (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“ Vj. 1/1968). — ⁷⁾ Das Statistische Zentralamt, Den Haag, hat die Berechnung der niederländischen Seefrachtabzählungen mit Ablauf des 1. Quartals 1968 eingestellt.

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 Trampfrachtabzählungen; 29 Frachtabzählungen vorwiegend im Überseeverkehr (Getreide-, Zucker-, Erz-, Kohle-, Phosphat-, Zement-, Eisen- und Stahltransporte). — ²⁾ Etwa 33% der erfaßten Transporttonnage; 33 Frachtabzählungen im großen Küstenverkehr (einschl. Mittelmeerverkehr; Getreide-, Ölsaaten-, Holz-, Kohle-, Asphalt-, Bitumen-, Chemikalien-, Phosphat-, Zement-, Eisen- und Stahltransporte). — ³⁾ Küstenschiffe von 1100 bis 2000 t.d.w., etwa 17% der erfaßten Trampfrachtabzählungen; 23 Frachtabzählungen 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 t.d.w. (GP = General Purpose), 25000 bis 44999 t.d.w. (MR = Medium Range) und 45000 bis 69999 t.d.w. (LR = Large Range). Wegen der vor dem 1. 7. 1964 angewendeten Berechnungsmethode vgl. entsprechende Anmerkungen in den Folgen Vj. 3/1957 bis Vj. 2/1968 dieses Berichts). Vom (15. 7. 1967 bis zum 15. 10. 1968 werden 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 24099 t.d.w. (GP), 25000 bis 44999 t.d.w. (MR), 45000 bis 69999 t.d.w. (LR 1) und 70000 bis 149999 t.d.w. (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-Größenklasse LR 1: 45000 bis 69999 t.d.w. — 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 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 (1 325 000 £). — ⁷⁾ Umgerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1 200 000 £). — ⁸⁾ Berechnet aufgrund der Jahresberichte der Schiffsmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes) Paris, Quartalszahlen sowie jeweils neueste Jahreszahlen fortgerechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — ⁹⁾ Berechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — ¹⁰⁾ Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit von 14 Seemeilen (je Stunde) und schneller. — ¹¹⁾ Motorschiffe. — ¹²⁾ Ölbrenner und Motorschiffe.

III. Luftverkehr

Flugpreise und Luftfrachtraten werden an Hand der in Kursbüchern und Frachtabzählungen 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 Landgebühren 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 (Ausflugsraten). — 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 30

¹⁾ Durchschnitt April—Dezember. — ²⁾ Ab 250 kg. — ³⁾ Für Sendungen mit einem Gewicht von 1000 kg und darüber werden zusätzlich niedrigere Raten quotiert.

Seite 31

¹⁾ Durchschnitt April—Dezember. — ²⁾ Ostroute über Indien. — ³⁾ Ab 250 kg. — ⁴⁾ Für Sendungen mit einem Gewicht von 1000 kg und mehr werden zusätzlich niedrigere Raten quotiert.

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

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)

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 frs.

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 20g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — ²⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — ³⁾ Für die Beförderung von Briefen bis 20 g (ab 1. 1. 1966 Standardbriefe) und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963, nach den Niederlanden ab 1. 8. 1964, nach Italien ab 15. 8. 1965 und nach Vatikanstadt ab 1. 4. 1966, die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze erhoben. — ⁴⁾ Bei Drucksachen im Auslandsverkehr, die schwerer als 50 g sind, wurde vom 1. 3. 1963 bis 31. 3. 1966 für jede Gewichtsstufe von 50 g (auch für die erste Stufe) ein Gebührensatz von 10 Dpf erhoben. — ⁵⁾ Die Sendungsart „Geschäftspapiere“ ist weggefallen. Diese Sendungen unterliegen den Briefgebühren (im Inlandsverkehr ab 1. 3. 1963, im Auslandsverkehr ab 1. 1. 1966). — ⁶⁾ Die Sendungsart „Warenproben“ wird im Inlandsverkehr vom 1. 8. 1964 an mit „Warensendung“, im Auslandsverkehr weiterhin mit „Warenproben“ bezeichnet.

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

Seite 34 (Fortsetzung)

⁷⁾ Paketgebühren der Entfernungzone 2 (über 75 bis 150 km. Im Paketverkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet gelten die dargestellten Gebühren seit dem 1. 5. 1955 für Beförderungsstrecken innerhalb der nächsthöheren Entfernungstufe 3: über 150 bis 300 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungzone 1 (bis 75 km), 3 (über 150 bis 300 km), 4 (über 300 km). — ⁸⁾ Ab 1. 3. 1963 ist in den angegebenen Paketgebührensätzen die Gebühr für eine Wertangabe von 500 DM enthalten, sofern der Wert nur auf der Paketkarte angegeben ist. Bis 28. 2. 1963 wurden für unversiegelte Wertpakete und Wertpostgüter mit Wertangabe von 500 DM zusätzliche Gebühren in Höhe von 20 Dpf berechnet. — ⁹⁾ In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 3. 1950 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen.

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

Seite 34 (Fortsetzung)

a) Monatliche Gebühren je Zeitungsstück im Postzeitungsvertrieb

¹⁰⁾ Zeitungsstück = die Folge der Zeitungsnummernstücke in der Bezugszeit; Zeitungsnummernstück = das einzelne Exemplar einer Zeitungsnummer. — ¹¹⁾ Ab 1. 1. 1964 ist an Stelle der Zeitungsgebühr und Zeitungszustellungsgebühr eine einheitl. Vertriebsgebühr getreten. Zusätzlich werden ab 1. 1. 1964 vom Verleger eine vierteljährliche Zeitungsgrundgebühr von 10 DM für jede zum Postzeitungsdienst zugelassene Zeitung sowie eine Einweisungsgebühr von 10 Dpf für die Einweisung eines Verlagsstückes, eine Vermittlungsgebühr von 20 Dpf für die Bestellung und für jede erneute Bestellung eines Zeitungsstückes 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 vgl. 15 DM bzw. 11. 60 DM, Einweisungsgebühr 20 Dpf, Vermittlungsgebühr 30 Dpf, vgl. Anm. 13)). 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 Gesamtentfernung der Beförderungsstrecken für alle gleichzeitig aufgegebenen Postzeitungsgutsendungen berechnet wird. — ²⁾ Ab 1. 1. 1964 wird für Postzeitungsgut eine einheitliche Beförderungsgebühr berechnet, die mit den vorausgegangenen Gebühren nur bedingt vergleichbar ist. — ³⁾ Vor 1939 sowie vom 1. 3. 1946 bis 31. 8. 1948 wurden für Zeitungsdrucksachen die normalen Drucksachengebühren erhoben. Das Höchstgewicht dieser Sendungen war auf 500 g beschränkt. Vom 1. 7. 1954 bis 31. 12. 1963 galten für Zeitungsdrucksachen die Gebührensätze für ermäßigte Drucksachen.

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland

5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland

Seite 35 (Fortsetzung)

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

6. Indices der Postgebühren im Inland

Seite 36

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

B. Fernsprechverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 36 (Fortsetzung)

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerndienst (Inlandsverkehr)

Seite 37

¹⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählerndienstes, 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 wiederingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählerndienst 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. 1958 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 kanalisierten Flüssen Main und Neckar:
Bundesministerium für Verkehr, Bonn
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt:
Wasser- und Schifffahrtsdirektion, Mainz (Wasserstände); Binnenschifffahrts-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 Marittime, 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 Marittime, 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 Trampschifffahrtsfrachten, 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. Schiffsverkehrsindizes

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⁾

Seefrachtenindizes, 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 (1. Novemberheft 1967); s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 2/1968, S. 7¹⁾

Seefrachtenindex, Sowjetunion:

Sojuzmorniproyekt, 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 Schiffsverkehrsindizes

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⁾

Preisbeispielen für Neubautonnage:

Fairplay, *Shipping Journal*, London E. C. 2

Preisbeispielen für Zweithandtonnage:

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

b) Zum Abbruch bestimmt: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Indices der Zeitchartraten 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-Zeitchartraten²⁾

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. Fernsprecheverkehr: 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.