

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE M

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

2. Vierteljahr 1969



Bestellnummer: 310700—690302

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 2. 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 November 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 Rtttd. = Rotterdam Antw. = Antwerpen Nordd. = Norddeutsche Wk. = Westküste Ok. = Ostküste n = Nominell LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren) RM = Reichsmark Rpf = Reichspfennig DM = Deutsche Mark Dpf = 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>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

BRT = Bruttoregistertonne bzw. NRT = Nettoregistertonne	}	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).
------------------------------------------------------------	---	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

t. d. w. = Tons deadweight (all told)	Gesamtragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur Ladelinie.
------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

c. c. = cubic capacity	Die räumliche Ladefähigkeit der sogenannten Bulk-, Schütt- oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume sowie der Kühl- und der Ölladeräume eines Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.
------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

t. l. d. = Tons light displacement	Gesamtgewicht eines (zum Abbruch bestimmten) Schiffes (ohne Ausrüstung, Brennstoff- bzw. Frischwasservorräte usw.).
------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

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

— = nichts vorhanden
 (bei Veränderungszahlen vgl. Vorbemerkung)

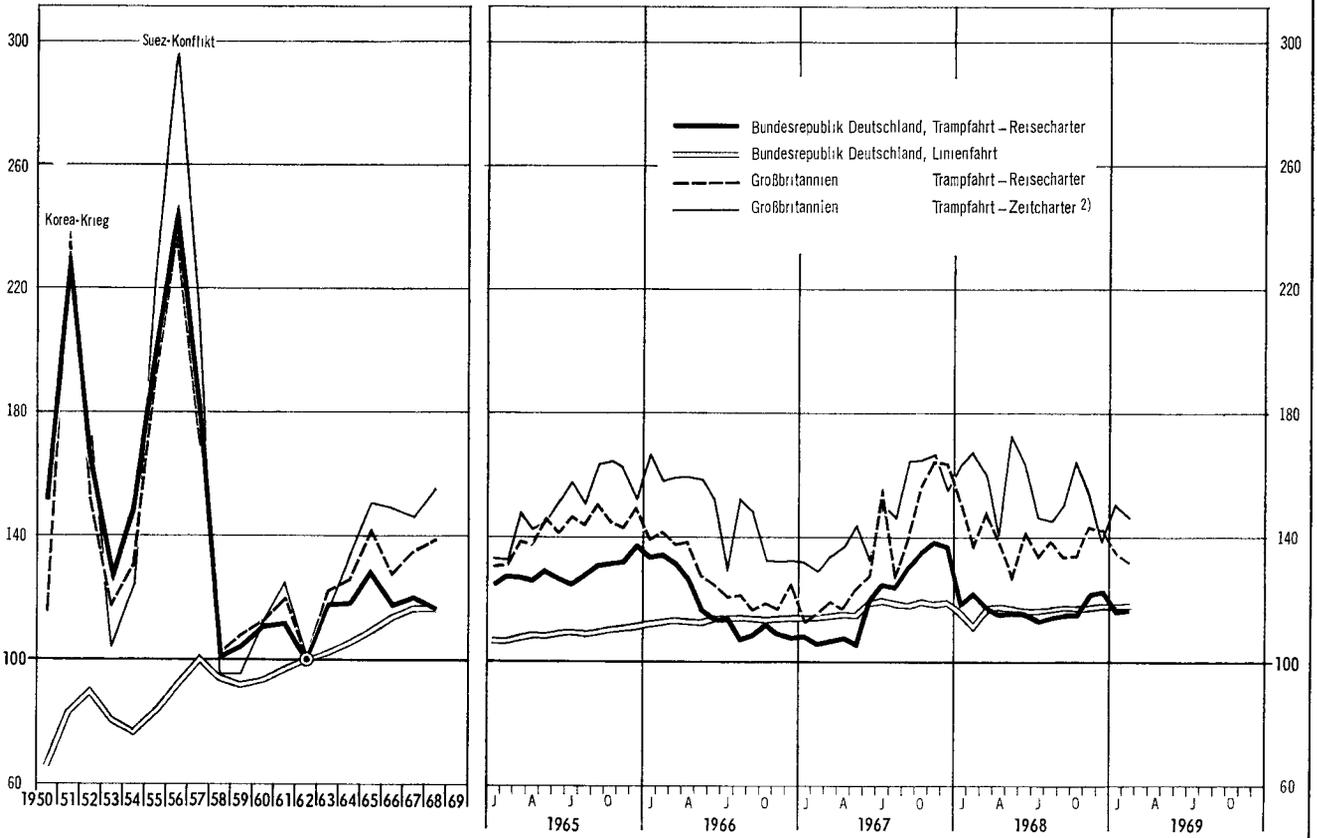
. = kein Nachweis vorhanden

... = 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 SEEFRACHTRATEN ¹⁾

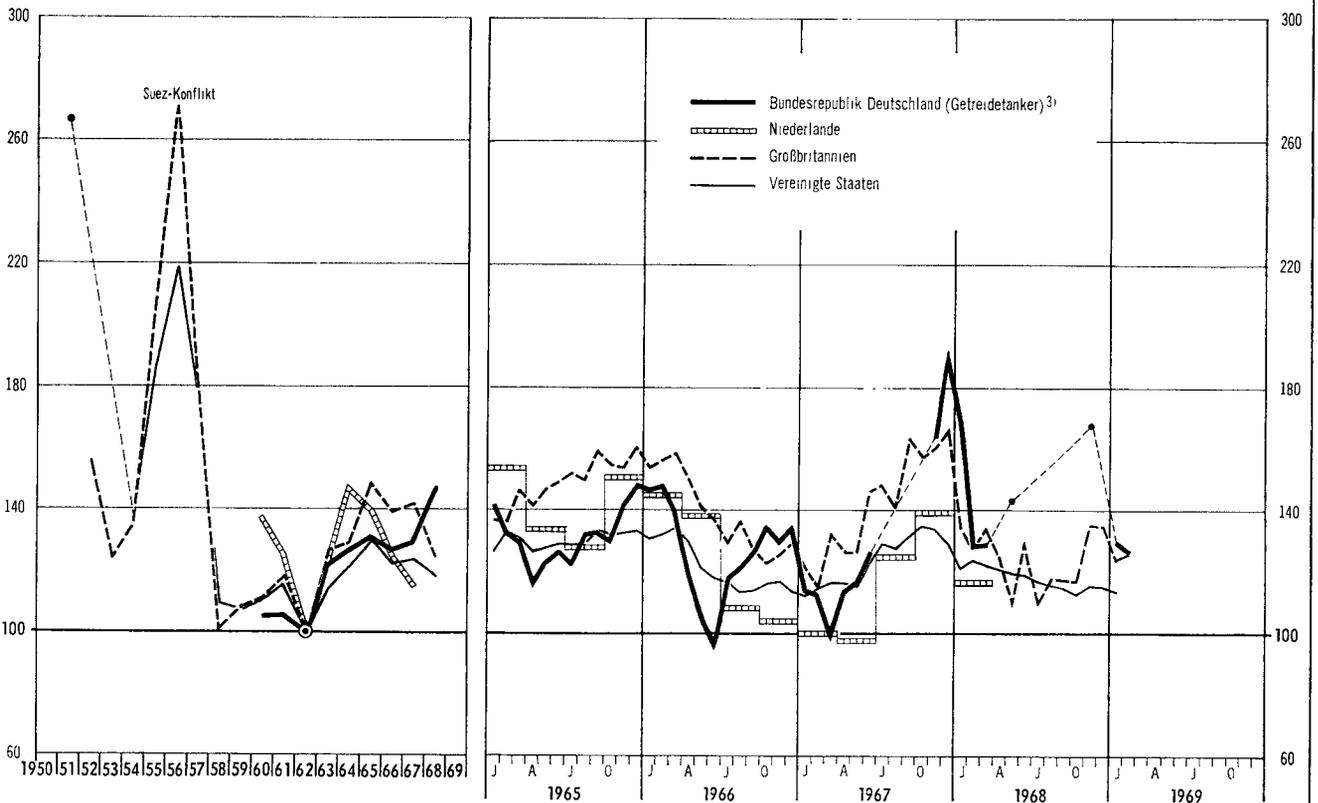
Umbasiert auf 1962 = 100



STAT. BUNDESAMT 8441

INDICES DER GETREIDEFRACHTRATEN (Reisecharter)

Umbasiert auf 1962 = 100



STAT. BUNDESAMT 8442

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 38

Preise für Verkehrsleistungen im 2. Vierteljahr 1969

Eisenbahnverkehr

In Abänderung der §§ 49 (5) und 50 (8) f) der Allgemeinen Tarifvorschriften (ATV) des Deutschen Eisenbahngütertarifs (DEGT) setzte die Deutsche Bundesbahn zum 1. Mai 1969 die an sich ermäßigten Leerlauffrachten für private Wagendecken, Deckenträger, Ladegeräte, Wärme- und Kälteschutzmittel sowie für Privatpaletten ohne Gut, die in einem bahneigenen Wagen als Frachtgut-Wagenladung aufgegeben werden, herauf, und zwar

bei Entfernungen bis 200 km von 28 auf 35 DM,
bei weiteren Entfernungen von 56 auf 70 DM.

Außerdem führte sie im Interesse eines optimalen Einsatzes ihrer höherwertigen Fahrzeugarten mit Wirkung vom 1. Juni vorübergehend einen Zuschlag in Höhe von 80 DM je Sendung für kleine, nach der 5 t- oder 10 t-Nebenklasse berechnete Wagenladungen ein, wenn diese mit

bestimmten Schiebedach-/Schiebewandwagen,
großräumigen gedeckten Wagen der Regelbauart oder
Wagen nach Sonderbauart mit Schiebeseiten- bzw. -stirnwänden

befördert werden. Am 16. 6. 1969 wurde dieser Zuschlag für Verladungen nach der 10 t-Klasse in großräumigen Wagen wieder aufgehoben.

Für die „kanalgleichen“ Ausnahmetarife („Als-ob-Tarife“) des DEGT, die von der Deutschen Bundesbahn zum Ausgleich der Standortnachteile der nicht an die Binnenwasserstraßen angeschlossenen Industriegebiete der Pfalz und des Saarlandes schon seit längerer Zeit angewendet werden, fielen bedeutsame Tarifentscheidungen. Da am 11. 2. 1969 der Bau eines entsprechenden Wasserstraßenanschlusses vom Bundeskabinett beschlossen wurde und damit die Voraussetzung für besondere, der saarländischen und pfälzischen Wirtschaft zu gewährende potentielle Wettbewerbsstarife weggefallen war, hat die Deutsche Bundesbahn beantragt, diese Sondertarife insgesamt aufzuheben. Diesem Antrag stimmte der Bundesminister für Verkehr am 28. 4. 1969 — im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen — lediglich für solche Ausnahmetarife zu, die für Nicht-Montan-Güter gelten. Danach wurden — unter Einhaltung einer gesetzlichen Frist von zwei Monaten — folgende Als-ob-Tarife aufgehoben:

- 1 B 33 für Grubenholz
- 2 B 6 für Schlackensand
- 2 B 10 für Kies und Sand
- 3 B 3 für Bimswaren
- 3 B 5 für Kunststeine usw.
- 4 B 20 für Zementklinker
- 4 B 22 für Gips, gebrannt
- 6 E 2 für Petrolkoks (Abt. II des Güterverzeichnisses)
- 7 B 41 für eisenoxydhaltige Abfälle
- 8 S 3 für Ferrophosphor usw.
- 12 B 27 für Korund
- 14 B 70 für bestimmte Mineralölerzeugnisse und bituminöse Stoffe
- 17 B 4 für Malz und Braugerste
- 24 B 12 für Ausstämpfmasse

Außerdem wurden die im Güterverzeichnis der Als-ob-Tarife 8 B 14, 40, 44, 8 S 5 für Eisen und Stahl enthaltenen Positionen, die nicht zu den EGKS-Produkten der Eisen- und Stahlindustrie gehören, gestrichen. Mehrere Als-ob-Tarife für Steinkohle sowie für Eisen und Stahl blieben dagegen vorbehaltlich einer Entscheidung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften als Unterstützungstarife bestehen.

Die Europäische Kommission hatte sich bei einem ersten Konsultationsgespräch mit dem Bundesminister für Verkehr über die Genehmigung der Als-ob-Tarife als „Unterstützungstarife“ für deren Anwendung auf den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ausgesprochen, eine Trennung der ein-zubeziehenden Transportgüter in „EGKS-Güter“ und sonstige „EWG-Güter“ jedoch abgelehnt.

Das am 5. 2. 1969 unter der Firmenbezeichnung „Transfracht — Deutsche Transportgesellschaft m. b. H.“ gegründete Tochterunternehmen der Deutschen Bundesbahn für den Binnen-Container-Verkehr auf dem Schienenwege wird vom 1. Juni d. J. an Container für Binnentransporte (Locogut) zu Transfracht-Inklusivpreisen anbieten. Diese Frachtpreise entsprechen in etwa den Frachtsätzen des Reichskraftwagen-Tarifs (RKT) und schließen die Schienenfracht sowie die Kosten der Zuführung und Abholung der Container nach und von den Knotenpunktbahnhöfen sowie den zweimaligen Umschlag der Container auf diesen Bahnhöfen ein. Bis zur vollen Funktionsfähigkeit der Transfracht-Gesellschaft, die zur Zeit noch mit dem Aufbau ihrer Organisation beschäftigt ist, werden die bereits gelieferten Container an Großverlader vermietet. Insgesamt sollen in der Endphase des Betriebsaufbaus 5000 bis 6000 Container eingesetzt werden. Der für den Binnenverkehr verwendete Containertyp ist etwas größer als die im internationalen Verkehr eingesetzten Transcontainer nach der ISO-Norm. Dieser größere Containertyp¹⁾ kann bei dem im deutschen Straßenverkehr zugelassenen Profil besser ausgenutzt werden. Außerdem ist es möglich, drei Pool-Paletten nebeneinander zu stapeln.

Der Abhol- und Zustelldienst für Binnen-Container wurde in der Zwischenzeit von der Bundesbahn selbst in enger Zusammenarbeit mit dem Straßengüterverkehrsgewerbe organisiert. Nach den Bestimmungen des Rahmenvertrags für die zwischen den Straßenverkehrsunternehmen und der Deutschen Bundesbahn zu schließenden Frachtvereinbarungen ist letztere (später die Transfracht-Gesellschaft) Frachtführer auch für die Straßenbeförderung. Danach gilt der Transportunternehmer beim Haus-zu-Hausverkehr als Erfüllungsgelhilfe im Sinne des § 278 BGB. Soweit die für den Abhol- und Zustelldienst der DB geeigneten erscheinenden Unternehmer nicht über eigene Spezialfahrzeuge verfügen, haben sie die Möglichkeit, von der DB Sattelzugmaschinen bzw. Sattelanhänger zu kaufen oder — ohne Fahrpersonal der DB — zu mieten. Die monatliche Miete für eine Sattelzugmaschine wird 1244 DM betragen. Die Anhänger-Miete beläuft sich je nach Bauart der Fahrzeuge auf 246 bzw. 324 DM je Fahrzeug und Monat. Für andere Bauarten wird die Miete besonders festgesetzt. Die den Transportunternehmen von der DB zu zahlende Transportvergütung richtet sich nach den Bestimmungen des Güternahverkehrstarifs für Kraftfahrzeuge (GNT).

Für die Anfangsphase ist die Aufnahme des DB-Binnen-Containerverkehrs in folgenden Knotenpunktverbindungen vorgesehen:

zwischen Hamburg-Wandsbek einerseits und Bochum-Langendreer, Duisburg Hbf, Düsseldorf-Bilk, Frankfurt/M-Ost, Köln-Eifeltor, Ludwigsburg, Mannheim Rbf und München Hbf andererseits,

zwischen Bremen und Hannover-Linden einerseits und Frankfurt/M-Ost, Ludwigsburg, Mannheim Rbf und München Hbf andererseits,

zwischen Düsseldorf-Bilk, Duisburg Hbf und Köln-Eifeltor einerseits und Frankfurt/M-Ost, Ludwigsburg und München Hbf andererseits.

¹⁾ Breite 2,50 m, Höhe 2,60 m, Länge 20 bzw. 40 Fuß

In der zweiten Phase wird die „Transfracht“ die Vertretung der „Internationalen Gesellschaft für den Transcontainerverkehr (Intercontainer)“, die zur Zeit noch von der Oberbetriebsleitung Süd der DB in Stuttgart wahrgenommen wird, für den Bereich der Bundesrepublik übernehmen. Die „Intercontainer“ wurde im Februar 1969 von europäischen Eisenbahnen und der „Interfrigo“ mit dem Sitz in Basel gegründet. Sie soll den grenzüberschreitenden Transcontainerverkehr der europäischen Eisenbahnen koordinieren und weiterentwickeln. Sie bemüht sich, kostengünstige Ganzzug-Verbindungen einzurichten und ihren Kunden entsprechend attraktive Frachtpreise anzubieten. Auf Wunsch übernimmt sie auch den Umschlag der Transcontainer und die Hauszustellung mit Straßenfahrzeugen.

In der dritten und letzten Phase wird die „Transfracht“ auch für die gesamte Abwicklung des DB-Transcontainerverkehrs im Bereich der Deutschen Bundesbahn verantwortlich sein.

Nach den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für Bundeszuwendungen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs vom 21. 5. 1969 werden für das laufende Jahr 250 Mill. DM aus Haushaltsmitteln als Zuschüsse gewährt

1. für die Errichtung, Wiedereinrichtung und Erweiterung von privaten Anlagen zur Durchführung des Gleisanschlußverkehrs (bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten),
2. für die Beschaffung und Erweiterung des zur Bedienung des Gleisanschlusses notwendigen Fahrzeugparks der privaten Gleisanschlußnehmer (bis zu 50%),
3. für die Errichtung, Wiedereinrichtung und Erweiterung der für den kombinierten Verkehr notwendigen Infrastruktur-Anlagen (bis zu 75%),
4. für die Beschaffung und Umstellung von Straßen- und Schienenfahrzeugen, Wechselaufbauten, Frachtbehältern sowie Lade- und Umschlagseinrichtungen für den kombinierten Verkehr (bis zu 50%).

Anträge auf entsprechende Zuwendungen sind für den Bereich des Gleisanschlußverkehrs an die für den Sitz des Antragstellers zuständige Bundesbahndirektion, für den Bereich des kombinierten Verkehrs an die Bundesanstalt für Güterfernverkehr zu richten. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat diesen laut Art. 77 des EWG-Vertrages zur Koordinierung des Verkehrs erforderlichen und daher mit dem Vertrag im Einklang stehenden Subventionen der Bundesregierung zugestimmt.

Strassenverkehr

Die nach dem verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung beschlossene Organisation des kombinierten Verkehrs auf Schiene und Straße hat seit Beginn dieses Jahres weitere Fortschritte gemacht. Am 11. 2. 1969 wurde in Gestalt einer GmbH & Co KG von der Deutschen Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH¹⁾ als persönlich haftender Gesellschafter und von über 50 Unternehmen des gewerblichen Güterfernverkehrs als Kommanditisten die „Kombi-Verkehrs-KG“ gegründet. Zweck des Unternehmens ist es, Gütertransporte mit Sattelaufliegern und ähnlichen Straßenfahrzeugen im durchgehenden Verkehr auf Straße und Schiene durchzuführen. Am 25. 4. 1969 wurde zwischen der neugegründeten „Kombi-Verkehrs-KG“ und der Deutschen Bundesbahn ein Rahmenvertrag für die Abgeltung des „Huckepackverkehrs“ vereinbart. Danach sollen die als Tarifgrundlage gewählten „Katteneser Sätze“ der Deutschen Bundesbahn, vorbehaltlich etwaiger Änderungen des DEGT, für 4 Jahre unverändert bleiben.

Als Richtsätze für die interessierte Verladerschaft errechnete die Kombi-Verkehrs-KG „Kilometerkostensätze“. Sie betragen bei einer Beförderungsstrecke von 800 km 60 Pf, bei 600 km 67 Pf, bei 400 km 72 Pf und bei 300 km 75 Pf je km und Ladeinheit (z. B. Sattelauflieger, Wechselkasten).

¹⁾ Vgl. Vortext zu M 7, Vj. 3/1968, S. 5 unter „Straßenverkehr“.

Die Kombi-Verkehrs-KG wird ihren Huckepackverkehr am 1. 7. 1969 aufnehmen und zunächst in drei Verkehrsrelationen betreiben:

Ruhrgebiet — Südwestdeutschland
Nordseehäfen — Südwestdeutschland,
Nordseehäfen — Süddeutschland.

Transportinteressenten, die sich aus Standortgründen nicht an den von der Kombi-Verkehrs-KG betriebenen Transporten beteiligen können, wird die Deutsche Bundesbahn von sich aus Huckepack-Verkehrsdienste anbieten. Dieses Angebot gilt aber nur solange, bis die Kombi-Verkehrs-KG diese Strecken selbst übernimmt.

Die Tarifkommission des allgemeinen Güternahverkehrs setzte mit Genehmigung des Bundesministers für Wirtschaft eine besondere Ausblasgebühr für das Entladen von Silo-Fahrzeugen mit einer vom Fuhrunternehmer selbst gestellten Vorrichtung mit Motorantrieb fest. Diese Gebühr beträgt mindestens 0,06 DM und höchstens 0,25 DM je angefangene 100 kg und wird im Rahmen dieser Grenzgebührensätze vom 1. 5. 1969 an erhoben. Ähnliche Gebühren-Margen gelten bereits für die Entladung von silomäßig transportierten Gütern im Güterfernverkehr (0,07 bis 0,25 DM je 100 kg).

Wegen der geringen Verkehrsbedeutung von Saatgut für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen wurden die entsprechenden Sondervorschriften über die Frachtberechnung zu ermäßigten Sätzen im Teil II, Abschn. 1 des Reichskraftwagen-Tarifs (RKT) mit Wirkung vom 1. 5. 1969 gestrichen. Gegen die bisher geltende Fassung dieser Tarifbestimmungen bestanden überdies EWG-rechtliche Bedenken, da die Frachtbegünstigung nur bei der Verwendung von Getreide als Saatgut in Deutschland galt. Das sei mit den Artikeln 79 und 80 des EWG-Vertrages nicht zu vereinbaren. Vom 1. 5. 1969 an wird die Mehrzahl der nach dieser Vorschrift begünstigten Transporte nach dem AT 001 (Getreide) abgerechnet. Das bedeutet bei einer mittleren Versandweite zwischen 200 und 300 km eine Frachterhöhung um etwa 8%.

Außerdem wurde im Nebengebührentarif zum RKT unter Nummer XXIII eine besondere Bestimmung aufgenommen, die mit Wirkung vom 1. 6. 1969 das Entgelt für das Be- und Entladen von Stammholz (Langholz) mit unternehmerischen Motorseilwinden regelt. Diese zusätzlichen Verkehrsleistungen der Fernverkehrsunternehmen haben für den Holztransport von im Forst liegenden Ladestellen zu den Sägewerken besondere Bedeutung, da der gewerbliche Güterfernverkehr zu einem erheblichen Teil an diesen Langholz- bzw. Stammholztransporten beteiligt ist. Für das Beladen gilt ein Gebührensatz von 0,25 DM je angefangene 100 kg, der bis auf 0,20 DM ermäßigt werden kann. Das Entladen wird mit 0,10 DM je angefangene 100 kg berechnet. Durch Vereinbarung kann dieser Richtsatz um bis zu 0,05 DM angehoben oder gesenkt werden.

Unter den Änderungen einzelner Ausnahmetarife des RKT ist die Aufnahme von 5 t- und 10 t-Frachtsätzen in die Frachtsatztafel des AT 604 (Kautschuk, Latex synthetisch) von einiger Bedeutung. Dieser Tarif sah bisher für entsprechende Transporte von 7 Versandorten mit Herstellerwerken sowie von den Orten mit Grenzübergängen, von den Seehäfen und von den Binnenwasserumschlagsplätzen nach allen Orten in Entfernungen zwischen 51 und 1000 km nur 15 t- und 20 t-Sätze vor.

Binnenschiffsverkehr

Der Bundesminister für Verkehr und der niederländische Staatssekretär für Verkehr haben sich auf einer Sonderkonferenz in Den Haag am 20. 2. d. J. über die Grundzüge einer „Internationalen Marktordnung für die Binnenschiffahrt“ sowie über die aktive Beteiligung der Niederlande an den verschiedenen Schifffahrtspools auf dem Rhein geeinigt. Danach werden beide Staaten im Ministerrat der EWG die Einführung der geplanten internationalen Marktordnung auf dem Verkehrssektor gemeinsam betreiben. Dabei steht eine Kapazitätsregelung für die Binnenschiffahrt im Vordergrund, die eine kurzfristige Anpassung an die Marktlage ermöglicht. Gegen Entschädigung soll ein Teil der Binnenflotten auf freiwilliger Basis vorübergehend

stillgelegt werden. Der Bundesminister für Verkehr hat daraufhin davon abgesehen, die ursprünglich geplanten obligatorischen Tarife im grenzüberschreitenden Rheingüterverkehr einzuführen. Andererseits beteiligen sich die Niederlande erneut an den Rhein-Frachten-Pools, die z. B. für den Transport von Kohlen und chemischen Produkten bzw. für bestimmte Verkehrsrelationen des grenzüberschreitenden Rheingüterverkehrs besondere Bedeutung haben. In der Vergangenheit war die niederländische Mitarbeit an diesen Frachten-Pools stark zurückgegangen.

Nach dem erheblichen Absinken im Laufe des 1. Quartals 1969 hielten sich die Frachtraten im grenzüberschreitenden Rheinverkehr auf verhältnismäßig niedrigem Niveau. Die nach wie vor besonders günstige Mengenkonjunktur in Rotterdam betrifft vor allem den Abtransport von Getreide, Erzen, chemischen Grundstoffen, Weichholz und Stückgut. Die Talfahrt profitierte vor allem von zunehmenden Kies- und Baustoffverladungen. Später stieg der Tonnagebedarf auch für Kohle-, Schlacken-, Eisen- und Stahl- sowie für Kunststofftransporte.

Seeverkehr

Der Seefrachtenmarkt war in den Monaten April bis Juni weltweit durch Hafentarbeiterstreiks gestört. In den Häfen der amerikanischen Nordpazifikküste lagen in der Zeit vom 25. 3. bis zum 15. 4. rund 50 Trampschiffe still. Am 10. 4. brach in japanischen Häfen ein Lohnkonflikt aus, der sich rasch ausgedehnt hat. Hier wurden zeitweilig rund 250 Schiffe mit etwa 3 Mill. BRT bestreikt. Neben einem zweitägigen Kurzstreik der nordamerikanischen Kapitäne und Seeoffiziere in den Atlantik- und Golfhäfen waren im Juni dieses Jahres erneut Arbeitsunruhen in indischen und britischen Häfen zu verzeichnen.

Der Geschäftsumfang des Trampfrachtenmarktes blieb deshalb während des 2. Quartals 1969 gering. Außerdem wirkten sich die in diese Jahreszeit fallenden Feiertage nachteilig auf das Frachtengeschäft aus. Darüber hinaus trug auch die in diesem Jahr zunehmende Eigenversorgung Europas mit Getreide nach den guten Ernteergebnissen der letzten Jahre zum Beschäftigungsrückgang der Trampschiffahrt bei. Die sich neuerdings verstärkenden europäischen Getreideexporte nach überseeischen Bedarfsländern, z. B. nach der V. A. R. (Ägypten) sowie nach Indien und China, stellen keinen Ersatz für die zurückgehenden Getreidelieferungen amerikanischer Länder dar.

Im ganzen gesehen gaben jedoch die Trampfrachtraten nur zögernd nach. Von Mai bis Juni konnten sie sich sogar noch vorübergehend leicht erholen. Die amerikanische Getreide- und Kohlefahrt nach China bzw. nach Japan wirkten in dieser Zeit marktstützend.

Der Trampschiffeinsatz auf Zeitcharterbasis bildete auch im zweiten Quartal 1969 am Seefrachtenmarkt einen deutlichen Schwerpunkt. In streikbedrohten Häfen festliegende Motorschiff-tonnage mit guten Fahreigenschaften wurde von Linienreedern vor allem für den Europaverkehr gebucht. Ebenso war Großtonnage für japanische und chinesische Rechnung stärker gefragt. Die Zeitcharterraten tendierten durchweg fester und lagen Mitte Juni um 7 bis 8% höher als Mitte März.

Aufgrund der langanhaltenden Vereisung der Ostsee begann die für den nordeuropäischen Küstenfrachtensektor wichtige Holzfahrtsaison erst mit vierwöchiger Verspätung. Von Anfang Mai an wurde dann die frachtfreie Küstentonnage in stärkerem Maße in Anspruch genommen. Im Zuge der nun beginnenden Mengenkonjunktur konnten sich die Holzfrachtraten von März bis Mai um 5 bis 6% verbessern. Im Frachtensektor für feste Brennstoffe gab es bei leicht abbrockelnder Ratentendenz nur vereinzelt Abschlüsse. Die Holzfahrer zogen für den Rückweg von Großbritannien nach Skandinavien die Ballastfahrt vor. Auch in polnischen Häfen wurde nur in geringem Umfang Kohle geladen.

Aufgrund der schlechten Beschäftigungslage am Öltankermarkt gingen die Tagesraten für Rohöltransporte im 2. Quartal zunächst weiter zurück. Gegenüber den saisonbedingt hohen Spitzenraten zur Jahreswende 1968/69 lagen sie nach anhaltend starkem Rückgang im April mit 47,5 (Scale = 100) um rund 50% niedriger. Die weitere Ratenentwicklung war

der schwankenden Nachfrage entsprechend sehr uneinheitlich. Im ganzen gesehen war jedoch bis Quartalsende eine deutliche Ratenbefestigung zu verzeichnen (+40%).

Nach der Durchschnittsberechnung der Londoner Tankermakler-Vereinigung für die langfristige Tankerbeschäftigung flachte sich der seit Jahresbeginn mäßige Rückgang der AFRA-Raten weiter ab. Sie lagen Mitte Juni nur noch um 5 bis 10% unter den entsprechenden Märzraten.

Der bis April 1969 standig leicht ansteigende Ratentrend bei den Linienfrachtraten wurde im Mai durch einen deutlichen Rückgang unterbrochen. An dieser Ratenabschwächung waren Tarifiermäßigungen in der heimkehrenden Südafrikafahrt und in der Israelfahrt sowie Zuschlagsermäßigungen bzw. -aufhebungen im Linienverkehr mit verschiedenen Umschlaghäfen beteiligt. Schließlich dürften auch unter Wettbewerbsdruck gewährte Kampfrabatte einiger Konferenzlinien zu dieser Ratenbaisse beigetragen haben.

Luftverkehr

Der IATA-Verbandstarif für Personenflüge im internationalen Verkehr wurde revidiert. Ab 1. 5. 1969 gelten allgemein höhere Hin- und Rückflugpreise, da der bisher in Höhe von 5% gewährte Rückflugrabatt weggefallen ist. Diese Flugpreiserhöhung trat für Hin- und Rückflüge innerhalb Europas und Amerikas sowie für Hin- und Rückflüge zwischen Europa und Südamerika bereits zum 1. 4. 1969 in Kraft. Gleichzeitig wurden die Flugpreise für einfache Flüge innerhalb Europas für eine Reihe von Flugrelationen um 5 bis 10% angehoben. Für andere europäische Relationen, vorwiegend in südlicher und östlicher Richtung, blieben die Flugpreise unverändert.

Auf der Südatlantikroute (Europa—Südamerika) traten am 1. 4. 1969 Flugpreisermäßigungen ein. Hier wurden die Preise für den einfachen Flug soweit gesenkt, daß der neue doppelte Flugpreis für den entsprechenden Hin- und Rückflug in etwa dem bisherigen, um 5% ermäßigten Hin- und Rückflugpreis entspricht.

Die Sondertarife für Hin- und Rückflüge mit verkürzter Geltungsdauer der Flugscheine änderten sich ebenfalls. Im zentraleuropäischen Bereich wurden sie vereinzelt erhöht, im Mittelmeerbereich (Italien, Balkan, Türkei) teilweise herabgesetzt, um für den Touristenverkehr auch nach diesen Zielgebieten den gleichen Anreiz zu schaffen, wie er für Spanien und Portugal bereits besteht. Die im Nordatlantikverkehr geltenden 21-Tage-Tarife bleiben unverändert. Sie sind jedoch neuerdings auch an Wochenenden und während der bisherigen Hochsaison-Sperrfristen¹⁾ mit Aufschlägen in Höhe von 120 bzw. 240 DM anwendbar. Ähnliche Regelungen wurden auch für die Einzel- und Gruppenpauschalreisen im Nordatlantikverkehr eingeführt.

Nach der im August 1968 vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Gebührenordnung für die Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik wurde die seit dem 1. 5. 1966 in Höhe von 5 DM je Fluggast zu entrichtende „Startgebühr“ für Auslandsflüge in den „nutzlastabhängigen“ Teil der Landegebühren für Flugzeuge einbezogen. Danach sind die Fluggäste von dieser Gebühr befreit worden, während die von den Fluggesellschaften an die deutschen Flughafensbetriebe abzuführenden Gebühren für die Flughafensbenutzung sich entsprechend erhöhten.

In außerdeutschen Ländern traten im Laufe des 2. Quartals 1969 ebenfalls Gebühren- und Tarifänderungen für verschiedene Flughafens- und Binnenflügeleistungen ein.

Auf den britischen Flughäfen Liverpool, Manchester, Birmingham, Glasgow, Edinburgh, Belfast, Aberdeen, Glamorgan und Bournemouth stieg die Grundgebühr für die vom National Traffic Control Service geleisteten Navigationshilfen mit Wirkung vom 1. 5. 1969 von 3 s auf 4 s 6 d pro 1000 lbs Maximum Fluggewicht. Für internationale Flüge wurde ein 12,5%iger Zuschlag zur Navigationshilfen-Grundgebühr eingeführt.

Alle internationalen Flughäfen Australiens erhöhten ihre Landegebühren am 1. 4. 1969 im Durchschnitt um 10%. Für eine Boeing-Maschine (707) bedeutet dies eine Gebührenerhöhung um 80 \$A auf 900 \$A.

¹⁾ von Ost nach West: 2. bis 19. Juni und 18. August bis 4. September

Gleichzeitig wurde auf den indischen Flughäfen Bombay, Delhi, Kalkutta und Madras eine Fluggastgebühr in Höhe von 13 iRs eingeführt, die von jedem Fluggast beim Abflug nach außerindischen Zielflughäfen erhoben wird.

Im französischen Binnenflugverkehr gelten ab 1. 4. 1969 bei der „Air France“ und der französischen Binnenfluggesellschaft „Air Inter“ ermäßigte Flugtarife für verkehrsschwache Zeiten, und zwar besonders von Montag bis Freitag zwischen 14 und 16 Uhr sowie Samstag und Sonntag während des ganzen Tages. Ausländer erhalten im August auf allen französischen Binnenflugstrecken mit Ausnahme der Verbindungen Paris—Nizza und Paris-Korsika einen Sonderrabatt in Höhe von 25%.

Demgegenüber erhöhte die tschechoslowakische Fluggesellschaft CSA mit Einführung ihres Sommerflugplans am 1. 4. 1969 ihre Tarife durchschnittlich um 13%. Die gestaffelten Tarifizuschläge (bis zu 27%) verteuerten vor allem die Flugscheine für Dienstreisen, die zu 90% am Binnen-Luftverkehrsaufkommen beteiligt sind. Die Flugscheine für den Privatverkehr wurden nur geringfügig verteuert.

Post- und Fernmeldeverkehr

Die Deutsche Bundespost setzte im Auslands-Fernsprechverkehr die Gebühren für Drei-Minuten-Verbindungen

nach Libyen am 1. 4. 1969 von 12,90 auf 11,10 DM,

nach der Tschechoslowakei am 1. 6. 1969 von 5,10 auf 3,90 DM herab.

Im Fernschreibverkehr mit Mexiko wurde am 1. 4. 1969 die Teilnehmersebstwahl eingeführt. Die Verbindungsgebühr wurde auf 12 DM je Minute festgesetzt.

Der Fernschreibdienst wurde

am 1. 4. 1969 mit Zypern,

am 1. 5. 1969 mit der Republik Guinea und mit dem französischen Afar- und Issa-Territorium (Djibouti)

aufgenommen.

Zur Beachtung:

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

Die spanische Postverwaltung erhöhte im Mai d. J. die Brief- und Postkartengebühr um je 0,5 Pta. Mit dem Gebührenerhöhrerhöhung soll die staatliche Unterstützung für die spanischen Arbeitnehmer finanziert werden, die bisher in Gibraltar beschäftigt waren und durch die Sperrmaßnahmen der spanischen Regierung arbeitslos geworden sind.

Die Konferenz der europäischen Post- und Fernmeldeminister vom 19. bis 23. Mai 1969 in München erörterte unter anderem auch die Vorschläge der Europäischen Post- und Fernmeldekongresses (CEPT) zur Gebührenharmonisierung innerhalb Europas, und zwar

die Empfehlung PO/C 11: Anwendung der Inlandsgebühren für Briefe der 1. Gewichtsstufe und für Postkarten,

die Empfehlung PO/C 12: Einführung standardisierter Normalbriefsendungen entsprechend der Entschlieöung C 26 des Weltpostkongresses in Wien vom Jahre 1964 und

die Empfehlung PO/AV 2 (Teil 4): Zuschlagfreie Luftwegbeförderung von Briefen, Postkarten und Postanweisungen innerhalb des CEPT-Bereichs.

Entsprechende Beschlüsse konnten jedoch noch nicht verabschiedet werden, da die Höhe der angewandten Gebührensätze von Land zu Land zur Zeit noch zu unterschiedlich sind. Z. B. würde die Einführung des Inlandportos für Auslandsbriefe und -postkarten in Österreich für die österreichische Postverwaltung eine finanzielle Einbuöe von 90 Mill. S jährlich bedeuten.

Die vierteljährlichen Grundgebühren der indischen Postverwaltung erhöhten sich vom 1. 4. 1969 an

für Telefonanschlüsse von 75 auf 90 iRs

für Fernschreibanschlüsse von 1 500 auf 1 800 iRs.

Dementsprechend rechnet die indische Postverwaltung mit zusätzlichen Jahreseinnahmen an Fernmeldegebühren um rund 59 bis 60 Mill. iRs (1 iR=0,53 DM).

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

RM/DM

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

a) Sätze in allen Zügen²⁾

Einfache Fahrt

1. 6. 1932	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	118,00	80,00
25. 7. 1948	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,80	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	12,00	8,40	24,00	16,00	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
1. 6. 1969 ¹¹⁾	6,40	4,20	14,80	9,80	27,60	18,40	46,60	31,00	63,00	42,00	117,00	78,00

Hin- und Rückfahrt

1. 6. 1932	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	118,00	80,00
1. 4. 1946	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00
25. 7. 1948	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00
15. 10. 1951	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	68,00	42,00	84,00	58,00	147,00	98,00
1. 2. 1958	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	159,00	106,00
1. 1. 1963	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00
1. 3. 1966	11,20	7,40	23,80	15,80	45,00	30,00	79,60	53,00	108,00	72,00	183,00	122,00
1. 6. 1969 ¹¹⁾	11,20	7,40	26,80	17,80	51,00	34,00	85,60	57,00	114,00	76,00	189,00	126,00

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. 1948	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
1. 6. 1969 ¹²⁾	2,00	2,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag)³⁾

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

d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag)⁴⁾

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 ¹³⁾	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	12,50	14,50	10,00	12,00	12,00	
15. 2. 1951	30,00	—	17,50	20,00	15,00	17,00	15,00	17,00	10,00	—	—	
12. 2. 1953	35,00	—	21,00	24,00	18,00	20,00	18,00	20,00	12,00	—	—	
	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km
	1. 3. 1955	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00
	1. Klasse			2. Klasse			3. Klasse			alle Entfernungen		
	Einbettklasse ⁶⁾			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse		
3. 6. 1956 ⁷⁾	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00
1. 3. 1958	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	12,00
15. 3. 1961 ⁸⁾	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	13,50
27. 5. 1962 ⁹⁾	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	16,00
1. 11. 1964	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	15,50	16,50	17,00
22. 5. 1966	61,00	69,00	74,00	28,00	31,00	33,00	31,00	33,00	35,00	20,00	21,50	22,00
28. 5. 1967	—	75,50	—	—	33,00	—	—	33,00	—	—	—	22,00
26. 5. 1968	—	78,50	—	—	34,50	—	—	34,50	—	—	—	23,00
29. 9. 1968 ¹⁰⁾	—	69,00	—	—	30,00	—	—	34,50	—	—	—	23,00

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

A. Personenverkehr
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾						
Belgien, Einfache Fahrt								
1. 12. 1949	5,91	3,46	23,38	13,42	—	—	—	—
1. 7. 1952	5,91	3,46	23,38	13,42	—	—	—	—
1. 8. 1956	5,95	3,66	23,63	14,37	—	—	—	—
15. 3. 1959	6,21	3,83	24,48	15,22	—	—	—	—
1. 4. 1964	6,02	4,01	23,82	15,88	—	—	—	—
1. 6. 1966	6,80	4,50	26,80	17,90	—	—	—	—
1. 4. 1967	6,90	4,70	26,60	17,80	—	—	—	—
1. 12. 1967	7,20	4,90	27,90	18,70	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 12. 1949	10,05	5,82	39,76	22,88	—	—	—	—
1. 7. 1952	10,05	6,42	32,33	21,86	—	—	—	—
1. 8. 1956	10,12	6,72	32,81	23,29	—	—	—	—
15. 3. 1959	10,54	7,14	33,33	24,65	—	—	—	—
1. 4. 1964	10,83	7,22	42,01	26,63	—	—	—	—
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	8,73	5,79	34,75	23,17	60,84	40,37	—	—
1. 5. 1963	9,43	6,29	37,71	25,14	65,77	43,65	—	—
1. 5. 1965 ²⁾	9,40	6,30	37,60	25,10	65,60	43,50	—	—
1. 9. 1965	11,20	7,50	44,70	29,80	78,50	52,30	—	—
1. 5. 1966	11,40	7,60	45,40	30,30	79,80	53,20	—	—
1. 7. 1967	12,70	8,50	51,00	34,00	87,90	58,60	—	—
1. 12. 1967	11,80	8,00	47,60	31,80	82,00	54,60	—	—
Frankreich, Einfache Fahrt³⁾								
1950	3,29	2,51	12,95	9,87	31,95	24,34	63,60	48,46
1952	3,92	3,14	15,41	12,34	38,03	30,43	75,71	60,58
15. 5. 1953	4,90	3,92	19,24	15,41	47,46	38,03	94,49	75,71
3. 6. 1956	5,61	4,03	21,84	15,62	53,80	38,43	107,24	76,62
6. 1. 1958	6,60	4,20	25,80	16,68	63,60	41,16	126,60	81,96
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⁾⁴⁾								
1. 1. 1950	6,41	3,85	25,06	15,02	62,34	37,37	124,68	74,75
1. 5. 1952	4,14	2,76	16,19	10,77	40,28	26,80	80,57	53,61
15. 9. 1957	4,70	3,14	18,38	12,25	45,72	30,48	91,43	60,96
1. 11. 1959	5,29	3,53	20,66	13,78	50,11	33,42	95,82	63,90
12. 6. 1960	5,88	3,92	22,97	15,31	50,13	33,42	95,84	63,90
1. 9. 1961	6,51	4,31	25,42	16,84	54,05	35,87	99,78	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
1. 5. 1969 ⁵⁾	6,80	4,61	28,16	17,24	61,17	40,78	105,84	70,46
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	33,80	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	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	47,98
1. 4. 1961	5,50	3,67	19,46	12,97	42,30	28,20	84,60	56,40
1. 4. 1965	4,50 ⁶⁾	3,60 ⁶⁾	11,80 ⁶⁾	8,70 ⁶⁾	26,20 ⁶⁾	19,80 ⁶⁾	49,70 ⁶⁾	36,80 ⁶⁾
1. 8. 1965	2,80 ⁶⁾	1,90 ⁶⁾	8,00 ⁶⁾	5,90 ⁶⁾	17,80 ⁶⁾	13,30 ⁶⁾	34,00 ⁶⁾	24,90 ⁶⁾
1. 3. 1966	3,00 ⁶⁾	2,00 ⁶⁾	11,90 ⁶⁾	8,00 ⁶⁾	29,70 ⁶⁾	19,80 ⁶⁾	59,40 ⁶⁾	39,60 ⁶⁾
1. 9. 1968	4,00 ⁶⁾	2,70 ⁶⁾	15,90 ⁶⁾	10,60 ⁶⁾	39,60 ⁶⁾	26,40 ⁶⁾	79,20 ⁶⁾	52,80 ⁶⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt⁵⁾								
1. 3. 1957	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23
1. 4. 1965	— ⁶⁾							

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 Fahrt³⁾								
1950	5,02	2,84	20,09	11,23	50,23	28,07	75,34	42,25
1. 5. 1952	5,32	2,96	21,28	11,82	53,19	29,55	79,79	44,33
1. 10. 1954	7,09	4,73	20,39	13,59	46,98	31,32	69,15	46,10
1. 11. 1955	5,14	3,43	20,39	13,59	51,00	33,98	76,53	51,00
1. 9. 1960	5,82	3,88	23,28	15,52	58,21	38,81	87,32	58,21
1. 7. 1962	6,42	4,28	25,67	17,12	64,18	42,79	96,27	64,18
1. 5. 1966	6,50	4,40	26,80	18,30	65,60	43,90	98,10	65,60
1. 12. 1966	7,50	5,00	30,70	21,00	75,50	50,00	112,30	75,50
1. 9. 1967	7,70	5,20	31,90r	21,60	77,90	52,30	115,90	77,90
1. 9. 1968	8,60	5,80	35,10	23,80	86,50	58,20	129,40	86,50
Österreich, Personenzüge, Einfache Fahrt²⁾								
1. 9. 1951	2,96	1,98	11,86	7,90	27,57	18,98	43,57	29,05
1. 1. 1954	3,07	2,04	12,17	8,12	28,34	19,89	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	—	14,98	—
1. 1. 1961	0,75	—	2,94	—	7,02	—	12,32	—
1. 1. 1964	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56
1. 8. 1966	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
Schweden, Personenzüge, ab 1. 5. 1966 Personen- und D-Züge, Einfache Fahrt								
1. 5. 1951	4,90	3,26	19,58	13,05	41,00	27,33	62,42	41,61
1. 4. 1952	5,38	3,59	21,54	14,36	45,28	30,19	68,54	45,69
1. 6. 1955	6,34	4,23	24,39	16,26	50,00	33,33	73,17	48,78
1. 1. 1957	7,06	4,70	26,76	17,84	55,96	37,31	80,29	53,53
1. 2. 1958	7,24	4,83	27,11	18,07	56,09	37,39	81,80	54,53
1. 9. 1959	7,01	4,67	25,63	17,61	59,59	38,95	86,47	57,65
1. 9. 1962	7,73	5,15	29,29	19,53	64,43	42,96	93,72	62,48
1. 10. 1964	8,17	5,45	31,51	21,01	67,69	45,12	98,03	65,35
1. 5. 1966	12,70 ³⁾	9,80 ³⁾	37,00 ³⁾	26,00 ³⁾	76,00 ³⁾	52,00 ³⁾	109,00 ³⁾	74,00 ³⁾
1. 1. 1967	13,10 ³⁾	10,00 ³⁾	41,40 ³⁾	28,90 ³⁾	86,00 ³⁾	58,60 ³⁾	123,40 ³⁾	83,60 ³⁾
1. 1. 1968	10,00 ³⁾	6,70 ³⁾	41,80 ³⁾	27,60 ³⁾	96,80 ³⁾	64,60 ³⁾	136,20 ³⁾	90,60 ³⁾
Hin- und Rückfahrt								
1. 5. 1951	8,08	5,38	31,82	21,21	75,88	50,59	110,15	73,43
1. 4. 1952	8,81	5,87	35,49	23,66	84,45	56,30	121,16	80,77
1. 6. 1955	9,76	6,50	37,80	25,20	84,15	56,10	123,17	82,11
1. 1. 1957	10,71	7,14	42,58	28,39	92,45	61,64	136,25	90,83
1. 2. 1958	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,92
1. 9. 1959	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,92
1. 9. 1962	12,18	8,12	46,86	31,24	101,92	67,95	148,78	99,19
1. 10. 1964	13,07	8,71	49,01	32,68	107,36	71,58	156,38	104,25
1. 5. 1966	21,80 ³⁾	17,20 ³⁾	59,90 ³⁾	42,50 ³⁾	122,40 ³⁾	84,30 ³⁾	175,50 ³⁾	119,70 ³⁾
1. 1. 1967	26,20 ³⁾	20,00 ³⁾	68,30 ³⁾	48,60 ³⁾	139,20 ³⁾	95,40 ³⁾	200,00 ³⁾	136,00 ³⁾
1. 1. 1968	19,80 ³⁾	13,40 ³⁾	66,20 ³⁾	44,20 ³⁾	155,20 ³⁾	103,20 ³⁾	222,00 ³⁾	148,00 ³⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt²⁾								
1. 5. 1951	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26
1. 4. 1952	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26
1. 6. 1955	3,66	2,44	3,66	2,44	3,66	2,44	3,66	2,44
1. 1. 1957	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43
1. 9. 1962	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
1. 10. 1964	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89
1. 5. 1965	— ³⁾							
Schweiz, Einfache Fahrt								
1950	6,76	4,83	24,33	17,38	40,54	28,96	—	—
1. 4. 1952	7,14	5,12	25,39	18,15	42,38	30,31	70,76	50,58
1. 10. 1959	7,79	5,65	27,66	19,67	45,97	32,73	—	—
1. 11. 1964	8,80	6,20	28,30	19,50	49,60	34,20	—	—
1. 1. 1967	9,20	6,20	29,40	19,70	51,60	34,40	—	—
1. 11. 1968	10,10	6,90	33,20	21,80	56,90	37,90	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	10,14	7,24	36,49	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	— ¹⁾	13,44	8,96	— ¹⁾	33,60	22,40	— ¹⁾	—	—	—
1. 12. 1965	3,50	2,30	—	13,80	9,20	—	34,40	22,90	—	—	—	—
1. 5. 1968	3,90	2,60	—	15,40	10,30	—	38,40	25,60	—	—	—	—
Spanien, Einfache Fahrt²⁾												
1950—1953	—	1,79	1,12	—	7,14	4,46	—	17,84	11,15	—	35,68	22,30
21. 5. 1954	2,70	1,97	1,23	10,80	7,85	4,91	26,08	19,63	12,26	53,97	39,25	24,53
1. 10. 1956	2,69	1,96	1,23	10,77	7,84	4,89	26,01	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	36,80	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 DM
Stand: 1. Juni 1969

Fahrtroute von—nach	km	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	70,50	55,90	141,00	111,80
Hoek van Holland—Emmerich (Gr.)/Venlo (Gr)	189	21,10	15,00	42,20	30,00
Emmerich (Gr.)/Venlo (Grenze)—Passau	780	93,60	63,00	157,00	106,00
Passau—Wien West	298	34,40	22,50	68,80	45,00
Insgesamt	1573	219,60	156,40	409,00	292,80
b) über Dover—Ostende					
London—Dover/Folkestone	126	16,90	11,30	33,80	22,60
Dover/Folkestone—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	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	1570	210,80	144,70	397,60	273,40
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	20,40	14,70	40,80	29,40
Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,60	51,00	130,00	83,00
Basel Bad. Bf.—Bern	117	25,10	16,80	37,80	25,20
Insgesamt	898	121,10	82,50	208,60	142,60
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—Belgrad					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	366	45,40	30,10	72,20	48,20
Flensburg (Grenze)—Salzburg	1154	128,00	86,00	202,00	136,00
Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	26,30	17,40	52,60	34,80
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	51,50	34,40	103,00	68,80
Insgesamt	2368	251,20	167,90	429,80	287,80
Oslo—Mailand					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	27,30	18,20	54,60	36,40
Kornsjö (Grenze)—Lübeck—Travemünde Hafen	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 .....											7,38	8,26	8,56	7,96
501—1000 kg	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	6,22	6,87	7,17	6,66
über 1000 kg	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	5,25	5,77	6,07	5,65
b) Stückgutzuschläge (je Sendung bis 1000 kg)										
1— 500 kg	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70	3,00 ¹⁾	2,79 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			E	F		G	Gk ^{b)}	I	II/III		IV			V
A							B					C	Gk ^{b)}		I	II/III		IV	V
5 t - Klasse																	
16. 8. 1948	2,45	2,20	1,96	1,74	1,63	1,57	1,27	1,19	1,09	1,03	1,96	1,74	1,27	1,19	—	—	
1. 1. 1950	1,98	1,85	1,83	1,80	1,68	1,69	1,43	1,33	1,26	1,18	1,83	1,80	1,43	1,33	—	—	
1. 1. 1951	2,29	2,14	2,10	2,05	1,92	1,91	1,62	1,50	1,41	1,32	2,10	2,05	1,62	1,50	—	—	
15. 10. 1951	2,86	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			3,21	3,00	3,48	3,16	3,14	3,04	—	—	—	—	
1. 1. 1968	3,56			3,23			2,97	—	3,22	2,92	2,92	3,02	—	—	—	—	
10 t - Klasse																	
16. 8. 1948	2,34	2,10	1,83	1,58	1,49	1,33	1,08	1,01	0,87	0,82	1,83	1,58	1,08	1,19	—	—	
1. 1. 1950	1,89	1,77	1,72	1,64	1,54	1,43	1,21	1,13	1,00	0,94	1,72	1,64	1,21	1,33	—	—	
1. 1. 1951	2,20	2,06	1,99	1,89	1,78	1,65	1,40	1,30	1,15	1,08	1,99	1,89	1,40	1,50	—	—	
15. 10. 1951	2,75	2,53	2,41	2,25	2,12	1,93	1,62	1,51	1,32	1,24	2,41	2,25	1,62	1,74	—	—	
5. 8. 1952	2,94	2,71	2,53	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			2,87			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			1,61	1,50	1,91	1,74	1,73	1,67	1,29	2,49	—	—	
1. 1. 1968	1,78			1,62			1,49	—	1,77	1,61	1,61	1,66	1,28	2,52	—	—	
20 t - Klasse^{b)}																	
1. 2. 1958	2,24		2,13			1,97	1,67		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	1,66	1,65	1,60	1,29	2,37	—	
1. 1. 1968	1,70			1,54			1,42	—	1,69	1,53	1,53	1,53	1,59	1,28	2,40	—	
25 t - Klasse^{b)}																	
15. 3. 1966	1,75			1,58			1,46	1,36	1,74	1,58	1,57	1,52	1,29	2,37	—	—	
1. 1. 1968	1,62			1,47			1,35	—	1,61	1,46	1,46	1,51	1,28	2,29	—	—	

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

B. Güterverkehr

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

DM je 1000 kg

Ware	Weizen ²⁾		Kartoffeln	Apfelsinen	Frische Fische	Schweine-schmalz	Kaffee, roh			Tabak, roh			Pflz. u. tier. Öle, Fette ³⁾
	von	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg	Bremerh. Fischerei-hafen		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 ⁸⁾	35,45 ⁸⁾	56,59 ⁸⁾	28,70
1959 D		27,40	37,60	14,30	19,33	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 P		15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	52,58	48,36	25,00	23,22	35,80	52,00	28,08
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 D		15,50 ⁹⁾	28,80	16,70 ⁹⁾	19,00	48,27	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
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 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
1968 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
1968 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
1969 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
1969 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
1969 April		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 Mai		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 Juni		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	Pullen- dorf	Bruchsal	Hamburg	Hüfingen	Aschaffen- burg Hbf	Mh.-Sandh. Zellst.- Fabr.	Bremen		
Strecke	nach	Dortmund Hbf	Langenbrand- Bormersbach	Mh.-Sandh. Zellst.- Fabr.	Karl- stadt (M)	Göppingen	Bergisch- Gladbach	Wuppertal- Beyerburg (Württ.)	Weingarten (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 ⁸⁾	16,50 ⁸⁾
1959 D		23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	27,80	16,50
1960 D		23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	27,72	16,50
1961 D		23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	26,80	16,50
1962 D		23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	35,55	40,40	26,20	38,10	26,80	16,50
1963 D		23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	27,60	40,40	26,20	38,10	26,80	16,50
1964 D		23,20	13,52	18,40	13,22	19,40	19,76	27,60	38,15	24,70	34,89	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 Okt.		21,20	13,20	17,90	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Nov.		21,20	13,20	17,90	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Dez.		21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 Jan.		21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 Febr.		21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 März		21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 April		21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 Mai		21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 Juni		21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30

Ware	Häute u. Felle	Ton, roh	Kalkstein		Schwefel- kies	Kalk, kohlen- saurer	Stein- u. Siedesalz	Eisen- und Manganerz				Schwefel- kies- abbrände	
	von	Siershahn	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- hutte	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 21 ⁴⁾ 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 Okt.		30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
1968 Nov.		30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1968 Dez.		30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
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
1969 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
1969 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
1969 April		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 Mai		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 Juni		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	
		Hamm (Westf.)	Recklinghausen Ost	Alsdorf (Kr. Aachen)		Gelsenkirchen		Oberaden	Herne	Nieder- außen	Frechen	
				Mannheim-Rheinau	Stuttgart Ost I ³⁾	Stuttgart II ³⁾	Hbf				Schalke	Hamm (Westf.)	Hamburg
Strecke von	Oberhausen Hbf	Großkrotzenburg			Siegen	Hamburg	Salzgitter Hütte-Nord	Peine	Düsseldorfer Reisholz			
Strecke nach												
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	13,30	18,35	10,13	10,68	6,70	14,30	22,10
1961 D	10,60	19,70	20,70	25,30	25,30	12,70	17,50	9,51	10,08	6,70	14,30	22,10
1962 D	10,60	17,70	16,54	21,38	19,85	11,45	16,92	9,13	9,73	6,20	12,88	21,68
1963 D	10,60	17,30	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	9,43	18,40	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10
1968 D	9,40	9,21	9,27	18,53	13,96	11,30	16,20	9,10	9,62	6,00	12,50	20,90
1968 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
April	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Mai	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Juni	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90

Ware	Erdöl, roh	Benzin (VK)				Dieselkraftstoff (DK)			Heizöl				Benzol
		Barnstorf (Han.)	Spellen (Niederrhein)	Karlsruhe-Knielingen	Ingolstadt Nord	Mainz-Gustavsburg	Godorf Shell	Karlsruhe-Knielingen	leicht (HL)		schwer (HS)		
									Köln Esso	Ingolstadt Nord	Erngaden	Ingolstadt Nord	
Strecke von	Holt- hausen (Ems)	Kassel- Unterstadt	Stuttgart Hafen	Würzburg Hbf	Stuttgart Hafen	Osnabrück	Stuttgart Hafen	Kassel- Unterstadt	Würzburg Hbf	Baienfurt	Würzburg Hbf	Bochum- Langendreer	
Strecke nach												Duisburg Hbf	
Strecke in km	153	282	107	192	212	214	107	289	192	221	192	42	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	14 B 1 d)	A ⁴⁾ d)	14 B 52 d)	14 B 55 d)	B ⁴⁾ d)	14 B 16 d)	14 B 52 d)	B ⁴⁾ d)	14 B 55 d)	B ⁴⁾ d)	14 B 55 d)	A ⁴⁾ d)	
1958 D Febr./Dez.	7,48 ⁵⁾	31,20	—	—	18,70	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 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	
April	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Mai	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Juni	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	

Ware	Schwefel- säure	Thomas- phosphat	Glüh- phosphat	Ammon- nitrat	Kalk, gebrannt	Zement	Roheisen in Masseln	Halbzeug ⁷⁾	Walzdraht aus Stahl	Stab- u. Formstahl unbearb.	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren												
													Duisburg- Hochfeld- Süd	Braun- schweig Hgbf	Brun- sbüttelkoog	Ludwigshafen (Rh.) BASF	Flandern- bach	W.-Biebrich Industrie- Bahnhof	Gelsen- kirchen	Dortmund	Duisburg Hbf	Ober- hausen Hbf	Braun- schweig Hgbf	Düsseldorfer Grafenberg
Strecke von																								
Strecke nach																								
Strecke in km	64	284	265	267	34	76	26	38	85	134	182	180												
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	B ⁴⁾ d)	11 B 1 b)	11 B 16 ⁴⁾ b)	11 B 1 b)	4 B 90 ⁴⁾ b)	B ⁴⁾ b)	8 B 8 ⁴⁾ c)		I ⁴⁾ c)		A ⁴⁾ c)													
1958 D Febr./Dez.	9,60	16,10	17,40	17,40	6,40	10,40	5,80	6,90	14,00	19,60	25,10	24,50												
1959 D	9,60	16,10	17,40	17,40	6,40	10,40	5,26	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50												
1960 D	9,25	16,26	17,45	17,43	6,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50												
1961 D	7,90	18,00	17,70	17,70	6,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50												
1962 D	7,90	18,00	14,62	17,70	5,57	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50												
1963 D	7,90	18,00	14,00	17,70	5,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50												
1964 D	7,90	18,00	14,00	17,70	5,30	10,03	5,20	6,40	12,66	17,92	22,93	22,42												
1965 D	7,75	18,00	14,00	17,70	5,10	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50												
1966 D ⁶⁾	7,70	19,00	14,00 ⁵⁾	18,80	5,40	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00												
1967 D	7,70	19,00	14,00	18,80	4,85	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 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												
April	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												
Mai	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												
Juni	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												

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		G		FK ¹⁾	GK ¹⁾	FK ¹⁾
				D				G		(C)	(D)				(F)		(F)
A/B		C/D		F		G		I	II	III	IV	V		
ab 14. 3. 1966		C/D		F		G		I/II		III/IV/V				
5 t-Klasse														
30. 8. 1948	3,82	3,43	3,02	2,67	2,49	2,88	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 ^{a)}	5,70		5,56		5,15		4,87		4,87	5,56		4,87		4,87
1. 1. 1968 ^{b)}	(5,42—5,70)		(5,28—5,56)		(4,89—5,15)		(4,63—4,87)		4,87	(5,28—5,56)		(4,63—4,87)		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)		4,51	(4,89—5,15)		(4,28—4,51)		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	3,01	3,06
14. 3. 1966 ^{a)}	4,66		4,45		4,31		3,76		3,76	4,45		3,76		3,76
1. 8. 1968 ^{b)}	(4,43—4,66)		(4,23—4,45)		(4,09—4,31)		(3,57—3,76)		3,76	(4,23—4,45)		(3,57—3,76)		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)		3,48	(3,89—4,12)		(3,31—3,48)		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	2,95	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	2,64	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-Klasse^{a)}														
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	
		100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg	100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg	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		5,66		
1. 1. 1950	4,12	3,86	3,33		2,91		7,62		7,42		6,47		5,66		5,66		
1. 1. 1951	5,15	4,82	4,09		3,49		9,57		9,31		7,94		6,79		6,79		
26. 10. 1951	6,40	6,16	5,25		4,45		11,10		11,04		9,52		8,35		8,35		
15. 4. 1958	7,70	7,32	5,85		4,91		13,30		13,20		10,53		8,90		8,90		
1. 1. 1960	7,90	7,56	6,04		5,06		13,70		13,60		10,85		9,18		9,18		
22. 3. 1961	8,90	7,96	6,23		5,20		15,20		14,24		11,17		9,40		9,40		
13. 2. 1963	9,60	8,60	6,72		5,46		16,40		15,36		12,07		9,87		9,87		
1. 7. 1963	10,40	9,12	6,96		5,77		17,30		15,88		12,21		10,19		10,19		
31. 3. 1966	12,10	10,12	7,44		6,07		19,00		16,88		12,69		10,49		10,49		
30. 9. 1966 ^{a)}	12,10	10,12	7,44		6,07		19,00		16,88		12,69		10,49		10,49		
	(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)		(10,49—11,54)		
1. 1. 1968 ^{b)}	11,50	9,60	7,05		5,75		18,00		16,00		12,03		9,94		9,94		
	(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)		(9,94—10,93)		
1. 7. 1968 ^{b)}	11,50	9,60	7,05		5,75		18,00		16,00		12,03		9,94		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)		(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 ²⁾)	Roggen und Weizen ²⁾	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futtergetreide
	Hamburg				Köln	Mannheim	Heilbronn ³⁾				Emden	
Strecke	von	nach	Düsseldorf	Braunschweig							Köln	
1957 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 ⁴⁾	15,03 ⁴⁾	9,04	8,44	
1958 D	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28 ⁴⁾	16,58 ⁴⁾	10,28	9,58	
1959 D	15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42 ⁴⁾	16,71 ⁴⁾	10,38	9,67	
1960 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25 ⁴⁾	16,54 ⁴⁾	10,38	9,67	
1961 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67	
1962 D	13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67	
1963 D	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	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	7,88	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 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	
1969 April		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22	
1969 Mai		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22	
1969 Juni		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22	

Ware	Getreide ¹⁾				Getreide ¹⁾ ab 50 t ⁵⁾	Mehl	Steinkohle in kompl. Ladungen ⁶⁾	Ortskohle ⁶⁾ a)		
	Roggen und Weizen	Futtergetreide	Roggen und Weizen	Futtergetreide				Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	Strecke	von	nach	Mannheim	Heilbronn ³⁾	Berlin		I	II	III
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	10,87	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	
1966 D		10,73	12,32	12,32	10,91	14,93	9,74	5,99	6,62	
1967 D		10,73	12,32	12,32	11,25	16,17	9,84	5,99	6,62	
1968 D		10,70	12,32	12,32	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Juli		10,70	12,33	12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Aug.		10,70	12,33	12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Sept.		10,70	12,33	12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Okt.		10,70	12,33	12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Nov.		10,70	12,33	12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1968 Dez.		10,70	12,33	12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1969 Jan.		10,70	12,33	12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	
1969 Febr.		10,70	12,33	12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	
1969 März.		10,70	12,33	12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	
1969 April		10,70	12,33	12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	
1969 Mai		10,70	12,33	12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	
1969 Juni		10,70	12,33	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
1957 D	5,36	5,86	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1958 D	4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
1959 D	4,57	5,06	5,62	3,65	4,05	4,45	5,79	6,37	7,03
1960 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1961 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 D	4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,58	6,13	6,77
1964 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,76
1965 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1966 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1967 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1968 D	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
1969 April	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
1969 Mai	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
1969 Juni	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	Bunker- kohle ¹⁾		Ortskohle ¹⁾		Steinkohle ¹⁾					Braunkohlenbriketts		
	Strecke von	Ruhrgbiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
		nach	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ²⁾ Osthafen	Würzburg ²⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main) ²⁾	Würzburg ²⁾
1957 D		6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55 ³⁾	9,41	6,35	9,25
1958 D		7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 ³⁾	10,02	6,57	9,51
1959 D		7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35 ³⁾	10,02	6,57	9,51
1960 D		7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71 ³⁾	9,59	6,57	9,51
1961 D		7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	6,57	9,51
1962 D		7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	6,57	9,51
1963 D		7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 D		7,26	8,32	7,67	16,22	7,15	9,87	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	8,30	7,65	16,21	7,14	9,85	7,08	9,45	8,42	6,65	10,04
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
1969 April		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Mai		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Juni		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)			
	Strecke von	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim ⁴⁾	Heilbronn ⁴⁾	Kehl ⁵⁾	Bremen ⁶⁾		
		nach	Mannheim	Heilbronn ³⁾						Karlsruhe	Dortmund	Duisburg-Ruhrort		Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Rhein-Herne- Kanal leer über Mfnden (Weser)
1957 D		6,34	8,94 ³⁾	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 ³⁾	2,85	14,20	13,65	
1958 D		6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46 ³⁾	2,85	15,12	14,67	
1959 D		6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85			
1960 D		6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85			
1961 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I 16,92	II 15,22	III 14,37
1962 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	15,20	14,35
1963 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1965 D		6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1966 D		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1967 D		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1968 D		6,58	9,26	8,09	4,50	4,82	3,06	4,66	2,84	16,84	15,14	14,30
1968 Juli		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
1968 Aug.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
1968 Sept.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
1968 Okt.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1968 Nov.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1968 Dez.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1969 Jan.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1969 Febr.		6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1969 März		6,58	9,27	8,09	4,53	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1969 April		6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1969 Mai		6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1969 Juni		6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)						Kies			Bims Kies ⁴⁾		
	Strecke von	Bremen ⁶⁾			Mannheim	Dortmund	Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
		nach	Heilbronn ³⁾				über	Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
		Küsten-Kan. u. Wes.-Dat.-Kan.		Rh.-Herne-Kan.	Wes.-Datt.-Kan.							
1957 D			27,30	19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1958 D			27,71	21,31	21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37	
1959 D			27,75	21,95	21,95 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	25,92	24,47	24,32	21,87	20,67	3,05	5,82	6,54	4,51
1962 D		II	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51
1963 D		III	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51
1964 D		I	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51
1965 D		II	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51
1966 D		III	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51
1967 D		I	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51
1968 D		II	28,68	25,83	24,38	24,23	21,79	20,58	3,15	5,79	6,51	4,56
1968 Juli		III	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56
1968 Aug.		I	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56
1968 Sept.		II	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56
1968 Okt.		III	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56
1968 Nov.		I	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56
1968 Dez.		II	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56
1969 Jan.		III	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56
1969 Febr.		I	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56
1969 März		II	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56
1969 April		III	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56
1969 Mai		I	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56
1969 Juni		II	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56

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

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

Ware	Bimskies ¹⁾		Salz ²⁾			Grubenholz		Stammholz	Schnittholz
	Ladest. Vallendar bis Broll/Rh.		Heilbronn ³⁾		Borth/Rh.	Nordenham		Bremen	Heilbronn ⁴⁾
	Strecke von	nach	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Herne, Castrop-Rauxel u. Datteln	Essen	Holzminden	Duisburg-Ruhrort
	Frankfurt/M. ⁵⁾ —Oberhafen	Heilbronn ³⁾							
1957 D	4,42	6,39 ⁴⁾	3,83 ⁴⁾	4,03 ⁴⁾	3,65				5,62 ⁴⁾
1958 D	4,91	7,21 ⁴⁾	4,26 ⁴⁾	4,46 ⁴⁾	4,17				6,23 ⁴⁾
1959 D	4,95	7,28 ⁴⁾	4,20	4,40	4,11	7,67	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 Juli	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Aug.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Sept.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Okt.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Nov.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Dez.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
1969 Jan.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Febr.	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
März	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
April	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Mai	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Juni	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39

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 von	nach	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	12,88 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 Juli		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Aug.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Sept.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Okt.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Nov.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Dez.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
1969 Jan.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Febr.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
März		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
April		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Mai		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Juni		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40

Ware	Normalgüter in Partien ab 50 t ¹⁾											
	I		II		III		IV		V		VI	
	Hamburg (Bugsergebiet A)											
Strecke von	nach	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 Juli			16,57			16,52		16,42		16,37		16,25
Aug.			16,57			16,52		16,42		16,37		16,25
Sept.			16,57			16,52		16,42		16,37		16,25
Okt.			16,57			16,52		16,42		16,37		16,25
Nov.			16,57			16,52		16,42		16,37		16,25
Dez.			16,57			16,52		16,42		16,37		16,25
1969 Jan.			16,57			16,52		16,42		16,37		16,25
Febr.			16,57			16,52		16,42		16,37		16,25
März			16,57			16,52		16,42		16,37		16,25
April			16,57			16,52		16,42		16,37		16,25
Mai			16,57			16,52		16,42		16,37		16,25
Juni			16,57			16,52		16,42		16,37		16,25

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

B. Seeschifffahrt
I. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Getreide ¹⁾							Ölkuchen ²⁾				
	Brest/Dänkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/Aarhus ³⁾	Elbe			Rotterdam ⁴⁾	Elbe				
	Elbe	Stettin/Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/Aarhus ⁶⁾	Helsingborg/Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/Oskarshamn	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	10,83	9,08	8,81	10,66	11,03
1960 D	18,5	.	6,17	7,66	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19
1961 D	18,10	19,8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	10,96	8,25	8,72	10,81	9,96
1962 D	18,1	19,0	6,03	7,31	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39
1963 D	19,10	22,4	6,52	7,39	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	9,83	11,19	11,38
1964 D	21,4	22,1	5,72	7,70	7,94	8,45	9,50	12,90	8,79	9,89	12,44	10,72
1965 D	20,7	22,4	6,52	7,81	8,34	8,97	9,76	13,52	9,09	10,17	11,84	10,89
1966 D	22,8	21,5	5,74	7,39	7,79	8,54	8,74	13,99	8,50	9,59	11,28	10,73
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	23,5	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	8,39	9,00	12,40	8,24	8,61	10,57	11,35
1968 II. Vj.	25,4	.	5,59	6,72	7,08	8,25	8,81	.	7,66	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 ²⁾	Grubenhholz		Schnittholz								
		Hamina/Björneborg (Finnland)	südl. Vestervik/Ystad ³⁾ (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)						Brahestad/Tornia (Finnland)	Göteborg/Vänernsee (Schweden)	
	nördl. Ystad/Oskarshamn (Schweden)	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser/Ems	belg. ⁹⁾ Rheinendhäfen	niederl. ¹⁰⁾ Ruhrhäf.	Rhein-häfen ¹¹⁾	Jade/Ems	Elbe/Weser	Lübeck/Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend-häfen ¹⁰⁾	
Währung	DM	s. d.	DM	s. d.	hfl	DM				s. d.	hfl	
Mengeneinheit	1 000 kg	Fathom		Standard								
1957 D	9,00	183,6	.	205,6	102,86	140,60	98,69	94,67	94,78	216,0	245,9	86,98
1958 D	9,16	127,1	.	169,2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180,5	200,6	71,13
1959 D	10,79	146,6	66,00	171,7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7	75,08
1960 D	11,01	170,2	.	209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10	86,91
1961 D	10,27	158,9	84,00	212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240,8	78,81
1962 D	11,85	156,4	74,80	200,6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,6	225,5	75,38
1963 D	11,39	182,1	74,56	227,6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	253,9	94,54
1964 D	11,36	180,0	78,37	226,5	102,31	130,89	105,03	103,69	105,70	251,9	266,2	92,32
1965 D	12,00	200,5	75,00	225,5	103,09	131,15	104,67	103,47	109,07	247,11	262,4	89,66
1966 D	10,98	190,7	70,00	231,0	96,00	129,88	111,81	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	Bornholm (Dänemark)	Limfjördhäfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)			
	Elbe/Weser	Rhein-häfen ¹¹⁾ Ruhrhäfen	niederländische Rheinendhäfen ¹⁰⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser	Elbe	Lübeck/Flensburg	Elbe	Lübeck/Flensburg		
Währung	DM	hfl	s. d.	DM							
Mengeneinheit	Standard			1 000 kg							
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209,4	131,4	15,19	9,00	.	9,92	9,00
1958 D	65,10	92,18	60,00	70,64	181,6	127,1	13,45	7,67	7,00	9,04	8,34
1959 D	67,70	92,18	70,83	70,83	182,8	138,8	14,69	7,68	6,75	8,65	8,42
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229,2	156,6	16,26	8,47	.	6,50	9,10
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223,2	146,7	15,31	9,02	6,90	5,25	9,42
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202,11	145,9	14,23	8,60	7,41	6,08	8,93
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	248,0	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	178,5	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.	.	104,58	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 ⁵⁾		Schrott ⁶⁾	Steinkohle		
	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt ²⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁴⁾	Limfjörds-häfen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)			Rotterdam ⁶⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾			Stettin/ Danzig	
Route	Elbe					Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) ⁶⁾	Elbe	Rhein-häfen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe		
Währung	DM					s. d.	skr	hfl	DM				
Mengeneinh.	1 000 kg												
1957 D	6,67				7,81					16,06		16,53	
1958 D		5,41	5,50		7,81	7,22				13,42		15,50	9,30
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	7,37	6,26	16,4			12,00		14,26	10,68
1961 D	6,01	5,66	5,78	5,57	7,91	6,42	17,0			14,23	7,00	13,95	10,25
1962 D	5,58	5,48	5,61	6,81	7,62	6,36	14,6			13,24	7,11	14,30	10,26
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19	8,61	6,91	16,1			13,21	7,18	15,83	12,19
1964 D	5,85	5,45	5,97	6,70	7,97	7,08	16,8			12,76	7,25	14,91	12,04
1965 D	6,13	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0			12,81	7,21	15,51	11,03
1966 D	5,33	5,07	5,83	6,49	8,06	6,82	17,5			13,00	7,39	15,04	10,19
1967 D	4,63	4,68	5,12	5,54	7,36	7,25	19,0			13,53	7,40	14,48	10,18
1968 D	5,24	4,74	5,08	6,01	8,36	7,00	19,5			14,89	7,40	14,95	10,10
1966 III. Vj.	5,63	5,28		6,82	8,08	6,39	17,5			13,03	7,37	14,52	10,41
1966 IV. Vj.	6,00	4,99		6,13	7,87	6,61	18,4			13,00	7,40	15,07	10,33
1967 I. Vj.	4,88	4,48		5,11	6,67					7,40	4,59	15,33	9,48
1967 II. Vj.	4,58	4,59	5,44	5,38	6,59		16,9			13,00	7,40	15,04	9,76
1967 III. Vj.		4,78	5,06	5,61	7,28	8,00	16,4			12,99	7,40	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	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	14,11	10,16
1968 IV. Vj. ¹⁵⁾	5,00	4,72	5,14	6,63	8,35		20,5			17,42	7,38	16,69	10,54

Ware	Steinkohle					Koks ⁸⁾						
	Stettin/Danzig		Großbritannien Ostküste		Wales	Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe		
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) ⁹⁾	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne-mark ¹⁰⁾	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm ⁶⁾	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ¹¹⁾
Währung	DM	dkr		s. d.		s. d.	s. d.	skr			s. d.	
Mengeneinh.	1 000 kg					2240 lbs	1 000 kg					
1957 D		17,72	21,2	17,2	19,4	15,6	18,8	14,19	14,77	24,2	16,9	20,1
1958 D	8,48	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	17,3	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	28,3
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.	10,63	21,01	18,11	16,11	20,9	16,9		19,00	21,50	28,9	22,9	24,2
1967 I. Vj.	10,00	15,66	16,5	17,1	17,5	15,8	22,7	17,54			19,7	22,8
1967 II. Vj.	9,94	14,61	14,9	17,3	17,1	15,6	22,8			22,9	19,1	20,10
1967 III. Vj.	9,94	16,93	15,4	16,8	16,7	15,11	22,8	16,42		23,6	18,10	19,0
1967 IV. Vj.	11,15	24,18	23,2	18,6	21,3	21,4	26,0 ¹⁸⁾				23,5 ¹⁸⁾	
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 ¹⁶⁾		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	Wisnar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein-häfen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Däne-mark ¹⁰⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Strömst./ Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Strömstadt/ Malmö (Schweden)		
Währung	skr	s. d.		dkr	skr	s. d.	skr	skr	DM			
Mengeneinh.	1 000 kg											
1957 D	12,81	14,11	24,6	14,29	17,84	17,86	23,8	14,75	15,94		10,50	
1958 D	11,84	16,0	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,35	12,35	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	18,23	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	8,33	10,25
1964 D	14,38	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	22,00	20,8	16,56	17,25	16,00	8,34	8,58
1967 II. Vj.			25,5	16,13	19,81	18,00	20,9	15,54	15,75	16,54	8,82	9,53
1967 III. Vj.				20,66	20,60	20,50	20,0	13,83	16,19	16,03	8,40	9,38
1967 IV. Vj.			23,5	19,46	27,04	24,38	28,8 ¹³⁾	19,55 ¹⁴⁾	20,36 ¹⁴⁾	16,42	10,21	10,50
1968 I. Vj.		22,3 ¹³⁾	27,8	17,60	23,90	23,48	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	25,7	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./Rtttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rtttd./Amst.	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan ²⁾
	s. d.	\$	s. d.	\$		s. d.	\$	s. d.	\$	\$	s. d.	\$
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	92.10	.	40.11	4,14	4,85	42.0	4,40	45.9	4,67	4,95	66.11	8,37
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,65	4,86	56.6	8,41
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,85	4,04	43.2	4,95	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 Juli	59.4	6,75	33.0	2,74	.	.	3,75	.	3,84	3,98	.	8,58
Aug.	65.9	5,54	35.0	2,55	2,50	42.9	3,13	.	4,22	4,44	.	8,65
Sept.	61.1	4,85	33.3	2,40	2,42	41.3	.	.	3,95	4,16	.	7,99
Okt.	71.11	6,93	41.5	3,17	3,43	43.8	4,00	47.6	3,61	4,00	.	8,23
Nov.	.	8,00	46.3	3,69	3,69	58.7	4,16	.	4,79	5,07	115.7	8,81
Dez.	.	.	.	3,25	3,25	.	4,25	.	5,24	5,50	125.0	.
1969 Jan.	.	.	.	3,50	3,18	40.10	.	51.11	4,11	.	.	7,87
Febr.	.	.	39.2	4,80	4,95	48.9	3,95	53.9	4,18	4,33	88.4	8,18
März	61.3	.	35.10	2,98	.	49.0	.	.	4,00	4,21	.	7,98
April	62.3	.	40.0	2,77	.	.	.	.	3,50	3,60	90.0	7,70
Mai	65.11	5,85	32.5	3,00	2,90	.	.	33.4	3,41	4,22	60.0	7,38
Juni	65.6	.	37.6	2,75	3,00	.	.	42.4	3,99	4,05	81.0	7,82

Ware	Getreide											
	Mexiko, Westküste	Nord-Pazifik ⁴⁾				La Plata ⁵⁾			West-	Ost-	Full Range	Australien
	Japan	UK	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan	UK	Antw./Hbg.	West-italien		UK/Kont.		China
	\$	s. d.	\$	s. d.	\$					s. d.		
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	.	56.9	7,06	63.2	5,43	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	.
1959 D	.	59.10	7,09	62.2	5,41	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	.
1960 D	.	59.2	7,37	63.1	5,73	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	.
1961 D	.	68.1 ⁶⁾	6,97	66.8	6,45	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	50.5
1962 D	.	61.7	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 Juli	9,75	.	.	.	7,83	.	.	72.11	.	.	.	65.0
Aug.	9,00	.	7,50	97.6	7,86	80.0	64.7	.	.	.	.	.
Sept.	9,30	.	.	.	7,85	.	.	62.6	.	.	.	.
Okt.	9,00	8,38	.	.	7,58	58.4	62.9	68.9	.	.	.	.
Nov.	9,15	6,02	4,85	90.0	7,59	.	65.4	74.6	.	.	.	.
Dez.	8,87	6,40	.	.	7,26	92.9	.	75.9	.	.	.	.
1969 Jan.	7,95	5,35	.	.	6,65	93.1	64.3	.	.	.	.	.
Febr.	8,98	5,13	.	87.6	7,54	85.11	60.5	72.1	.	.	.	.
März	10,25	.	.	.	7,65	78.8	63.7	66.5	.	.	.	59.0
April	10,25	5,25	.	.	8,13	85.10	64.6	74.4	.	.	.	58.6
Mai	9,75	5,79	.	.	7,91	91.5	.	71.8	.	.	.	57.4
Juni	.	.	.	.	8,46	81.9	67.11	68.9	.	.	.	.

Ware	Getreide										Kopra	Esparto	Zucker					Fischmehl
	Süd-china ⁷⁾	Süd-afrika ⁸⁾	Schwarz-meer	Phillip-pinen	Algerien	Kuba ⁹⁾	Recife/Santos	Queensland ¹⁰⁾		Philip-pinen			Mauritius	Peru				
	Ceylon	UK	Antw./Hbg. ¹¹⁾	Antw./Hbg. ¹¹⁾	UK	Casablanca	USNH	UK	Antw./Rtttd./Amst.	USNH			UK	Antw./Hbg.				
	s. d.																	
Mengeneinheit	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	93.5	9,05	6,03	92.5	89.11	7,23	73.1	0,20						
1965 D	53.3	61.7	.	0,24	92.7	10,15	7,65	100.7	98.1	8,58	81.7	0,23						
1966 D	47.7	52.0	.	0,21	89.7	9,62	7,24	95.9	93.3	7,49	58.11	0,17						
1967 D	51.11	55.7	46.8	0,23	92.6	11,27	7,70	91.2 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 Juli	80.0	56.11	.	0,26	102.6	.	8,00	107.6	105.0	7,10	72.6	.						
Aug.	73.0	.	.	0,30	.	.	.	.	.	.	77.6	.
Sept.	.	57.11	.	0,28	.	.	.	107.6	105.0	6,82	75.0	.						
Okt.	69.8	56.9	.	.	.	.	.	107.6	105.0	.	72.0	.	
Nov.	69.5	57.6	.	0,27	.	.	8,50	107.6	105.0	7,25	72.6	.						
Dez.	.	55.9	.	0,26	.	.	7,70	112.6	110.0	6,68	72.6	.						
1969 Jan.	70.5	50.0	.	.	100.0	.	7,00	107.6	105.0	6,43	70.0	.						
Febr.	76.9	47.6	.	.	.	.	.	.	.	.	70.0	.
März	83.2	49.0	.	.	.	.	6,75	.	.	7,11	.	.		
April	73.10	.	.	.	.	.	6,18	115.0	112.6	7,15	.	.	
Mai	.	.	.	.	.	.	7,25	112.6	110.0	7,00	.	.
Juni	77.6	.	.	.	.	.	7,00	.	.	7,25	72.6	.	

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

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

Ware	Grubenholz		Schwefelkies		Schwefel	Eisen- und Manganerze			Schrott		Zinkkonz.	Kohlen
	von	Archan-gelsk ²⁾	Morphou-Bay	Huelva	US-Golf	Vitoria	Marmagoa		USNH		Port Pirie	Hampton Roads
			nach	UK (Ostküste)	UK	Belgien	UK	Antw./Rtttd./Hbg.	Adria	Japan	West-italien	Japan	Brist. Kan./Le Havre/Hbg.	Nordd. Häfen
Währung	s. d.									s. d.		
Mengeneinheit	Fathom		2240 lbs									
1958 D	189.6	37.0	22.9	49.6	39.4	41.1	37.2	39.5	6,47		74.0	25.8
1959 D	175.0	39.0	25.9	47.10	41.1	46.8	55.0	40.5	6,42	10,33	91.10	24.10
1960 D	194.7	38.11	24.11	49.2	44.11	45.11	41.7	43.8	7,08	11,08	100.0	27.5
1961 D	223.9	40.5	22.5	54.2	43.11	42.10	43.9	47.8	7,56	13,72	86.9	30.1
1962 D	198.4	34.4	20.10	41.6	34.2	32.9	31.11	36.0	6,08	10,44	75.8	22.11
1963 D	216.8	39.8	25.6	50.5	36.8	37.7	40.8	39.5	7,52	12,28	95.1	22.11
1964 D	225.0	43.6	29.0	59.10	32.8	41.1	44.11	41.0	8,28	12,76	86.7	27.0
1965 D	230.6	48.8	27.4	66.3	39.2	49.1	51.4	47.7	9,47	13,67	98.10	31.1
1966 D	240.0	47.4	34.0	61.7	26.0	35.2	38.4	39.10	8,34	11,27	95.6	23.1
1967 D	238.9	50.8	22.8	61.5	21.5	40.6	43.0 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	28.4
1968 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
April						20.9		43.9	5,94	10,69		
Mai		55.0										
Juni					20.0	57.6		56.1	4,11	10,86		

Ware	Kohlen						Düngemittel					
	Hampton Roads				Australien	Danzig/Stettin		US-Golf ⁶⁾		Rotes Meer ⁵⁾	Casa-blanca ⁵⁾	Antw./Hbg.
	von	West-italien	Japan	Rio de Janeiro	Japan	Portugal	West-italien	UK	Indien, Westküste	Antw./Rtttd.	Süd-china	
nach	Rotterdam											
Währung	s. d.	s. d.				s. d.		s. d.		s. d.		
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	24.2	3,97	7,60	4,95	36.2	28.10	22.0	46.11		46.3	19.8	59.7
1959 D	23.0	3,80	7,76	5,25	40.0	30.9	25.3	47.11		55.2	19.9	59.2
1960 D	26.2	4,14	8,35	5,30	39.3		25.2	49.4		54.6	20.4	59.10
1961 D	27.4	4,25	9,02	6,32	41.4	35.11	30.4	51.10	9,58	53.9	20.5	66.2
1962 D	20.3	3,61	6,55	5,06	34.7	30.2	22.1	44.9	8,71	57.9	18.9	58.11
1963 D	27.3	4,83	7,18	7,44	34.11	31.0	35.5		10,23	53.6	21.0	66.4
1964 D	24.6	4,45	7,32	8,11	30.9	34.2	33.8	55.6	9,69	52.8	22.8	66.7
1965 D	27.11	4,82	8,31	8,09	35.7	36.6	31.0	64.0	14,50	51.4	26.2	82.8
1966 D	20.6	4,04	6,99	7,06	29.7	34.4	25.2	66.0	13,87	49.6	28.10	80.1
1967 D	18.7	4,62	7,56	8,56	33.3	47.2	25.11	63.4	16,58 ⁴⁾	49.3	27.8	116.0 ⁴⁾
1968 D	21.8	4,16	6,88	7,60	33.10	41.6	28.9	70.4	16,51	56.4	31.11	138.8
1968 Juli			6,87		27.6			68.2	15,50	58.3		139.8
Aug.		4,70	6,97							56.3		137.5
Sept.			6,64		32.4	29.2					25.0	131.2
Okt.			6,40		33.6					53.0		130.9
Nov.		3,53	6,51	7,60	32.2	43.0				50.9		134.10
Dez.	21.8		6,37	7,60						49.5		127.9
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		30.2r					52.6	35.5	125.6
April			6,35	7,05	30.4	43.0			13,44	51.6		
Mai	25.8		6,10		28.2				12,63	54.6		
Juni			6,27		29.4				13,99	53.6		

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Ware	Rohöl									Erdölprodukte		
	Venezuela/Niederl. Westindien		Persischer Golf				Algerien/Tunesien	Libyen	Syrien/Libanon	Venezuela/Trinidad/Niederl. Westindien	Sowjet-union am Schwarzen Meer	West-italien/Sizilien
	von	New York	Wilhelms-haven	Lavéra	Yokohama	New York				Westindien	Rumänien	
nach	Wilhelms-haven		Wilhelms-haven			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			18.5	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	80.10	78.4	5,82	9,26	20.10r	24.6r	29.10r	42.6	37.8	25.7
1968 Juli	41.2	2,64	87.4	83.8	6,26	10,22	25.4r	29.10r	23.11r			26.9
Aug.	28.10	1,69	61.4	62.4	4,46	6,54	17.6r	20.3r	23.4r	39.9	34.9	24.9
Sept.	31.6	1,79	65.6	63.2	4,46	7,04	17.11r	21.0r	24.6r	52.5	36.11	26.10
Okt.	25.9	1,46	74.10	72.7	5,34	9,05	20.10r	24.6r	28.0r	40.8		27.9
Nov.	39.0	2,35	83.4	80.7	5,96	11,07	22.11r	26.11r	31.2r	50.10	44.3	30.4
Dez.	37.1	2,40	79.5	76.9	5,78	9,07	22.11r	26.11r	31.0r	47.0	37.11	29.6
1969 Jan.	23.1	1,74	62.1	61.7	4,36	6,97	19.4r	22.9r	26.4r	24.9	26.10	22.1
Febr.	21.4	1,39	59.9	57.6	3,97	6,69	16.10r	19.10r	22.9r	20.6		14.5
März	22.5	1,48	58.1	58.9	4,40	7,43	15.7r	18.1r	21.6r	23.11	21.4	15.11
April	17.4	1,17	44.8	43.10	3,21	5,20	12.9	15.3	17.1	23.3		15.5
Mai	18.8	1,31	44.6	43.5	3,37	5,48	13.1	15.5	17.8	28.5		16.8
Juni	18.10	1,37	51.3	49.10	3,92	6,02	12.2	14.4	18.8	29.11		16.10

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

C. Schiffsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland									Niederlande						
	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg								Heinz Peters, Hamburg		Statistisches Zentralamt, Den Haag					
	Linienfahrt			Tramp- fahrt	Tankerfahrt			Tramp- fahrt ²⁾	Tanker- fahrt	Trampfahrt						
	Gesamt- index	Stückgut	Massen- gut	ins- gesamt	Gesamt- index	Rohöl	Erdöl- prod.	ins- gesamt	Getreide (insg.)	Hochseeschiffahrt ³⁾						
1965 = 100				Intascale = 100				1960 = 100		Gesamt- index	Getreide	Schwefel- kies	Erz	Kohle	Dünge- mittel	
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 ²⁾	100,0 ²⁾	100,0 ²⁾	100,0 ²⁾	—	58,9	—	127,1	124,7	100	102	121	90	105	103	
1966 D	104,1 ³⁾	104,9 ³⁾	102,2 ³⁾	91,2 ³⁾	—	55,1	—	109,8	120,2	89	91	126	74	84	91	
1967 D	107,4 ⁴⁾	109,1 ⁴⁾	103,2 ⁴⁾	93,3 ⁴⁾	—	101,5	—	121,2	123,1	81	84	128	65	70	95	
1968 D	107,4	108,3	102,4	90,3	103,7	99,4	114,0	116,3	140,0	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	
1968 Juni	107,2	108,0	102,8	89,7	131,6	133,7	116,9	115,5	—	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	
Juli	107,2	108,1	102,8	88,0	112,8	112,0	118,8	113,2	—	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	
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	—	—	—	—	—	—	—	
April	109,7	110,8	103,4	84,8	58,0	55,9	66,9	108,1	105,3	—	—	—	—	—	—	
Mai	108,4	109,4	102,9	87,0	65,2	59,4	78,9	104,6	99,0	—	—	—	—	—	—	
Juni	109,1	110,1	103,6	88,2	67,3	62,0	82,1	104,9	103,3	—	—	—	—	—	—	

Land	Niederlande			Großbritannien								Norwegen		
	Statistisches Zentralamt, Den Haag			Chamber of Shipping, London							Mullion & Co, London		Norwegian Shipping News, Oslo	
	Trampfahrt			Trampfahrt							Tanker- fahrt	Tramp- fahrt	Tanker- fahrt	
	Küstenschiffahrt ⁴⁾			Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Dünge- mittel	Rohöl (insg.)	ins- gesamt	Mineralöl (insg.)
1960 = 100			1960 = 100									Intascale = 100	Juli 1965- Juni 1966 = 100	Intascale = 100
1964 D	109	109	108	112,1	115,9	123,0	115,0	118,4	98,9	97,2	111,2	56,4	90,5	67,1
1965 D	108	108	97	126,5	134,0	127,6	127,0	142,1	115,2	106,5	134,9	56,6	101,2	65,8
1966 D	107	107	103	114,5	125,1	107,1	111,1	131,4	90,1	88,9	127,7	50,9	87,9	61,9
1967 D	102	102	98	120,5	127,9	99,1	108,9	128,7	82,1	96,5	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 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	192,8	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	183,9	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
April	—	—	—	123,7	117,6	112,0	117,5	—	—	87,1	193,0	53,9	81,2	59,5
Mai	—	—	—	112,5	109,6	109,6	122,1	—	—	85,4	133,9	58,8	79,8	65,5
Juni	—	—	—	108,5	105,7	105,2	—	—	—	87,1	139,3	62,8	84,1	71,5

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	Schwefel- kies	Getreide, Kohle	
Große Seen				Ost- Kanada	US-Golf	La Plata	Nord- Pazifik	Austra- lien	Südostafrika	Schwarz- meer	Ost- mittel- meer	Northern Range		
Nordeuropa				Mittel- meer	Europa	Nord- europa	Nordeuropa	Mittel- meer	Nordeuropa		West- italien			
1965 = 100														
1964 D	88 ⁶⁾	89 ⁶⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D	89 ⁶⁾	91 ⁶⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1967 D	84 ⁶⁾	87 ⁶⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1968 D	95	87	73	75	82	80	83	73	97	103	92	113	84	80
1968 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	—	—	—
Sept.	91	80	59	71	78	78	89	—	103	94	—	—	91	98
Okt.	91	89	79	71	68	71	—	75	106	89	84	—	93	56
Nov.	94	88	85	67	96	70	77	69	101	110	87	—	98	—
Dez.	91	81	70	46	107	—	91	53	71	89	92	—	108	77
1969 Jan.	85	80	57	74	67	61	83	65	104	99	91	—	—	—
Febr.	88	85	—	76	65	—	78	66	108	102	—	149	67	—
März	85	78	68	75	104	70	75	67	—	79	93	—	81	—
April	86	75	76	63	64	75	73	—	—	88	93	—	—	—
Mai	84	77	40	61	72	—	80	71	110	84	—	—	61	—
Juni	92	82	83	—	65	63	82	—	108	90	—	—	60	—

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

C. Schiffsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land		Italien														
Berechnende Stelle		Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾														
Einsatzart		Trampfahrt														
Indexgruppe		Erz			Erz, Phosphat	Kohle		Phosphat			Getreide	Kopra	Zucker		Erz	
von Fahrtroute nach		Brasilien	Indien	Westafrika	Westl. Mittelmeer, Nordafrika	Nord-europa		Afrika-fahrt zusammen	Nord-, Westafrika	Ostafrika, Rotes Meer	Amerika-fahrt zusammen	US-Golf	Philippinen	Karib. Inseln	Kuba	Brasilien
Basis		Europa	Nord-europa, Mittelmeer	Nordeuropa	Südamerika	Westitalien		Südafrika	Indien, Ceylon		Brasilien	Vereinigte Staaten	Afrika	USNH, US-Golf		
		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 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	93	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
April		79		69				96		96	86	79	77	68		78
Mai		73	124					102		102	81		73			96
Juni		67						103		103	97	124	76	85		93

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. Südamerika	Indien, Ostafrika	Westafrika	Türkei, Mittelmeer	Asien-/Australien-fahrt zusammen	La Plata	Australien	Südchina	US-Golf		Nord-Pazifik	Südostafrika	Indien	Australien	US-Nordatlantik
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 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
April		106	76	118		101	133		132	77		93	83		106	80
Mai				75		93	130		71	80	101	98		101	74	
Juni		109				98	132		132	63	66	90	92	130	105	78

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

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

C. Schifffahrtsindices
1. Indices der Seefrachtraten

Land	COMECON-Länder												
	Büro für Seefrachtkoordination des Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Warschau												
Berechnende Stelle	Trampfahrt												
Einsatzart	Großtonnage (8000 und mehr tdw) ¹⁾												
Indexgruppe	Tonnage mittl. Größe (2000—5500 tdw) ²⁾								Küsten- tonnage ³⁾				
	Gesamt- index	Nord- europa	Mittel- meer	West- afrika	Indien	Nord- amerika	Mittel- amerika	Süd- amerika		Gesamt- index	Schwarz- m./ Mittelm.	Ostsee/ Nordsee	Weiß- meer	Gesamt- index
Basis	1964 = 100												
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 Juli	109,9	120,4	144,2	94,8	73,6	75,8	110,1	110,6	121,8	117,3	122,9	131,1	113,4
Aug.	112,0	120,1	147,5	94,8	80,9	78,4	107,1	108,3	119,1	114,1	119,5	131,4	115,0
Sept.	108,9	102	148,5	101,7	82,2	82,1	107,1	90,8	121,7	116,5	118,2	143,2	114,8
Okt.	110,9	121,7	146,7	—	73,6	82,1	—	91,5	122,3	115,1	118,3	150,1	137,8
Nov.	117,0	130,3	145,5	105,2	79,4	—	109,8	93,8	126,7	123,9	130,0	—	151,0
Dez.	117,6	125,3	144,9	105,2	79,9	—	106,2	—	129,2	123,9	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
Febr.	114,6	119,4	145,0	101,7	84,3	—	105,8	90,1	123,4	124,1	122,8	—	113,1
März	114,9	123,4	137,4	—	78,4	85,8	105,2	—	130,2	132,1	128,1	—	117,6
April	113,1	126,4	142,9	—	78,3	73,9	105,2	—	126,4	132,5	124,4	115,2	117,0
Mai	114,0	142,7	135,0	—	78,4	—	119,0	—	130,0	125,4	128,7	144,6	120,0
Juni	114,3	133,5	131,0	105,2	76,5	—	119,0	97,8	129,4	127,2	126,9	140,9	142,4

Land	Sowjetunion															
	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau															
Berechnende Stelle	Trampfahrt															
Einsatzart	ab Ostseehäfen															
Indexgruppe	Gesamt- index	Getreide	Holz	Erz	Kohle	Zement	Dünge- mittel	Eisen und Stahl	ab Nordmeerhäfen			ab Ostseehäfen				
									zusam- men	Schnitt- holz	Apatit	zusam- men	Schnitt- holz	Kohle	Dünge- mittel	Eisen und Stahl
Basis	1960 = 100															
1964 D	106,4	101,4	109,8	88,0	103,3	120,0	103,4	97,6	110,4	109,7	106,0	108,0	111,4	103,3	94,9	97,6
1965 D	108,9	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	113,3p	123,1p	100,2p	96,1p	—	105,6p	85,0p	129,0p	121,1p	109,7p	110,3p	124,3p	96,1p	—	85,0p
1968 Juli	112,3	—	122,7	101,3	—	—	105,6	—	122,4	125,4	109,7	102,2	116,1	—	—	—
Aug.	113,4	—	122,8	102,0	96,7	—	—	85,0	121,9	124,8	—	106,2	117,8	96,7	—	85,0
Sept.	114,4	—	124,7	—	95,8	—	—	—	122,7	125,7	—	108,4	122,4	95,8	—	—
Okt.	120,8	99,6	136,5	—	93,7	—	—	—	130,4	135,3	—	116,8	139,4	93,7	—	—
Nov.	124,3	107,9	141,0	—	95,9	—	—	—	—	—	—	125,6	154,9	95,9	—	—
Dez.	124,8	—	141,9	—	—	—	—	—	—	—	—	127,4	158,2	—	—	—
1969 Jan.	123,2	113,7	131,2	112,5	104,5	129,4	—	—	—	—	—	122,5	131,2	104,5	—	—
Febr.	111,2	110,1	114,1	108,7	100,5	—	—	—	115,8	115,8	—	107,0	110,1	100,5	—	—
März	119,0	—	122,6	119,8	101,8	132,6	—	90,1	126,2	126,2	—	107,7	113,7	101,8	—	90,1
April	113,2	109,3	114,0	—	102,6	136,1	—	—	—	—	—	110,3	114,0	102,6	—	—
Mai	118,0	110,2	123,0	118,5	102,6	129,4	—	—	124,3	124,3	—	114,3	120,0	102,6	—	—
Juni	129,0	—	123,1	—	125,9	147,2	—	—	127,4	127,4	—	123,5	129,9	125,9	—	—

Land	Sowjetunion								Vereinigte Staaten von Amerika					
	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau								Maritime Research Inc., New York					
Berechnende Stelle	Trampfahrt				Tankerfahrt				Trampfahrt					
Einsatzart	ab Schwarzmeerrhäfen				ab Schwarzmeerrhäfen				Trampfahrt					
Indexgruppe	zu- sammen	Getreide	Erz	Zement	zu- sammen	Rohöl		Erdöl- Produkte	Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle
						11 000 bis 23 000 t	über 23 000 t							
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	35,7
1966 D	105,7	100,1	100,1	139,2	77,1p	72,2	57,0	83,2	43,4	45,6	47,4	59,3	46,9	34,4
1967 D	114,2p	113,4p	103,8p	147,5p	160,6p	154,9p	129,7p	172,1p	43,1	46,5	46,9	58,1	47,1	33,0
1968 D	113,0p	112,1p	101,7p	—	98,7p	103,0p	105,7p	114,8p	42,2	44,3	47,3	—	48,4	32,8
1968 Juli	105,9	—	101,3	—	113,1	110,0	116,2	114,4	42,0	43,9	47,3	—	48,5	32,8
Aug.	106,2	—	102,0	—	82,5	85,0	80,8	107,2	41,8	43,3	47,2	—	48,5	32,8
Sept.	—	—	—	—	83,7	87,5	80,0	109,3	41,6	42,8	47,3	—	48,5	32,9
Okt.	107,3	99,6	—	—	100,6	101,2	100,0	117,9	41,3	42,3	47,2	—	48,4	32,7
Nov.	111,3	107,9	—	—	—	—	115,0	138,7	41,7	43,4	47,3	—	48,5	32,7
Dez.	—	—	—	—	113,5	112,0	115,0	122,5	41,6	43,3	47,3	—	48,5	32,5
1969 Jan.	115,2	113,7	112,5	129,4	92,3	99,6	85,0	102,1	41,3	42,5	47,2	—	48,5	32,5
Febr.	109,2	110,1	108,7	—	—	—	—	—	41,1	42,0	47,1	—	48,5	32,6
März	122,4	—	119,3	132,6	—	76,2	—	66,2	41,4	42,3	47,1	—	48,5	32,3
April	117,5	109,3	—	136,1	58,7	60,0	57,5	—	40,9	41,1	47,1	—	48,5	32,7
Mai	117,4	110,2	118,5	129,4	—	—	64,7	—	40,4	40,2	47,1	—	48,6	32,6
Juni	147,2	—	—	147,2	—	—	55,8	96,2	40,4	39,9	47,2	—	48,7	32,7

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

C. Schiffsindizes
2. Sonstige Schiffsindizes

Land	Großbritannien															
Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London															
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt ¹⁾															
Darstellungsform	Gewogene Maßzahlen Intascale = 100								Raten in s. d. je 2240 lbs							
Fahrtroute von nach	alle Fahrtrouten				Venezuela/Niederl. Indien				Persischer Golf Wilhelmshaven				Algerien/Tunesien			
Tankergrößenklasse	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 Juli	100,0	94,6	76,4	—	35,6	33,7	27,1	—	82,9	78,4	63,3	—	21,10	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	58,6	53,2	20,6	19,4	15,5	14,0
16. Okt.—15. Nov.	94,2	87,6	70,0	61,3	33,5	31,1	24,10	21,9	78,0	72,6	58,0	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	74,10	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
16. April—15. Mai	78,8	70,6	62,1	56,9	28,0	25,1	22,1	20,2	65,3	58,6	51,6	47,2	17,2	15,5	13,7	12,5
16. Mai—15. Juni	78,9	67,6	60,4	54,8	28,0	24,0	21,5	19,5	65,4	56,0	50,1	45,6	17,3	14,9	13,2	12,0
16. Juni—15. Juli	81,9	67,9	59,2	53,8	29,1	24,1	21,0	19,1	67,10	56,3	49,1	44,8	17,11	14,10	12,11	11,9

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	117,0	40,2	129,5	120,2	106,4
1967 D	110,3	110,6	107,2	106,7	139,7	104,0	49,6	106,4	102,3	99,6
1968 D	114,7	112,9	115,2	114,9	101,4	104,0	36,5	110,6	95,4	114,7
1968 Juli										122,3
Aug.					96,4	97,9	44,5		95,4	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.						107,7	37,9			129,1
März	117,4	117,6	130,1	—						118,8
April										125,2
Mai						97,8	37,7		143,1	122,1
Juni								130,5		

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			Indizes der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung							
Indexgruppe	Zum Abbruch bestimmt ⁷⁾ Tanker in			bis 24	bis 9	bis 12	bis 1	1 bis 2	2 bis 3	mehr als 6	
	Nord- europa	Süd- europa	Fernost	(12000/ 25000 t dw ¹⁰⁾	Monate (mehr als 9000 t dw ¹¹⁾	(10000/ 25000 t dw ¹²⁾	Monat	Monate			
Basis	(10.16,2 £ je t ld)	1962 = 100 (11.7,5 £ je t ld)	(15.10,1 £ je t ld)	1964 = 100	1960 = 100	Juli 1965 bis Juni 66 = 100	1951 = 100				
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 Juli		145,1	106,1	112,0	130,7	88,4	45,4	44,0	56,1	53,0	
Aug.			106,1	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	53,3	
Okt.			119,3	116,4	146,6	96,0	56,1	46,2	57,5	53,3	
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	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	
April	157,3	159,6	109,6	115,2	135,4	88,8	48,3	49,8	58,6	59,9	
Mai	157,3	175,9	104,8	116,5	145,1	87,7	43,4	49,9	60,1	62,4	
Juni			138,7	116,1	148,0	86,9	40,6	48,1	58,1	54,5	

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												Juni	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
		I.	Spar ^{a)}	I.	Spar ^{a)}	I.	Spar ^{a)}	I.	Spar ^{a)}	I.	Spar ^{a)}	I.	Spar ^{a)}	I.	Spar ^{a)}	
Europa	Belgien	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	128	87	139	93	142	95	151	101	156	104		
		HR e)	256	174	256	174	277	186	284	190	302	201	312	208		
	HR e)	HR	—	73	—	72	—	74	—	—	—	—	—	—		
		HR	—	185	—	135	—	146	—	—	—	—	—	—		
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		
		HR	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
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	166	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		
Finnland	Helsinki	HF	581	441	581	441	581	441	581	441	581	441	581	441		
		HR	1104	838	1104	838	1104	838	1104	838	1104	838	1162	882		
		HR f)	—	645 ^{b)}	—	653 ^{b)}	—	663 ^{b)}	—	669 ^{b)}	—	—	—	—		
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	—	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	432	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		
		HR	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
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										Juni		
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		I.	Spar
		I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar
Afrika															
Ägypten	Kairo	HF	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1132	774	
		HR	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2264	1548	
		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	5692	3070	
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	6542	3966	
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	5244	3406	
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	4750	3026	
	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	5198	3406	
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	2846	1950	
	HR a)	HR	—	1297	—	1248 ¹⁾	—	1248	—	1248	—	1248	—	1248	
		HR	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	
Iran	Abadan	HF	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2065	3160	2174	
		HR	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	
	Teheran	HF	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2065	3160	2174	
		HR	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	
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	9006	5422	
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	2264	1548	
	HR a)	HR	—	1029	—	990 ¹⁾	—	990	—	990	—	991	—	991	
		HR	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	
Philippinen	Manila	HF	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726	8222	4974	
		HR	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2017	3484	2017	
Singapur	Singapur	HF	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6619	3832	6908	4034	
		HR	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322	
Südjemen	Aden	HF	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512	4010	2644	
		HR	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1132	774	
Syrien	Damaskus	HF	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2264	1548	
		HR	—	1029	—	990 ¹⁾	—	990	—	990	—	991	—	991	
	HR a)	HR	—	1029	—	990 ¹⁾	—	990	—	990	—	991	—	991	
		HR	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	
Thailand	Bangkok	HF	6535	3768	6535	3768	6535	3768	6535	3768	6534	3768	6878	3966	
		HR	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Australien und Ozeanien															
Australischer Bund	Sydney	HF	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4504	2891	
		HR	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5257	9008	5782	
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	6852	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	4680	3232	
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	4600	3136	
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	3336	2016	
	HR b)	HR	—	1559	—	1570	—	1479	—	1440	—	1440	—	1786	

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							Juni
Europa											
Belgien	Brüssel	unter 45	0,81	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88	0,88
		ab 45	0,61	0,64	0,64	0,65	0,68	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	2,36
		ab 45	1,60	1,60	1,60	1,63	1,68	1,70	1,76	1,76	1,76
Deutschland	Berlin	unter 45	1,10	1,08	1,08	1,08	1,11	1,10	1,08	1,08	1,08
		ab 45	0,77	0,72	0,72	0,72	0,72	0,71	0,72	0,72	0,72
		ab 500	0,60	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	0,40
	Bremen	unter 45	1,35	1,36	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	1,01	0,88
	Düsseldorf	unter 45	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,68
		ab 45	0,45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,44	0,44	0,52
	Hamburg	unter 45	1,35	1,36	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	1,03	1,04
	München	unter 45	0,85	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,84	1,04
		ab 45	0,65	0,64	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	0,56
		ab 45	0,35	0,36	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	4,29	4,44
		ab 45	2,96	2,96	2,96	3,03	3,16	3,20	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	1,16
		ab 45	0,80	0,80	0,80	0,81	0,84	0,85	0,88	0,88	0,88
Großbritannien	London	unter 45	1,60	1,60	1,60	1,63	1,68	1,71	1,77	1,76	1,76
		ab 45	1,20	1,20	1,20	1,23	1,28	1,29	1,32	1,32	1,32
Italien	Rom	unter 45	2,12	2,12	2,12	2,15	2,20	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	1,64
Niederlande	Amsterdam	unter 45	0,84	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88	0,88
		ab 45	0,64	0,64	0,64	0,65	0,68	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	3,28
		ab 45	2,36	2,36	2,36	2,40	2,48	2,47	2,44	2,44	2,44
Österreich	Wien	unter 45	1,40	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	1,04
Portugal	Lissabon	unter 45	3,63	3,36	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	2,52
Spanien	Madrid	unter 45	2,88	2,64	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	2,00
Schweden	Stockholm	unter 45	3,16	3,16	3,16	3,21	3,32	3,36	3,48	3,48	3,48
		ab 45	2,40	2,40	2,40	2,44	2,52	2,55	2,64	2,64	2,64
Schweiz	Zürich	unter 45	0,92	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,90	0,88	0,88
		ab 45	0,69	0,64	0,64	0,65	0,68	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	5,36
		ab 45	4,04	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	6,00
		ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	6,00	6,00
Kongo	Kinshasa	unter 45	11,76	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	8,84
Ghana	Accra	unter 45	11,04	11,04	11,04	10,96	10,80	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	8,08
Marokko	Casablanca	unter 45	3,29	3,52	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	2,64
Südafrika	Johannesburg	unter 45	15,80	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	11,84
Asien											
Birma	Rangun	unter 45	17,00	17,27	17,36	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	13,00
Ceylon	Colombo	unter 45	14,28	14,52	14,60	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	10,92
Hongkong	Victoria	unter 45	22,60	22,93	23,04	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	17,28
		ab 300	16,68 ¹⁾	15,72	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	14,64	14,33	13,40	13,40
		ab 500	13,64 ²⁾	13,84	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	13,16
		ab 45	9,68	9,83	9,88	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	14,36
		ab 45	10,56	10,71	10,76	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	20,36
		ab 45	14,96	15,20	15,28	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	8,04
		ab 45	6,04	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	9,24
		ab 45	6,96	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	6,00
		ab 45	4,48	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	27,04
		ab 45	19,88	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28
		ab 100	18,28	19,08	19,08	19,08	19,08	19,08	18,91	18,40	18,40
		ab 200	18,28	17,08	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	15,28	14,95	13,96	13,96
		ab 400	16,32	14,20	14,20	14,20	14,20	14,20	13,90	13,00	13,00
		ab 500	13,28 ²⁾	13,48	13,48	13,48	13,48	13,33	12,96	12,00	12,00
Libanon	Beirut	unter 45	6,00	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	4,48
Pakistan	Karachi	unter 45	11,76	11,94	12,00	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	9,00
Syrien	Damaskus	unter 45	6,00	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	4,48
Thailand	Bangkok	unter 45	17,88	18,15	18,24	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	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							Juni	
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	23,28
		ab	45	16,00	17,11	17,48	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	14,68
		ab	200	13,96	13,36	13,16	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	12,12
		ab	400	13,04	11,60	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
Bolivien	La Paz	unter	45	21,04	21,92	22,24	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	16,68
		ab	100	12,76	13,00	13,08	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	11,75	11,72	11,72
		ab	300	11,88 ²⁾	11,16 ²⁾	10,92	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	10,16
Brasilien	Rio de Janeiro	unter	45	19,56	21,03	21,52	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	16,16
		ab	100	12,84	13,36	13,56	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	12,16
		ab	300	12,00 ²⁾	11,40 ²⁾	11,24	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	10,36
Chile	Santiago	unter	45	21,84	23,31	23,80	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	17,88
		ab	100	14,32	14,48	15,04	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	13,52
		ab	300	13,36 ²⁾	12,68 ²⁾	12,48	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	11,48
Kanada	Montreal	unter	45	9,92	10,82	11,12	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	8,32
		ab	100	4,48	5,08	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
		ab	200	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
		ab	300	3,68 ²⁾	3,96 ²⁾	4,08	4,08	4,08	3,97	3,64	3,64	3,64
		ab	400	3,68	3,76	3,80	3,80	3,80	3,69	3,36	3,36	3,36
Kolumbien	Barranquilla	unter	45	15,04	15,92	16,24	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	12,16
		ab	100	8,24	8,84	9,04	9,04	9,04	9,04	9,04	9,04	9,04
		ab	200	8,24	8,16	8,16	8,16	8,16	8,16	8,16	8,16	8,16
		ab	300	7,36 ²⁾	7,48 ²⁾	7,56	7,56	7,56	7,56	7,47	7,20	7,20
		ab	400	7,36	7,08	7,00	7,00	7,00	7,00	6,91	6,64	6,64
Kuba	Havana	unter	45	12,04	12,92	13,24	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	9,96
		ab	100	6,04	6,64	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84
		ab	200	6,04	5,96	5,96	5,96	5,96	5,96	5,96	5,96	5,96
		ab	300	5,16 ²⁾	5,44 ²⁾	5,56	5,56	5,56	5,45	5,12	5,12	5,12
		ab	400	5,16	5,20	5,24	5,24	5,24	5,13	4,80	4,80	4,80
Mexiko	Mexiko City	unter	45	13,28	14,36	14,56	14,48	14,08	13,64	14,72	14,72	14,72
		ab	45	9,64	10,90	11,21	11,11	10,55	10,08	11,23	11,16	11,16
		ab	100	7,24	7,96	8,09	8,00	7,69	7,48	8,13	8,08	8,08
		ab	200	7,24	7,28	7,21	7,13	7,13	7,16	6,85	6,80	6,80
		ab	300	6,36 ²⁾	6,76 ²⁾	6,81	6,73	6,57	6,39	6,41	6,36	6,36
		ab	400	6,36	6,52	6,49	6,41	6,36	6,31	6,09	6,04	6,04
Peru	Lima	unter	45	19,28	20,18	20,48	20,33	20,43	20,48	20,48	20,48	20,48
		ab	45	13,84	14,96	15,36	15,27	15,33	15,36	15,36	15,36	15,36
		ab	100	11,44	11,76	11,88	11,82	11,86	11,88	11,88	11,88	11,88
		ab	200	11,44	10,84	10,64	10,61	10,63	10,60	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	9,40
		ab	400	10,56	9,52	9,20	9,20	9,20	9,18	9,10	9,08	9,08
Uruguay	Montevideo	unter	45	21,32	22,76	23,28	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	17,48
		ab	100	13,96	14,48	14,68	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	13,16
		ab	300	13,04 ²⁾	12,32 ²⁾	12,12	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	11,12
Venezuela	Caracas	unter	45	14,68	15,58	15,88	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	11,88
		ab	100	7,96	8,56	8,78	8,78	8,78	8,78	8,78	8,78	8,78
		ab	200	7,96	7,88	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	7,48	7,12	7,12	7,12
		ab	400	7,08	7,20	7,28	7,28	7,28	6,92	6,92	6,92	6,92
Vereinigte Staaten	New York	unter	45	10,28	11,18	11,48	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	8,56
		ab	100	4,64	5,24	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44
		ab	200	4,64	4,56	4,56	4,56	4,56	4,46	4,46	4,46	4,46
		ab	300	3,76 ²⁾	4,04 ²⁾	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,72	3,72
		ab	400	3,76	3,80	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,40	3,40
ab	500	3,36 ²⁾	3,48 ²⁾	3,56	3,56	3,56	3,45	3,12	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							Juni
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 Textilfertigwaren	Bogota	45	12,78 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	12,96 ¹⁾	12,96 ¹⁾
		100	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas	45	11,50 ¹⁾	11,88 ¹⁾	11,88 ¹⁾	5,16	5,16	5,16	5,16
		100	5,68	5,68	5,30	4,92	4,92	4,92	4,92
		500	5,68	5,68	5,12	4,56	4,56	4,56	4,56
	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
	Stockholm	100	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80	1,76	1,76
Teheran	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel	45	0,47	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Göteborg	45	1,40	1,40	1,43	1,48	1,48	1,48 ⁴⁾	1,48 ⁴⁾
	Stockholm	45	1,80	1,80	1,83	1,88	1,88	2,64 ¹⁾	2,64 ¹⁾
	Teheran	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 ⁶⁾	0,40 ⁶⁾
	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 ²⁾	Kairo	100	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,71 ³⁾	3,68 ³⁾	3,73 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	3,12	3,12	
	1000	2,94	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	
Optische Waren fotogr. u. Projektionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g.	Algier	45	1,53	1,72 ³⁾	2,04 ³⁾	2,04 ³⁾	2,03 ³⁾	1,99 ³⁾	2,05 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	4,38	4,08	4,08
		250	4,28	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08	4,08
		300	3,98	4,08	4,08	4,08	3,85	3,64	3,64
		400	3,74	3,76	3,76	3,76	3,65	3,32	3,32
		500	3,43	3,48	3,48	3,48	3,37	3,04	3,04
		1000	3,35	3,48	3,48	3,48	3,37	3,04	3,04
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen	Beirut	100	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24
		500	3,24	3,24	3,14	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	Mindestgewicht je Sendung in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
			Durchschnitt							Juni
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
	Istanbul	500	2,24	2,24	1,76	1,60	1,60	1,60	1,60
		45	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16
	Kairo	100	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
		100	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Oran	100	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
		250	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,24	2,24
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	New York	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,63	3,63	3,64
		100	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
	250	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	
		500	3,16	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		45	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	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⁾	3,52	3,52	3,52
	Karachi ³⁾	250	3,00	3,00	3,00	3,13	3,52	3,52	3,52
		500	3,00	3,00	3,00	2,93	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
	Mailand ⁵⁾	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,77	0,76
		45	3,55	3,60	3,60	3,60	3,63	3,71	3,72
	Montreal	100	3,40	3,40	3,40	3,40	3,45	3,52	3,52
		500	3,40	2,80	2,60	2,60	2,62	2,72	2,72
1000	3,40	2,65	2,40	2,40	2,43	2,54	2,52	2,52	
	45	0,52	0,52	0,53	0,56	0,56	0,88	0,88	
Paris	100	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50	0,48	
	250	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,24	2,24	
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
	New York	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
	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
	Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	100	6,68	6,68	6,68	8,36 ¹⁾	7,38	6,68	6,68
100			5,68	5,68	5,68	8,76 ¹⁾	6,96	7,48 ¹⁾	5,68
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		45	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84	0,88	0,88
		100	0,72	0,72	0,73	0,76	0,76	0,80	0,80
250		0,64	0,64	0,67	0,72	0,72	0,76	0,76	
		500	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 ¹⁾	1,52 ¹⁾
Manchester		45	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 ²⁾	0,52 ²⁾
	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	100	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 ¹⁾	1,52 ¹⁾
		45	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00	1,04	1,04
	Manchester	100	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,96	0,96
		250	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84	0,84
	500	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84	0,84	
		45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,40
	New York	250	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,40
		300	3,38	3,04	3,04	3,04	3,03	3,02	3,04
Paris	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,52 ²⁾	0,52 ²⁾	
	100	3,08 ⁴⁾	3,08 ⁴⁾	3,08	3,08	3,08	3,08	3,08	
Tel Aviv/Jaffa	250	3,08 ⁴⁾	3,08 ⁴⁾	2,60	2,60	2,60	2,56	2,56	
	500	3,08 ⁴⁾	3,08 ⁴⁾	2,36	2,36	2,36	2,36	2,36	
Zürich	45	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,54	0,52	
	100	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,24	1,24	
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Glasgow	250	1,00	1,00	1,00	0,96	0,96	1,00	1,00
		45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,40
New York	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 Rpf/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⁾²⁾	40 ²⁾		70 ²⁾	90 ²⁾	20 ¹⁾		40		70	90	40 ²⁾	20
1966 1. April	30 ¹⁾²⁾	50 ²⁾	70 ²⁾	90 ²⁾	110 ²⁾	30 ¹⁾	50	70	90	110	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
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	60
1954 1. Juli	8	10	20	7	10	15	25	50	10	10	25	30	50
1963 1. März	15 ²⁾	15	20 ²⁾	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	4	10 ⁴⁾	20 ¹⁾²⁾	40 ¹⁾²⁾	50
1966 1. April	20 ²⁾	20	30 ²⁾	10 ¹⁾	20 ¹⁾	30	40	70	20	10	30 ¹⁾²⁾	50 ¹⁾²⁾	70 ²⁾

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	20	80
1966 1. April	320 ²⁾	620 ²⁾	770 ²⁾	10 ¹⁾	20	30	40	70	20	10	30	100	20	80

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

Änderungsdatum	Pakete									
	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg	über 7 kg bis 8 kg	über 8 kg bis 9 kg	über 9 kg bis 10 kg	über 10 kg bis 11 kg	über 11 kg bis 12 kg	über 12 kg bis 13 kg	über 13 kg bis 14 kg
1932 15. Januar ...	40	50	60	70	80	90	105	120	135	150
1946 1. März	80	100	120	140	160	180	210	240	270	300
1948 1. September..	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
1951 20. Oktober ...	80	100	125	150	175	200	225	250	275	300
1958 1. Mai	100	120	150	180	210	240	270	300	330	360
1963 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 Zeitungsstück ¹⁰⁾ Rpf/Dpf

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

1964 1. Januar ...	Vertriebsgebühr ¹¹⁾ bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummernstückgewicht	
	bis 30 g	über 30 g bis 1000 g für je 10 g
	18,00	0,90
1967 1. Januar ...	Vertriebsgebühr ¹²⁾ je Zeitungsnummernstück ¹⁰⁾ mit einem Durchschnittsgewicht	
	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	8	4	8	15	30
1946 1. März	5,0	10,0	40,0	6	—	16	30	60	—
1948 1. September...	3,5	7,5	30,0	4	—	6	10	20	40
1954 1. Juli	3,5	7,5	30,0	7	—	10	15	25	50
	Postzeitungsgut je kg ²⁾		Postzeitungs-schnelligkeit je kg ²⁾	Streifbandzeitungen					
	bis 50 km	über 50 km		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
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 1700 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	50	60	60	80	80	80	80	100
1966 1. April	30	40	40	50	60	60	80	80	100	100	100	100	100

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

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

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

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

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst						Postscheckdienst			Postreisedienst			
	ins- gesamt	Brief-	Paket-	Zeitungs-	An- weisungs-	Neben- lei- stungen	ins- gesamt	Konto- für	Nicht- konto- inhaber	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
1988 D	56,8	59,5	47,1	62,9	81,8	67,7	82,5	101,4	77,0	81,1	74,1	98,4	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	126,6	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 Fernsprechanschlüsse

RM/DM

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

2. Ortsgesprächsgebühren

RM/DM

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

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

RM/DM

Änderungsdatum	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer ²⁾ bei einer Entfernung zwischen den Ortsnetzen												
	bis 5 km	üb. 5 km bis 10 km	üb. 10 km bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	üb. 100 km bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
	in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 0 bis 18 und 21 bis 24 Uhr												
1927 1. Mai	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00 ³⁾
1940 1. Januar		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946 1. April		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950 1. Juni		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1964 1. August		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61	3,06	3,51	3,96	4,41
	in der Zeit von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 18 bis 21 Uhr												
1927 1. Mai	0,10	0,20	0,20	0,27	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 ⁴⁾
1940 1. Januar		0,20	0,20	0,26 ^{2/3}	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1944 1. September		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946 1. April		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950 1. Juni		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1964 1. August		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61	3,06	3,51	3,96	4,41

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

B. Fernspreverkehr
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)
DM

Änderungsdatum	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer ¹⁾											
	innerhalb des Bereichs einer Knotenvermittlungsstelle ²⁾	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen ³⁾					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen ⁴⁾					
		bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 7 bis 18 Uhr												
1952 Juli Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁵⁾												
1952 Juli	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1953 11. August	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1964 1. August	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,80	5,40	6,00
1. Dezember	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	4,32	4,86	5,40
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 18 bis 7 Uhr ⁵⁾												
1952 Juli Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁴⁾												
1952 Juli	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30
1953 11. August	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30
1954 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1964 1. August	0,40	0,54	0,72	1,08	1,44	1,80	2,16	2,52	2,88	3,24	3,60	3,96
1. Dezember	0,36	0,54	0,72	1,08	1,44	1,80	2,16	2,52	2,88	3,24	3,60	3,96

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen

Schaubilder
Indices der Seefrachtraten

Seite 4

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

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

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

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. Im Personenverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin (West) sowie im Berliner Stadtverkehr wird der Eisenbahnfahrpreis für die auf dem Gebiet der SBZ oder der Stadt Berlin liegenden Strecken oder Teilstrecken nach dem Personentarif der Deutschen Reichsbahn berechnet. — Vor dem 6. Juli 1959 galten in Saarland besondere Tarife in 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 Eilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — ⁴⁾ Für die Benutzung von Trans-Europ-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 einbegriffen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00 (v. 28. 5. 1967 b. 25. 5. 1968: bis 300 km DM 3,50, über 300 km DM 9,50). Mit Wirkung vom 29. 9. 1968 entfällt der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse. — ⁷⁾ Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen bei den Preisen für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — ⁸⁾ Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12% des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde). — ⁹⁾ Für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (klimatisiert, WL „K“) gelten ab 27. 2. 1962 in der Touristenklasse um DM 2,00, in der Doppelbettklasse um DM 3,00 und in der Einbettklasse um DM 3,00 höhere Preise. Mit Ausnahme der Spezialklasse, die in „K“ Schlafwagen nicht geführt wird, werden die „K“-Zuschläge bei den ab 22. 5. 1966 veröffentlichten Bettkartenpreise berücksichtigt, da die Schlafwagenläufe bis zu diesem Zeitpunkt nahezu vollständig klimatisiert worden sind. — ¹⁰⁾ Ab 29. 9. 1968 gelten für die Bettkarten ausgewählter DSG-Schlafwagenläufe (9 von insgesamt 52) verbilligte Werbepreise (1. Klasse-Einbettabt. DM 60,00, Doppelbettabt. DM 30,00, 2. Klasse-Touristenklasse DM 20,00). — ¹¹⁾ Die ab 81 km erhöhten Streckenfahrpreise gelten auch bei der Benutzung von D-Zügen. — ¹²⁾ Ab 1. 6. 1969 werden D-Zugzuschläge nur noch für Fahrstrecken von 1—80 km erhoben. — ¹³⁾ Zone I bis 300 km; Zone II über 300 km.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Die Eisenbahnfahrpreise im Ausland werden seit Erscheinen des Heftes vj 2/1966 unter Berücksichtigung von Veränderungen des „Gemeinsamen Internationalen Tarifs für die Beförderung von Personen (TCV)“, zusammengestellt von den Eisenbahnverwaltungen europäischer Länder, in DM-Wahrung 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⁾ Repräsentativ ermittelte Fahrpreise. Ab 1. 5. 1969 gelten in Großbritannien je nach Fahrstrecke für Einfache Fahrt unterschiedliche Fahrpreise, für Hin- und Rückfahrt doppelte oder entsprechend ermäßigte Fahrpreise. — ⁶⁾ Die D-Zug-Zuschläge der jugoslawischen Staatsbahnen sind ab 1. 4. 1965 in den dargestellten Personenfahrpreisen enthalten.

Seite 11

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

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

Seite 12 (Fortsetzung)

3. Personenfahrpreise für wichtige europäische Eisenbahnverbindungen

²⁾ Die jeweiligen Fahrpreisanteile außerdeutscher Eisenbahnverwaltungen wurden mit Hilfe der TCV-Wechselkurse in DM umgerechnet.

B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

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

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

Seite 13

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

¹⁾ Für jede 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, Benzol, Lösungsmittel Obst
D	C/D	A	Mittelwertige gewerbliche Grundstoffe und Vorerzeugnisse, z. B. Porzellanmasse, Mittellagen für Sperrholzplatten, Kacheln, bestimmte NE-Metalle (Blei, Zink u. a.) Wichtige Nahrungsmittel-Grundstoffe, z. B. Getreide, Mehl
E	E	B	Bestimmte gewerbliche Halbwaren und Vorerzeugnisse, z. B. Schnittholz, Schwerchemikalien (Soda, Salzsäure), unbearbeitetes Flach- und Hohlglas (Fensterglas, Konservengläser)
F	F	B	Geringwertige gewerbliche Halb- und Fertigwaren, z. B. Steine, Zement, Dachziegel, Betonrohre, gebrauchte Packmittel und Baugerätschaften Futter- und Düngemittel; Gemüse
G	G	C	Geringwertige gewerbliche Rohstoffe, z. B. Erze (ab 1. 5. 65 nur noch NE-Erze), Sand, Kies, Schlacken Landwirtschaftliche Erzeugnisse, z. B. Heu, Stroh, frische Rüben und Kartoffeln
Gk	Gk	Ck	Beförderungsteuerfreie gewerbliche Rohstoffe: Aschenkohlen, Aschenkoks und Rauchkammerlöse, ab 1. 5. 1965 auch Eisen-erze (Ck m. W. v. 1. 1. 1968 weggefallen; vgl. Anm ²⁾ zu Seite 13)
(C)	I	I	Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial): Bandstahl, Stahlstreifen, Warmbreitband (unbearb.), Stahlbleche und -platten, Eisenbahnoberbaustoffe, Hohlbohrerstäbe, Spundwandstahl, Stab- und Formstahl, Walzdraht
(D)	II	II/III	Röhrenvormaterial: Bandstahl (auch z. Auswalzen u. Profilieren), Stahlstreifen, Warmbreitband (mit einem Kaltstich versehen), Stahlbleche, 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)

Seite 13 (Fortsetzung)

²⁾ 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 und Kohlenabfälle in Eilguttransporten (Dk) 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. 1966 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteueraufkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt. Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe 7,6%. — ⁵⁾ Da der Tarif erst von 291 km an gilt und die mittlere Transportweite etwa bei 500 km liegt, werden hier die Frachtsätze für eine Entfernung von 500 km angegeben. — ⁶⁾ Am 1. 2. 1958 wurden Frachtsätze der 20-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 20000 kg und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 15-t-Klasse abgefertigt. — ⁷⁾ Ab 1. 3. 1962. — ⁸⁾ Am 15. 3. 1966 wurden Frachtsätze der 25-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 25000 kg und mehr. Vom 1. 2. 1958 bis 14. 3. 1966 wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 20-t-Klasse abgefertigt.

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

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

Seite 14

¹⁾ Vor dem 15. 3. 1966 wurde die Eisenbahnfracht für volle Wagenladungen allgemein nach 20 t-Sätzen anstatt nach 25 t-Sätzen berechnet. Für verschiedene hier dargestellte Ausnahmetarife gelten jedoch spätere Umstellungstermine (bis zum 1. 6. 1967). Für die Berichtsjahre 1966 bzw. 1967 werden demzufolge mittlere 1000 kg Frachten für weniger als 12 Monate angegeben, denen je nach Änderungsdatum entweder 20 t-Sätze oder 25 t-Sätze zugrunde liegen. In den Spalten 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 Frachthilfe 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 Verkehrsrelation galten im Laufe der dargestellten Berichtsjahre nacheinander verschiedene Regelklassen bzw. Ausnahmetarife. Die entsprechenden Angaben der Tabellenkopfspalte beziehen sich auf die jeweils zur Zeit maßgebende Tarifstelle. Einzelheiten über früher geltende Tarifstellen teilt das Statistische Bundesamt, Abt. VI/A, auf Anfrage mit. — ⁵⁾ Die mittlere Wagenauslastung für Fische in vollen Wagenladungen liegt bei rund 9 t. Das Frachtberechnungsgewicht umfaßt auch das als Wärmeschutzmittel beigegebene Wasserreis (NaBeis). — ⁶⁾ Die mittlere Wagenauslastung für Tabak in vollen Wagenladungen liegt bei rund 14 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.

Seite 15

¹⁾ Vgl. Anm. ¹⁾ zu Seite 14. — ²⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen 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. ¹⁾ zu Seite 14. — ⁵⁾ Durchschnitt Januar/Dezember. — ⁶⁾ Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen berechnet. — ⁷⁾ Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Röhren, gewalzte Stahlplatten zum Schmieden in warmem Zustand oder zum Auswalzen.
Erläuterungen zu Seiten 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 Reichskraftwagentarifs 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 beförderungsteuerfreie Güter die Beförderungsteuer enthalten (für Beförderungstrecken 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 beförderungsteuerfreier Güter, nämlich Kohlen (FK) und Kohlenabfälle (GK) sowie für Wagenladungen von Kohlen und Kohlenabfällen im Eilguttransport (DK). Nach der Neufassung des Beförderungsteuergesetzes vom 13. 6. 1955 wurden die Sonderklassen DK, FK und GK wegen erneuter Heranziehung des Kohlen- und Kohlenabfalltransportes im Güterfernverkehr zur Beförderungsteuer 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%) — Höchstsätze (= Tarifsätze). — 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 Kundensatzersätze. Bis 31. 12. 1967 war in den Kundensätzen des Spediteursammelgutverkehrs die Beförderungsteuer 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)

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

IV. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

Die Frachtsätze und Schiffsfahrtsabgaben der deutschen Binnenschifffahrt verstehen sich ohne Beförderungsteuer 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 Binnenschifffahrtsfrachten werden aus den von den einzelnen Frachtausschüssen festgesetzten Tarifen unter Berücksichtigung der mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung errechnet. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Monatszahlen.

Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe 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. Schiffsfahrtsabgaben 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 (Einnündung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen) bis km 37,26 (Schleuse Herne-Ost), am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. — III = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen).

Seite 18

¹⁾ Siehe Seite 17, Anmerkung ⁴⁾. — ²⁾ Einschl. der Schiffsfahrtsabgaben 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 0,775 bis 0,899 (Rohole verschiedener Herkunftsländer ohne Venezuela bzw. Trinidad; Petroleum, Gasöl/Dieselmotortreibstoff), II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899 (Rohole verschiedener Herkunftsländer ohne Venezuela bzw. Trinidad; Petroleum, Gasöl/Dieselmotortreibstoff), III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an (Rohole aus Venezuela bzw. Trinidad; Heizöl, Schmieröl und Bitumen). — ⁷⁾ D Januar/Juli. — ⁸⁾ Ohne Schiffsfahrtsabgaben, Hafen- und Ufergelder.

Seite 19

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ²⁾ Ohne Schiffsfahrtsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — ³⁾ Einschl. Schiffsfahrtsabgaben 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 5.

B. Seeschifffahrt

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

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 Zwijndrecht. — ⁵⁾ Fredericia und südl. davon. — ⁶⁾ Ostküste Jütland einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ⁷⁾ Ab 18. 11. 1967 einschl. umgerechneter DM- bzw. FF-Abschlüsse. — ⁸⁾ Einschl. Papierholz. — ⁹⁾ Antwerpen, Gent, Ostende und Zeebrügge. — 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 fußabwärts in San Lorenzo beginnend. Kompletterierung in Buenos Aires. — ⁶⁾ Ab 1961 \$ je 2240 lbs. — ⁷⁾ Reis. — ⁸⁾ Mais. — ⁹⁾ Frei ein und aus. — ¹⁰⁾ Mechanische Bulkverladungen in Mackay oder Townsville. — ¹¹⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ¹²⁾ Errechnet aus US-Pauschalfrachten. — ¹³⁾ Ab 6. 6. 1967 via Kaproute oder Panamakanal.

Seite 23

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

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Seite 23 (Fortsetzung)

⁶⁾ Ab 16. 5. 1967 via Kaproute.

C. Schifffahrtsindices

1. Indices der Seefrachtraten

Den Trampfrachtraten 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, sfr, Can.-\$).

Monatszahlen der Trampfrachtraten stellen die Maßzahlen der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtraten 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 Frachtabschläüssen 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 Flore, Rom. — ⁶⁾ Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen des bisher auf Basis 1954 berechneten Trampfrachtenindex (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“ Vj. 1/1968). — ⁷⁾ Das Statistische Zentralamt, Den Haag, hat die Berechnung der niederländischen Seefrachtratenindices mit Ablauf des 1. Quartals 1968 eingestellt.

Seite 25

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

Seite 26

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

2. Sonstige Schifffahrtsindices

Seite 27

¹⁾ Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wurde vom 1. 7. 1964 bis zum 1. 7. 1968 halbjährlich und zwar als mittlere Rate aller Intascalewerte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften für 3 Größenklassen berechnet: 15000 bis 24999 tdw. (GP = General Purpose), 25000 bis 44999 tdw. (MR = Medium Range) und 45000 bis 69999 tdw. (LR = Large Range). Wegen der vor dem 1. 7. 1964 angewendeten Berechnungsmethode vgl. entsprechende Anmerkungen in den Folgen Vj. 3/1957 bis Vj. 2/1968 dieses Berichts). Vom 15. 7. 1967 bis zum 15. 10. 1968 wurden zusätzlich berechnete AFRA-Monatszahlen veröffentlicht. Seit dem 1. 11. 1968 werden die AFRA-Raten für 4 Größenklassen in monatlichen Abständen (jeweils für Berichtszeiten vom 16. eines Monats bis zum 15. des folgenden Monats gemittelt) berechnet: 16500 bis 24999 tdw. (GP), 25000 bis 44999 tdw. (MR), 45000 bis 69999 tdw. (LR 1) und 70000 bis 149999 tdw. (LR 2). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem Golf. Die Halbjahres- und Monatszahlen werden unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Intascale-Tarifs vom Statistischen Bundesamt in s. 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 Schiffbau sowie Erleichterungen der Bedingungen für die Schiffs-Klassifizierung ermöglichten eine Erhöhung der Tragfähigkeit auf 24000 t. Die bei sonst gleichbleibenden Schiffsabmessungen. Demzufolge stellte „Fairplay“ seine Preisangaben für den Bulk-Carrier von 24000 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 Schiffmaklerfirma 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 Bundesgebietes (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 Landegebühen 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 (Ausflugrate). — 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

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

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.

Seite 33

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

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 ffers.

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 freigestellt 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 nächsthöheren Entfernungsstufe 3 (über 150 bis 300 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungzone 1 (bis 75 km), 3 (über 150 bis 300 km), 4 (über 300 km). — 8) Ab 1. 3. 1963 ist in den angegebenen Paketgebührensätzen die Gebühr für eine Wertangabe von 500 DM enthalten, sofern der Wert nur auf der Paketkarte angegeben ist. Bis 28. 2. 1963 wurden für unversegelte 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 Zeitungszahl. — 11) Ab 1. 1. 1964 ist an Stelle der Zeitungsgebühr und Zeitungszustellungsgebühr eine einheitl. Vertriebsgebühr getreten. Zusätzlich werden ab 1. 1. 1964 vom Verleger eine vierteljährliche Zeitungsgrundgebühr von 10 DM für jede zum Postzeitungsdienst zugelassene Zeitung sowie eine Einweisungsgebühr von 10 Dpf für die Einweisung eines Verlagsstückes, eine Vermittlungsgebühr von 20 Dpf für die Bestellung und für jede erneute Bestellung eines Zeitungstückes erhoben. Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — 12) Ab 1. 1. 1967 wird die Vertriebsgebühr für jedes Zeitungszahlstück einzeln berechnet (Zeitungsgrundgebühr vgl. 15 DM bzw. j. 60 DM, Einweisungsgebühr 20 Dpf, Vermittlungsgebühr 30 Dpf, vgl. Anm. 11). Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich.

Seite 35

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

1) Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. Die Beförderungsgebühr besteht aus einer Gewichtsgebühr je kg und einer Entfernungsgebühr, die für die Gesamtentfernung der Beförderungstrecken für alle gleichzeitig aufgegebenen Zeitungsgutsendungen berechnet wird. — 2) Ab 1. 1. 1964 wird für Postzeitungsgüter eine einheitliche Beförderungsgebühr berechnet, die mit den vorausgegangenen Gebühren nur bedingt vergleichbar ist. — 3) Vor 1939 sowie vom 1. 3. 1946 bis 31. 8. 1948 wurden für Zeitungsdrucksachen die normalen Drucksachengebühren erhoben. Das Höchstgewicht dieser Sendungen war auf 500 g beschränkt. Vom 1. 7. 1954 bis 31. 12. 1963 galten für Zeitungsdrucksachen die Gebührensätze für ermäßigte Drucksachen.

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland

5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland

Seite 35 (Fortsetzung)

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

6. Indices der Postgebühren im Inland

Seite 36

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

B. Fernspreverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernspreanschlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 36 (Fortsetzung)

3) 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. — 4) Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — 5) Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag.

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 37

1) und 2): Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählferndienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — 3) Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18 Uhr) sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18 Uhr) berechnet. — 4) Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wieder eingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählferndienst keine Anwendung. — 5) Vom 1. 7. 1963 bis 31. 7. 1964 wurden für Gespräche von 3 Minuten Dauer in der Zeit von 18 bis 21 Uhr bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen von mehr als 50 bis 75 km 0,98 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

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

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet:

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main), Amt für internationalen Personenverkehr, Frankfurt (Main)

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland: Siehe unter 3.

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr:

Gemeinsamer Internationaler Tarif (der Eisenbahnverwaltungen europäischer Länder) für die Beförderung von Personen (TVC), mitgeteilt vom Amt für Internationalen Personenverkehr, Frankfurt (Main)

B. Güterverkehr

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut: Siehe unter 3.

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen: Siehe unter 3.

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

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)

II. 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. Stähler, 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:

Statistisch Zentrallamt 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:

Sojuzmorniprojekt, 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⁾

Preisemeßzahlen für Neubautonnage:

Fairplay, Shipping Journal, London E. C. 2

Preisemeßzahlen 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.