

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

1. Vierteljahr 1969



Bestellnummer: 310700—690301

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

	Seite
Allgemeine Vorbemerkungen	3
Abkürzungen, Maße und Gewichte	3
Schaubilder	
Indices der Seefrachtraten	4
Preise für Verkehrsleistungen im 1. Vierteljahr 1969	5
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. Straßenverkehr	
Güterfernverkehr	
Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen	16
III. Spedition	
Kundensätze des Speditionssammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen ...	16
IV. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
Frachtsätze	17
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. Schifffahrtsindices	
1. Indices der Seefrachtraten	24
2. Sonstige Schifffahrtsindices	27
V. 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
VI. 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 Selbstwähldienst (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 15. Juli 1969

Erschienen im September 1969

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,—

Druck: Carl Ritter & Co., Wiesbaden

Allgemeine Vorbemerkungen

Als Quellen dienen amtliche Veröffentlichungen, internationale Fachveröffentlichungen, die Wirtschaftspresse des In- und Auslandes sowie Angaben verschiedener amtlicher und privater Stellen (siehe im einzelnen das Quellenverzeichnis S. 43/44).

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

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

Abkürzungen, Maße und Gewichte

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

<p>BRT = Bruttoregistertonne bzw. NRT = Nettoregistertonne</p>	<p style="font-size: 2em;">}</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 = 2240 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 = 2000 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)

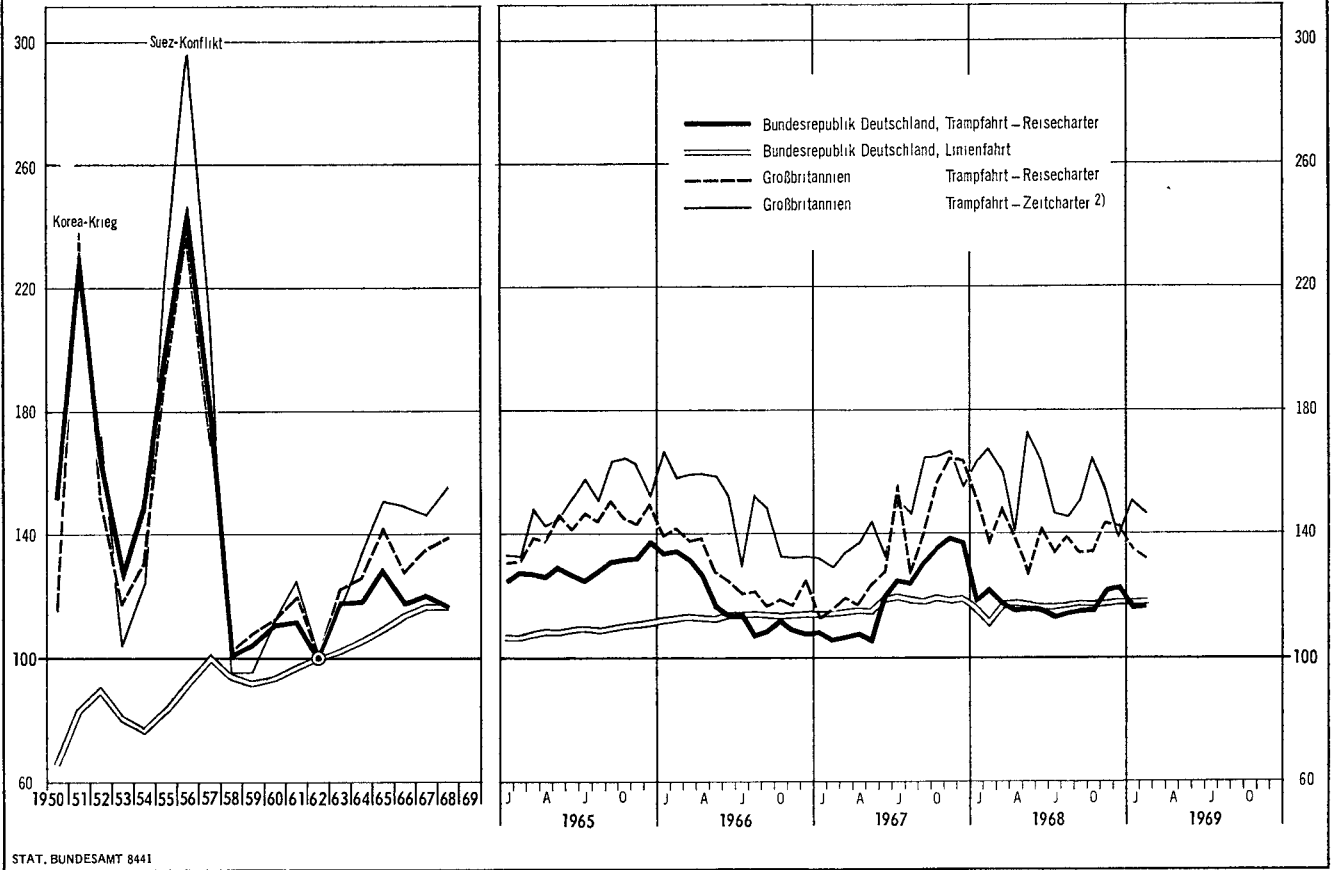
. = kein Nachweis vorhanden

... = 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.

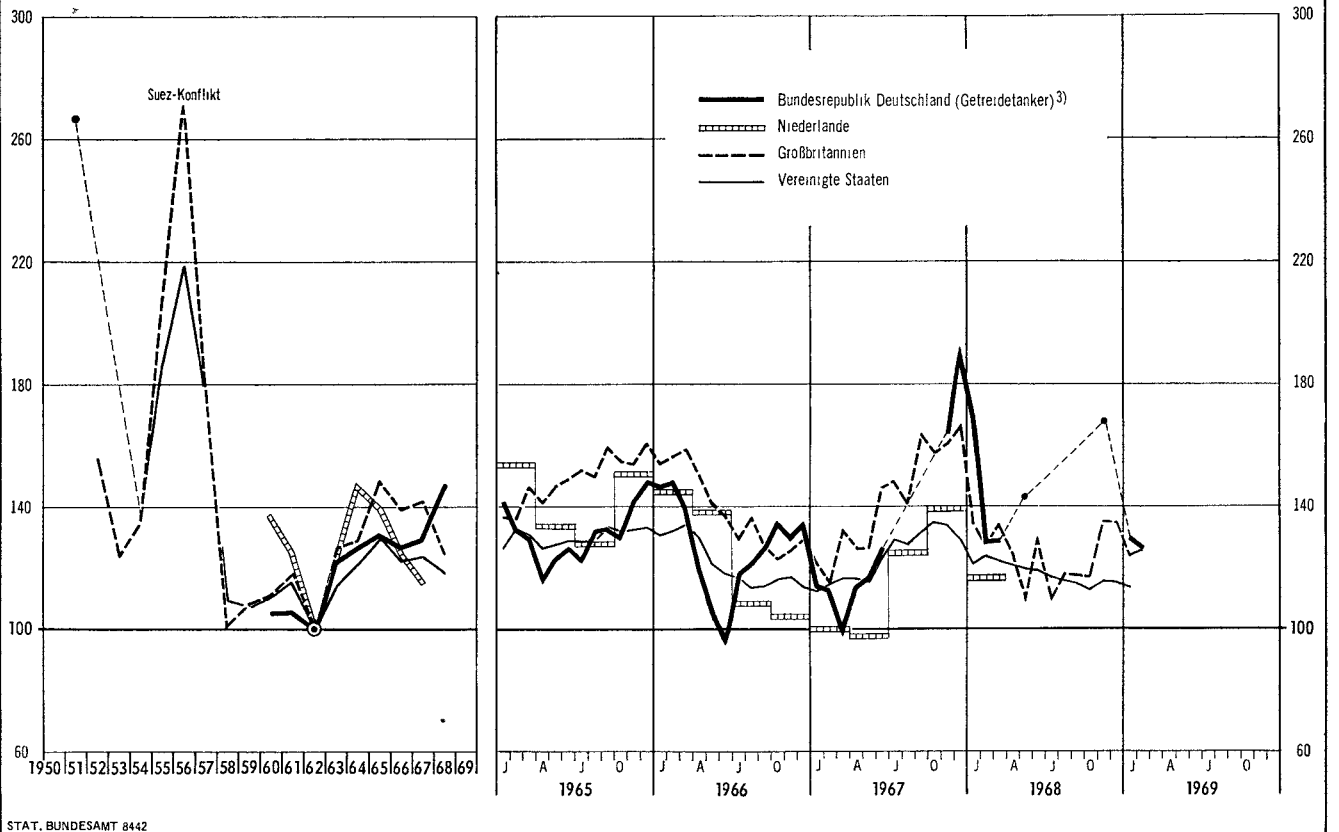
INDICES DER SEEFRACHTRATEN¹⁾

Umbasiert auf 1962 = 100



INDICES DER GETREIDEFRACHTRATEN (Reisecharter)

Umbasiert auf 1962 = 100



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 38

Preise für Verkehrsleistungen im 1. Vierteljahr 1969

Eisenbahnverkehr

Die zum 1. November 1968 vorgenommene Erhöhung der Bundesbahn-Ausnahmetarife 7 B 3/25/26/35 und 7 U 3 für Erztransporte innerhalb der Bundesrepublik, die die Anpassung der deutschen Eisenerzgruben an die veränderten Wettbewerbsverhältnisse auf dem Weltmarkt erschweren würde, soll nach einem Beschluß der Bundesministerien für Verkehr, für Finanzen und für Wirtschaft durch eine besondere Frachthilfe für deutsches Eisenerz ausgeglichen werden. Für Erztransporte in der Zeit vom 1. 11. 1968 bis zum 31. 12. 1969 wird die Tarifmehrbelastung in vollem Umfang erstattet. Im Kalenderjahr 1970 sollen jedoch nur noch 80% der Mehrbelastung ausgeglichen werden. Der Erstattungssatz wird künftig jährlich um weitere 20% gekürzt. Da man annimmt, daß der Anpassungsprozeß der Gruben bis Ende 1973 abgeschlossen sein wird, soll die Erzfrachthilfe am 31. 12. 1973 auslaufen.

Zum 1. 2. 1969 hat die Deutsche Bundesbahn einen neuen wichtigen Ausnahmetarif (AT 24 C 2) eingeführt, der die Beförderung von leeren privaten Transcontainern begünstigt. Die Containerleerfrachten verbilligen sich erheblich, wenn unter Anwendung dieses Tarifs zwei leere 20-Fuß-Transcontainer gleichzeitig oder ein entsprechend schwerer Leercontainer (über 2,5 t) auf bahneigene zwei- oder mehrachsige Wagen verladen werden.

Am 1. 4. 1969 wurden für Aluminium-Transporte von Quardath-Ichendorf (Bundesbahndirektion Köln) nach Nienburg/Weser, Oker (Braunschweig) und Jagstfeld-Bad Friedrichshall gemäß AT 12 B 28 Ausnahmesätze eingeführt, die gegenüber den bisher anwendbaren Regelklassensätzen A (25 t) um 20% niedriger liegen. Die Anwendung dieses neuen Ausnahmetarifs ist an die Auflieferung einer monatlichen Mindestmenge von 10 000 t in 12 aufeinander folgenden Monaten gebunden. Gleichzeitig trat der neueingeführte Ausnahmetarif 4 B 24 für Magnesiakalk-(Dolomit-) Transporte von Weller/Mosel nach Oberhausen-West in Kraft. Der Sonderfrachtsatz kann bis zu 15% ermäßigt oder bis zu 5% erhöht werden. Mittels dieser Marge läßt sich das tatsächliche Beförderungsentgelt an die wechselnden Wettbewerbsfrachten der Binnenschifffahrt anpassen.

Im Nebengebührentarif des DEGT wurde ebenfalls am 1. 4. 1969 mit Billigung des Bundesministers für Verkehr das Wagenstandsgeld für bahneigene Wagen mit 2 und mehr Achsen erheblich heraufgesetzt. Der zeitlich gestaffelte Tarifzuschlag liegt z. B. bei einer Wagenstandzeit von 5 Tagen bei rund 58%. Während der Monate März und April 1969 hatte die Deutsche Bundesbahn erneut den für Zeiten stärkerer Wagenverknappung vorgesehenen Sonderzuschlag von 100% zu den normalen Wagenstandgeldern erhoben.

In der Zeit vom 10. 1. bis 30. 4. 1969 — ausgenommen die Tage vom 2. bis 9. 4. 1969 — gewährte die Deutsche Bundesbahn unter dem Motto: „Halbe-Preise-Reise“ allen Frauen, die das 60. Lebensjahr und allen Männern, die das 65. Lebensjahr vollendet hatten sowie je einer Begleitperson eine 50%ige Ermäßigung für Rückfahrkarten in allen Verbindungen ab 31 km. Diese Ermäßigung galt auch für den D-Zugzuschlag sowie für die Bettkarten bei Benutzung inländischer Schlafwagenverbindungen der Deutschen Schlafwagengesellschaft.

Im Zuge einer Neuordnung ihres gesamten Stückgutverkehrs revidierten die Italienischen Staatsbahnen (FS) zum 1. 2. 1969 auch den entsprechenden Frachttarif. Hierdurch erhöhten sich die Stückgutfrachtsätze teilweise erheblich (bis zu 100%). Außerdem wurden mehrere Tarifstellen des italienischen Binnentarifs (Condizioni e Tariffe/Cet) geändert.

Die Stückgutsendungen werden neuerdings wie folgt unterschieden:

Serie A: Spezielle Eilstückgüter (in Reisezügen befördert)

Serie B: Gewöhnliche Eilstückgüter (in der Regel mit beschleunigten Güterzügen befördert)

Serie C: Frachtstückgüter (mit gewöhnlichen Güterzügen befördert).

Die Frachtsätze der Serie B liegen um 30%, die der Serie A um 60% höher als die der Serie C. Die Mindestfracht für Stückgüter wurde von 300 auf 1 000 Lire, die Mindestentfernung für die Frachtberechnung von 50 auf 100 km und das frachtpflichtige Mindestgewicht von 10 auf 25 kg heraufgesetzt. Die Frachtsätze der Serie C des Stückgutnormaltarifs umfassen auch die Rollkosten für die Hauszufuhr.

Gleichzeitig führten auch die Jugoslawischen Eisenbahnen (JZ) zur Rentabilitätssteigerung ihres Güterverkehrs einige wesentliche Neuerungen ein, die größtenteils ebenfalls den Stückguttarif betrafen. Gleichzeitig wurden die Begriffe „Frachtgut“, „Eilgut“ und „beschleunigtes Eilgut“ durch die Bezeichnungen „gewöhnliche“, „beschleunigte“ bzw. „terminierte“ Beförderung ersetzt. Der Eilstückgutverkehr (beschleunigtes Eilgut) wurde aufgehoben. Für „beschleunigt beförderte“ Frachtsendungen wird die Fracht wie für „gewöhnlich beförderte“ Frachtsendungen — zuzüglich eines 30%igen Aufschlages — berechnet. Für „terminiert beförderte“ Frachtsendungen beträgt der Frachtzuschlag 50%. Ein besonderer Nachlaß in Höhe von 10% wurde für die Stückgutbeförderung auf Paletten, die den Vorschriften der JZ entsprechen, eingeführt. Die Transportsätze für sperrige Stückgüter wurden unterschiedlich, im allgemeinen jedoch erheblich heraufgesetzt.

Von diesen Tarifmaßnahmen der JZ werden auch die Sendungen des internationalen Verkehrs betroffen.

In den Vereinigten Staaten führte die amerikanische Illinois Central Railroad Company Ende März d. J. als Konkurrenz zum Luftfrachtversand einen neuen schnellen Nacht-Containerdienst zwischen Chicago und New Orleans ein. Danach wird der vor 16 Uhr in New Orleans oder Chicago aufgebene Container garantiert am Vormittag des nächsten Tages am Bestimmungsort ausgeliefert. Für die Nichteinhaltung der fahrplanmäßigen Beförderungszeit, die lediglich 2 Stunden über der Dauer des entsprechenden Luftfrachttransportes liegt, wird von der Gesellschaft eine Ermäßigung oder der völlige Erlaß der Beförderungsgebühr in Aussicht gestellt. Diese ist für einen Container mit einem Ladegewicht bis zu 38 500 lbs mit 650 \$ um 200 \$ teurer als die üblichen Kosten für Huckepacktransporte auf der Schiene, jedoch um 200 \$ billiger als die Beförderungskosten, die man im allgemeinen für Luftfrachtsendungen gleichen Umfangs auf der Strecke Chicago—New Orleans zu zahlen hat.

Die kanadischen Eisenbahnen (Canadian Freight Association: Canadian National Railways, Canadian Pacific Railways und 23 kleinere Eisenbahngesellschaften) haben ihre Eisenbahnfrachttarife für Wagenladungen, mit Ausnahme der kontraktgebundenen Wagenladungen, ab 1. 4. 1969 um 4 bis 8% erhöht. Kurze Transportstrecken wurden tariflich stärker, Langstrecken weniger belastet. Unverändert blieben dagegen die Frachtsätze für Exportgetreide und Mehl, die von der kanadischen Regierung subventioniert werden, sowie der Frachttarif für den Eisenbahngüterverkehr zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten. Die internationalen Tarife waren erst im vergangenen Jahr etappenweise um 10% heraufgesetzt worden. Darüber hinaus erhöhten die Canadian National Railways am 1. 4. 1969 ihre Umschlagsgebühren für Seehandelsgüter um 6%.

Straßenverkehr

Auf Seite 16 dieses Berichts wird erstmalig eine Zahlenübersicht über Preise im Straßen-Güterverkehr gebracht, in der die Frachtpreisentwicklung für Wagenladungen des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen dargestellt wird. Eine Einführung zu dieser Übersicht bringen wir im Anschluß an diesen Vortext auf Seite 8.

Durch eine besondere Verordnung des Bundesministers der Finanzen vom 6. 5. 1969 wurden ab 1. 1. 1969 weitere Teile des Bundesgebietes in den Kreis der steuerbegünstigten Gebiete gemäß § 6 Abs. 3 des Straßenverkehrssteuergesetzes¹⁾ einbezogen. Danach kommen wegen ihrer schwachen verkehrsmäßigen Aufschließung bzw. ihrer ungünstigen Verkehrslage 54 Kreise zusätzlich in den Genuß der 50%igen Steuerermäßigung:

Baden-Württemberg: Die Städte Stockach und Überlingen

Bayern: Die Städte Bad Reichenhall, Landshut, Neumarkt (Opf.)

Die Landkreise Bad Tölz, Berchtesgarden, Schongau, Dingolfing, Eggenfelden, Landau (Isar), Landshut, Mallersdorf, Neumarkt (Opf.), Füssen, Sonthofen, Ebermannstadt, Pegnitz, Vilsbiburg

Hessen: Der Landkreis Alsfeld

Niedersachsen: Die Städte Cuxhaven, Emden, Wilhelmshaven

Die Landkreise Hadeln, Stade, Leer, Aurich, Norden, Wittmund, Aschendorf, Hümling, Meppen, Friesland

Rheinland-Pfalz: Die Stadt Trier

Die Landkreise Bernkastel, Bitburg, Daun, Prüm, Saarburg, Trier, Wittlich, Zell

Saarland: Das gesamte Land

Schleswig-Holstein: Die Landkreise Eiderstedt, Husum, Norderdithmarschen, Süderdithmarschen, Südtondern

Danach sind nunmehr 30% aller Stadt- und Landkreise der Bundesrepublik Deutschland steuerbegünstigt im Sinne des Straßenverkehrssteuergesetzes.

Mit Wirkung vom 1. 3. 1969 wurde auf Antrag des Berliner Senators für Wirtschaft ein Ausnahmetarif (Nr. 692) für den Düngemitteltransport im Güterfernverkehr eingeführt. Damit wird der Abtransport von Klärschlamm von Berlin nach allen Orten der Bundesrepublik tariflich begünstigt. Die Ausnahmefrachtsätze liegen gegenüber der bisher gültigen Regeltarifklasse F 20 bei Transportstrecken von 200 km um 12,5%, bei 500 km um rund 19% niedriger. In anderen Ausnahmetarifen wurden lediglich einzelne Bestimmungen des Güterverzeichnisses bzw. des örtlichen Geltungsbereichs geändert.

Die seit dem 1. 7. 1967 für die Erhebung eines Isothermzuschlages geltenden besonderen Bestimmungen nach Teil II des Reichskraftwagentarifs wurden am 1. 4. 1969 auf die Beförderung von Militärgütern ausgedehnt. Der Frachtsonderzuschlag für Militärgütertransporte stieg damit von 10 auf 15%.

Binnenschiffsverkehr

Das Bundeskabinett beschloß Anfang Februar 1969 ein Ausbauprogramm zur Verbesserung von Infrastruktur und Wirtschaftsstruktur an der Saar. Im Rahmen dieses Programms soll auch ein Wasserstraßenanschluß für das Saarland geschaffen werden. Als erstes Teilstück dieser Wasserstraßenverbindung ist die Kanalisierung der Saar von Saarbrücken bis Dillingen vorgesehen. Es soll zuvor aber noch geprüft werden, ob es zweckmäßiger ist, den Wasserstraßenanschluß von Saarbrücken durch den Bau eines Saar-Pfalz-Rhein-Kanals herzustellen oder von Dillingen aus eine weitere Kanalisierung der Saar bis zur Mosel vorzunehmen. Dies hängt davon ab, welche Möglichkeiten sich für eine regionalpolitische Zusammenarbeit mit Frankreich und Luxemburg ergeben und welche Auswirkungen auf die zukünftige Entwicklung des Landesteiles Pfalz zu erwarten sind. Auch ist die Bereitstellung der für den Beginn des Wasserstraßenbaues notwendigen finanziellen Mittel noch nicht restlos geklärt. Nachdem aber jetzt der Beschluß gefaßt worden ist, den Kanal zu bauen, sind die

¹⁾ Vgl. Vortext zu M 7. Vj. 4/1968, S. 5 unter „Straßenverkehr“.

Voraussetzungen für die von der Deutschen Bundesbahn bisher gewährten Ausnahmetarife mit besonders günstigen Frachtbedingungen (Als-ob-Tarife) weggefallen. Da durch die Aufhebung dieser Tarife während der mehrjährigen Bauzeit der geplanten Wasserstraße Standortnachteile für die Wirtschaftsgebiete der Pfalz und des Saarlandes zu erwarten sind, wurde der Bundesminister für Verkehr beauftragt, sich bei der Europäischen Kommission mit allem Nachdruck dafür einzusetzen, daß die Beibehaltung dieser Als-ob-Tarife als „befristeter Unterstützungstarife“ genehmigt wird.

Die von den Schiffsbehörden der SBZ für den Berliner Durchgangsverkehr aus Richtung Spree durch den Britzer Zweig-Kanal zum Neuköllner Schiffsfahrtskanal (oder umgekehrt) erhobenen Schiffsfahrtsabgaben wurden zum 1. 3. 1969 um bis zu 250% heraufgesetzt. Die Sätze für den sogenannten Ortsverkehr bleiben unverändert.

Die neugegründete Rhein-Container-Linie (RCL) mit dem Sitz in Duisburg bietet seit 1. 2. 1969 tägliche Verlademöglichkeiten für Containersendungen auf Binnenwasserstraßen, vor allem im grenzüberschreitenden Rheinverkehr. Ihr gehören 13 der größten Rheinreedereien aus der Bundesrepublik, der Schweiz, aus den Niederlanden, aus Belgien und aus Frankreich an. Dem neuen Container-Liniendienst steht eine Flotte von mehr als 1000 Binnenschiffe zur Verfügung. Die tägliche Verladegarantie erstreckt sich vorläufig nur auf die Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und die Binnenhäfen Mannheim, Straßburg und Basel. Die RCL arbeitet mit festen Übernahme-sätzen ex Seeschiff bis frei Haus (oder umgekehrt), welche die Seeschifflochkosten, die Rheinfahrt, den Umschlag in den Binnenhäfen und die Hauszustellung einschließen. Für die Berg- und Talfahrt gibt es jeweils 3 Tarifsätze: für 20-Fuß-Container mit weniger bzw. mit mehr als 10 t Ladung und für 40-Fuß-Container. Daneben gelten noch Raten für Leer-Container, die den von der Eisenbahn angewandten Leergutsätzen entsprechen. Die Containersätze sind als „flat-rates“ (Einheitsraten) an keine bestimmte Güterart gebunden.

Bei schwankender Nachfrage nach Binnenschiffsraum sowohl in Rotterdam als auch auf Binnenwasserumschlagplätzen gingen die frei vereinbarten Frachtraten im grenzüberschreitenden Rheinverkehr von Dezember bis März beträchtlich zurück. Die Beendigung des Hafentarbeiterstreiks an der amerikanischen Ost- und Golfküste trug wesentlich zur späteren Befestigung der Marktlage und des Frachtniveaus bei. Die Anlandungen von Massengütern in Rotterdam haben bereits im März erneut zugenommen.

Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG), Wien, setzte mit Wirkung vom 1. März die Gebühren für die Wartezeiten ihrer Motorgüter- und Motortankschiffe, die sogenannten Wartegelde, in allen Donauhäfen herauf. Das in österreichischen Donauhäfen für ein- und ausgeladenes sowie umgeschlagenes Frachtgut erhobene „Ufergeld“ wurde ebenfalls erhöht.

Seeverkehr

Das Frachtgeschäft und der Ratenverlauf des Seefrachtmarktes wurden während des 1. Quartals 1969 von der Arbeitsniederlegung in den nordamerikanischen Seehäfen stark beeinträchtigt. Da jedoch beim Getreidetransport einzelnen Frachtquotierungen in der Transatlantikfahrt und in anderen Fahrtgebieten ein verstärkter Einsatz frachtgünstiger Großtonnage gegenüberstand, kam es zunächst noch nicht zu einer allgemeinen Ratenbefestigung. Die Reisecharterraten bröckelten ab und lagen Ende März nach uneinheitlichem Verlauf um etwa 5 bis 10% unter den Raten vom Dezember 1968.

Der Arbeitskonflikt in den nordamerikanischen Atlantik- und Golfhäfen dauerte zur Hauptsache bis März d. J. an. Lediglich in Baltimore, Philadelphia, Norfolk, Port Everglades, Miami und New Orleans wurde die Arbeit bereits im Februar wieder aufgenommen. Die unterschiedlichen Arbeitsbedingungen der bestreikten Häfen hatten eine Einigung über die neuen Tarifgrundlagen, vor allem für den Containerumschlag, erschwert. Aus den gleichen Gründen ist es Ende März in den amerikanischen Nordpazifikhäfen zu Arbeitsniederlegungen gekommen. In London, Liverpool und anderen britischen Häfen flammten im Laufe des März mehrfach wilde Kurzstreiks auf.

Der Zeitchartersektor des Trampfrachtenmarktes, dem die Verlader in Zeiten unsicherer Marktlage den Vorzug geben, bot mit seinen stetigen Raten den Trampreedern im 1. Quartal 1969 einen gewissen Ausgleich für die geringe Nachfrage am Tagesmarkt.

Die starke Vereisung der nördlichen Ostsee verschob den Saisonbeginn des Holzfrachtengeschäfts in Skandinavien um rund vier Wochen, d. h. bis Anfang Mai. Die ersten Frachtabschlüsse während der Monate Februar und März lassen deshalb keine Rückschlüsse auf den zu erwartenden Ratenverlauf zu. Mehrere Holzladungen wurden von Südkandinavien nach Nordfrankreich verfrachtet. Für deutsche Rechnung wurden zahlreiche Getreideladungen ab nordfranzösischen Häfen zu etwas niedrigeren Raten als Ende 1968 gebucht.

Die geringe Nachfrage der Ölgesellschaften nach Tankerraum für Rohöltransporte wirkte sich deutlich auf den Ratenverlauf des Tankermarktes aus. Von Dezember 1968 bis Februar 1969 gingen die Tagesraten um rund 30% zurück. Die rückläufige Ratenentwicklung griff auch auf den Transportsektor der Mineralölprodukte über.

Nach der AFRA-Durchschnittsberechnung der Londoner Tankermakler-Vereinigung ermäßigten sich auch die Raten für die langfristige Tankerbeschäftigung. Hier büßten die Ratenquotierungen im 1. Quartal 1969, je nach Tankergrößenklasse, zwischen 9 und 16% ein.

Die im Zusammenhang mit dem amerikanischen Hafenarbeiterstreik gestiegenen Betriebskosten der am Transatlantikverkehr beteiligten Konferenzlinien und Outsiderlinien führten im Februar und März d. J. zu einer Erhöhung der Linienfrachtraten in Form von Streikzuschlägen und Tarifierhebungen (um bis zu 10%). Auch in anderen Fahrtgebieten wurden die Frachttarife nach oben korrigiert, z. B. in der Ostafrikafahrt (um 5%). Für verschiedene Umschlaghäfen des Frachtlinienverkehrs wurden die Erschwerniszuschläge angehoben bzw. neu eingeführt. Nach der Berechnung des BMV, Abt. See, stieg der Linienfrachtenindex auf Grund dieser Frachtsteigerungen im 1. Quartal 1969 im ganzen um 1,2%.

Luftverkehr

Das CAB genehmigte eine Erhöhung der US-amerikanischen Binnenflugpreise um durchschnittlich 3,8%. Die neuen Flug-

Zur Beachtung:

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

preise wurden versuchsweise am 1. 3. 1969 eingeführt. Für die 11 großen US-Luftverkehrsgesellschaften bedeutet diese Tarifierhöhung eine jährliche Mehreinnahme von etwa 194 Mill. \$. Sechs Gesellschaften hatten ursprünglich Erhöhungen zwischen 5 und 7% gefordert.

Post- und Fernmeldeverkehr

Für die folgenden Verbindungen des Fernschreibnetzes der Deutschen Bundespost wurde die Teilnehmerselbstwahl eingeführt:

mit den Philippinen am 3. 2. 1969

mit Bulgarien am 1. 3. 1969

mit Brasilien am 7. 3. 1969.

Die Verbindungszeit für Fernschreiben nach Bulgarien wurde mit 4,62 Sekunden je Gebühreneinheit (10 Pf) festgesetzt. Fernschreiben nach den Philippinen und nach Brasilien werden im Selbstwähldienst nunmehr mit 12 DM je Minute Verbindungszeit berechnet. Im handvermittelten Fernschreibverkehr mit diesen beiden Ländern gilt zur Zeit ein Gebührensatz von 36 DM für die ersten drei Verbindungsminuten bzw. von 12 DM für jede weitere Minute. Der Fernschreibdienst nach Brasilien mit Teilnehmerselbstwahl wurde durch Schaltung von Telexleitungen über Satelliten-Stromkreise ermöglicht. Neu aufgenommen wurde der handvermittelte Fernschreibdienst

mit Andorra am 17. 1. 1969

mit Südvietnam am 10. 3. 1969.

Die Schwedischen Postgebühren wurden in den letzten Jahren mehrfach erhöht, zuletzt Anfang März d. J. Die Gebührensuschläge vom März d. J. betragen nach einer Berechnung der Schwedischen Postverwaltung im Durchschnitt 16%.

Speditonsverkehr

Die Entwicklung der „Kundensätze“ im Speditonssammlgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen innerhalb der Bundesrepublik werden auf Seite 16 dieses Berichts in einer Zahlenübersicht erstmals dargestellt. Eine entsprechende Einführung folgt im Anschluß an diesen Vortext auf Seite 8.

Einführung in die Übersichten „Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen“ und „Speditionssammelgutverkehr“

A. Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

Die Frachten für Wagenladungen im gewerblichen Binnen-Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen werden nach dem „Reichskraftwagentarif“ berechnet. Dieser Tarif wurde bereits in der Vorkriegszeit eingeführt, und zwar auf Grund des Güterfernverkehrsgesetzes vom 26. 6. 1935 bzw. auf Grund der Durchführungsverordnung zu diesem Gesetz vom 27. 3. 1936 (RGBl. I, Nr. 32).

Die Entwicklung der Wagenladungssätze wird im vorliegenden Bericht erstmals auf S. 16 nach den Regelgüter- bzw. Montangüterklassen dargestellt, da rund 67% der Wagenladungsfrachten nach Regelfrachtsätzen berechnet werden. Diese Zahlenübersicht wird in Zukunft in den Heften dieser Reihe an der gleichen Stelle veröffentlicht.

Für die Darstellung wurde aus den 78 in der Frachtsatztafel enthaltenen Streckenpositionen die Position 261 bis 264 km als repräsentative Transportentfernung ausgewählt.

Bis zum 31. 1. 1958 galten für die Regelklassen des RKT und des DEGT gleiche Tarifsätze. Am 1. 2. 1958 wurden dann zum ersten Mal beim RKT für die 5 t-Klasse niedrigere Frachtsätze eingeführt als beim DEGT. Gleichzeitig wurde den bisherigen Gewichtsklassen des DEGT eine neue 20 t-Klasse angefügt, die niedrigere Frachtsätze als die in beiden Tarifen weiterhin gleichhoch tarifierte 15 t-Klasse enthielt. Somit wurden von diesem Zeitpunkt an im Güterfernverkehr auf der Straße die kleineren Ladungen, im Eisenbahngüterverkehr die größeren Ladungen tariflich begünstigt.

Bis 31. 7. 1961 konnte der RKT nach den Bestimmungen der Kraftverkehrsordnung von 1936 nur im Einvernehmen mit der ehemaligen Deutschen Reichsbahn bzw. mit der Deutschen Bundesbahn geändert bzw. ergänzt werden. Nach der Verkündung des Vierten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 1. August 1961 wurde die Tarifbildung des Güterfernverkehrs einer besonderen Tarifkommission übertragen, der Tarifsachverständige des gewerblichen Güterfernverkehrs angehören. Zudem wurde ihr ein beratender Verladerausschuß (ohne Stimmrecht) beigeordnet. Laut § 21, Buchst. b Ziff. 3 dieses Gesetzes ist der Bundesminister für Verkehr berechtigt, an den Sitzungen dieser Gremien teilzunehmen bzw. einen Vertreter dorthin zu entsenden.

Im Zuge weiterer Revisionen des RKT, die nunmehr unabhängig von der Tarifentwicklung des DEGT vorgenommen wurden, bildeten sich auch für die restlichen Gewichtsklassen und Güterklassen zunehmend Frachtunterschiede heraus. Lediglich die Anwendung des DEGT-Entfernungszeigers (II D: Bahnhofstarif) ist — mit Ausnahme der im RKT besonders genannten Transportstrecken — bis zur Einführung eines besonderen Straßen-Entfernungszeigers auch für den Güterfernverkehr auf der Straße verbindlich.

B. Speditionssammelgutverkehr

Über die Hälfte des auf der Schiene und auf der Straße insgesamt beförderten „Kleingutes“¹⁾ wird vom Speditionsgewerbe als „Sammelgut“ verladen. Für diese von der Spedition als Frachtführer mit den Rechten und Pflichten eines solchen Frachtführers geleisteten Dienste gelten innerhalb des Bundesgebietes²⁾ besondere Vergütungssätze unter der Bezeichnung „Kundensätze im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen“. Diese Vergütungssätze werden vom Bundesminister für Wirtschaft in besonderen Verordnungen festgesetzt. Die Vergütungen sind von der Frachtkundschaft an die beauftragten Speditionsunternehmen direkt zu zahlen.

Eine Übersicht über die Kundensätze im Speditionssammelgutverkehr erscheint erstmals im vorliegenden Bericht auf S. 16 und wird auch in Zukunft in den Heften dieser Reihe an gleicher Stelle gebracht werden.

In ihr werden für zwei der in der Kundensatzverordnung insgesamt aufgeführten 40 Entfernungspositionen — und zwar für 151 und 350 km — je vier Gewichtsstufen dargestellt.

Vorläufer der speditionseigenen Kundensätze waren in der Zeit vom 1. 1. 1949 bis 14. 10. 1951 Vergütungssätze, die nach einer Anordnung der damaligen Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebiets durch gestaffelte prozentuale Abschläge von den Stückgutsätzen des DEGT bzw. des tarifgleichen RKT gebildet wurden. Man bezeichnete sie schon damals als „Kundensätze“. Vom 15. 10. 1951 an wurden dann auf Grund der Bestimmungen des Preisgesetzes feste Kundensätze eingeführt, wobei die Speditionsleistungen „ab Haus des Versenders“ mit einbezogen wurden.

Später wurden im Einklang mit den Bestrebungen der EWG-Kommission, die Preise im Güterverkehr zu liberalisieren, bestimmte Festpreismarkierungen des Kundensatzgefüges wieder aufgehoben. Zunächst entfielen von 1963 an die Bestimmungen über die Vergütung zusätzlicher Leistungen, z. B. über das „Rollgeld“. Am 30. 9. 1966 wurden die Kundensätze selbst auf Mindestsätze mit einer 10%igen Marge und am 1. 7. 1968 auf Richtsätze mit einer Marge von — 5% bis + 15% umgestellt, wobei gleichzeitig die Preisbindung für den grenzüberschreitenden Speditionssammelgutverkehr (auf den deutschen Teilstrecken) aufgehoben wurde.

Neben den in unserer Übersicht dargestellten „Kundensätzen“ für das Bundesgebiet bestehen gesonderte, jedoch materiell gleiche Regelungen für den Verkehr von Berlin nach dem Bundesgebiet. Außerdem wurden in früheren Jahren für bestimmte Transportgüter, z. B. für Wein, Fische, Butter, Käse u. ä. Kundensondersätze festgesetzt, die aber in der Zwischenzeit zumeist wieder aufgehoben wurden. Lediglich die Kundensätze für Fischsendungen von den deutschen Seehäfen nach Berlin haben ihre Gültigkeit behalten.

¹⁾ Stückgut und Sammelgut. — ²⁾ Einschl. der Sammelgutspedition zwischen dem Bundesgebiet und Berlin.

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

RM/DM

Änderungsdatum	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1 000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾

a) Sätze in allen Zügen²⁾

Einfache Fahrt

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

Hin- und Rückfahrt

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

b) Schnellzug-(D-)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		alle Entfernungen			
	1. Klasse		Einbettabteil		2. Klasse		Zweibettabteil		3. Klasse			
bis 14. 2. 1951	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50	10,00	10,00	10,00	10,00		
15. 2. 1951	30,00	35,00	17,50	20,00	15,00	17,00	12,00	12,00	12,00	12,00		
12. 2. 1953	35,00	40,00	21,00	24,00	18,00	20,00	14,00	14,00	14,00	14,00		
1. 3. 1955	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km
	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00
	1. Klasse								2. Klasse			
	Einbettklasse 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	83,50	88,50	33,00	36,00	38,00	33,00	35,00	37,00	22,00	23,00	23,00
26. 5. 1968	78,50	86,50	91,50	34,50	37,50	39,50	34,50	36,50	38,50	23,00	24,00	24,00
29. 9. 1968 ¹⁰⁾	89,00	97,00	102,00	38,00	41,00	43,00	38,00	40,00	42,00	24,00	25,00	25,00

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

A. Personenverkehr
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland
DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾
Belgien, Einfache Fahrt								
1. 12. 1949	5,91	3,46	23,38	13,42	—	—	—	—
1. 7. 1952	5,91	3,46	23,38	13,42	—	—	—	—
1. 8. 1956	5,95	3,66	23,63	14,37	—	—	—	—
15. 3. 1959	6,21	3,83	24,48	15,22	—	—	—	—
1. 4. 1964	6,02	4,01	23,82	15,88	—	—	—	—
1. 6. 1966	6,80	4,50	26,80	17,90	—	—	—	—
1. 4. 1967	6,90	4,70	26,60	17,80	—	—	—	—
1. 12. 1967	7,20	4,90	27,90	18,70	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 12. 1949	10,05	5,82	39,76	22,88	—	—	—	—
1. 7. 1952	10,05	6,42	32,33	21,86	—	—	—	—
1. 8. 1956	10,12	6,72	32,81	23,29	—	—	—	—
15. 3. 1959	10,54	7,14	33,83	24,65	—	—	—	—
1. 4. 1964	10,83	7,22	42,91	28,63	—	—	—	—
1. 6. 1966	13,60	9,00	53,60	35,80	—	—	—	—
1. 4. 1967	13,80	9,40	53,20	35,60	—	—	—	—
1. 12. 1967	14,40	9,80	55,80	37,40	—	—	—	—
Dänemark, Einfache Fahrt								
1. 6. 1951	3,67	2,44	14,67	9,78	26,04	17,36	—	—
1. 5. 1953	4,16	2,75	16,50	11,00	29,34	19,56	—	—
1. 10. 1954	4,49	2,97	17,85	11,90	31,69	21,12	—	—
1. 8. 1959	5,46	3,64	21,85	14,57	38,24	25,49	—	—
15. 1. 1962	5,79	3,86	23,17	15,44	40,37	26,91	—	—
1. 5. 1963	6,29	4,19	25,14	16,76	43,65	29,10	—	—
1. 5. 1965	6,30	4,20	25,10	16,70	43,50	29,00	—	—
1. 9. 1965	7,00	4,70	27,90	18,60	48,80	32,60	—	—
1. 5. 1966	7,10	4,80	28,40	19,00	49,70	33,10	—	—
1. 7. 1967	8,00	5,30	31,70	21,10	55,10	37,00	—	—
1. 12. 1967	7,50	5,00	29,50	19,70	51,40	34,40	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 6. 1951	6,60	4,40	26,40	17,60	46,57	31,05	—	—
1. 5. 1953	7,09	4,71	28,12	18,70	49,87	33,25	—	—
1. 10. 1954	7,65	5,10	30,35	20,27	53,90	35,93	—	—
1. 8. 1959	8,26	5,46	32,78	21,85	57,06	38,24	—	—
15. 1. 1962	8,78	5,79	34,75	23,17	60,84	40,37	—	—
1. 5. 1963	9,43	6,29	37,71	25,14	65,77	43,65	—	—
1. 5. 1965 ²⁾	9,40	6,30	37,60	25,10	65,60	43,50	—	—
1. 9. 1965	11,20	7,50	44,70	29,80	78,50	52,30	—	—
1. 5. 1966	11,40	7,60	45,40	30,30	79,80	53,20	—	—
1. 7. 1967	12,70	8,50	51,00	34,00	87,90	58,60	—	—
1. 12. 1967	11,80	8,00	47,60	31,80	82,00	54,60	—	—
Frankreich, Einfache Fahrt³⁾								
1950	3,29	2,51	12,95	9,87	31,95	24,34	63,60	48,46
1952	3,92	3,14	15,41	12,34	38,03	30,43	75,71	60,58
15. 5. 1953	4,90	3,92	19,24	15,41	47,46	38,03	94,49	75,71
3. 6. 1956	5,61	4,03	21,84	16,62	53,80	38,43	107,24	76,62
6. 1. 1958	6,60	4,20	25,80	16,68	63,60	41,16	126,60	81,96
1. 1. 1959	7,44	5,04	29,40	19,68	72,60	48,48	144,60	96,48
1. 1. 1960	5,33	3,61	21,07	14,10	52,03	34,74	103,63	69,14
23. 10. 1961	5,39	3,59	21,32	14,22	52,53	35,05	104,66	69,77
20. 5. 1963	5,50	3,70	21,40	14,30	52,80	35,20	105,10	70,10
1. 3. 1966	6,50	4,40	25,50	17,10	62,90	42,00	125,10	83,50
17. 10. 1966	7,60	5,10	26,40	17,60	63,10	42,10	124,40	83,00
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 Fahrt³⁾								
1. 1. 1950	6,41	3,85	25,06	15,02	62,34	37,37	124,68	74,75
1. 5. 1952	4,14	2,76	16,19	10,77	40,23	26,80	80,57	53,61
15. 9. 1957	4,70	3,14	18,38	12,25	45,72	30,48	91,43	60,96
1. 11. 1959	5,29	3,53	20,66	13,78	50,11	33,42	95,82	63,90
12. 6. 1960	5,88	3,92	22,97	15,31	50,13	33,42	95,84	63,90
1. 9. 1961	6,51	4,31	25,42	16,84	54,05	35,87	99,76	66,35
3. 6. 1962	6,80	4,53	26,55	17,70	55,38	36,92	99,42	66,28
15. 9. 1962	6,76	4,51	26,41	17,61	57,71	38,47	96,12	64,03
1. 2. 1965	7,20	4,90	28,70	19,20	62,90	42,20	108,80	72,40
1. 3. 1966	7,30	4,90	29,10	19,40	67,90	45,10	120,20	80,40
1. 12. 1967	6,30	4,30	24,80	16,60	60,30	40,20	108,70	72,60
Italien, Einfache Fahrt								
1950	2,57	1,52	10,28	6,08	25,08	14,74	46,64	27,45
1. 8. 1952	2,70	1,59	10,82	6,35	26,36	15,48	49,01	28,87
10. 12. 1953	3,38	1,99	13,52	7,98	32,92	19,40	59,29	34,95
1. 8. 1956	3,92	2,23	15,68	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961	4,36	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963	5,00	2,80	20,15	11,05	50,05	27,63	89,70	50,05
1. 2. 1964	5,20	3,00	20,20	11,10	50,10	27,70	89,70	50,10
Hin- und Rückfahrt								
1950	5,14	3,04	20,56	12,16	50,16	29,48	93,28	54,90
1. 8. 1952	4,33	2,57	17,31	10,14	52,73	30,96	100,05	57,73
10. 12. 1953	5,41	3,18	21,63	12,71	65,84	38,80	118,57	69,90
1. 8. 1956	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961	7,41	4,16	29,51	16,38	87,10	48,10	156,00	87,10
1. 1. 1963	10,00	5,60	40,30	22,10	100,10	55,26	179,40	100,10
1. 2. 1964	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt³⁾								
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 ²⁾	4,40	2,93	14,47	9,64	31,13	20,76	61,67	41,17
1. 1. 1959	5,08	3,38	16,67	11,11	35,87	23,91	71,06	47,38
1. 4. 1961	5,50	3,67	19,46	12,97	42,30	28,20	84,60	56,40
1. 4. 1965	4,50 ⁵⁾	3,60 ⁵⁾	11,80 ⁵⁾	8,70 ⁵⁾	26,20 ⁵⁾	19,80 ⁵⁾	49,70 ⁵⁾	30,80 ⁵⁾
1. 8. 1965	2,80 ⁵⁾	1,90 ⁵⁾	8,00 ⁵⁾	5,90 ⁵⁾	17,80 ⁵⁾	13,30 ⁵⁾	34,00 ⁵⁾	24,90 ⁵⁾
1. 3. 1966	3,00 ⁵⁾	2,00 ⁵⁾	11,90 ⁵⁾	8,00 ⁵⁾	29,70 ⁵⁾	19,80 ⁵⁾	59,40 ⁵⁾	39,60 ⁵⁾
1. 9. 1968	4,00 ⁵⁾	2,70 ⁵⁾	15,90 ⁵⁾	10,60 ⁵⁾	39,60 ⁵⁾	26,40 ⁵⁾	79,20 ⁵⁾	52,80 ⁵⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt³⁾								
1. 3. 1957	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23
1. 4. 1965	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾

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

A. Personenverkehr
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾
Luxemburg, Einfache Fahrt								
1950	5,07	3,55	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	6,12	4,25	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965	7,40	4,90	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965	7,50	5,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967	8,00	5,40	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967	8,30	5,60	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	8,61	5,99	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	10,46	7,23	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965	14,80	9,80	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965	15,00	10,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967	16,00	10,80	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967	16,60	11,20	—	—	—	—	—	—
Niederlande, Personen- und D-Züge, ab 1. 12. 1962 Personenzüge, Einfache Fahrt²⁾								
1. 2. 1950	2,78	1,94	9,27	6,44	—	—	—	—
1. 2. 1952	3,05	2,11	10,66	7,33	—	—	—	—
1. 9. 1955	3,24	2,23	11,95	8,27	—	—	—	—
1. 4. 1957	3,50	2,44	12,78	8,89	—	—	—	—
1. 12. 1962	3,60	2,50	12,90	9,00	—	—	—	—
1. 10. 1963	3,90	2,70	13,60	9,10	—	—	—	—
1. 5. 1964	4,10	2,90	14,80	9,90	—	—	—	—
1. 4. 1965	4,50	3,20	16,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1966	5,00	3,40	17,60	11,90	—	—	—	—
1. 2. 1967	5,30	3,60	18,80	12,60	—	—	—	—
20. 1. 1968	5,50	3,80	19,30	13,00	—	—	—	—
1. 1. 1969	5,90	4,10	19,40	13,10	—	—	—	—
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	46,95	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	64,15	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	116,90	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	23,37	70,04	41,18
1. 8. 1966	5,70	3,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
1. 1. 1969	7,40	4,60	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 ⁸⁾	9,80 ⁸⁾	37,00 ⁸⁾	26,00 ⁸⁾	76,00 ⁸⁾	52,00 ⁸⁾	109,00 ⁸⁾	74,00 ⁸⁾
1. 1. 1967	13,10 ⁸⁾	10,00 ⁸⁾	41,40 ⁸⁾	28,90 ⁸⁾	86,00 ⁸⁾	58,60 ⁸⁾	123,40 ⁸⁾	83,60 ⁸⁾
1. 1. 1968	10,00 ⁸⁾	6,70 ⁸⁾	41,80 ⁸⁾	27,60 ⁸⁾	96,80 ⁸⁾	64,60 ⁸⁾	136,20 ⁸⁾	90,60 ⁸⁾
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	90,33
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 ⁸⁾	17,20 ⁸⁾	59,90 ⁸⁾	42,50 ⁸⁾	122,40 ⁸⁾	84,30 ⁸⁾	175,50 ⁸⁾	119,70 ⁸⁾
1. 1. 1967	26,20 ⁸⁾	20,00 ⁸⁾	68,80 ⁸⁾	48,60 ⁸⁾	139,20 ⁸⁾	95,40 ⁸⁾	200,00 ⁸⁾	136,00 ⁸⁾
1. 1. 1968	19,80 ⁸⁾	13,40 ⁸⁾	66,20 ⁸⁾	44,20 ⁸⁾	155,20 ⁸⁾	103,20 ⁸⁾	222,00 ⁸⁾	148,00 ⁸⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt²⁾								
1. 5. 1951	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26
1. 4. 1952	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26
1. 6. 1955	3,66	2,44	3,66	2,44	3,66	2,44	3,66	2,44
1. 1. 1957	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43
1. 9. 1962	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
1. 10. 1964	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89
1. 5. 1965	— ³⁾	— ³⁾	— ³⁾	— ³⁾	— ³⁾	— ³⁾	— ³⁾	— ³⁾
Schweiz, Einfache Fahrt								
1950	6,76	4,83	24,33	17,38	40,54	28,96	—	—
1. 4. 1952	7,14	5,12	—,39	18,15	42,38	30,31	70,76	50,58
1. 10. 1959	7,79	5,65	7,66	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	11,28	8,46	32,43	28,20	21,15	—	—	—
1. 8. 1963	3,36	2,24	— ³⁾	13,44	8,96	— ³⁾	33,60	22,40	— ³⁾	—	—	—
1. 12. 1965	3,50	2,30	—	13,80	9,20	—	34,40	22,90	—	—	—	—
1. 5. 1968	3,90	2,60	—	15,40	10,30	—	38,40	25,60	—	—	—	—
Spanien, Einfache Fahrt³⁾												
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	2,60	1,96	1,23	10,77	7,84	4,89	26,91	19,57	12,24	53,82	39,14	24,47
1. 4. 1957	3,64	2,66	1,66	14,54	10,57	6,61	36,34	26,43	16,51	72,66	52,84	33,03
1. 11. 1958	3,43	2,53	1,62	13,53	9,90	6,16	33,73	24,54	15,35	67,37	48,99	30,70
10. 10. 1959	3,38	2,46	1,55	13,24	9,72	6,05	33,09	24,22	15,00	66,11	48,44	29,99
1. 12. 1965	3,30	2,40	1,50	12,80	9,40	5,90	32,00	23,40	14,50	63,80	46,80	29,00
1. 6. 1966	3,20	2,40	1,50	12,70	9,30	5,90	31,70	23,30	14,50	63,60	46,70	29,10
1. 10. 1966	3,30	2,30	1,50	13,20	9,40	6,10	32,80	23,40	15,10	65,80	47,00	30,20
1. 9. 1967	3,60	2,40	1,70	14,60	9,70	6,70	36,30	24,20	16,50	72,90	48,70	33,10
1. 12. 1967	3,10	2,10	1,50	12,70	8,50	5,80	31,60	21,10	14,40	63,50	42,30	28,80

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM³⁾

Stand: 1. März 1969

Fahrstrecke	km ⁴⁾	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	306	69,60	55,40	139,20	110,80
Hoek van Holland—Venlo (Grenze)	191	21,10	15,00	42,20	30,00
Venlo (Grenze)—Passau	767	89,00	60,00	154,00	104,00
Passau—Wien West	298	34,40	22,50	68,80	45,00
Insgesamt	1562	214,10	152,90	404,20	289,80
b) über Dover—Ostende					
London—Dover/Folkestone	126	16,20	10,80	32,40	21,60
Dover/Folkestone—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	458	70,50	50,90	141,00	101,80
Aachen Süd (Grenze)—Passau	758	89,00	60,00	154,00	104,00
Passau—Wien West	298	34,40	22,50	68,80	45,00
Insgesamt	1640	210,10	144,20	396,20	272,40
Paris—Salzburg					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	68,50	45,70	137,00	91,40
Kehl (Grenze)—Salzburg	561	69,60	47,00	121,00	82,00
Insgesamt	1073	138,10	92,70	258,00	173,40
Paris—Kopenhagen					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	33,30	22,20	66,60	44,40
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	174	24,40	16,40	48,80	32,80
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	87,60	59,00	148,00	100,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	366	45,40	30,10	72,20	48,20
Insgesamt	1500	190,70	127,70	335,60	225,40
Paris—Prag					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	68,50	45,70	137,00	91,40
Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	65,00	44,00	115,00	78,00
Cheb (Grenze)—Prag	230	41,00	27,30	82,00	54,60
Insgesamt	1249	174,50	117,00	334,00	224,00
Amsterdam—Bern					
Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	19,90	14,30	39,80	28,60
Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,60	51,00	130,00	88,00
Basel Bad. Bf.—Bern	117	25,10	16,80	37,80	25,20
Insgesamt	898	120,60	82,10	207,60	141,80
Brüssel—Rom					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	21,60	14,50	43,20	29,00
Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf.	597	75,60	51,00	130,00	88,00
Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	330	45,90	31,00	69,00	46,00
Chiasso/Iselle fr.—Rom	687	68,90	38,40	137,80	76,80
Insgesamt	1767	212,00	134,90	380,00	239,80
Kopenhagen—Innsbruck					
Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	238	35,50	23,50	56,20	37,60
Puttgarden Mitte See—Kufstein	1115	122,00	82,00	196,00	132,00
Kufstein—Innsbruck	73	13,00	9,00	26,00	18,00
Insgesamt	1426	170,50	114,50	278,20	187,60
Kopenhagen—Brigrad					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	366	45,40	30,10	72,20	48,20
Flensburg (Grenze)—Salzburg	1154	128,00	86,00	202,00	136,00
Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	26,30	17,40	52,60	34,80
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	51,50	34,40	103,00	68,80
Insgesamt	2368	251,20	167,90	429,80	287,80
Oslo—Mailand					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	27,30	18,20	54,60	36,40
Kornsjö (Grenze)—Lübeck/Travemünde	748	134,60	102,40	212,60	160,60
Lübeck/Travemünde—Basel Bad. Bf.	945	110,00	74,00	181,00	122,00
Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	330	45,90	31,00	69,00	46,00
Chiasso/Iselle fr.—Mailand	55	5,90	3,30	11,80	6,60
Insgesamt	2248	323,70	228,90	529,00	371,60
Stockholm—Paris					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	112,60	74,80	181,80	121,20
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	268	39,80	26,40	62,40	41,80
Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	736	87,60	59,00	148,00	100,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	174	24,40	16,40	48,80	32,80
Jeumont (Grenze)—Paris	241	33,30	22,20	66,60	44,40
Insgesamt	2033	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	5,25	5,77	6,07	5,65
über 1000 kg																				
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 ¹⁾										
501—1000 kg	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70	3,00 ¹⁾	2,79 ¹⁾										

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

Nach Änderungsdaten

DM je 100 kg

Geltungsdauer der Güterklasseneinteilung	Regeltarif													Ausnahmetarif		
	für die Güterklassen ^{a)}						für die Montangüterklassen									
	A	B	C	D	Dk ^{b)}	E	F	Fk ^{b)}	G	Gk ^{b)}	(C)	(D)	(F)	(Fk ^{b)})	6 B 1 (Kohlen ^{c)})	1 B 34 (Grubenholz ^{c)})
	A/B		C/D				F				I	II	III	IV			V
ab 15. 3. 66		A				B			C	Ch ^{b)}		II/III				
5 t - Klasse																
16. 8. 1948	2,45	2,20	1,96	1,74	1,63	1,57	1,27	1,19	1,09	1,03	1,96	1,74	1,27	1,19	—	—
1. 1. 1950	1,98	1,85	1,83	1,80	1,68	1,69	1,43	1,33	1,26	1,18	1,83	1,80	1,43	1,33	—	—
1. 1. 1951	2,29	2,14	2,10	2,05	1,92	1,91	1,62	1,50	1,41	1,32	2,10	2,05	1,62	1,50	—	—
15. 10. 1951	2,86	2,63	2,54	2,44	2,28	2,23	1,88	1,74	1,62	1,52	2,54	2,44	1,88	1,74	—	—
5. 8. 1952	3,06	2,81	2,72	2,61	2,39	2,39	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	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—	—
6. 7. 1960	3,14		2,98		2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—	—
15. 10. 1962	3,36		3,20		2,96	2,67		2,22	2,01	3,18	3,17	2,67	2,66	2,59	—	—
1. 8. 1964	3,42		3,23		3,06	2,83		2,62	2,46	2,72	2,69	2,38	2,37	2,30	—	—
15. 3. 1966	3,85		3,48		3,48	3,21		3,00	3,48	3,16	3,14	3,04	3,02	—	—	
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	2,00		1,67	1,56	2,54	2,53	2,00	1,99	1,94	—	—
1. 8. 1964	2,52		2,38		2,25	2,09		1,93	1,82	2,04	2,02	1,79	1,78	1,73	—	—
15. 3. 1966	2,63		2,37		2,19	2,05		2,61	2,37	2,36	2,28	—	—	—	—	—
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	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	1,56		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		1,74	1,50		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	1,61	1,66	1,28	2,52	
20 t - Klasse ^{b)}																
1. 2. 1958	2,24		2,13		1,97	1,67		1,39	1,30	2,12	2,11	1,67	1,66	1,62	1,46	2,37
1. 8. 1964	1,80		1,70		1,61	1,49		1,38	1,30	1,70	1,68	1,49	1,48	1,44	1,29 ^{d)}	2,37
15. 3. 1966	1,84		1,66		1,53	1,43		1,83	1,66	1,65	1,60	1,60	1,29	2,37	—	—
1. 1. 1968	1,70		1,54		1,42	—		—	1,69	1,53	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	Äpfel-sinen	FrISCHE FISCHE	Schweine-schmalz	Kaffee, roh			Tabak, roh			Pflz. u. tier. Öle, Fette ³⁾
	von →	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg	Bremerh. Fischereihafen	Hamburg							
Strecke nach →	Bamberg	Augsburg	Essen Hbf	Düsseldorf	Frankfurt (M) Hbf	Mannheim	Frankfurt (M)	Viersen	Hannover	Trier	München	Dissen-Bad Rothenf.	
Strecke in km →	208	739	229	387	493	588	507	402	162	592	797	254	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif →	A ⁴⁾ b)	17 S 1 b)	16 B 1 b)	18 S 5 b)	A ⁴⁾ a) (10 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	52,83 ⁸⁾	58,70	53,90	26,00 ⁹⁾	25,26 ⁹⁾	35,45 ⁹⁾	56,59 ⁹⁾	28,70	
1959 D	27,40	37,60	14,30	19,83	46,95	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70	
1960 D	27,40	37,60	14,70	19,00	45,15	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70	
1961 D	27,40	37,60	16,70	19,00	46,60	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	57,40	28,70	
1962 D	22,44	33,93	16,70	19,00	46,50	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	55,15	28,70	
1963 D	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	52,00	28,70	
1964 D	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	52,58	48,36	25,00	23,22	35,80	52,00	26,08	
1965 D	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	44,00	40,60	25,00	20,30	35,80	52,00	22,40	
1966 I	15,50 ⁹⁾	28,80	16,70 ⁹⁾	19,00	43,27	42,40 ⁹⁾	39,20 ⁹⁾	25,00	20,54	35,80	52,32	21,70 ⁹⁾	
1967 D	16,60	29,60 ⁹⁾	17,80	20,50 ⁹⁾	60,10	42,40	39,20	26,30 ⁹⁾	20,60	38,50	52,40	21,70 ⁹⁾	
1968 D	15,40	27,40	16,50	19,00	54,93	39,30	36,30	24,53	19,10	36,50	48,60	20,10	
1968 Juli	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10	
Aug.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10	
Sept.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10	
Okt.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10	
Nov.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10	
Dez.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10	
1969 Jan.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10	
Febr.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10	
März	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	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		Schnitt-holz	Holzzellstoff mit mehr als 40% Wassergehalt		Wolle	Baumwolle
	von →	Batten-berg	Hinzerath	Klein-engstingen	Pfullen-dorf	Bruchsal	Hamburg	Hülfingen	Aschaffenburg Hbf	Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Bremen	
Strecke nach →	Dortmund Hbf	Langenbränd-Bermersbach	Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Karl-stadt (M)	Göppingen	Bergisch-Gladbach	Wuppertal-Beyenburg (Württ.)	Eltorf	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)	21 S 1 b) (15 t-Kl.) ¹⁰⁾
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 ⁹⁾	16,50 ⁹⁾
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 ⁹⁾	14,20 ⁹⁾	19,30 ⁹⁾	13,90 ⁹⁾	19,20 ⁹⁾	19,40 ⁹⁾	27,60	34,10 ⁹⁾	22,60 ⁹⁾	29,90 ⁹⁾	27,00	15,83
1967 D	24,10	14,20	19,30	13,90	19,20	19,40	27,60 ⁹⁾	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 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
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
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
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
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
Dez.	21,20	13,20	17,90	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 Jan.	21,20	13,20	17,90	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Febr.	21,20	13,20	17,90	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
März	21,20	13,20	17,90	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		Schwefel-kies	Kalk, kohlen-saurer	Stein- u. Siedesalz	Eisen- und Manganerz				Schwefel-kies-abbrände
	von →	Hamburg	Dornap-Hahnen-furth	Flanders-bach	Meggen (Westf.)	Regens-burg Hbf	Hameln	Regensburg Donau-Umschl.-St.	Peine	Aumenau	Emden	Duisburg-Hochfeld-Süd
Strecke nach →	Wein-heim (Bergstr.)	Lübeck-Dänisch-burg	Oberhausen		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 ¹¹⁾ 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 ⁹⁾	7,10 ⁹⁾	4,60 ⁹⁾	8,50 ⁹⁾	9,90 ⁹⁾	19,90 ⁹⁾	7,80 ⁹⁾	3,20 ⁹⁾	7,50 ⁹⁾	4,60 ⁹⁾	8,10 ⁹⁾
1967 D	32,90 ⁹⁾	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 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
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
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
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
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
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
1969 Jan.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
Febr.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
März	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 ²⁾		Steinkohlen und -koks ²⁾		Braunkohle, roh	Braunkohlenbriketts		
		Hammer (Westf.)	Recklinghausen Ost	Alsdorf (Kr. Aachen)		Gelsenkirchen		Oberaden	Herne		Nieder- aue	Frechen	
				Großkrotzenburg	Mannheim-Rheinau	Stuttgart Ost I ³⁾	Stuttgart II ³⁾					Siegen	Hamburg	Düsseldorfer-Reisholz	Hammer (Westf.)	Hamburg
Strecke	Oberhausen Hbf							Salzgitter Hütte-Nord	Peine				
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	20,85	21,70	26,50	26,50	13,80	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	17,90	9,80	18,68	13,85	11,20	16,10	9,00	9,60	6,10	12,60	21,10	
1964 D	10,18	17,45	9,58	19,35	13,85	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	9,48	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	18,58	13,96	11,30	16,20	9,10	9,62	6,00	12,50	20,90	
1968 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	
1969 Jan.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Febr.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
März	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 Ezzo	Ingolstadt Nord	Erngaden		Ingolstadt Nord
Strecke	Holthausen (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 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	
1969 Jan.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Febr.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
März	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	

Ware	Schwefelsäure	Thomas-phosphat	Glühphosphat	Ammonitrat	Kalk, gebrannt	Zement	Roheisen in Masseln	Halbzeug ⁷⁾	Walzdraht aus Stahl	Stab- u. Formstahl unbearb.	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren												
													Duisburg-Hochfeld-Süd	Braunschweig Hgbf	Brunsbüttelkoog	Ludwigs-hafen (Rh.) BASF	Flanders-bach	W.-Biebrich Industrie-Bahnhof	Gelsenkirchen	Dortmund	Duisburg Hbf	Oberhausen Hbf	Braunschweig Hgbf	Düsseldorfer-Grafenberg
Strecke	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)		1 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 ⁸⁾	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 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												
1969 Jan.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												
Febr.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												
März	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												

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

II. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen (Entfernung 261—264 km)

in DM je 100 kg

Geltungsdauer der Gütereinteilung	Wagenladungsklasse														
	für Regelklassengüter (ohne Montangüter)										für Montangüter				
	A	B	C	D	DK ¹⁾	E	F	FK ¹⁾	G	GK ¹⁾	(C)	(D)	(F)		FK ¹⁾
				D			F		G		(F)				
A/B		C/D			E	F				I	II	III	IV	V	
A/B		C/D				F				I/II		III/IV/V			
5 t-Klasse															
30. 8. 1948	3,82	3,43	3,02	2,67	2,49	2,38	1,93	1,79	1,62	1,51	3,02	2,67	1,93	1,79	
1. 1. 1950	3,08	2,89	2,83	2,77	2,60	2,57	2,17	2,03	1,88	1,75	2,86	2,77	2,17	2,03	
1. 1. 1951	3,49	3,28	3,19	3,11	2,92	2,86	2,41	2,26	2,08	1,94	3,19	3,11	2,41	2,26	
15. 10. 1951	4,36	4,93	3,86	3,70	3,47	3,35	2,80	2,62	2,39	2,23	3,86	3,70	2,80	2,62	
5. 8. 1952	4,67	4,31	4,13	3,96		3,58	3,00	2,80	2,56	2,39	4,13	3,96	3,00	2,80	
1. 8. 1953	3,73	3,62	3,59	3,58		3,58	3,00	2,80	2,56	2,39	3,59	3,58	3,00	2,80	
1. 7. 1955	3,73 3,62		3,59	3,58		3,58	3,00		2,56		3,59	3,58	3,00		3,00
1. 2. 1958	4,28		4,28			3,95	3,57		3,12		4,28	4,28	3,57	3,51	3,57
1. 11. 1960	4,52		4,28			3,95	3,57		3,12		4,28	4,28	3,57	3,51	3,57
8. 4. 1963	4,87		4,60			4,25	3,83		3,11		4,28	4,28	3,57	3,51	3,57
14. 3. 1966 ²⁾	5,70		5,56			5,15	4,87		4,87		5,56		4,87		4,87
1. 1. 1968 ³⁾	(5,42—5,70)		(5,28—5,56)			(4,89—5,15)	(4,63—4,87)		(4,63—4,87)		(5,28—5,56)		(4,63—4,87)		(4,63—4,87)
	5,28		5,15			4,77	4,51		4,51		5,15		4,51		4,51
	(5,02—5,28)		(4,89—5,15)			(4,52—4,77)	(4,28—4,51)		(4,28—4,51)		(4,89—5,15)		(4,28—4,51)		(4,28—4,51)
10 t-Klasse															
30. 8. 1948	3,64	3,28	2,81	2,45	2,34	2,02	1,64	1,53	1,27	1,15	2,81	2,45	1,64	1,53	
1. 1. 1950	2,94	2,76	2,63	2,54	2,38	2,17	1,84	1,71	1,47	1,38	2,63	2,54	1,84	1,71	
1. 1. 1951	3,35	3,15	2,99	2,88	2,70	2,46	2,08	1,94	1,67	1,57	2,99	2,88	2,08	1,94	
15. 10. 1951	4,19	3,87	3,62	3,43	3,21	2,88	2,41	2,25	1,92	1,81	3,62	3,43	2,41	2,25	
5. 8. 1952	4,48	4,14	3,87	3,67		3,08	2,58	2,41	2,05	1,94	3,87	3,67	2,58	2,41	
11. 8. 1953	3,58	3,47	3,36	3,30		3,08	2,58	2,41	2,05	1,94	3,36	3,30	2,58	2,41	
1. 7. 1955	3,58 3,47		3,36	3,30		3,08	2,58		2,05		3,36	3,30	2,58		2,58
1. 2. 1958	4,18		3,95			3,65	3,06		2,50		3,95	3,95	3,06		3,06
14. 3. 1966 ²⁾	4,66		4,45			4,31	3,76		3,76		4,45		3,76		3,76
1. 8. 1968 ³⁾	(4,43—4,66)		(4,23—4,45)			(4,09—4,31)	(3,57—3,76)		(3,57—3,76)		(4,23—4,45)		(3,57—3,76)		(3,57—3,76)
	4,32		4,12			4,00	3,48		3,48		4,12		3,48		3,48
	(4,10—4,32)		(3,89—4,12)			(3,80—4,00)	(3,31—3,48)		(3,31—3,48)		(3,89—4,12)		(3,31—3,48)		(3,31—3,48)
15 t-Klasse															
30. 8. 1948	3,47	3,12	2,63	2,23	2,09	1,83	1,48	1,39	1,16	1,08	2,63	2,23	1,48	1,39	
1. 1. 1950	2,80	2,63	2,46	2,31	2,16	1,98	1,66	1,55	1,34	1,26	2,46	2,31	1,66	1,55	
1. 1. 1951	3,21	3,02	2,82	2,65	2,48	2,27	1,90	1,78	1,54	1,45	2,82	2,65	1,90	1,78	
15. 10. 1951	4,01	3,71	3,41	3,15	2,05	2,66	2,20	2,06	1,77	1,67	3,41	3,15	2,20	2,06	
5. 8. 1952	4,29	3,97	3,65	3,37		2,85	2,35	2,20	1,89	1,79	3,65	3,37	2,35	2,20	
1. 8. 1953	3,43	3,33	3,17	3,03		2,85	2,35	2,20	1,89	1,79	3,17	3,03	2,35	2,20	
1. 7. 1955	3,43 3,33		3,17	3,03		2,85	2,35		1,89		3,17	3,03	2,35		2,35
1. 2. 1958	3,65		3,45			3,19	2,68		2,18		3,45	3,45	2,68		2,68
14. 3. 1966	3,69		3,55			3,41	2,99		2,99		3,55		2,99		2,99
1. 1. 1968	3,42		3,29			3,16	2,77		2,77		3,29		2,77		2,77
20 t-Klasse³⁾															
15. 12. 1964	3,47		3,28			3,03	2,55		2,18		3,28	3,28	2,55	2,51	2,55
14. 3. 1966	3,48		3,34			3,20	2,78		2,78		3,34		2,78		2,78
1. 1. 1968	3,22		3,09			2,97	2,58		2,58		3,09		2,58		2,58

III. Spedition

Kundensätze des Spediteursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen

in DM je 100 kg

Änderungs- datum	Transportstrecke →		151 km				350 km			
	Gewicht →	100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg	100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg	
1. 1. 1949		4,12	3,86	3,33	2,91	7,60	7,42	6,47	5,66	
1. 1. 1950		4,12	3,86	3,33	2,91	7,62	7,42	6,47	5,66	
1. 1. 1951		5,15	4,82	4,09	3,49	9,57	9,31	7,94	6,79	
28. 10. 1951		6,40	6,16	5,25	4,45	11,10	11,04	9,52	8,35	
15. 4. 1958		7,70	7,32	5,85	4,91	13,30	13,20	10,53	8,90	
1. 1. 1960		7,90	7,56	6,04	5,06	13,70	13,60	10,85	9,18	
22. 3. 1961		8,90	7,96	6,23	5,20	15,20	14,24	11,17	9,40	
13. 2. 1963		9,60	8,60	6,72	5,46	16,40	15,36	12,07	9,87	
1. 7. 1963		10,40	9,12	6,96	5,77	17,30	15,88	12,21	10,19	
31. 3. 1966		12,10	10,12	7,44	6,07	19,00	16,88	12,69	10,49	
30. 9. 1966 ⁴⁾		12,10	10,12	7,44	6,07	19,00	16,88	12,69	10,49	
1. 1. 1968 ⁴⁾		(12,10—13,31)	(10,12—11,13)	(7,44—8,18)	(6,07—6,68)	(19,00—20,90)	(16,88—18,57)	(12,69—13,96)	(10,49—11,54)	
		11,50	9,60	7,05	5,75	18,00	16,00	12,03	9,94	
1. 7. 1968 ⁵⁾		(11,50—12,65)	(9,60—10,56)	(7,05—7,76)	(5,75—6,33)	(18,00—19,80)	(16,00—17,60)	(12,03—13,23)	(9,94—10,93)	
		11,50	9,60	7,05	5,75	18,00	16,00	12,03	9,94	
		(10,93—13,23)	(9,12—11,04)	(6,70—8,11)	(5,46—6,61)	(17,10—20,70)	(15,20—18,40)	(11,43—13,83)	(9,44—11,43)	

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

IV. 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-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-
	Hamburg		Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn ⁴⁾		Köln	
Strecke	von	Bremen										Emden
nach	Düsseldorf											Köln
1957 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 ⁴⁾	15,03 ⁴⁾	9,04	8,44	
1958 D	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,23 ⁴⁾	16,58 ⁴⁾	10,23	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 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		
1969 Jan.		10,67	7,60		7,58	10,92		12,49		7,22		
1969 Febr.		10,67	7,60		7,58	10,92		12,49		7,22		
1969 März		10,67	7,60		7,58	10,92		12,49		7,22		

Ware	Getreide ¹⁾				Getreide ¹⁾ ab 50 t ²⁾	Mehl	Steinkohle in kompl. Ladungen ³⁾	Ortskohle ⁴⁾ a)		
	Roggen und Weizen	Futtergetreide	Roggen und Weizen	Futtergetreide				Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	Emden		Heilbronn ⁵⁾					Hamburg			I	II	III
Strecke	von	Berlin				Emden				
nach	Mannheim									
1957 D	13,22	12,62	15,13 ⁴⁾	14,53 ⁴⁾	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31	
1958 D	14,72	14,02	16,78 ⁴⁾	16,08 ⁴⁾	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62	
1959 D	14,85	14,14	16,92 ⁴⁾	16,21 ⁴⁾	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12	
1960 D	14,85	14,14	16,75 ⁴⁾	16,04 ⁴⁾	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58	
1961 D	14,85	14,14	16,72	16,01	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24	
1962 D	13,30	12,67	14,98	14,34	12,15	13,56	9,05	5,93	6,55	
1963 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,17	13,56	9,05	5,93	6,55	
1964 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42	9,54	5,98	6,60	
1965 D	10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	
1966 D		10,73		12,32	10,91	14,93	9,74	5,99	6,62	
1967 D		10,73		12,32	11,25	16,17	9,84	5,99	6,62	
1968 D		10,70		12,32	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 April		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Mai		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Juni		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Juli		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Aug.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Sept.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Okt.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Nov.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Dez.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1969 Jan.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1969 Febr.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	
1969 März		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	

Ware	Küstenkohle ⁶⁾ b)			Exportkohle ⁶⁾ c)			Bunkerkohle ⁶⁾ d)		
	Zechengruppen des Ruhrgebiets								
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Strecke	Emden								
nach									
1957 D	5,36	5,86	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1958 D	4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
1959 D	4,67	5,06	5,62	3,65	4,05	4,45	5,79	6,37	7,03
1960 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1961 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 D	4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,58	6,13	6,77
1964 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1965 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1966 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1967 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1968 D	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
1969 Jan.	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
1969 Febr.	4,40	4,85	5,40	3,51	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
1969 März	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74

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

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze DM je 1000 kg

Ware	Strecke	Bunker- kohle ¹⁾		Ortskohle ¹⁾		Steinkohle ¹⁾					Braunkohlenbriketts	
		Ruhrgbiet		Berlin Abladung 1,75 m		Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
		Bremen	Hannover			Frankfurt (Main) ²⁾ Osthafen	Würzburg ³⁾	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main ²⁾)	Würzburg ⁴⁾
1957 D	von	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	nach	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 ³⁾	10,02	6,57	9,51
1959 D		7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35 ³⁾	10,02	6,57	9,51
1960 D		7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71 ³⁾	9,59	6,57	9,51
1961 D		7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	6,57	9,51
1962 D		7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,63	6,57	9,51
1963 D		7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 D		7,26	8,32	7,67	16,22	7,15	9,67	7,10	9,43	8,43	6,57	9,77
1965 D		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,58	9,78
1966 D		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 D		7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1968 D		7,24	8,80	7,65	16,21	7,14	9,85	7,08	9,45	8,42	6,65	10,04
1968 April		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 Mai		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 Juni		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 Juli		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 Aug.		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 Sept.		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 Okt.		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 Nov.		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 Dez.		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Jan.		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Febr.		7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 März		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08

Ware	Strecke	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)	
		Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim ⁴⁾	Heilbronn ⁴⁾	Kehl ⁴⁾	Bremen ⁶⁾	
		Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal Rhein-Herne- leer über Minden (Weser)	
1957 D	von	6,34	8,94 ⁵⁾	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 ⁵⁾	2,85	14,20	13,65
1958 D	nach	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46 ⁵⁾	2,85	15,12	14,67
1959 D		6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85		15,20
1960 D		6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		15,20 ⁷⁾
1961 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I	15,22
1962 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	II	15,20
1963 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	III	15,20
1964 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		15,20
1965 D		6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		15,20
1966 D		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		15,20
1967 D		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85		15,20
1968 D		6,58	9,26	8,09	4,50	4,82	3,06	4,66	2,84	16,84	15,14
1968 April		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15
1968 Mai		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15
1968 Juni		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15
1968 Juli		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15
1968 Aug.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15
1968 Sept.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15
1968 Okt.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12
1968 Nov.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12
1968 Dez.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12
1969 Jan.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12
1969 Febr.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12
1969 März		6,58	9,27	8,09	4,53	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12

Ware	Strecke	Mineralöl (in Tankschiffen)						Kies			Bims Kies ⁴⁾					
		Bremen ⁶⁾						Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.					
		Heilbronn ⁶⁾ über Küsten-Kan. u. Wes.-Dat.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Datt.-Kan.				Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig			
1957 D	von		27,30		19,85		20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32			
1958 D	nach		27,71		21,31		21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37			
1959 D			27,75		21,95		21,95 ⁷⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47			
1960 D			27,75 ⁷⁾		21,95 ⁷⁾		21,95 ⁷⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47			
1961 D		I	28,77	II	24,47	III	24,32	21,87	20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1962 D			28,75		24,45		24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1963 D			28,75		24,45		24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1964 D			28,75		24,45		24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1965 D			28,75		24,45		24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,55	7,86	8,60	
1966 D			28,75		24,45		24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70	
1967 D			28,75		24,45		24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70	
1968 D			28,68		24,38		24,23	21,79	20,58	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67	
1968 April			28,70		25,85		24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1968 Mai			28,70		25,85		24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1968 Juni			28,70		25,85		24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1968 Juli			28,70		25,85		24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1968 Aug.			28,70		25,85		24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1968 Sept.			28,70		25,85		24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1968 Okt.			28,61		25,77		24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1968 Nov.			28,61		25,77		24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1968 Dez.			28,61		25,77		24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1969 Jan.			28,61		25,77		24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1969 Febr.			28,61		25,77		24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1969 März			28,61		25,77		24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	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	Bims Kies ¹⁾		Salz ¹⁾			Grubenholz		Stammholz	Schnittholz
	Ladest. Vallendar bis Brohl/Rh.		Heilbronn ²⁾		Borth/Rh.	Nordenham		Bremen	Heilbronn ³⁾
	von	nach	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⁾	4,03 ⁴⁾	3,65	.	.	.	5,62 ⁴⁾
1958 D	4,91	7,21 ⁴⁾	4,26 ⁴⁾	4,46 ⁴⁾	4,17	.	.	.	6,23 ⁴⁾
1959 D	4,95	7,23 ⁴⁾	4,20	4,40	4,11	7,67	8,23	12,83	6,19
1960 D	4,95	7,11 ⁴⁾	4,11	4,40	3,95	7,10	7,62	12,83	6,19
1961 D	4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	7,10	7,62	12,83	6,19
1962 D	4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	7,10	7,62	12,83	6,19
1963 D	4,34	6,34	4,33 ⁵⁾	4,78 ⁵⁾	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1964 D	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1965 D	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1966 D	4,32	6,34	3,75	4,20	3,80	7,44	8,00	13,34	6,31
1967 D	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
1968 D	4,34	6,38	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,37
1968 April	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
1968 Mai	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
1968 Juni	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
1968 Juli	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
1968 Aug.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
1968 Sept.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
1968 Okt.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
1968 Nov.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
1968 Dez.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
1969 Jan.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
1969 Febr.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
1969 März	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	
1957 D	8,00	7,00	11,50	10,50	11,20 ⁴⁾	10,20 ⁴⁾	10,10	9,10
1958 D	9,47	8,28	13,02	11,92	12,67 ⁴⁾	11,53 ⁴⁾	11,43	10,30
1959 D	9,60	8,40	13,20	12,10	12,85 ⁴⁾	11,70 ⁴⁾	11,60	10,45
1960 D	9,60	8,40	13,20	12,10	12,68 ⁴⁾	11,53 ⁴⁾	11,60	10,45
1961 D	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1962 D	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1963 D	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 D	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1965 D	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1966 D	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1967 D	9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1968 D	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
1968 April	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
1968 Mai	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
1968 Juni	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
1968 Juli	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
1968 Aug.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
1968 Sept.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
1968 Okt.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
1968 Nov.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
1968 Dez.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
1969 Jan.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
1969 Febr.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
1969 März	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 (Bugisiergebiet A)											
Strecke	Berlin											
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 April		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
1968 Mai		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
1968 Juni		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
1968 Juli		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
1968 Aug.		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
1968 Sept.		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
1968 Okt.		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
1968 Nov.		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
1968 Dez.		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
1969 Jan.		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
1969 Febr.		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	
1969 März		16,57			16,52		16,42		16,37		16,25	

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				
Route	von	nach	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/Aarhus ⁶⁾	Helsingborg/Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/Oskarshamn	Elbe/Weser/Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁷⁾	nördlich Fredericia/Aarhus ⁸⁾	nördlich Aarhus/Aalborg ⁹⁾	Helsingborg/Ystad (Schweden)
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	10.33	9.08	8.81	10.66	11.03
1960 D	18.5		6.17	7.66	8.10	8.95	9.77	12.21	9.68	10.17	11.50	11.19
1961 D	18.10	19.8	6.38	7.10	7.55	8.03	8.66	10.96	8.25	8.72	10.81	9.96
1962 D	18.1	19.0	6.03	7.31	7.77	8.01	8.89	11.45	8.27	8.83	10.73	11.39
1963 D	19.10	22.4	6.52	7.39	8.74	9.09	9.38	12.38	8.77	9.33	11.19	11.38
1964 D	21.4	22.1	5.72	7.70	7.94	8.45	9.50	12.90	8.79	9.89	12.44	10.72
1965 D	20.7	22.4	6.52	7.81	8.34	8.97	9.76	13.52	9.09	10.17	11.84	10.89
1966 D	22.8	21.5	5.74	7.39	7.79	8.54	8.74	13.99	8.50	9.59	11.28	10.73
1967 D	21.8	21.6	5.34	7.00	7.35	8.51	8.88	12.72	8.04	8.46	9.76	11.13
1968 D	28.5	25.6	6.19	7.11	7.85	8.69	10.12	13.93	8.00	8.91	10.50	11.15
1966 III. Vj.	23.1	20.2	6.26	6.82	7.19	8.12	8.88	15.05	7.85	9.14	10.96	9.82
1966 IV. Vj.	22.4	21.1	5.76	7.60	8.35	9.62	9.44	13.84	8.63	9.82	11.59	11.91
1967 I. Vj.	20.8	19.2	4.87	6.94	6.82	7.92	8.25	11.20	8.10	8.45	9.45	11.44
1967 II. Vj.	23.9	21.2	4.77	6.68	7.03	7.82	8.38	.	7.33	7.72	8.98	11.10
1967 III. Vj.	19.5	21.2	5.70	6.75	6.89	7.67	.	.	7.46	7.93	8.98	9.26
1967 IV. Vj.	.	23.6 ⁷⁾	6.15	7.57	8.64	11.06	9.88	.	9.27	9.73	11.62	.
1968 I. Vj.	.	24.11	5.46	7.46	8.50	8.89	9.00	12.40	8.24	8.61	10.57	11.95
1968 II. Vj.	25.4	.	5.59	6.72	7.08	8.25	8.81	.	7.66	8.47	9.47	11.65
1968 III. Vj.	28.10	23.10	6.55r	6.51	7.36r	8.25	8.83	14.33	7.61r	8.81	10.35	9.57
1968 IV. Vj. ¹⁴⁾	33.1	29.0	6.73	7.74	8.46	9.71	.	14.67	8.50	9.74	11.62	12.05

Ware	Ölkuchen ³⁾	Grubenholz			Schnittholz								
		Elbe	Hamina/Björneborg (Finnland)	südl. Vestervik/Ystad ⁴⁾ (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)							Brahestad/Tornia (Finnland)	Göteborg/Vänersee (Schweden)
Route	von	nach	nördl. Ystad/Oskarshamn (Schweden)	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser/Ems	belg. ⁵⁾ Rheinendhäfen	niederl. ¹⁰⁾ Ruhrhäf.	Rhein- ¹¹⁾ häf.	Jade/Ems	Elbe/Weser	Lübeck/Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinendhäfen ¹⁰⁾
Währung	DM	s. d.	DM	s. d.	hfl	DM	DM	DM	DM	DM	DM	s. d.	hfl
Mengeneinheit	1 000 kg	Fathom	Fathom	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	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	84.54	
1964 D	11.36	180.0	73.37	226.5	102.31	130.89	105.03	103.69	105.70	251.9	266.2	92.32	
1965 D	12.00	200.5	75.00	225.5	103.09	131.15	104.67	103.47	109.07	247.11	262.4	89.66	
1966 D	10.98	190.7	70.00	231.0	96.00	129.88	111.81	106.32	109.11	254.8	273.8	86.88	
1967 D	11.07	189.7	.	226.2	92.78	126.15	103.02	102.69	108.61	256.2	275.10	87.05	
1968 D	12.58	232.6	.	282.4	101.15	129.78	113.93	108.50	108.32	316.2	337.8	88.77	
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	103.33	115.38	254.0	293.6	91.04	
1967 I. Vj.	11.00	193.5	.	220.10	90.19	.	.	105.11	.	237.8	261.8	90.83	
1967 II. Vj.	9.88	179.4	.	215.8	89.12	.	102.82	101.08	99.49	242.2	252.10	80.67	
1967 III. Vj.	10.27	193.9	.	220.0	87.61	128.25	100.92	103.93	104.56	241.9	257.3	78.01	
1967 IV. Vj.	13.13	.	.	248.2	104.21	121.00	.	100.66	119.66	303.2	331.8	100.00	
1968 I. Vj.	11.76	.	.	267.7	90.50	.	107.55	107.91	115.50	299.11	310.10	80.67	
1968 II. Vj.	11.03	.	.	273.10	97.66	132.59r	.	107.42	102.91	304.4	322.9	.	
1968 III. Vj.	11.86	232.6	.	281.0r	99.50r	129.74r	112.67	109.77r	107.04	315.2r	325.2r	.	
1968 IV. Vj. ¹⁴⁾	15.67	.	.	307.1	116.94	131.79	121.67	108.92	107.82	345.2	392.1	.	

Ware	Schnittholz					Kaolin ¹²⁾	Naturwerksteine				
	westl. Ystad/Varberg (Schweden)	südl. Vestervik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelösund/Härnösand ¹³⁾ (Schweden)	Stettin/Danzig	Großbritannien, Kanalküste	Großbritannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)	Lübeck/Flensburg (Dänemark)	Elbe	Lysekil (Schweden)	
Route	von	nach	Elbe/Weser	Rhein- ¹¹⁾ häf.	niederländische Rheinendhäfen ¹⁰⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser	Elbe	Lübeck/Flensburg	Elbe	Lübeck/Flensburg
Währung	DM	hfl	s. d.	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
Mengeneinheit	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard
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	80.00	60.00	70.64	181.6	127.1	13.45	7.67	.	7.00	8.34
1959 D	67.70	92.18	70.83	182.8	138.8	14.69	7.68	6.75	.	6.21	8.65
1960 D	72.94	99.61	79.69	98.10	229.2	156.6	16.26	8.47	.	6.50	9.10
1961 D	73.68	103.68	82.80	86.50	223.2	148.7	15.31	9.02	6.90	5.25	9.42
1962 D	73.81	93.98	79.47	80.46	202.11	145.9	14.23	8.60	7.41	6.08	8.93
1963 D	76.84	94.24	86.99	100.69	243.0	180.6	16.10	9.68	6.41	6.25	9.26
1964 D	77.64	99.04	85.72	95.65	250.0	177.2	15.21	9.15	9.21	6.26	9.38
1965 D	80.14	99.50	82.44	91.14	249.0	179.4	14.99	9.11	9.00	6.44	9.54
1966 D	.	100.31	77.86	97.25	258.9	173.5	15.06	9.07	7.94	6.79	9.00
1967 D	.	.	78.84	91.76	255.9	173.7	13.55	9.03	.	5.51	8.38
1968 D	.	101.39	90.70	104.32	320.4	233.1	14.97	9.00	.	6.17	10.21
1966 III. Vj.	.	100.63	.	96.78	255.4	181.9	14.40	9.28	.	6.87	9.80
1966 IV. Vj.	.	94.38	82.67	95.67	262.9	186.5	15.38	9.24	.	9.19	.
1967 I. Vj.	.	.	79.16	89.44	241.4	145.8	13.53	8.09	.	5.00	7.65
1967 II. Vj.	.	.	.	84.71	238.9	163.8	13.17	8.50	.	5.05	8.47
1967 III. Vj.	.	.	.	91.15	240.11	167.4	12.96	.	.	.	8.13
1967 IV. Vj.	.	.	85.00	105.56	302.1	212.9	14.54	.	.	.	9.28
1968 I. Vj.	.	.	.	290.3	206.5	14.50	.	.	.	.	8.48
1968 II. Vj.	.	104.68	84.50	96.33	306.8	215.2	14.28	.	.	.	8.03
1968 III. Vj.	.	.	.	100.63	310.1	225.2	14.87	9.00	.	.	9.03
1968 IV. Vj. ¹⁴⁾	.	.	100.00	120.00	374.5	285.8	16.25	.	.	.	12.02

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, 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⁾	Limfjördhäfen (Dänem.)	Varberg/Karlshamn (Schwed.)				Antwerpen	Lübeck			Rotterdam^{5)}	Aarhus und südlich davon^{4)}	Stettin/Danzig
von												
Route												
nach	Lübeck/Flensburg	Elbe				Lübeck/Flensburg	Hamina/Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) ⁶⁾	Elbe		Rhein-häfen ⁷⁾ /Ruhrhäfen	Elbe
Währung	DM						s. d.	skr	hfl	DM		
Mengeneinh.	1 000 kg											
1957 D	6,07				7,81			16,06			16,53	
1958 D		5,41	5,50		7,81	7,22		13,42			15,50	9,80
1959 D	5,96	5,19	4,99	5,00	7,21	6,15	15,2	12,75			13,42	9,27
1960 D	6,18	5,40	5,64	4,80	7,87	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
1968 D	5,24	4,74	5,08	6,01	8,36	7,00	19,5	14,89	7,40	5,10	14,95	10,10
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	5,88	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	15,11	9,76
1968 II. Vj.	5,04	4,71	5,17	5,65	8,33	6,75	18,10	13,00	7,40	4,65	13,89	9,95
1968 III. Vj.	5,25	4,86r	5,03	6,19	8,23	7,60	18,10r	13,83	7,40	5,10	14,11	10,16
1968 IV. Vj. ¹⁵⁾	5,00	4,72	5,14	6,63	8,35		20,5	17,42	7,38	5,83	16,69	10,54

Ware	Steinkohle						Koks ⁸⁾						
	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Wales			Weser/Ems		Rotterdam/Hamburg	Elbe
von													
Route													
nach	Lübeck/Flensburg	Aarhus u. süd. dav. (Dän.) ⁹⁾	Hamina/Vaasa (Finnl.)	Elbe/Weser/Ems	Däne-mark ¹⁰⁾	Rotterd./Amsterd.	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/Oskarshamn (Schwed.)	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	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6	
1961 D	9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7	
1962 D	8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4	
1963 D	10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,6	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11	
1964 D	10,92	19,05	18,2	17,5	19,2	17,6	22,11	17,12	17,15	22,10	20,9	22,7	
1965 D	10,28	18,57	17,5	16,8	18,9	17,3	23,2	17,32	19,47	25,4	20,8	21,3	
1966 D	9,68	19,19	17,1	16,7	20,0	17,11	24,0	18,26	21,03	26,0	20,11	21,3	
1967 D	10,32	18,47	17,5	17,2	18,1	17,8	23,4	16,81	19,75	23,11	20,3	21,1	
1968 D	10,25	19,88	20,5	9,90	24,8	20,5	27,4	18,10	20,25	34,9	24,3	23,3	
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.	16,63	21,01	18,11	16,11	20,9	16,9		19,00	21,50	28,9	22,9	24,2	
1967 I. Vj.	10,00	15,66	16,5	17,1	17,5	15,8	22,7	17,54			19,7	22,8	
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	18,13	16,7	9,00 ¹²⁾		19,4	23,11	20,28		31,7			
1968 III. Vj.	10,22	19,73	17,5	10,13	22,0	18,9	26,11			32,1	24,11	23,4	
1968 IV. Vj. ¹⁵⁾	10,50	23,46	25,0	10,24	27,2	21,10	35,9			42,0	24,7	33,2	

Ware	Koks ⁸⁾			Briketts ¹²⁾	Kalldüngemittel	Eisen und Stahl						
	Elbe	Lübeck	Großbritannien, Ostküste	Wismar/Stralsund	Elbe/Weser/Ems	Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein-häfen ⁷⁾ /Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems		
von												
Route												
nach	Varberg/Oskarshamn (Schwed.)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Däne-mark ¹⁰⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/Karlshamn (Schwed.)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Strömst./Malmö (Schwed.)	Trelleborg/Stockholm (Schwed.)	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Strömstadt/Malmö (Schwed.)		
Währung	skr	s. d.		dkr	skr	s. d.	skr			DM		
Mengeneinh.	1 000 kg											
1957 D	12,81	14,11	24,6	14,29	17,84	17,86	23,8	14,75	15,94		10,50	
1958 D	11,84	16,0	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,85	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
1968 D	18,84	22,3	29,10	19,04	25,56	24,03	28,8	17,20	17,71	16,60	8,97	9,78
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	18,89	22,6	18,18	17,94	16,71	9,13	10,25
1967 I. Vj.	14,94		27,0	15,28	19,98	22,08	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	28,48	26,4	16,58	16,32	15,81	8,74	9,45
1968 II. Vj.	16,90		26,8		23,07		29,0	16,26r	17,30	16,75r	8,80	9,44r
1968 III. Vj.	18,00				25,29	20,50	95,7	17,25	17,24	16,78r	8,84r	9,31
1968 IV. Vj. ¹⁵⁾			35,3	20,47	30,00		33,7	18,73	19,98	17,07	9,48	10,93

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, 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./Rttid./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttid./Amst.	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan ²⁾
Währung	s. d.	\$	s. d.	\$	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	
Mengeinheit	2240 lbs											
1958 D	92.10	.	40.11	4,14	4,85	42.0	4,40	45.9	4,67	4,95	66.11	8,37
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,65	4,86	56.6	8,41
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,85	4,04	43.2	4,95	53.1	4,60	4,75	69.1	9,38
1961 D	83.0	9,42	45.10	3,89	4,44	46.7	5,41	56.5	4,45	5,36	73.11	10,86
1962 D	65.11	7,75	35.8	3,03	3,48	35.1	4,06	40.5	3,86	4,39	59.3	7,88
1963 D	68.11	8,44	41.2	4,90	5,01	41.3	4,53	51.11	5,22	5,59	77.3	9,69
1964 D	68.10	8,86	41.1	4,39	4,49	42.4	5,73	51.0	5,03	5,26	85.2	10,27
1965 D	78.4	9,44	47.7	4,91	4,80	48.7	5,74	64.1	5,38	5,60	90.8	12,01
1966 D	69.7	8,55	44.7	3,82	4,10	41.5	4,66	51.10	4,18	4,28	86.2	10,32
1967 D	75.4	8,34	45.1	4,11	4,30	44.9	5,34	45.7	4,78	5,02	107.4 ³⁾	11,43 ³⁾
1968 D	64.9	6,60	36.4	3,07	3,14	46.5	3,83	48.6	4,21	4,48	110.1r	8,80
1968 April	62.9	6,30	35.2	2,60	3,07	.	3,68	50.0	3,99	4,40	.	8,32
1968 Mai	63.10	6,30	29.7	2,96	3,22	50.0	4,25	.	4,46	4,26	95.0	8,51
1968 Juni	61.1	6,58	31.9	3,65	3,32	.	3,36	.	4,02	4,54	.	8,20
1968 Juli	59.4	6,75	33.9	2,74	.	.	3,75	.	3,84	3,93	.	8,58
1968 Aug.	65.9	5,54	35.0	2,55	2,50	42.9	3,13	.	4,22	4,44	.	8,65
1968 Sept.	61.1	4,85	33.3	2,40	2,42	41.3	.	.	3,95	4,16	.	7,99
1968 Okt.	71.11	6,93	41.5	3,17	3,43	43.8	4,00	47.6	3,61	4,00	.	8,23
1968 Nov.	.	8,00	46.3	3,69	.	58.7	4,16	.	4,79	5,07	115.7	8,81
1968 Dez.	.	.	.	3,25	3,25	.	4,25	.	5,24	5,50	125.0	.
1969 Jan.	.	.	.	3,50	3,18	40.10	.	51.11	4,11	.	.	7,87
1969 Febr.	.	.	39.2	4,80	4,95	48.9	3,95	53.9	4,13	4,33	88.4	8,18
1969 März	61.3	.	35.10	2,98	.	49.0	.	.	4,00	4,21	.	7,98

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.	s. d.	s. d.	\$	
Mengeinheit	2240 lbs											
1958 D	.	56.9	7,06	63.2	5,43	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	.
1959 D	.	59.10	7,09	62.2	5,41	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	.
1960 D	.	59.2	7,37	63.1	5,73	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	.
1961 D	.	6.81 ⁶⁾	6,97	66.8	6,45	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	50.5
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	78.8	74.6	78.0	76.5	84.10	83.7	45.8
1964 D	9,38	7,85	7,82	74.8	7,00	83.8	77.0	83.10	75.3	83.8	81.8	48.4
1965 D	10,22	8,54	7,56	83.4	8,35	95.5	84.6	88.0	87.0	94.5	91.6	53.1
1966 D	9,32	7,94	7,62	77.9	7,38	90.3	78.8	83.7	83.7	87.3	82.7	49.5
1967 D	9,37	8,22	6,99	80.8	8,15	89.3	72.2	76.5	73.9	79.7	78.11	50.0
1968 D	9,51	6,98	6,18	94.7	8,05	88.5	74.3	77.8	.	.	.	70.2
1968 April	10,25	.	.	.	8,44	.	71.11	82.6	.	.	.	72.6
1968 Mai	10,05	.	.	.	7,86	91.0	85.0	75.0	.	.	.	69.6
1968 Juni	10,00	.	.	.	7,99	94.0	70.10	72.6	.	.	.	.
1968 Juli	9,75	.	.	.	7,83	.	.	72.11	.	.	.	65.0
1968 Aug.	9,00	.	7,50	97.6	7,86	80.0	64.7	.	.	.	.	.
1968 Sept.	9,30	.	.	.	7,85	.	.	62.6	.	.	.	.
1968 Okt.	9,00	8,38	.	.	7,58	58.4	62.9	68.9	.	.	.	.
1968 Nov.	9,15	6,02	4,85	90.0	7,59	.	65.4	74.6	.	.	.	.
1968 Dez.	8,87	6,40	.	.	7,26	92.9	.	75.9	.	.	.	.
1969 Jan.	7,95	5,35	.	.	6,65	93.1	64.3	.	.	.	.	.
1969 Febr.	8,98	5,13	.	87.6	7,54	85.11	60.5	72.1	.	.	.	.
1969 März	10,25	.	.	.	7,65	78.8	63.7	66.5	.	.	.	59.9

Ware	Getreide				Kopra	Esparto	Zucker					Fischmehl	
	Süd-china ⁷⁾	Süd-afrika ⁸⁾	Schwarz-meer	Philippinen	Algerien	Kuba ⁹⁾	Recife/Santos	Queensland ¹⁰⁾		Philippinen	Mauritius	Peru	
	Ceylon	UK	Antw./Hbg. ¹¹⁾	Antw./Hbg. ¹¹⁾	UK	Casablanca	USNH	UK	Antw./Rttid./Amst.	USNH	UK	Antw./Hbg.	
Währung	s. d.			\$	s. d.	\$	\$	s. d.		\$	s. d.	\$	
Mengeinheit	2240 lbs				cu ft	2240 lbs							cu ft ¹²⁾
1958 D	.	54.0	30.2	0,15	80.11	5,41	.	76.11	75.3	.	58.7	.	
1959 D	.	60.4	38.3	0,17	79.4	5,91	.	92.3	89.9	8,06	62.11	.	
1960 D	.	62.5	38.4	0,18	81.2	7,29	5,87	90.1	87.7	7,91	63.10	.	
1961 D	.	62.8	40.4	0,16	81.8	8,10	5,96	93.0	90.6	6,89	65.7	.	
1962 D	35.11	52.5	33.5	0,15	81.0	5,60	5,01	83.10	81.4	5,95	57.3	0,14	
1963 D	46.2	61.11	36.11	0,19	85.2	7,94	6,81	97.2	94.8	7,14	79.4	0,15	
1964 D	50.2	59.7	37.6	0,20	83.5	9,05	6,03	92.5	89.11	7,23	73.1	0,20	
1965 D	53.3	61.7	.	0,24	92.7	10,15	7,65	100.7	98.1	8,58	81.7	0,23	
1966 D	47.7	52.0	.	0,21	89.7	9,62	7,24	95.9	93.3	7,49	58.11	0,17	
1967 D	51.11	55.7	46.8	0,23	92.6	11,27	7,70	91.2 ³⁾	88.9 ³⁾	6,78 ¹³⁾	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 April	72.6	.	.	0,25	.	.	.	103.9	101.3	7,00	.	.	
1968 Mai	78.8	56.8	.	.	.	.	7,00	.	.	7,13	72.6	.
1968 Juni	84.0	51.11	.	0,26	.	.	7,72	105.0	102.6	7,00	.	.	
1968 Juli	80.0	56.11	.	0,26	102.6	.	8,00	107.6	105.0	7,10	72.6	.	
1968 Aug.	73.0	.	.	0,30	.	.	.	.	.	.	77.6	.
1968 Sept.	.	57.11	.	0,28	.	.	.	107.6	105.0	6,82	75.0	.	
1968 Okt.	69.8	56.9	.	.	.	.	.	107.6	105.0	.	72.0	.
1968 Nov.	69.5	57.6	.	0,27	.	.	8,50	107.6	105.0	7,25	72.6	.	
1968 Dez.	.	55.9	.	0,26	.	.	7,70	112.6	110.0	6,68	72.6	.	
1969 Jan.	70.5	50.0	.	.	100.0	.	7,00	107.6	105.0	6,43	70.0	.	
1969 Febr.	76.9	47.6	.	.	.	.	.	.	.	.	70.0	.
1969 März	83.2	49.0	.	.	.	.	6,75	.	.	7,11	.	.

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Trampschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	von	nach	Grubenholz		Schwefelkies		Schwefel	Eisen- und Manganerze			Schrott		Zinkkonz.	Kohlen
			Archan-gelsk ²⁾	Morphou-Bay	Huelva	US-Golf	Vitoria	Marmagoa		USNH		Port Pirie	Hampton Roads	
								UK (Ostküste)	UK	Belgien	UK			Antw./Rtttd./Hbg.	Adria	Japan	West-italien	Japan
Währung	s. d.							s. d.			s. d.			
Mengeneinheit	Fathom		2240 lbs											
1958 D	189.6	37.0	22.9	49.6	39.4	41.1	37.2	39.5	6.47		74.0	25.8		
1959 D	175.0	39.0	25.9	47.10	41.1	46.8	55.0	40.5	6.42	10.33	91.10	24.10		
1960 D	194.7	38.11	24.11	49.2	44.11	45.11	41.7	43.8	7.08	11.08	100.0	27.5		
1961 D	223.9	40.5	22.5	54.2	43.11	42.10	43.9	47.8	7.56	13.72	86.9	30.1		
1962 D	198.4	34.4	20.10	41.6	34.2	32.9	31.11	36.0	6.08	10.44	75.8	22.11		
1963 D	216.8	39.8	25.6	50.5	36.8	37.7	40.8	39.5	7.52	12.23	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	93.10	31.1		
1966 D	240.0	47.4	34.0	61.7	26.0	35.2	38.4	39.10	8.34	11.27	95.6	23.1		
1967 D	238.9	50.8	22.8	61.5	21.5	40.6	43.0 ⁴⁾	40.11	10.51	12.03 ⁴⁾	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	23.4		
1968 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						45.0				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		
1969 Jan.			26.10		18.9			41.8		10.83				
Febr.		56.0			22.11				5.55	8.99				
März				75.6	20.1			43.4				22.11		

Ware	von	nach	Kohlen				Dungemittel							
			Hampton Roads				Australien	Danzig/Stettin		US-Golf ⁵⁾		Rotes Meer ⁶⁾	Casa-blanca ⁵⁾	Antw./Hbg.
			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	5.00	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 ⁴⁾	49.3	27.8	116.0 ⁴⁾		
1968 D	21.8	4.16	6.88	7.60	33.10	41.6	23.9	70.4	16.51	56.4	31.11	133.8		
1968 April			7.08		36.0			72.6		57.5	35.5	144.8		
Mai		4.25	7.08						14.00	57.0	35.5			
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							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		
1969 Jan.			6.58		30.10				15.00	49.0		129.5		
Febr.			6.28	7.00	28.4				13.63	49.0		126.0		
März			6.26		30.4					52.6	35.5	125.6		

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Ware	von	nach	Rohöl							Erdölderivate			
			Venezuela/Niederl. Westindien		Persischer Golf			Algerien/Tunesien	Libyen	Syrien/Libanon	Venezuela/Trinidad/Niederl. Westindien	Sowjet-union am Schwarzen Meer	West-italien, Sizilien
			Wilhelms-haven	New York	Wilhelms-haven	Lavéra	Yokohama	New York	Wilhelmshaven		Rotterdam		
Währung	s. d.	\$	s. d.			\$		s. d.					
Mengeneinheit	2240 lbs												
1958 D	16.11	1.32	31.1	26.11	3.79	4.60			18.8	22.9	25.7	12.8	
1959 D	16.9	1.29	28.4	23.4	3.25	4.06			13.5	19.6	21.4	13.1	
1960 D	15.8	1.34	30.8	24.11	3.40	4.33	12.8		19.7	21.11	19.7	14.4	
1961 D	14.11	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 ⁶⁾	64.7 ⁶⁾	6.16	9.18 ⁶⁾	20.10	15.11	13.9	42.11	62.11	28.6	
1968 D	34.3	1.98	80.10r	78.4	5.82	9.26	21.9	25.6	30.1	42.6	37.8	25.7	
1968 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	63.2	4.46	7.04	17.7	20.8	23.7	52.6	36.11	26.10	
Okt.	25.9	1.46	74.10	72.7	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	
1969 Jan.	23.1	1.74	62.1	61.7	4.36	6.97	19.3	22.8		24.9	26.10	22.1	
Febr.	21.4	1.39	59.9	57.6	3.97	6.69	16.10	19.10	22.6	20.6		14.5	
März	22.5	1.48	58.1	58.9	4.40	7.43		17.8	22.0	23.11	21.4	15.11	

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

C. Schifffahrtsindizes
1. Indizes 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⁾							
1965 = 100				Intascale = 100				1960 = 100		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 März	107,7	108,6	102,8	91,4	98,8	96,0	110,0	122,9	122,4	83	85	131	61	103	98			
April	108,2	109,0	103,0	89,5	94,5	90,6	115,0	118,1	—	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾			
Mai	107,8	108,5	103,9	89,8	116,2	116,3	115,9	116,6	135,9	—	—	—	—	—	—			
Juni	107,2	108,0	102,8	89,7	131,6	133,7	116,9	115,5	—	—	—	—	—	—	—			
Juli	107,2	108,1	102,8	88,0	112,8	112,0	118,8	113,2	—	—	—	—	—	—	—			
Aug.	107,3	108,1	102,7	88,5	87,6	79,8	111,5	112,5	—	—	—	—	—	—	—			
Sept.	107,5	108,5	101,7	89,1	95,3	84,8	119,4	113,5	—	—	—	—	—	—	—			
Okt.	107,4	108,4	101,2	89,2	97,8	88,3	121,4	107,2	—	—	—	—	—	—	—			
Nov.	107,5	108,7	100,8	94,5	115,7	107,4	127,7	115,1	159,4	—	—	—	—	—	—			
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	—	—	—	—	—	—			
Febr.	108,3	109,4	102,1	90,5	69,9	71,4	62,8	112,3	120,0	—	—	—	—	—	—			
März	109,5	110,7	102,8	84,1	72,7	73,7	69,0	112,1	—	—	—	—	—	—	—			

Land	Niederlande				Großbritannien								Norwegen		
	Statistisches Zentralamt, Den Haag				Chamber of Shipping, London								Mullion & Co, London		
	Trampfahrt				Trampfahrt								Tanker- fahrt	Tramp- fahrt	Tanker- fahrt
	Küstenschiffahrt ⁴⁾				Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Dünge- mittel	Rohöl (insg.)	ins- gesamt	Mineralöl (insg.)
Gesamt- index	Holz	Kohle	Intascale = 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	123,7	82,1	96,5	185,1	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 März	107	107	117	131,7	120,3	—	111,0	—	—	95,7	214,0	84,9	94,0	94,7	
April	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	123,2	112,0	101,0	111,6	144,5	—	92,9	210,7	90,3	90,3	98,4	
Mai	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	112,7	98,9	95,7	116,2	—	—	95,3	177,7	116,6	93,1	121,4	
Juni	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	126,0	116,9	102,2	119,6	—	—	93,3	212,3	119,3	92,9	129,9	
Juli	—	—	—	119,0	98,6	101,2	117,7	—	—	97,1	209,9	109,6	93,4	110,3	
Aug.	—	—	—	123,5	106,0	—	111,8	—	—	94,7	204,4	75,3	94,0	88,9	
Sept.	—	—	—	119,1	105,8	103,4	116,8	122,6	—	91,7	196,3	83,5	91,6	91,5	
Okt.	—	—	—	119,4	104,9	101,2	130,0	—	—	88,9	192,3	81,0	90,1	95,4	
Nov.	—	—	—	128,0	121,4	101,2	139,3	122,6	—	90,7	199,4	103,9	92,1	115,4	
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	
Febr.	—	—	—	117,8	113,0	92,3	115,7	—	—	87,8	188,9	67,9	88,0	72,5	
März	—	—	—	117,9	107,5	104,7	115,9	—	—	87,2	189,1	71,2	84,5	75,3	

Land	Italien														
	Ministerium für die Handelsschiffahrt Rom ⁵⁾														
	Trampfahrt														
	Indexgruppe	Gesamt- index	Europa- fahrt zu- sammen	Getreide						Getreide, Zucker, Zink- konzentrat	Mais, Zucker, Erz	Getreide	Schwe- felkies	Getreide, Kohle	
Große Seen				Ost- Kanada	US-Golf	La Plata	Nord- Pazifik	Austra- lien							
von Fahrtroute nach				Nordeuropa	Mittel- meer	Europa	Nord- europa	Nordeuropa	Mittel- meer	Nordeuropa	West- italien				
Basis	1965 = 100														
1964 D	88 ⁶⁾	89 ⁶⁾	—	100	100	—	—	—	89 ⁶⁾	100	—	—	87 ⁶⁾	100	100
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D	89 ⁶⁾	91 ⁶⁾	·	·	·	·	·	·	101 ⁶⁾	·	·	·	99 ⁶⁾	·	·
1967 D	84 ⁶⁾	87 ⁶⁾	·	·	·	·	·	·	96 ⁶⁾	·	·	·	89 ⁶⁾	·	·
1968 D	95	87	73	75	82	80	83	73	97	108	92	113	84	80	
1968 März	100	90	—	69	70	77	97	—	103	132	—	—	74	—	
April	100	91	69	88	113	—	99	—	102	85	—	—	74	—	
Mai	98	95	88	—	105	86	98	—	97	92	—	—	85	98	
Juni	92	67	70	74	64	86	101	—	100	89	87	113	77	83	
Juli	94	85	71	69	78	87	81	—	103	111	84	—	65	—	
Aug.	94	87	65	102	62	—	72	—	101	118	84	—	91	98	
Sept.	91	80	59	71	78	78	89	—	103	94	—	—	93	56	
Okt.	91	89	79	71	68	71	—	75	106	89	84	—	98	—	
Nov.	94	88	85	67	96	70	77	69	101	110	87	—	108	77	
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	—	—	—	
Febr.	88	85	—	76	68	—	78	66	108	102	—	149	67	—	
März	85	78	68	75	104	70	75	67	—	79	93	—	81	—	

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

C. Schiffsverkehrsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Erz			Erz, Phosphat	Kohle		Afrikafahrt zusammen	Phosphat		Amerikafahrt zusammen	Getreide	Kopra	Zucker		Erz
von Fahrtroute nach	Bra-silien	Indien	West-afrika	Westl. Mittelmeer, Nord-afrika	Nord-europa	Süd-amerika		Nord-, West-afrika	Ost-afrika, Rotes Meer		US-Golf	Philip-pinen	Karib. Inseln	Kuba	Bra-silien
Basis	Europa	Nord-europa, Mittelmeer	Nordeuropa		West-italien		Süd-afrika	Indien, Ceylon		Bra-silien	Vereinigte Staaten	Afrika	USNH, US-Golf		
	1965 = 100														
1964 D				89 ²⁾	95 ²⁾	101 ²⁾			93 ²⁾						85 ²⁾
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D				96 ²⁾	109 ²⁾	90 ²⁾			86 ²⁾						68 ²⁾
1967 D				72 ²⁾	104 ²⁾	80 ²⁾			95 ²⁾						99 ²⁾
1968 D	81	109	76	—	144	89	111	—	111	90	92	75	93	—	97
1968 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
Febr.	70	—	71	—	—	—	96	—	96	72	91	67	74	—	—
März	69	—	—	—	—	—	100	—	100	72	96	73	68	—	87

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Erz				Asien-/Australien-fahrt zusammen	Getreide		Reis	Getreide, Phosphat		Getreide, Schrott	Erz		Kohle	Kohle, Schrott
von Fahrtroute nach	Westk. Süd-amerika	Indien, Ost-afrika	West-afrika	Türkei, Mittelmeer		La Plata	Australien	Süd-china	US-Golf		Nord-Pazifik	Südost-afrika	Indien	Australien	US-Nord-atlantik
Basis	1965 = 100														
1964 D	—	—	—	—	86 ²⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D					88 ²⁾										
1967 D					89 ²⁾										
1968 D	83	73	107	124	106	175	137	126	87	115	99	109	94	111	84
1968 März	—	—	94	—	114	175	—	127	107	101	116	113	97	113	82
April	76	83	—	—	117	197	—	124	91	115	92	117	—	115	84
Mai	—	—	129	109	98	—	—	123	92	97	89	86	103	108	86
Juni	65	—	—	—	102	—	—	130	66	—	83	98	—	154	79
Juli	96	57	115	—	107	—	—	136	90	—	102	118	—	117	77
Aug.	87	—	—	—	104	—	—	119	82	—	104	116	—	118	83
Sept.	92	—	—	158	102	—	—	126	74	—	99	116	—	114	82
Okt.	52	—	—	—	99	—	—	119	89	—	114	104	92	87	86
Nov.	54	—	—	—	104	—	140	118	80	129	96	115	91	94	80
Dez.	120	62	—	—	105	152	—	—	—	127	85	103	91	100	82
1969 Jan.	68	74	—	—	102	157	—	119	79	—	84	103	87	104	87
Febr.	39	81	85	—	102	133	—	151	79	95	92	100	—	97	72
März	39	—	—	—	101	136	—	141	78	—	89	101	91	100	73

Land	Italien										
Berechnende Stelle	Schiffahrtskommission der Vereinigten Italienischen Handelskammern, Rom										
Einsatzart	Trampfahrt (Küstenfahrt ²⁾)										
Indexgruppe	Gesamt-index	Getreide	Holz	Bimsstein	Schwefel	Pozzulan-erde	Salz	Bauxit	Düngemittel	Zement	
Basis	1965 = 100										
1966 D	98,8	102,7	114,2	100,7	102,1	98,1	98,7	93,1	97,9	100,4	
1967 D	96,5	110,6	116,3	104,5	97,8	93,8	92,9	90,3	98,5	104,6	
1965 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.	85,2	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												
	Büro für Seefrachtkoordination des Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Warschau												
Berechnende Stelle	Trampfahrt												
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												
1965 D	110,0	107,2	107,6	109,4	108,7	111,0	110,5	114,6	102,2	102,4	101,7	101,4	101,9
1966 D	92,3	106,0	109,0	107,9	79,2	83,5	105,4	91,8	102,0	100,7	102,3	103,5	100,2
1967 D	100,5p	117,6p	129,2p	90,3p	65,0p	104,5p	114,0p	94,9p	102,8p	100,8p	104,3p	100,3p	104,1p
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
1968 April	114,5	118,9	138,2	106,9	84,3	—	103,2	—	119,8	123,0	113,8	125,0	115,7
1968 Mai	109,0	107,6	137,7	—	80,2	93,1	106,1	—	115,8	118,0	109,8	123,7	116,2
1968 Juni	110,0	116,7	141,3	120,7	77,0	78,4	107,1	105,9	110,8	106,6	109,4	124,9	122,3
1968 Juli	109,9	120,4	144,2	94,8	73,6	75,8	110,1	110,6	121,8	117,3	122,9	131,1	113,4
1968 Aug.	112,0	120,1	147,5	94,8	80,9	78,4	107,1	108,3	119,1	114,1	119,5	131,4	115,0
1968 Sept.	108,9	108,2	146,5	101,7	82,2	82,1	107,1	90,8	121,7	116,5	118,2	143,2	114,8
1968 Okt.	110,9	121,7	146,7	—	73,6	82,1	—	—	122,3	115,1	118,3	150,1	137,8
1968 Nov.	117,0	131,3	145,5	105,2	79,4	—	109,8	93,8	126,7	123,9	130,0	—	151,0
1968 Dez.	117,6	125,3	144,9	105,2	79,9	—	106,2	—	129,2	128,9	129,7	—	158,8
1969 Jan.	115,5	121,6	148,5	101,7	83,2	—	108,5	81,6	124,7	125,5	123,9	—	123,6
1969 Febr.	114,6	119,4	145,0	101,7	84,3	—	105,8	90,1	123,4	124,1	122,8	—	113,1
1969 März	114,9	123,4	137,4	—	78,4	85,8	105,2	—	130,2	132,1	128,1	—	117,6

Land	Sowjetunion															
	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau															
Berechnende Stelle	Trampfahrt															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Gesamt-index	Getreide	Holz	Erz	Kohle	Zement	Dunge-mittel	Eisen und Stahl	ab Nordmeerhäfen			ab Ostseehäfen				
									zusam-men	Schnitt-holz	Apatit	zusam-men	Schnitt-holz	Kohle	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 April	118,7	—	111,1	—	87,3	—	—	—	131,0	111,0	—	99,8	111,5	87,3	—	—
1968 Mai	120,6	100,1	118,8	—	—	—	—	—	137,5	119,0	—	103,3	118,2	—	—	—
1968 Juni	120,6	97,3	119,5	—	—	—	—	—	137,4	118,9	—	104,8	120,9	—	—	—
1968 Juli	112,3	101,3	122,7	—	—	—	105,6	—	122,4	125,4	109,7	102,2	116,1	—	—	—
1968 Aug.	113,4	—	122,8	102,0	96,7	—	—	85,0	121,9	124,8	—	106,2	117,8	96,7	—	85,0
1968 Sept.	114,4	—	124,7	—	95,8	—	—	—	122,7	125,7	—	108,4	122,4	95,8	—	—
1968 Okt.	120,8	99,6	136,5	—	93,7	—	—	—	130,4	135,3	—	116,8	139,4	93,7	—	—
1968 Nov.	124,3	107,9	141,0	—	95,9	—	—	—	—	—	—	125,6	154,9	95,9	—	—
1968 Dez.	124,8	—	141,9	—	—	—	—	—	—	—	—	127,4	158,2	—	—	—
1969 Jan.	123,2	113,7	131,2	112,5	104,5	129,4	—	—	—	—	—	122,5	131,2	104,5	—	—
1969 Febr.	111,2	110,1	114,1	108,7	100,5	—	—	—	115,8	115,8	—	107,0	110,1	100,5	—	—
1969 März	119,0	—	122,6	119,8	101,8	132,6	—	—	90,1	126,2	126,2	—	107,7	113,7	101,8	—

Land	Sowjetunion								Vereinigte Staaten von Amerika					
	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau								Maritime Research Inc., New York					
Berechnende Stelle	Trampfahrt								Trampfahrt					
Einsatzart	Trampfahrt								Trampfahrt					
Indexgruppe	ab Schwarzmeerhäfen				ab Schwarzmeerhäfen				Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle
	zu-sammen	Getreide	Erz	Zement	zu-sammen	Rohöl 11 000 bis 23 000 t	über 23 000 t	Erdöl-Produkte						
Basis	1960 = 100								Intascale = 100					
1964 D	97,6	101,4	88,0	120,0	70,6	70,6	88,5	43,4	45,4	45,9	56,7	45,6	35,9	
1965 D	108,1	107,6	99,5	141,0	69,4	74,2	52,9	84,6	45,3	48,9	47,4	59,6	46,7	
1966 D	105,7	100,1	100,1	139,2	77,1p	72,2	57,0	83,2	43,4	45,6	47,4	59,3	34,4	
1967 D	114,2p	113,4p	103,8p	147,5p	160,6p	154,9p	129,7p	172,1p	43,1	46,5	46,9	58,1	33,0	
1968 D	113,0p	112,1p	101,7p	—	98,7p	103,0p	105,7p	114,8p	42,2	44,3	47,3	—	32,8	
1968 April	—	—	—	—	—	95,0	—	100,0	42,6	45,4	47,2	—	32,8	
1968 Mai	110,4	100,1	—	—	—	100,0	—	117,5	42,4	44,9	47,2	—	32,8	
1968 Juni	109,1	97,3	—	—	—	136,2	132,9	119,8	42,3	44,7	47,3	—	32,9	
1968 Juli	105,9	—	101,3	—	113,1	110,0	116,2	114,4	42,0	43,9	47,3	—	32,8	
1968 Aug.	106,2	—	102,0	—	82,5	85,0	80,8	107,2	41,8	43,3	47,2	—	32,8	
1968 Sept.	—	—	—	—	83,7	87,5	80,0	109,3	41,6	42,8	47,3	—	32,9	
1968 Okt.	107,3	99,6	—	—	100,6	101,2	100,0	117,9	41,3	42,3	47,2	—	32,7	
1968 Nov.	111,3	107,9	—	—	—	—	115,0	138,7	41,7	43,4	47,3	—	32,7	
1968 Dez.	—	—	—	—	113,5	112,0	115,0	122,5	41,6	43,3	47,3	—	32,5	
1969 Jan.	115,2	113,7	112,5	129,4	92,3	99,6	85,0	102,1	41,3	42,5	47,2	—	32,5	
1969 Febr.	109,2	110,1	108,7	—	—	—	—	—	41,1	42,0	47,1	—	32,6	
1969 März	122,4	—	119,8	132,6	—	76,2	—	66,2	41,4	42,3	47,1	—	32,8	

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

C. Schiffsindex

2. Sonstige Schiffsindex

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				Venezuela/Niederl. Indien				Persischer Golf Wilhelmshaven				Algerien/Tunesien			
Tankergröße/Benklasse	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2
1964	78,60	68,92	63,70	—	27,1	23,9	22,0	—	45,11	41,1	38,6	—	17,0	14,11	13,10	—
1965	80,93	70,11	59,14	—	27,11	24,2	20,5	—	47,1	41,8	36,2	—	17,6	15,2	12,10	—
1966	79,40	68,47	56,27	—	27,5	23,7	19,5	—	46,3	40,10	34,9	—	16,10	14,6	11,11	—
1967	94,55	84,57	69,02	—	32,7	29,2	23,10	—	67,7 ²⁾	60,9 ²⁾	50,0 ²⁾	—	20,0	17,11	14,7	—
1968	99,71	92,33	74,56	62,55 ³⁾	35,5	32,9	26,6	22,2 ³⁾	82,6	76,5	61,9	51,10 ³⁾	21,9	20,2	16,3	13,8 ³⁾
1968 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	—
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	—
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	—
Juli	100,0	94,6	76,4	—	35,6 ^r	33,7	27,1	—	82,9 ^r	78,4	63,3	—	21,10 ^r	20,8	16,8	—
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	—
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	—
16. Sept.—15. Okt.	94,0	88,7	70,6	64,1	33,4	31,6	25,1	22,9	77,10	73,5 ^r	58,6 ^r	53,2	20,6	19,4	15,5	14,0
18. Okt.—15. Nov.	94,2	87,6	70,0	61,3	33,5	31,1	24,10	21,9	78,0	72,6 ^r	58,0 ^r	50,10	20,7	19,2	15,3	13,5
16. Nov.—15. Dez.	100,2	90,4	71,4	62,5	35,6	32,1	25,4	22,2	82,11 ^r	74,10 ^r	59,2	51,10	21,11	19,9	15,7	13,8
16. Dez.—15. Jan.	97,5	91,6	71,3	63,6	34,7	32,6	25,4	22,7	80,8 ^r	75,10	59,1	52,9	21,3	20,0	15,7	13,11
1969																
16. Jan.—15. Febr.	88,9	83,3	68,6	61,5	31,7	29,7	24,4	21,10	73,7	69,0	56,10	51,0	19,5	18,2	15,0	13,5
16. Febr.—15. März	82,7	76,3	65,5	58,8	29,4	27,1	23,3	20,10	68,6	63,2	54,0	48,9	18,1	16,8	14,4	12,10
16. März—15. April	81,9	74,9	64,1	57,8	29,1	26,7	22,7	20,6	67,10	62,1	53,2	47,11	17,11	16,4	14,0	12,7

Land	Großbritannien				Frankreich			Bundesrepublik Deutschland		
Berechnende Stelle	Fairplay, London				Barry Rogliano Salles (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 ⁷⁾ Trockenfrachter in		
	Baupreis	Übergabe- preis	Baupreis	Übergabe- preis	Liberty-Schiff Baujahr 43/45 10500/ 10999 t dw	Motorschiff Baujahr 1958 12500 t dw	Motortanker Baujahr 52/53 18500 t dw	Nord- europa	Süd- europa	Fernost
Basis	1962 = 100				1962 = 100					
	(1022500 £)	(875000 £)	(1345200 £) ⁸⁾	(1218800 £) ⁹⁾	(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 ⁹⁾	130,2	111,1	55,3	131,6	131,3	110,0
1966 D	106,9	108,2	103,7	100,5	157,7	102,5	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 April										
Mai	113,9	112,9	111,5	114,9		101,5	41,7			
Juni										118,7
Juli					96,4	97,9	44,5		95,4	122,3
Aug.										121,4
Sept.										123,3
Okt.	115,4	—	118,9	—						124,6
Nov.						104,2	34,7			
Dez.										
1969 Jan.									103,3	127,8
Febr.	117,4	117,6	130,1	—		107,7	37,9			129,1
März										118,8

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 Zeitchartraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung							
Indexgruppe	Zum Abbruch bestimmt ⁹⁾			bis 24	bis 9	bis 12	bis 1	1 bis 2	2 bis 3	mehr als 6	
	Nord- europa	Tanker in 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	July 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	—	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 April		140,9	109,6	113,2	125,6	88,5	46,1	49,4	56,4	54,5	
Mai		152,2	109,6	120,8	153,8	91,0	46,6	51,1	55,5	56,0	
Juni		143,4	127,4	116,8	145,5	91,3	53,1	49,0	57,9	55,4	
Juli		145,1	106,1 ^r	112,0	130,7	88,4	45,4	44,0	56,1	53,0	
Aug.			106,1 ^r	113,0	129,6	95,6	55,2	47,9	56,0	53,5	
Sept.		149,5	109,6	114,2	134,3	92,1	56,2	46,5	57,0	55,3	
Okt.			119,3	116,4	146,6	96,0	56,1	46,2	57,5	55,3	
Nov.		167,1	111,3	114,8	137,5	93,5	59,3	49,8	61,0	56,4	
Dez.		150,6	104,8	114,8	123,8	89,2	53,6	44,7	55,3	52,8	
1969 Jan.	138,8	131,9	103,2 ^r	114,0	133,9	86,4	46,5	42,8	56,1	53,6	
Febr.	141,1	149,5	104,8	107,4	131,1	90,0	47,5	43,3	56,6	51,3	
März	157,3	149,5	104,8	112,8	139,7	88,1	47,9	48,1	59,9	51,2	

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

V. 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												April	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
I.	Spar ²⁾	I.	Spar ²⁾	I.	Spar ²⁾	I.	Spar ²⁾	I.	Spar ²⁾	I.	Spar ²⁾	I.	Spar ²⁾			
Europa	Brüssel	HF	117	83	117	83	117	83	117	83	117	84	129	92		
		HR	223	158	223	158	223	158	223	158	222	158	258	184		
		HR a)	—	126	—	f) 126 ¹⁾	—	f) 126	—	f) 131	—	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	1166	846		
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	HR	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	HR	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	HR	128	87	123	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	HR	85	57	85	57	101	68	106	71	112	75	117	78		
		HR c)	170	114	170	114	202	135	212	142	224	149	234	156		
München	HF	HR	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	HR	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	HR	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		
Finland	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	1162	882		
		HR f)	—	645 ³⁾	—	653 ³⁾	—	653 ³⁾	—	669 ³⁾	—	—	—	—		
Frankreich	Paris	HF	175	130	175	135	175	136	175	136	175	136	187	144		
		HR	333	247	333	256	333	259	333	259	332	259	374	288		
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	1348	1022		
		HR a)	—	830	—	f) 779	—	f) 766	—	f) 766	—	f) 766	—	f) 705		
Großbritannien	London	HF	250	189	252	191	252	191	252	191	252	191	281	201		
		HR	475	360	478	362	479	363	479	363	479	363	562	402		
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	452	328		
		HR a)	—	254	—	254	—	f) 254	—	f) 254	—	f) 254	—	f) 254		
Rom	HF	HR	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240		
		HR a)	627	456	627	456	627	456	627	456	627	456	660	480		
		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	281		
		HR	755	529	755	529	755	529	755	529	755	529	794	562		
		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	132	96		
		HR	236	166	236	166	236	166	236	166	236	166	264	192		
		HR a)	—	ab) 130	—	ab) 130	—	f) 137	—	f) 132	—	f) 132	—	f) 149		
Norwegen	Oslo	HF	427	345	427	345	427	345	433	351	435	354	488	367		
		HR	812	656	812	656	812	656	823	667	827	672	976	734		
		HR d)	—	475	—	482	—	484	—	513	—	521	—	548		
Österreich	Wien	HF	210	153	210	153	210	153	210	153	211	154	241	167		
		HR	399	291	399	291	399	291	399	291	400	292	482	334		
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	1072	772		
		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	1166	846		
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	668	488		
		HR a)	—	378	—	378	—	f) 378	—	f) 378	—	f) 378	—	f) 378		
Madrid	HF	HR	412	305	412	305	412	305	412	305	412	305	412	305		
		HR	783	580	783	580	783	580	783	580	783	580	824	610		
		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	488	367		
		HR	812	656	812	656	812	656	823	667	827	672	976	734		
		HR d)	—	475	—	482	—	484	—	506	—	521	—	548		
Schweiz	Genf	HF	174	132	174	132	174	132	174	132	174	132	188	139		
		HR	331	251	331	251	331	251	331	251	331	251	376	278		
Zürich	HF	HR	126	92	126	92	126	92	126	92	127	92	142	97		
		HR	240	175	240	175	240	175	240	175	240	175	284	194		
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	1582	1160		
		HR f)	—	927	—	927	—	f) 884	—	f) 869	—	f) 869	—	f) 800		

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												April	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		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 ¹⁾	—	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 ¹⁾	—	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 ¹⁾	—	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 ¹⁾	—	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		
Amerika²⁾																
Argentinien	Buenos Aires	HF	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	2956	1792		
		HR	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5912	3584		
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2820	1672		
		HR	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3344		
Chile	Santiago	HF	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3176	2012		
		HR	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6352	4024		
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	2956	1792		
		HR	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5912	3584		
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	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
			Durchschnitt								April
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	0,71	0,71	0,72	0,72
	500	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	0,60
		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	1,04	
	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	0,46	0,45	
	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	2,96	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	1,23	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	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52
		ab 45	2,46	2,56	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	17,27	17,36	17,36	17,36	17,36	17,34	17,32
		ab 45	12,76	12,94	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00
Ceylon	Colombo	unter 45	14,28	14,52	14,60	14,60	14,60	14,60	14,58	14,56
		ab 45	10,72	10,90	10,96	10,96	10,93	10,92	10,92	10,92
Hongkong	Victoria	unter 45	22,60	22,93	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04
		ab 45	16,96	17,20	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28
		ab 300	16,68 ¹⁾	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
		ab 500	13,64 ²⁾	13,84	13,84	13,84	13,84	13,48	12,40	12,40
Indien	Bombay	unter 45	12,88	13,09	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		ab 45	9,88	9,83	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88
Kalkutta	unter 45	14,08	14,29	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	
	ab 45	10,56	10,71	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	
Indonesien	Djakarta	unter 45	19,96	20,26	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36
		ab 45	14,96	15,20	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28
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	18,91	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 ¹⁾	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	11,94	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
		ab 45	8,84	8,96	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	18,15	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24
		ab 45	13,40	13,61	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41/42, 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	1964	1965	1966	1967	1968	1969
			Durchschnitt								April
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sidney ¹⁾	unter 45	24,48	25,80	26,24	25,65	24,48	24,48	24,48	24,48
		ab 45	18,36	19,35	19,68	19,24	18,36	18,36	18,36	18,36
Neuseeland	Auckland ¹⁾	unter 45	28,48	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	22,79	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28
		ab 45	16,00	17,11	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48
		ab 100	13,96	14,43	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68
		ab 200	13,96	13,36	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		ab 300	13,04 ²⁾	12,3 ²⁾	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12
		ab 400	13,04	11,60	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
		ab 500	9,24	9,88	10,12	10,12	10,12	10,12	10,12	10,31
Bolivien	La Paz	unter 45	21,04	21,92	22,24	22,24	22,24	22,24	22,24	22,24
		ab 45	15,16	16,28	16,68	16,68	16,68	16,68	16,68	16,68
		ab 100	12,76	13,00	13,08	13,08	13,08	13,08	13,08	13,08
		ab 200	12,76	12,00	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,72
		ab 300	11,88 ²⁾	11,16 ²⁾	10,92	10,92	10,92	10,81	10,48	10,48
		ab 400	11,88	10,56	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16
		ab 500	9,56	9,44	9,40	9,40	9,40	9,40	9,25	8,80
Brasilien	Rio de Janeiro	unter 45	19,56	21,03	21,52	21,52	21,52	21,52	21,52	21,52
		ab 45	14,68	15,79	16,16	16,16	16,16	16,16	16,16	16,16
		ab 100	12,84	13,36	13,56	13,56	13,56	13,56	13,56	13,56
		ab 200	12,84	12,32	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16
		ab 300	12,00 ²⁾	11,40 ²⁾	11,24	11,24	11,24	11,24	11,24	11,24
		ab 400	12,00	10,76	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36
		ab 500	8,56	9,20	9,44	9,44	9,44	9,44	9,44	10,64
Chile	Santiago	unter 45	21,84	23,31	23,80	23,80	23,80	23,80	23,80	23,80
		ab 45	16,40	17,48	17,88	17,88	17,88	17,88	17,88	17,88
		ab 100	14,32	14,48	15,04	15,04	15,04	15,04	15,04	15,04
		ab 200	14,32	13,72	13,52	13,52	13,52	13,52	13,52	13,52
		ab 300	13,36 ²⁾	12,68 ²⁾	12,48	12,48	12,48	12,48	12,48	12,48
		ab 400	13,36	11,92	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48
		ab 500	9,56	10,20	10,44	10,44	10,44	10,44	10,44	10,65
Kanada	Montreal	unter 45	9,92	10,82	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
		ab 45	6,80	7,94	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32
		ab 100	4,48	5,08	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	4,08
		ab 300	3,68 ²⁾	3,96 ²⁾	4,08	4,08	4,08	3,97	3,64	3,64
		ab 400	3,68	3,76	3,80	3,80	3,80	3,69	3,36	3,36
		ab 500	3,32 ²⁾	3,44 ²⁾	3,52	3,52	3,52	3,41	3,08	3,08
Kolumbien	Barranquilla	unter 45	15,04	15,92	16,24	16,24	16,24	16,24	16,24	16,24
		ab 45	10,64	11,76	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16
		ab 100	8,24	8,84	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 ²⁾	7,48 ²⁾	7,56	7,56	7,56	7,47	7,20	7,20
		ab 400	7,36	7,08	7,00	7,00	7,00	6,91	6,64	6,64
		ab 500	6,12 ²⁾	6,24 ²⁾	6,28	6,28	6,28	6,19	5,92	5,92
Kuba	Havana	unter 45	12,04	12,92	13,24	13,24	13,24	13,24	13,24	13,24
		ab 45	8,44	9,56	9,96	9,96	9,96	9,96	9,96	9,96
		ab 100	6,04	6,64	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 ²⁾	5,44 ²⁾	5,56	5,56	5,56	5,45	5,12	5,12
		ab 400	5,16	5,20	5,24	5,24	5,24	5,13	4,80	4,80
		ab 500	4,76 ²⁾	4,88 ²⁾	4,96	4,96	4,96	4,85	4,52	4,52
Mexiko	Mexiko City	unter 45	13,28	14,36	14,56	14,48	14,08	13,64	14,72	14,72
		ab 45	9,64	10,90	11,21	11,11	10,55	10,08	11,23	11,16
		ab 100	7,24	7,96	8,09	8,00	7,69	7,48	8,13	8,08
		ab 200	7,24	7,28	7,21	7,13	7,13	7,16	6,85	6,80
		ab 300	6,36 ²⁾	6,76 ²⁾	6,81	6,73	6,57	6,39	6,41	6,36
		ab 400	6,36	6,52	6,49	6,41	6,36	6,31	6,09	6,04
		ab 500	5,92 ²⁾	6,04 ²⁾	6,19	6,07	5,95	5,86	5,59	5,52
Peru	Lima	unter 45	19,28	20,18	20,48	20,33	20,43	20,48	20,48	20,48
		ab 45	13,84	14,96	15,36	15,27	15,33	15,36	15,36	15,36
		ab 100	11,44	11,76	11,88	11,82	11,86	11,88	11,88	11,88
		ab 200	11,44	10,84	10,64	10,61	10,63	10,60	10,48	10,48
		ab 300	10,56 ²⁾	10,04 ²⁾	9,88	9,88	9,88	9,77	9,42	9,40
		ab 400	10,56	9,52	9,20	9,20	9,20	9,18	9,10	9,08
		ab 500	8,52 ²⁾	8,52 ²⁾	8,56	8,44	8,52	8,42	7,98	7,96
Uruguay	Montevideo	unter 45	21,32	22,76	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28
		ab 45	16,00	17,08	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48
		ab 100	13,96	14,48	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68
		ab 200	13,96	13,36	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		ab 300	13,04 ²⁾	12,32 ²⁾	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12
		ab 400	13,04	11,60	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
		ab 500	9,24	9,88	10,12	10,12	10,12	10,12	10,31	12,40
Venezuela	Caracas	unter 45	14,68	15,58	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88
		ab 45	10,36	11,50	11,88	11,88	11,88	11,88	11,88	11,88
		ab 100	7,96	8,56	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 ²⁾	7,36 ²⁾	7,48	7,48	7,48	7,12	7,12	7,12
		ab 400	7,08	7,20	7,28	7,28	7,28	6,92	6,92	6,92
		ab 500	5,84 ²⁾	5,84 ²⁾	5,84	5,84	5,84	5,75	5,67	7,72
Vereinigte Staaten	New York	unter 45	10,28	11,18	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48
		ab 45	7,04	8,18	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56
		ab 100	4,64	5,24	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 ²⁾	4,04 ²⁾	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,72
		ab 400	3,76	3,80	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,40
		ab 500	3,36 ²⁾	3,48 ²⁾	3,56	3,56	3,56	3,45	3,12	3,12

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42, 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							April
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
	Teheran	500	3,16	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	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	2,68
		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 Textilfertigung	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
	Göteborg	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	
	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 ⁴⁾	2,64 ⁴⁾
		100	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80	1,76	1,76
	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	1,93	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 ⁶⁾	Kairo	100	3,72 ²⁾	3,72 ²⁾	3,72 ²⁾	3,72 ²⁾	3,71 ³⁾	3,68 ³⁾	3,90 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⁾	1,13 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	3,44	3,44
	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 ²⁾	2,04 ³⁾	2,04 ³⁾	2,03 ³⁾	1,90 ³⁾	2,05 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	1,32 ¹⁾
		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	4,48	4,08	4,08
		250	4,28	4,48	4,48	4,48	4,48	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 Musiktrommeln, 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. 42, Quellenverzeichnis s. S. 44.

B. Güterverkehr

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

DM je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindest-gewicht je Sendung in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
			Durchschnitt							April
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
	Lissabon	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 Inneren und/oder Därme	Damaskus	45	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
		100	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	Delhi	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
	Kairo	45	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16
		100	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
	Kalkutta	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
	Oran	100	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
		250	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	New York	45	3,64	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
	Bangkok ²⁾	45	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88
		100	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
	Johannesburg	250	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
		100	3,00	3,00	3,00	3,77 ⁴⁾	4,84 ⁴⁾	4,82 ⁴⁾	4,80 ⁴⁾
	Karachi ³⁾	250	3,00	3,00	3,00	3,13	3,52	3,52	3,52
		500	3,00	3,00	3,00	2,98	3,28	3,28	3,28
	London	100	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84	0,88	0,88
		250	0,72	0,72	0,73	0,76	0,76	0,80	0,80
	Malland ⁵⁾	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,77	0,76
	Montreal	45	3,55	3,60	3,60	3,60	3,63	3,71	3,72
		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
	Paris	45	0,52	0,52	0,53	0,56	0,56	0,88	0,88
		100	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50	0,48
	Teheran	250	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,24	2,24
250		2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,24	2,24	
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	Manchester	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
		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	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	Tokio	500	2,52	2,40	2,40	2,40	2,39	2,39	2,40
		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
100			5,68	5,68	5,68	8,76 ¹⁾	6,96	7,48 ¹⁾	8,76 ¹⁾
Caracas		45	1,12	1,12	1,17	1,28	1,31	1,40	1,40
		45	0,84	0,84	0,88	0,96	0,96	1,32 ¹⁾	1,32 ¹⁾
London		100	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84	0,88	0,88
		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	
		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	
		100	5,28	5,28	5,28	7,51 ¹⁾	6,10	5,28	5,28
Mexiko City		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
Paris		45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,52 ⁶⁾	0,52 ⁶⁾
		100	8,42	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56
Tokio	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	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	
		100	1,20	1,20	1,23	1,28	1,28	1,28	1,28
	Malmö	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
	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	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,40
		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	
		45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,52 ⁶⁾	0,52 ⁶⁾
	Paris	100	3,08 ⁴⁾	3,08 ⁴⁾	3,08	3,08	3,08	3,08	3,08
		250	3,08 ⁴⁾	3,08 ⁴⁾	2,60	2,60	2,60	2,56	2,56
	Tel Aviv/Jaffa	500	3,08 ⁴⁾	3,08 ⁴⁾	2,36	2,36	2,36	2,36	2,36
45		0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,54	0,52	
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. 42, Quellenverzeichnis s. S. 44.

VI. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr Rp/Dpf

Änderungsdatum	Briefe											
	Orts-					Fern-					Auslands-	
	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g
1933 1. Dezember	8	16	20	30	12	24	40	60	25	15		
1946 1. März	16	32	40	60	24	48	80	120	50	30		
1948 1. September	10	20	30	40	20	40	60	80	30	20		
1954 1. Juli	10	20	30	40	20	40	60	80	40	20		
1963 1. März	20 ¹⁾	40 ²⁾	70 ²⁾	90 ²⁾	20 ¹⁾	40	70	90	40 ²⁾	20		
1966 1. April	30 ¹⁾	50 ²⁾	70 ²⁾	90 ²⁾	110 ²⁾	30 ¹⁾	50	70	90	110	50 ²⁾	30

Änderungsdatum	Postkarten			Drucksachen								Geschäftspapiere			
	Orts-	Fern-	Auslands-	Inlands-				Auslands-				Inlands-			
				bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	
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	7	10	15	25	50	10	10	25	25	50		
1963 1. März	15 ²⁾	15	20 ²⁾	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	4	10 ⁴⁾	20 ¹⁾	40 ¹⁾	70 ⁶⁾		
1966 1. April	20 ²⁾	20	30 ²⁾	10 ¹⁾	20 ¹⁾	30	40	70	20	10	30 ¹⁾	50 ¹⁾	90 ⁶⁾		

Änderungsdatum	Geschäftspapiere			Warensendungen (Warenproben) ⁶⁾									Päckchen	
	Auslands-			Inlands-					Auslands-				Inlands-	Auslandsverkehr
	200 g	400 g	500 g	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	mindestens	für je 50 g		mindestens
1933 1. Dezember	25	40	50	8	15	30	5	5	10	40	10	50		
1946 1. März	50	80	100	16	30	60	10	10	20	80	20	100		
1948 1. September	30	45	55	10	20	40	10	5	10	60	10	50		
1954 1. Juli	40	80	100	15	25	50	10	10	20	70	20	80		
1963 1. März	40	80	100	10 ¹⁾	15	20	25	50	10	10	20	80		
1966 1. April	320 ⁶⁾	620 ⁶⁾	770 ⁶⁾	10 ¹⁾	20	30	40	70	20	10	30	100		

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

Rp/Dpf

Änderungsdatum	Pakete									
	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg	über 7 kg bis 8 kg	über 8 kg bis 9 kg	über 9 kg bis 10 kg	über 10 kg bis 11 kg	über 11 kg bis 12 kg	über 12 kg bis 13 kg	über 13 kg bis 14 kg
1932 15. Januar	40	50	60	70	80	90	105	120	135	150
1946 1. März	80	100	120	140	160	180	210	240	270	300
1948 1. September	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
1951 20. Oktober	80	100	125	150	175	200	225	250	275	300
1958 1. Mai	100	120	150	180	210	240	270	300	330	360
1963 ⁸⁾ 1. März	110	160	210	260	300	340	389	420	460	500
1966 ⁸⁾ 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	— ⁹⁾	— ⁹⁾	— ⁹⁾
1948 1. September	260	280	300	320	340	360	50 ⁹⁾	60 ⁹⁾	70 ⁹⁾
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 ⁸⁾ 1. März	540	580	620	660	700	740	100	140	180
1966 ⁸⁾ 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⁾

Rp/Dpf

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

1964 1. Januar	bis 30 g	über 30 g bis 1000 g für je 10 g
	18,00	0,90
Vertriebsgebühr ¹²⁾ je Zeitungsnummernstück ¹⁰⁾ mit einem Durchschnittsgewicht		
1967 1. Januar	bis 30 g	über 30 g für je 10 g
	4,00	0,30

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

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

Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Postzeitungsgut ¹⁾			Zeitungsdrucksachen ²⁾					
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenlg.	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 100 g bis 1000 g
	bis 50 km	über 50 km							
1933 1. Dezember ..	2,5	5,0	20,0	3	4	8	15	30	—
1939 1. Mai	2,5	5,0	20,0	3	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	100	100
1963 1. März	20	30	30	40	50	60	60	80	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/DM¹⁾

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

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

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

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst						Postscheckdienst			Postreisedienst			
	ins- gesamt	Brief- dienst	Paket- dienst	Zeitungs- dienst	An- weisungs- dienst	Neben- lei- stungen	ins- gesamt	Konto- inhaber	für Nicht- konto-	ins- gesamt	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	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 D	157,7	161,1	151,4	138,2	163,1	101,9	180,0	199,7	174,4	125,6	117,8	137,4	192,5
1967 D	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
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	96,9	80,7	100,0
1. April	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1. Mai	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 1. Januar	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 1. Januar	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	112,1	106,3	121,8	117,8
1. März	123,9	124,3	126,6	100,5	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 1. Januar	125,3	124,3	126,6	137,7	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1. August	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 1. März	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	128,3	120,1	140,5	207,5
1. April	168,4	173,1	159,7	138,4	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1967 1. Januar	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5

B. Fernsprechverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse

RM/DM

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

2. Ortsgesprächsgebühren

RM/DM

Änderungsdatum	Gebühr für ein Ortsgespräch			
	von einer Teilnehmersprechstelle	von einer öffentlichen Sprechstelle		
		mit gewöhnlichem Sprechapparat		mit Münzfernsprecher
1927 1. Mai		0,10	0,10	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	
1964 1. August		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,08		
	in der Zeit von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 18 bis 21 Uhr												
1927 1. Mai	0,10	0,20	0,20	0,27	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 ⁴⁾
1940 1. Januar		0,20	0,20	0,26 ^{2/3}	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1944 1. September		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946 1. April		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950 1. Juni		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36	3,84	
1964 1. August		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,08		

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

B. Fernsprechverkehr
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

DM

Änderungsdatum	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer ¹⁾											
	innerhalb des Bereichs einer Knotenvermittlungsstelle ²⁾	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen ³⁾					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen ⁴⁾					
		bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 7 bis 18 Uhr												
1952 Juli	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes											
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⁾												
1952 Juli	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁴⁾											
1953 11. August ...	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	
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 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾	0,64 ⁶⁾
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. Telegrafen- und Telexverkehr
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr
RM/DM je Telegrammwort

Änderungsdatum	Gewöhnliche		Dringende		Blitztelegramm ⁶⁾	Brieftelegramme ⁷⁾	
	Ortstelegramme ⁸⁾	Ferntelegramme ⁸⁾	Ortstelegramme ⁸⁾	Ferntelegramme ⁸⁾		bis zu 22 Wörtern ¹⁰⁾	für jedes 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	Kopenhagen	a) 0,17 b) 0,085	0,16 0,08	0,27 0,135	0,27 0,13	0,27 0,135	0,27 0,135	0,30 0,15	0,30 0,15	0,30 0,15	
Frankreich	Paris	a) 0,18 b) 0,09	0,17 0,085	0,29 0,145	0,29 0,14	0,29 0,145	0,29 0,145	0,30 0,15	0,30 0,15		
Griechenland	Athen	a) 0,29 b) 0,145	0,21 0,105	0,48 0,24	0,48 0,24	0,48 0,24	0,48 0,24	0,48 0,24	0,50 0,25		
Großbritannien	London	a) 0,25 b) 0,125	0,23 0,115	0,39 0,195	0,39 0,20	0,39 0,195	0,39 0,195	0,40 0,20	0,40 0,20		
Italien	Rom	a) 0,23 b) 0,115	0,17 0,085	0,38 0,19	0,38 0,19	0,38 0,19	0,38 0,19	0,36 0,18	0,36 0,18		
Jugoslawien	Belgrad	a) 0,23 b) 0,115	0,16 0,08	0,36 0,18	0,39 0,20	0,39 0,195	0,39 0,195	0,40 0,20	0,40 0,20		
Niederlande	Amsterdam	a) 0,16 b) 0,08	0,15 0,075	0,24 0,12	0,24 0,12	0,27 0,135	0,27 0,135	0,30 0,15	0,30 0,15		
Polen	Warschau	a) 0,18 b) 0,09	0,18 0,09	0,32 0,16	0,32 0,16	0,32 0,16	0,32 0,16	0,36 0,18	0,36 0,18		
Schweden	Stockholm	a) 0,17 b) 0,085	0,16 0,08	0,27 0,135	0,27 0,14	0,27 0,135	0,27 0,135	0,34 0,17	0,30 0,15		
Schweiz	Bern	a) 0,16 b) 0,08	0,15 0,075	0,24 0,12	0,24 0,12	0,24 0,12	0,24 0,12	0,30 0,15	0,30 0,15		
Afrika											
Südafrika	Kapstadt	a) 1,44 b) 0,48	1,44 0,48	1,80 0,90	1,81 0,91	1,81 0,905	1,81 0,905	1,20 0,60	1,20 0,60		
Ver Arab Republik (Ägypten)	Kairo	a) 0,94 b) 0,32	0,94 0,32	1,19 0,595	1,19 0,60	1,19 0,595	1,19 0,595	1,20 0,60	1,20 0,60		
Asien											
Indien	Bombay	a) 1,40 b) 0,47	1,40 0,47	1,89 0,945	1,89 0,94	1,89 0,945	1,89 0,945	1,80 0,90	1,80 0,90		
Japan	Tokio	a) 2,83 b) 0,94	2,83 0,94	3,08 1,54	3,09 1,54	3,09 1,545	3,09 1,545	3,00 1,50	3,00 1,50		
Singapur	Singapur	a) 2,87 b) 0,96	2,87 0,96	3,60 1,80	2,98 1,49	2,98 1,49	2,98 1,49	3,00 1,50	3,00 1,50		
Australien und Ozeanien											
Australien	Sydney	a) 2,56 b) 0,86	2,56 0,86	2,68 1,34	2,68 1,34	2,68 1,34	2,68 1,34	2,70 1,35	2,70 1,35		
Amerika											
Argentinien	Buenos Aires	a) 2,13 b) 0,71	2,13 0,71	2,68 1,34	2,68 1,34	2,68 1,34	2,68 1,34	2,70 1,35	2,70 1,35		
Vereinigte Staaten	New York	a) 1,03 b) 0,34	1,03 0,34	0,97 0,485	0,97 0,48	0,97 0,485	0,97 0,485	1,00 0,50	1,00 0,50		
	San Franzisko	a) 1,60 b) 0,53	1,60 0,53	1,13 0,565	1,13 0,57	1,13 0,565	1,13 0,565	1,20 0,60	1,20 0,60		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 42/43, Quellenverzeichnis s. S. 44.

C. Telegrafen- und Telexverkehr
3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse
RM/DM je Anschluß

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

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

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⁾ 1964 1. August	0,60		1,20			1,80
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⁾ 1964 1. August	0,60		0,80			1,20

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen
Schaubilder

Seite 4

Indices der Seefrachtraten

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

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

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

Gebietsstand Bundesgebiet ohne Berlin. Im Personenverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin (West) sowie im Berliner Stadtverkehr wird der Eisenbahnfahrpreis für die auf dem Gebiet der SBZ oder der Stadt Berlin liegenden Strecken oder Teilstrecken nach dem Personentarif der Deutschen Reichsbahn berechnet. — Vor dem 6. Juli 1959 galten im Saarland besondere Tarife in sfrs.

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 Einzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — ⁴⁾ Für die Benutzung von Trans-Europ-Expresszügen (TEE-Zügen) 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 Bettkartenpreise berücksichtigt, da die Schlafwagenläufe bis zu diesem Zeitpunkt nahezu vollständig klimatisiert worden sind. — ¹⁰⁾ Ab 29. 9. 1965 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 Hefes 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 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet. — ⁵⁾ Die D-Zug-Zuschläge der jugoslawischen Staatsbahnen sind ab 1. 4. 1965 in den dargestellten Personenfahrpreisen enthalten.

Seite 11

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

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

3. Personalfahrpreise für wichtige europäische Eisenbahnverbindungen

^{*)} 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 beförderungsteuerfreie Güter die Beförderungssteuer enthalten (für Beförderungsstrecken bis 49 km 4%, ab 50 km 7% des Frachtsatzes). Am 1. 1. 1968 wurden die Stückgut- und Wagenladungssätze des DEGT wegen der Einführung des Mehrwertsteuersystems auf Nettobasis umgestellt. Die gesondert zu berechnende Mehrwertsteuer beträgt in der Zeit vom 1. 1. bis 30. 6. 1968 10%, ab 1. 7. 1968 11%.

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

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

¹⁾ Für jede Stückgutendung 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 33% 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	Ab	Ab	
1. 2. 1958		15. 3. 1966	
A	A/B	A	Hochwertige gewerbliche Fertigwaren, z. B. Kraftfahrzeuge, Textilien einschl. Textilhalbwaren u. Bekleidung; Genußmittel, z. B. Kaffee, Spirituosen
B	A/B	A	Wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. Maschinen, Möbel Wichtige Nahrungsmittel, z. B. Brot, Zucker, Fleisch, Fette
C	C/D	A	Weniger wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. eiserne Kessel und Röhren Hochwertige gewerbliche Grundstoffe, z. B. Pflanzenfasern, Beuzol, Lösungsmittel Obst
D	C/D	A	Mittelwertige gewerbliche Grundstoffe und Vorerzeugnisse, z. B. Porzellanmasse, Mittellagen für Sperrholzplatten, Kacheln, bestimmte NE-Metalle (Blei, Zink u. a.) Wichtige Nahrungsmittel-Grundstoffe, z. B. Getreide, Mehl
E	E	B	Bestimmte gewerbliche Halbwaren und Vorerzeugnisse, z. B. Schnittholz, Schwerchemikalien (Soda, Salzsäure), unbearbeitetes Flach- und Hohlglas (Fensterglas, Konservengläser)
F	F	B	Geringwertige gewerbliche Halb- und Fertigwaren, z. B. Steine, Zement, Dachziegel, Betonrohre, gebrauchte Packmittel und Bangerätschaften 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	Beförderungsteuerfreie gewerbliche Rohstoffe: Aschenkohlen, Aschenkoks und Rauchkammerlöschte, ab 1. 5. 1965 auch Eisen-erze (Ck m. W. v. 1. 1. 1968 weggefallen; vgl. Anm ³⁾ zu Seite 13)
(C)	I	I	Walzstahl (ohne Röhrenvornmaterial): Bandstahl, Stahlstreifen, Warmbreitband (unbearb.), Stahlbleche und -platten, Eisenbahnoberbaustoffe, Hohlbohrerstäbe, Spundwandstahl, Stab- und Formstahl, Walzdraht
(D)	II	II/III	Röhrenvornmaterial: 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 beförderungsteuerfreien Gütern, nämlich mit Kohlen (Fk) und Kohlenabfällen (Gk, darunter ab 1. 5. 1965 auch Eisen- und Manganerze einschließlich Abfälle und Zwischenerzeugnisse aus diesen Erzen) sowie mit Kohlen und Kohlenabfälle in Eilguttransporten (Dk). Die Klasse Gk wurde zum 15. 3. 1966 in „Ck“ umbenannt. Ab 1. 1. 1968 ist auch für die vorher beförderungsteuerfreien 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 Zeilen 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 ohne Rücksicht auf die nachträgliche Erstattung bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ³⁾ Ohne Speisefette. — ⁴⁾ Für die Frachtenbildung dieser Verkehrsrelationen gelten 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 rund 9 t. Das Frachtberechnungsgewicht umfaßt auch das als Wärmeschutzmittel beigegebene Wasser (Naßeis). — ⁶⁾ Die mittlere Wagenauslastung für Tabak in vollen Wagenladungen liegt bei rund 13 t. — ⁷⁾ Durchschnitt April/Dezember. — ⁸⁾ Durchschnitt Januar/Dezember. — ⁹⁾ Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — ¹⁰⁾ Übliche Gewichtsklasse für Wolle bzw. Baumwolle. — ¹¹⁾ 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 Rohren, gewalzte Stahlplatten zum Schmieden in warmem Zustand oder zum Auswalzen.
Erläuterungen zu Seiten 14 und 15: 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. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen Frachtsätze des Reichs-Kraftwagentarifs für Wagenladungen

Bis 31. 12. 1967 war in den Frachtsätzen des RKT für Stückgut und Wagenladungen mit Ausnahme der bis 30. 6. 1955 geltenden Wagenladungssätze für beförderungssteuerfreie Güter die Beförderungssteuer enthalten (für Beförderungsstrecken bis 49 km 4%, ab 50 km 7% der Frachtsätze). Am 1. 1. 1968 wurden die Stückgut- und Wagenladungssätze des RKT wegen Einführung des Mehrwertsteuersystems auf Nettobasis umgestellt. Die gesondert zu berechnende Mehrwertsteuer beträgt in der Zeit vom 1. 1. bis 30. 6. 1968 10%, ab 1. 7. 1968 11%.

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

Seite 16

¹⁾ Die Sonderklassen mit der Zusatzbezeichnung „K“ gelten für Wagenladungen beförderungssteuerfreier Güter, nämlich Kohlen (FK) und Kohlenabfälle (GK) sowie für Wagenladungen von Kohlen und Kohlenabfällen im Eilguttransport (DK). Nach der Neufassung des Beförderungssteuergesetzes vom 13. 6. 1955 wurden die Sonderklassen DK, FK und GK wegen erneuter Heranziehung des Kohlen- und Kohlenabfalltransportes im Güterfernverkehr zur Beförderungssteuer mit Ablauf des 30. 6. 1955 aufgehoben. Die Klasse FK wird ab 1. 2. 1958 als Montanklasse V weitergeführt. — ²⁾ Bei Anwendung von 5 t und 10 t-Sätzen kann ab 14. 3. 1966 ein Nachlaß bis zu 5% vom Regelsatz gewährt werden. Zahlen in Klammern: Mindestsätze (= Tarifsätze — 5%) — Hochsätze (= Tarifsätze + 5%) — ³⁾ Am 15. 12. 1964 wurden Frachtsätze der 20 t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen im frachtpflichtigen Gewicht von 20000 kg und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 15 t-Klasse abgefertigt.

III. Spedition

(Nach Angaben des Bundesverbands Spedition und Lagerei e.V., Bonn)

Kundensätze des Spediteursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen

Die dargestellten Kundensätze gelten nur für den Speditionssammelgutverkehr innerhalb des Bundesgebietes. Für den entsprechenden Güterverkehr vom Bundesgebiet nach Berlin gelten Kundensondersätze. Bis 31. 12. 1967 war in den Kundensätzen des Spediteursammelgutverkehrs die Beförderungssteuer mit durchschnittlich 5,26% enthalten. Seit dem 1. 1. 1968 gelten Netto-Kundensätze, die um den entsprechenden Prozentsatz ermäßigt worden sind.

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. Für den Spediteursammelgutverkehr von Berlin nach dem Bundesgebiet gelten — von geringfügigen zeitlichen Abweichungen abgesehen — dieselben Kundensätze. — Im Saarland galten vor dem 6. 7. 1959 besondere Tarife in ffrs.

Seite 16 (Fortsetzung)

⁴⁾ Mindestsätze; Zahlen in Klammern: Mindestsätze—Hochsätze (= Mindestsätze + 10%). — ⁵⁾ Richtsätze; Zahlen in Klammern: Mindestsätze (= Richtsätze — 5%) —Hochsätze (= Richtsätze + 15%).

IV. 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.

I. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Monatszahlen der Binnenschiffsfrachten werden aus den von den einzelnen Frachtausschüssen festgesetzten Tarifen unter Berücksichtigung der mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung errechnet. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Monatszahlen. Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Folge vj 4/1968 dieses Berichts, Seite 19).

Seite 17

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, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, 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 (Einnundung 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 Geisenkirchen) 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 Geisenkirchen).

Seite 18

¹⁾ Siehe Seite 17, Anmerkung ⁶⁾. — ²⁾ Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — ³⁾ Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten am 10. 7. 1958, für Bergfahrten am 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 Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774 (Flugbenzin; Vergaserkraftstoff), II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899 (Rohöle verschiedener Herkunftslander 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/Julii. — ⁸⁾ Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder.

Seite 19

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ²⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — ⁴⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten am 10. 7. 1958, für Bergfahrten am 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 Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löszeiten) berechnet. — ⁶⁾ Siehe Seite 17, Anmerkung 8.

B. Seeschifffahrt

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

I. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 20

¹⁾ Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste (ohne Hafer und Reis). — ²⁾ Ölkuchen und andere Rückstände aus 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. hf-Abschlüsse. — ¹⁵⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erhebungstechnischen Gründen. — ¹⁶⁾ Ab 2. Vierteljahr 1968 DM-Abschlüsse.

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. Ab- schlüsse zu berth terms. Verladung flußabwärts in San Lorenzo beginnend. Komplettierung in Buenos Aires. — ⁶⁾ Ab 1961 \$ je 2240 lbs. — ⁷⁾ Reis. — ⁸⁾ Mais. — ⁹⁾ Frei ein und aus. — ¹⁰⁾ Mechanische Bulkverladungen in Mackay oder Townsville. — ¹¹⁾ Einschl. Rotterdam loschen. — ¹²⁾ Errechnet aus US-Pauschalfrachten. — ¹³⁾ Ab 6. 6. 1967 via Kaproute oder Panamakanal.

Seite 23

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

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Seite 23 (Fortsetzung)

⁶⁾ Ab 16. 5. 1967 via Kaproute.

C. Schifffahrtsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

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

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

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

Scale = London Market Tanker Nominal Freight Scale als Scale Nr. 1 vom 1. 11. 1952; revidiert am 1. 7. 1954 als Scale Nr. 2, am 15. 12. 1958 als Scale Nr. 3. — Intascale = International Tanker Nominal Freight Scale, gültig ab 15. 5. 1962.

Seite 24

¹⁾ Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen der früher auf Basis 2. Hj. 1954 bzw. Dezember 1959 berechneten Indices (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“ Vj. 1/1968. — ²⁾ Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengütern in 17 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 Fiore, 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 Seefrachtsindizes 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 Mittelmeerräfen.

Seite 26

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

2. Sonstige Schifffahrtsindizes

Seite 27

¹⁾ Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wurde vom 1. 7. 1964 bis zum 1. 7. 1968 halbjährlich und zwar als mittlere Rate aller Intascalewerte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften für 3 Größenklassen berechnet: 15000 bis 24999 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. 2/1963 dieses Berichts). Vom (15. 7. 1967 bis zum 15. 10. 1968 wurden zusätzlich berechnete AFRA-Monatszahlen veröffentlicht. Seit dem 1. 11. 1968 werden die AFRA-Raten für 4 Größenklassen in monatlichen Abständen (jeweils für Berichtszeiten vom 16. eines Monats bis zum 15. des folgenden Monats gemittelt) berechnet: 16500 bis 24999 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. 1. Indices der Seefrachtraten). — ²⁾ Ab 16. 5. 1967 Kaproute. — ³⁾ MD Oktober—Dezember. — ⁴⁾ Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der britischen Schifffahrtszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — ⁵⁾ Der Neubaupreis bezog sich in den Jahren 1962 bis 1964 auf einen Bulk-Carrier mit einer Tragfähigkeit von 24000 t. Materialeinsparungen und Formverbesserungen aufgrund technischer Fortschritte im Schiffsbau sowie Erleichterungen der Bedingungen für die Schiffs-Klassifizierung ermöglichten eine Erhöhung der Tragfähigkeit bei sonst gleichbleibenden Schiffsabmessungen. Demzufolge stellte „Fairplay“ seine Preisangaben für den Bulk-Carrier von 24000 auf 25000 t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verbilligung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — ⁶⁾ Umgerechnet vom Baupreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1325000 £). — ⁷⁾ Umgerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1200000 £). — ⁸⁾ Berechnet aufgrund der Jahresberichte der Schiffsmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes) Paris, Quartalszahlen sowie jeweils neueste Jahreszahlen fortgerechnet aufgrund von Preisermittlungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — ⁹⁾ Berechnet aufgrund von Preisermittlungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — ¹⁰⁾ Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit von 14 Seemeilen (je Stunde) und schneller. — ¹¹⁾ Motorschiffe. — ¹²⁾ Ölbrenner und Motorschiffe.

V. Luftverkehr

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

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

A. Personenverkehr

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

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

Seite 28

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachtflüge. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrate). — d) Wochenendflüge (Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen). — e) Airbusdienst vom 1. 4. 1963 bis 31. 3. 1967 (3 × täglich Pendelverkehr ohne Vorausbuchung). — f) Hin- und Rückflug innerhalb eines Monats. — ¹⁾ Monatsdurchschnitt April/Dezember. — ²⁾ Nur vom 1. 4. bis 31. 10. zugelassen. — ³⁾ Laut Mitteilung der Lufthansa wird die Touristenklasse ab November 1964 für Flugrouten innerhalb Europas mit „Sparklasse“ bezeichnet.

Seite 29

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen, ab 1. 7. 1965 innerhalb eines Monats. — b) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen, ab 1. 4. 1964 innerhalb 21 Tagen. ¹⁾ Monatsdurchschnitt Juli—Dezember. — ²⁾ 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⁾ Ab 250 kg. — ²⁾ Für Sendungen mit einem Gewicht von 1000 kg und darüber werden zusätzlich niedrigere Raten quotiert.

Seite 31

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

Seite 32

¹⁾ Allgemeine Luftfrachtraten — ²⁾ Ab 1. 4. 1964 einschl. Datenverarbeitungsmaschinen (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.

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

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

Seite 33

¹⁾ Allgemeine Luftfrachtraten. — ²⁾ Reptilhäute. — ³⁾ Kombinierte Raten bei Umladung in anderen deutschen Flughäfen. — ⁴⁾ Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — ⁵⁾ Fuchspelze. — ⁶⁾ Ab 100 kg.

VI. 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 ffrr.

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Seite 34

¹⁾ Am 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 Höchstgrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, müssen seit 1. 1. 1966 nach der jeweils nächst höheren Gebührenstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 65) galten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20 g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — ²⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — ³⁾ Für die Beförderung von Briefen bis 20 g (ab 1. 1. 1966 Standardbriefe) und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963, nach den Niederlanden ab 1. 8. 1964, nach Italien ab 15. 8. 1965 und nach Vatikanstadt ab 1. 4. 1966, die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze erhoben. — ⁴⁾ Bei Drucksachen im Auslandsverkehr, die schwerer als 50 g sind, wurde vom 1. 3. 1963 bis 31. 3. 1966 für jede Gewichtsstufe von 50 g (auch für die erste Stufe) ein Gebührensatz von 10 Dpf erhoben. — ⁵⁾ Die Sendungsart „Geschäftspapiere“ ist weggefallen. Diese Sendungen unterliegen den Briefgebühren (im Inlandsverkehr ab 1. 3. 1963, im Auslandsverkehr ab 1. 1. 1966). — ⁶⁾ Die Sendungsart „Warenproben“ wird im Inlandsverkehr vom 1. 8. 1964 an mit „Warensendung“, im Auslandsverkehr weiterhin mit „Warenproben“ bezeichnet.

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

Seite 34 (Fortsetzung)

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

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

Seite 34 (Fortsetzung)

a) Monatliche Gebühren je Zeitungstück im Postzeitungsvertrieb

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

Seite 35

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

¹⁾ Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. Die Beförderungsgebühr besteht aus einer Gewichtsg Gebühr je kg und einer Entfernungsgebühr, die für die Gesamtentfernung der Beförderungstrecken 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 allgemeinem 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. Am 1. 1. 1961 entfiel für die Zeitkartenausgabe jede Beschränkung hinsichtlich Personenkreis und Einkommenshöhe; ab 1. 1. 1963 werden besondere Arbeiterzeitkarten nicht mehr ausgegeben. — ¹⁰⁾ Schülerzeitkarten werden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgegeben. Ab 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Bezugsberechtigten einbezogen; ab 1. 1. 1963 Lehrlinge nur noch bei einem Bruttoarbeitsentgelt bis zu 150 DM monatlich. Ab 1. 3. 1966 können Schülerzeitkarten von Antragsberechtigten bis zum vollendeten 27. Lebensjahr gelöst werden.

Seite 36

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

6. Indices der Postgebühren im Inland

B. Fernsprechverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 36 (Fortsetzung)

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 37

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

C. Telegrafen- 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

¹⁴⁾ und ¹⁵⁾: 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. — ¹⁶⁾ In Verkehrsbeziehungen, in denen die Gebührenerfassungsgeräte noch nicht auf die volle Zeitimpulszahlung umgestellt waren, wurden jeweils bis zur Beendigung der Umstellungsarbeiten die vor dem 1. 2. 1956 geltenden Fernschreibgebühren erhoben. — ¹⁷⁾ 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. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen:

Frachtsätze des Reichs-Kraftwagentarifs für Wagenladungen

Frachtsatzzeiger des RKT für Regelgüterklassen

III. Spedition

Kundensätze des Spediteursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen:

Anordnung PR Nr. 148/48 der Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebiets sowie den Verordnungen PR Nr. 73/51, 4/63 und 9/66 des Bundesministers für Wirtschaft über Vergütungen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen (einschl. Änderungsverordnungen). Entsprechend gebildete Kundensätze mitgeteilt vom Bundesverband Spedition und Lagerei e. V., Bonn.

IV. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

Frachtsätze:

Bundesministerium für Verkehr, Bonn; Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg

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; Bundesminister 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

Quellenverzeichnis

noch: IV. Schiffsverkehr

C. Schifffahrtindices

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 Trampschiffahrtsfrachten, 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

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

Seefrachtenindices, COMECON-Länder:

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

Seefrachtenindex, Sowjetunion:

Sojumorniiprojekt, 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 Schifffahrtsindices

Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt:

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

Preismeßzahlen für Neubautonnage:

Fairplay, Shipping Journal, London E. C. 2

Preismeßzahlen für Zweithandtonnage:

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

b) Zum Abbruch bestimmt: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung:

Bundesrepublik Deutschland: Heinz Peters, Hamburg LA

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

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

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

V. 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.)

VI. 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. Fernsprechverkehr: 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.