

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

3. Vierteljahr 1967



Bestellnummer: 310700—670303

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

Seite

Schaubilder

Indices der Seefrachtraten	3
Preise für Verkehrsleistungen im 2. Vierteljahr 1967	6
Allgemeine Vorbemerkungen	9
Abkürzungen, Maße und Gewichte	9

Tabellenteil

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	10
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	11
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	13

B. Güterverkehr

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	14
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen	14
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	15

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze	16
2. Schiffsabgaben auf den kanalisiertten Flüssen Main und Neckar	19
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt	19

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)	20
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)	22

C. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachtraten	24
2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindices	26

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	27
--	----

B. Güterverkehr

1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	29
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	31
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main)	32

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr	33
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr	33
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland	33
4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland	34
5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland	34
6. Indices der Postgebühren im Inlandsverkehr	35

B. Fernspreverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse	35
2. Ortsgesprächsgebühren	35
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)	35
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)	36

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr	36
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr	36
3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse	37
4. Telexgebühren im Inlandsverkehr	37

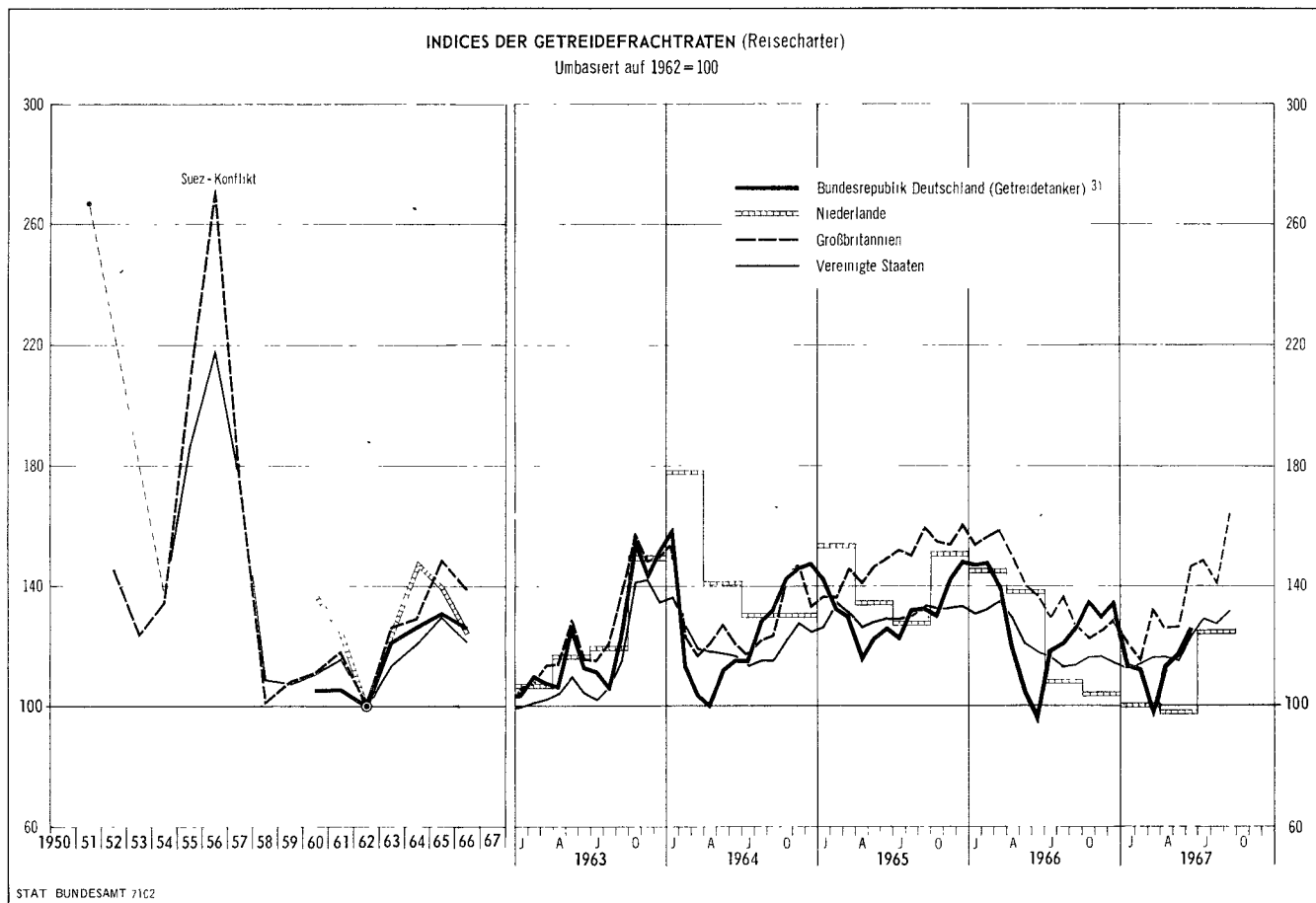
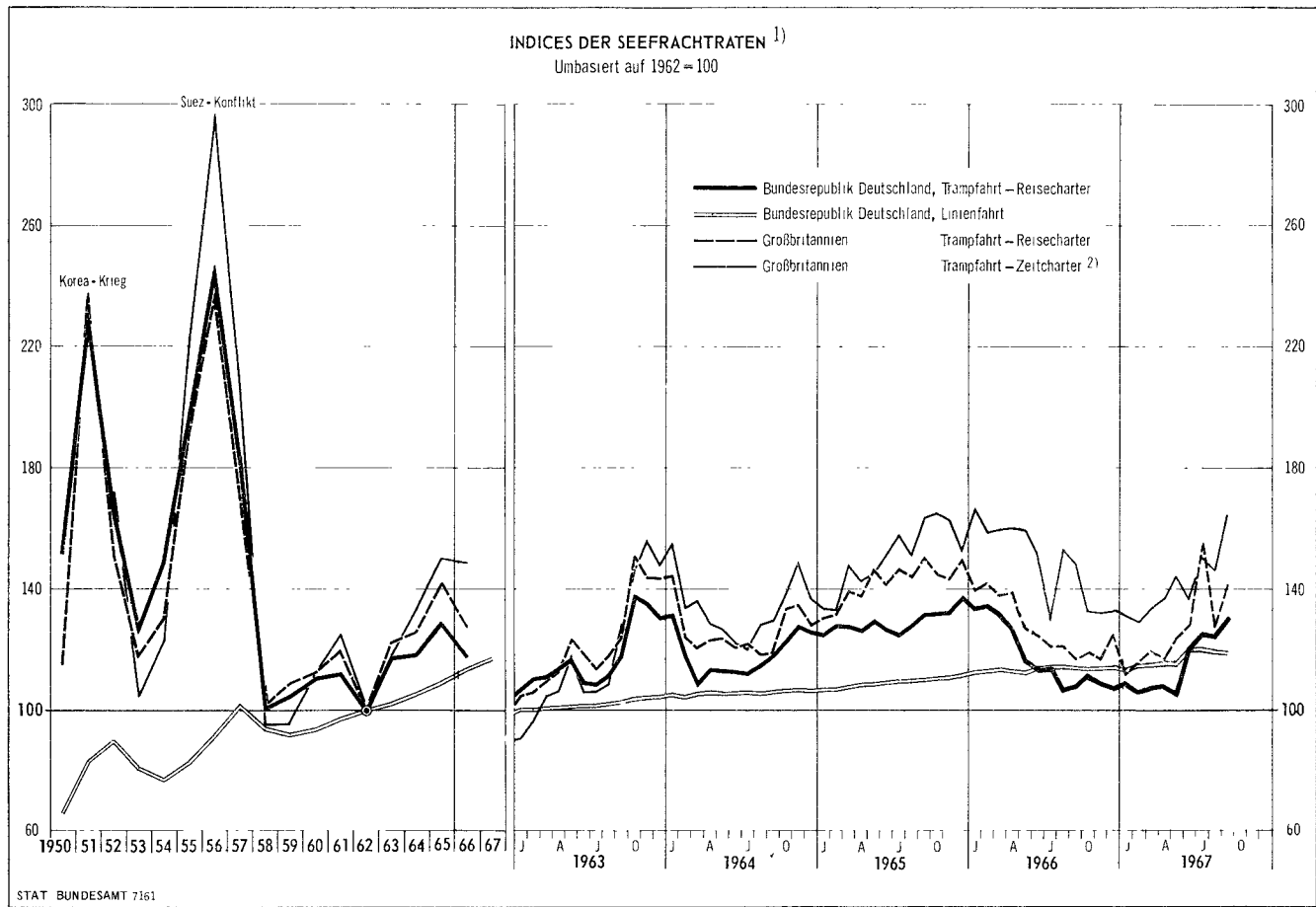
Erläuterungen bzw. Anmerkungen	37
--------------------------------------	----

Abgeschlossen am 26. Februar 1968

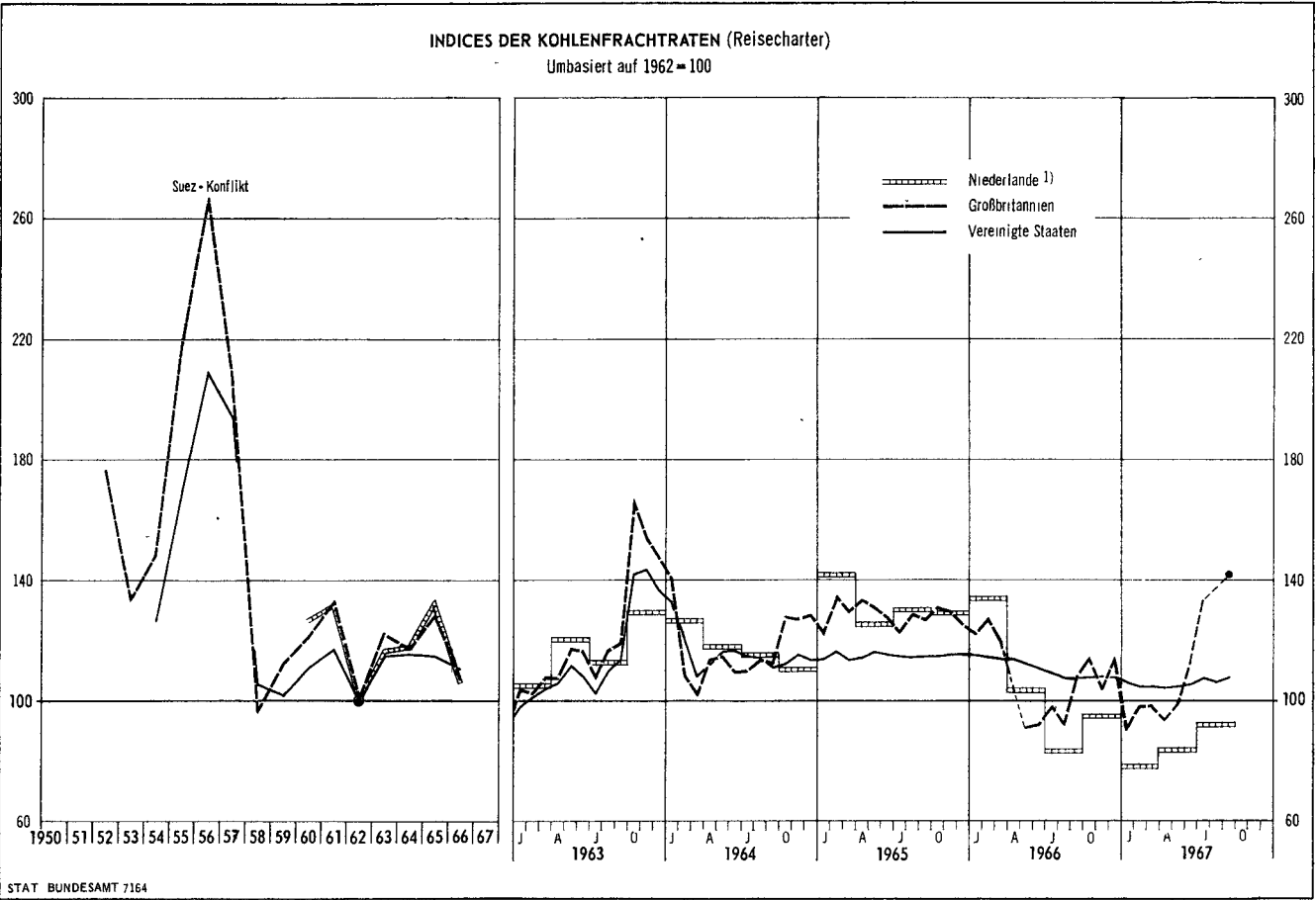
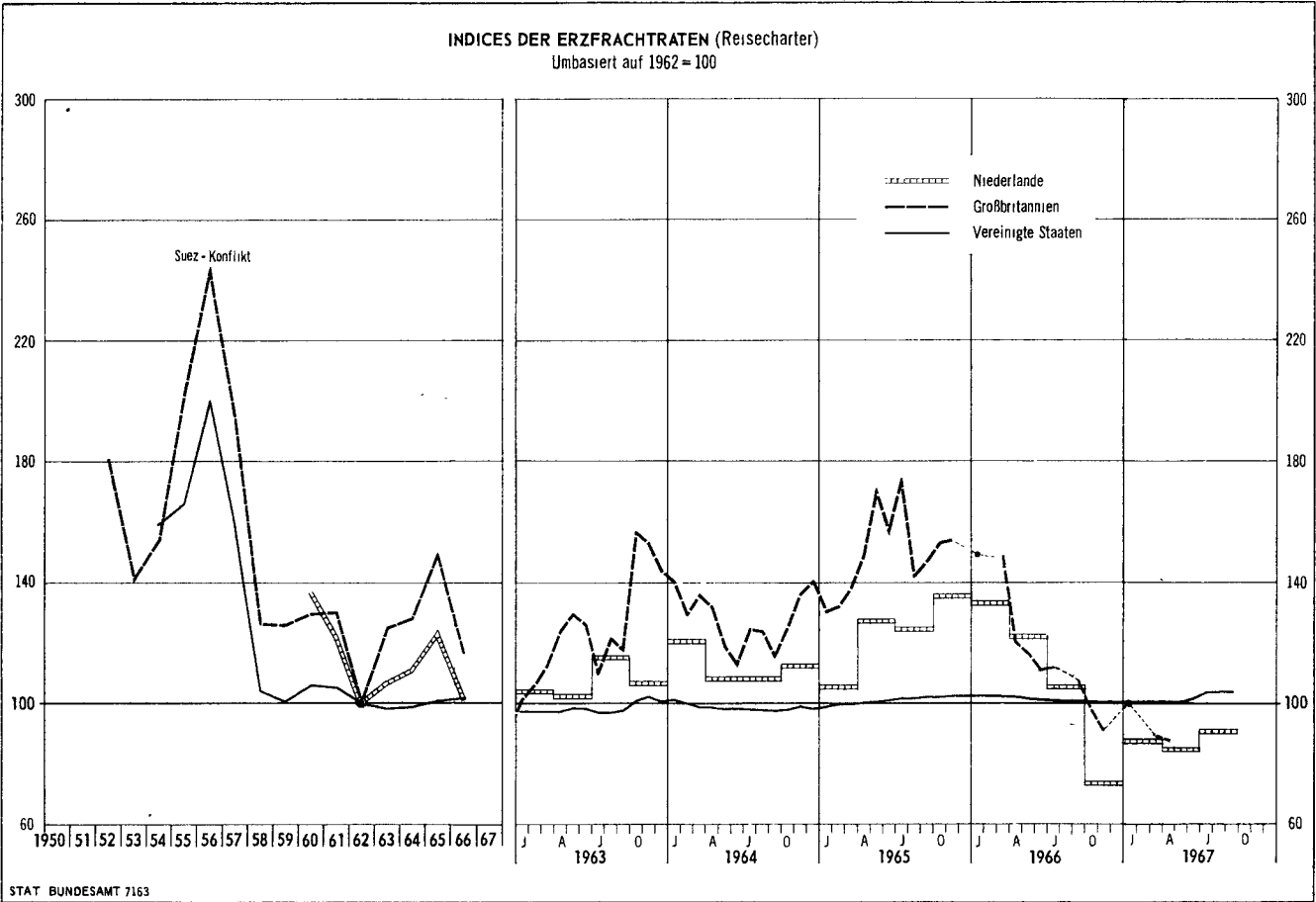
Erschienen im April 1968

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

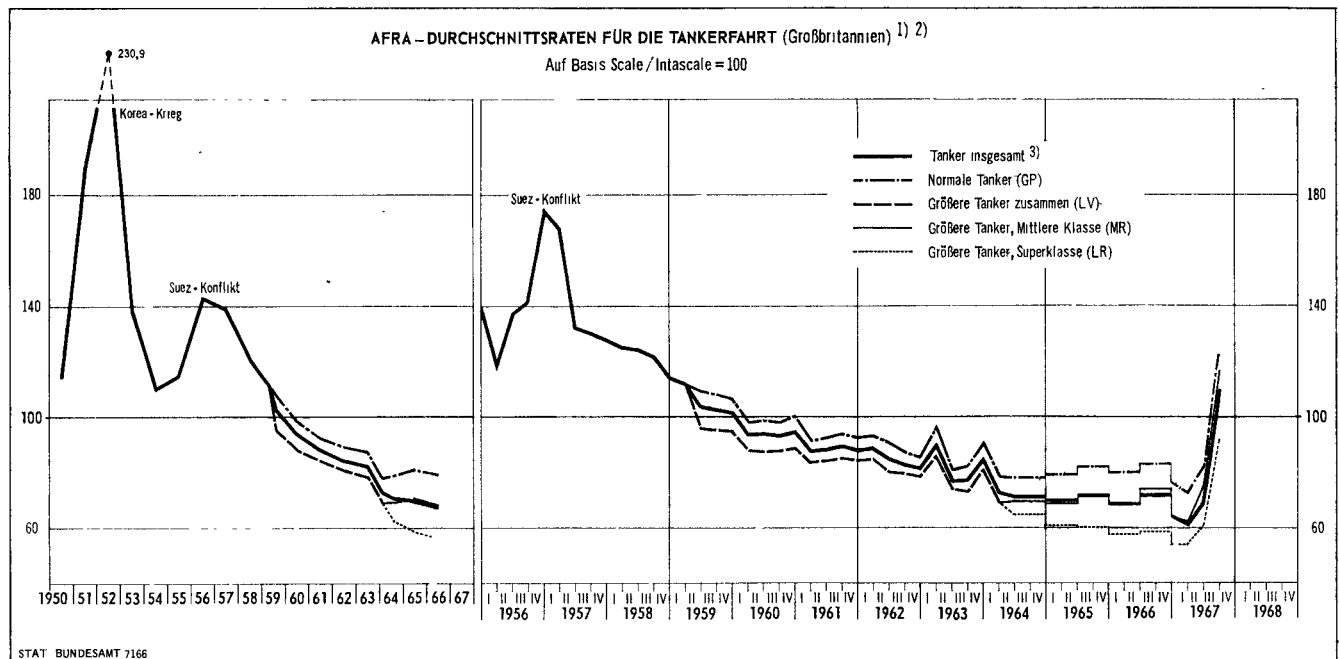
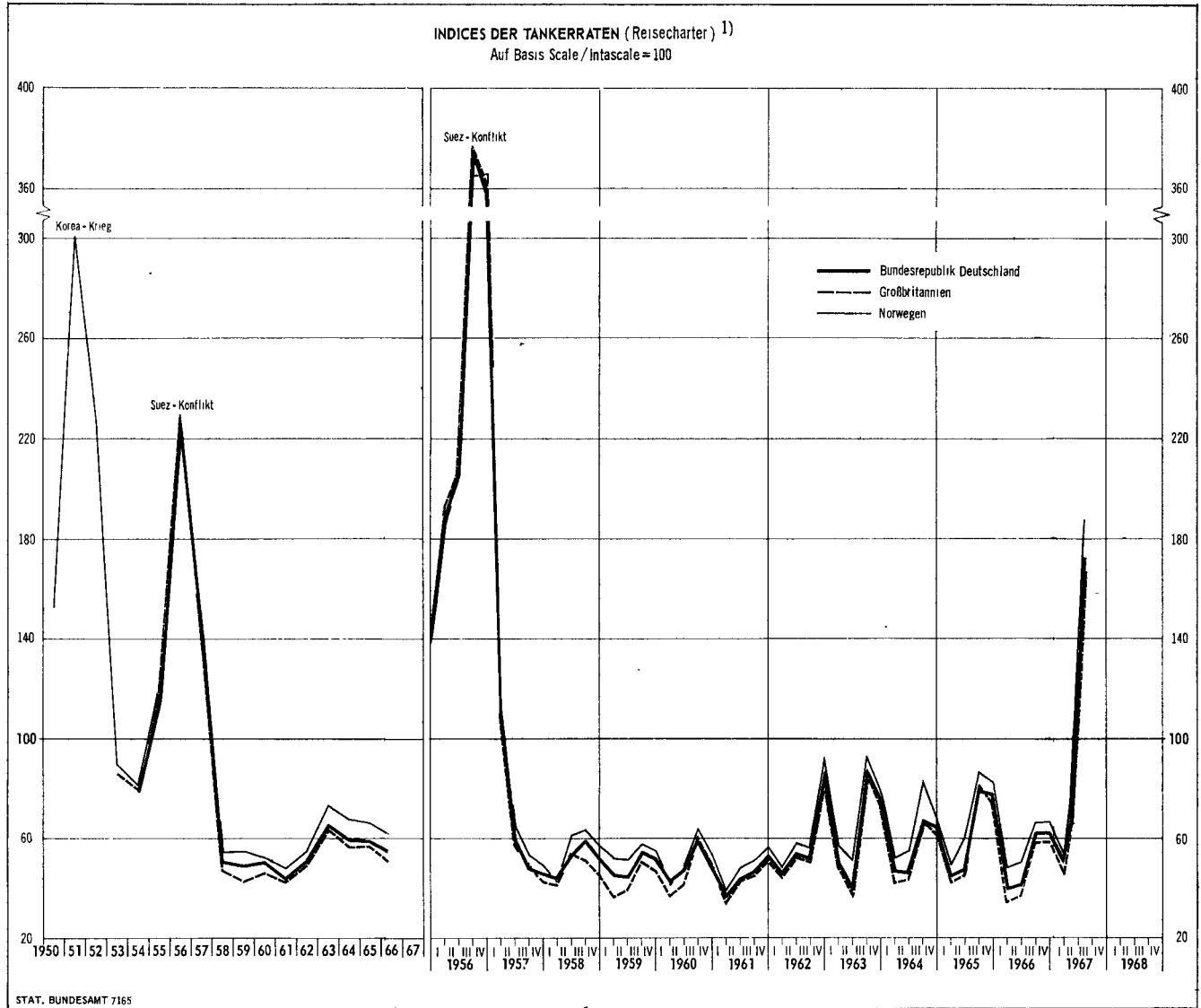
Preis: DM 4,00



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40



Preise für Verkehrsleistungen im 3. Vierteljahr 1967

Eisenbahnverkehr

Die Verknappung des verfügbaren Kühlwagenbestandes während der Sommermonate veranlaßte die Deutsche Bundesbahn, ihre Standgebühren für diese Wagenart am 21. Juli 1967 zu verdoppeln. Diese Gebührenerhöhung bezog sich auch auf den Interfrigo- und Transthermosverkehr, dagegen nicht auf Seefisch- und Bananentransporte in besonders dazu hergerichteten Güterwagen.

Die Ausnahmetarife für Mineralöltransporte in geschlossenen Zügen von den Raffinerien Ingolstadt (14 B 55) und Neustadt an der Donau (14 B 60) nach verschiedenen südwestdeutschen Empfangsorten verteuerten sich am 1. 7. 1967 um rund 40%. Gleichzeitig wurden diese Tarife unter der Voraussetzung verlängert, daß die Raffinerien weiterhin auf den Bau einer Produkteneinfuhr von Ingolstadt nach München und Nürnberg verzichten.

Auf Grund der Erweiterung des AT 1 B 35 verbilligte sich der Abtransport von Windwurfholz aus den von Unwettern betroffenen hessischen Waldgebieten nach 200 und mehr km entfernten Zielbahnhöfen um 20 bis 22,5%. Dieser Tarif galt bisher nur für Windwurfholz aus Bayern und Baden-Württemberg.

Neu eingeführt wurden Ausnahmetarife für folgende Frachtpositionen:

- 3 B 3 Bimswaren, insbesondere Bausteine, Deckensteine und Wandplatten von Gewinnungsstätten im Neuwieder Becken nach saarländischen Zielbahnhöfen (Wettbewerbsstarif gegen den potentiellen Wasserweg Saar-Pfalz—Rhein): ab 1. 8. 67
- 8 S 2 Eisen-, Stahl-, NE-Metallwaren (aus Skandinavien) von Travemünde nach binnenländischen Zielbahnhöfen; ab 1. 7. 67
- 12 B 17 Azetaldehyd von Köln-Niehl nach Ludwigshafen — BASF (Wettbewerbsstarif mit Mindestmengenbindung gegen den Wasserweg); ab 11. 9. 67
- 24 B 11 Gips, Gipsbauplatten, Gipssteine von Iphofen und Königshofen (im Grabfeld) nach Frankfurt/Main (Wettbewerbsstarif gegen den gebrochenen Verkehrsweg Straße—Binnenwasserstraße); ab 14. 8. 67.

Der AT 1 B 2 für Holztransporte von allen Bahnhöfen nach bestimmten, bis zu 120 km entfernten Umschlagsbahnhöfen wurde wegen des verminderten Transportaufkommens am 31. 8. 67 aufgehoben.

Die Deutsche Reichsbahn (Ost) setzte auf Grund der Änderung ihrer Umrechnungskurse (im Juni 1967) die pauschalen Benutzungsgebühren für bahneigene Decken sowie für Klein- und Großbehälter im Eisenbahngüterverkehr der SBZ mit außerdeutschen Ländern mit Wirkung vom 1. August 1967 um bis zu 90% herauf.

In den Monaten Juli bis September revidierten verschiedene Eisenbahnverwaltungen des Auslandes, teilweise im Anschluß an frühere Tarifmaßnahmen, ihre Beförderungssätze für den Güter- und Personenverkehr. Zum Teil beträchtlichen Verteuerungen der Eisenbahntarife in den Niederlanden, in Belgien, Dänemark, Norwegen sowie in Spanien standen einige, allerdings auf Sonderverkehre beschränkte Tarifsenkungen der französischen und italienischen Staatsbahnen gegenüber.

Nach 26jähriger Unterbrechung wurde Anfang August 1967 der westeuropäische Eisenbahngütertransit über die Sowjetunion nach Japan sowie der entsprechende Gütertransit in umgekehrter Richtung wieder aufgenommen.

Die Transitgüter laufen zunächst über Frankfurt/Oder bis Brest¹⁾ bzw. über die Tschechoslowakei oder über Ungarn bis Cop²⁾. Von dort aus werden sie — nach Umladung in Breitspurwagen — auf der Transsibirienroute der sowjetischen Eisenbahnverwaltung (über Moskau—Nowosibirsk—Chabarowsk) bis zum sowjetischen Fernosthafen Nachodka transportiert. Nach abermaligem Güterumschlag auf Schiffe eines sowjetisch-japanischen Fernost-Liniendienstes erreichen dann die Transitgüter auf dem Seewege ihre japanischen Bestimmungsorte.

¹⁾ Sowjetischer Übergangsbahnhof an der polnisch-sowjetischen Grenze. —
²⁾ Tschechischer Übergangsbahnhof an der Dreiländerecke Tschechoslowakei, Ungarn und Sowjetunion (Karpaten-Rußland).

Damit steht der europäischen Verladerschaft neben dem Seeweg durch den Suezkanal bzw. um das Kap der guten Hoffnung ein zusätzlicher Transportweg nach Fernost zur Verfügung. Die sowjetische Eisenbahnverwaltung gewährt bedeutende Tarifiermäßigungen für diesen Eisenbahntransitweg. Gleichzeitig garantiert sie für den Gütertransit eine Tagesleistung von 500 km, woraus sich eine Gesamtlaufroute von 35 bis 40 Tagen ergibt. Je nach Güterart können bis zu 20% Frachtkosten eingespart werden. Diese Frachtvorteile ergeben sich vor allem bei Transiten von höherrmessendem Frachtgut (Leichtgut oder sperriges Frachtgut).

In den Vereinigten Staaten stimmte die Interstate Commerce Commission (ICC) einer rund 3%igen Erhöhung der amerikanischen Eisenbahngütertarife zu. Jedoch genehmigte die ICC diese Tarifierhöhung nicht für jede Transportgüterart in voller Höhe. So verteuerten sich z. B. Kohlentransporte nur um 0.15 \$ je t (anstelle von 0.30 \$ je t). Andererseits verzichteten einige Eisenbahngesellschaften von sich aus auf Tarifierhöhungen für wichtige Transportgüter, u. a. für Getreide. Die allgemeine Tarifierhöhung wurde mit Kostensteigerungen bei Brennstoffen sowie bei Eisenbahnmaterial und -zubehör, ferner mit einer Lohnerhöhung um 5% und schließlich mit erweiterten Sozialleistungen begründet.

Straßenverkehr

Die Tarifkommission für den Güterfernverkehr in der Bundesrepublik stuft im Laufe des dritten Quartals 1967 mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr einzelne Positionen der „RKT-Gütereinteilung für Wagenladungen“ in niedrigere Regeltarifklassen um.

Die Berechnung von Ausblasgebühren für Silofahrzeuge gemäß Ziffer XXII des Nebengebührentarifs zum RKT wurde ebenfalls geändert. Der bisherige Höchstsatz von 0,12 DM je 100 kg wurde am 1. 7. 1967 auf 0,25 DM erhöht.

Zur Sicherung des Transportaufkommens für bestimmte Verkehrsverbindungen wurden in den Monaten Juli, August und September verschiedene Ausnahmetarife mit ermäßigten Frachtsätzen eingeführt, z. B. für Frischgemüse, Steine zum Wegebau, Bausand, Leitungsrohre und Aluminiumsulfat. Die neuen Ausnahmesätze liegen um etwa 1 bis 7% unter den bisherigen Regelsätzen.

Auf Antrag des Straßenverkehrsgewerbes genehmigte das niederländische Ministerium für Verkehr und Wasserstraßen mit Wirkung vom 1. 7. 1967 eine Erhöhung der Straßen-güter-Binnentarife

- für den regelmäßigen Verkehr um 5,5%,
- für den unregelmäßigen Verkehr um 4,0% sowie
- für den Abhol- und Zustellverkehr um 5%.

Diese Tarifrevision wurde mit Kostensteigerungen während der ersten Hälfte des Jahres 1967 begründet.

Der Straßengüterverkehr mit ausländischen Fahrzeugen unterliegt auf türkischem Gebiet seit Mitte Juli 1967 einer beträchtlichen Verkehrssteuer der türkischen Regierung. Bei der Ein- bzw. Ausfahrt eines ausländischen Motorwagens bzw. Anhängers werden je 2000 türkische Pfund (= 4000 TL oder 1780 DM je Umlauffahrt eines Motorwagens ohne Anhänger) erhoben, die sich um 150 DM Zollabfertigungsgebühren und ggf. um weitere 200 DM Führgebühren für die Bosphorusüberfahrt erhöhen. Für den Türkeiverkehr ausländischer Straßenzüge, der z. B. für die Abfuhr der türkischen Mandarinen-ernte nach den mitteleuropäischen Ländern sehr bedeutsam ist, soll diese Verkehrssteuer nahezu prohibitiv sein. Indessen bezweckte die Türkei mit dieser Maßnahme lediglich, die Befreiung türkischer Kraftfahrzeuge von fiskalischen Abgaben im Ausland zu erreichen. Daraufhin haben u. a. Dänemark, die Niederlande, Bulgarien und Jugoslawien mit der Türkei bereits gegenseitige Verzichtserklärungen ausgetauscht. Für Österreich und für die Bundesrepublik stehen bis jetzt noch entsprechende Sonderregelungen aus, so daß die in diesen Ländern ansässigen Straßenverkehrsunternehmen im Verkehr mit der Türkei weiterhin mit der türkischen Verkehrssteuer belastet sind. Das österreichische Ministerium für Handel, Gewerbe und Industrie stellt

vorläufig für türkische Fahrzeuge keine Durchfahrtgenehmigung mehr aus. Letztere können Transportgüter nur noch auf dem Wege über die Tschechoslowakei nach mitteleuropäischen Ländern befördern.

Die in Jugoslawien seit längerer Zeit erhobene Lkw-Steuer wurde am 24. 7. 1967 erhöht. Danach haben ausländische Straßenverkehrsunternehmen bei der Ein- bzw. Ausreise 0,10 Din (= 0,032 DM) je tkm Nutzlast zu zahlen. Als Mindestbetrag sind vorgesehen

für den Lkw 100 Din (= 32 DM),
für den Anhänger 50 Din (= 16 DM).

Leerfahrzeuge haben 50% dieser Gebührensätze zu entrichten. Für Messegut werden keine Ausnahmen mehr bewilligt.

In der Zeit vom 29. Juni bis 15. Juli 1967 genehmigte die Interstate Commerce Commission den amerikanischen Autotransportgesellschaften Frachttarifierhöhungen um 3 bis 5% in elf Staaten des mittleren Westens und in den Südstaaten sowie um 5 bis 10% in den Oststaaten.

Binnenschifffahrt

Die im Laufe des zweiten Quartals 1967 in der Bundesrepublik von den Bezirksausschüssen der Binnenschifffahrt festgesetzten Ausnahmefrachtsätze betrafen fast ausschließlich neueröffnete Frachtverkehre. Für verschiedene Frachtrelationen des Binnentankerverkehrs wurden die Frachtsätze und Frachtzuschläge aufgehoben.

Die rheinischen Kohlenreedereien haben in den letzten Jahren einen großen Teil ihres Kohlenverkehrs an andere in- und ausländische Reedereien verloren. Sie kündigten deshalb ihre Mitbeschäftigungsverträge mit der Interessenvertretung der deutschen Partikulierschifffahrt, dem Schiffer-Betriebsverband „Jus et Justitia“ (SBV), Duisburg-Ruhrort. Sie erklärten sich jedoch zu einer weiteren Mitbeschäftigung der Partikuliere unter der Voraussetzung bereit, daß die Last der Mitbeschäftigungsverpflichtung von allen am binnendeutschen Kohlenverkehr auf dem Rhein beteiligten Reedereien gemeinsam getragen wird. Die in letzter Zeit an diesem Kohlenverkehr neu beteiligten Reedereien waren jedoch nicht bereit, freiwillig Transportmengen an den SBV abzugeben. Daraufhin erließ der Bundesminister für Verkehr eine Verordnung nach § 3 BSchVG, wonach alle Reedereien vom 1. Juli 1967 an verpflichtet sind, bei der Übernahme von Kohlentransporten von der Ruhr nach Süddeutschland die Abfuhr von mindestens 22,5% der Versandmengen an die Mitglieder des SBV zu übertragen. Die von den Partikulieren beförderte Kohlenmenge war von 2,5 Mill. t im Jahre 1960 auf 0,8 Mill. t im Jahre 1966 zurückgegangen.

Die auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen verkehrenden Binnenschiffe konnten wegen des gleichbleibend hohen Wasserstands in den Monaten Juli und August d. J. ununterbrochen voll beladen werden. Da sich der Angebotsdruck frachtfreier Tonnage auf den Rotterdamer Frachtenmarkt für Seegüter-Ablauftransporte ins Hinterland infolge der verkürzten Umlaufzeiten der Transporte nicht wesentlich verringerte, schwächten sich die Frachtraten der grenzüberschreitenden Bergfahrt weiter ab. Erst als Anfang September die jahreszeitlich bedingte Verkürzung der täglichen Schifffahrtszeiten den Rheinverkehr einschränkte, leitete eine verstärkte Anlieferung von Massengütern in Rotterdam eine echte Beschäftigungskonjunktur ein. Erheblich zugenommen haben die Transporte an Kohle sowie an Erzen. Im Zusammenhang mit der Nahostkrise nahmen die Mineralöllieferungen aus Übersee im September sprunghaft zu, so daß die Binnentankerfahrt nahezu vollkommen ausgelastet war. Die Rheinfrachtraten im grenzüberschreitenden Bergverkehr stiegen von Juni bis September allgemein um etwa 13 bis 25% an.

Auch im Baustoffverkehr von den Oberrhein- und Mittelrheinhäfen nach den Rheinendhäfen nahmen die Transporte nach Ende der Sommerpause bzw. der Betriebsferienzeit stark zu. Schließlich belebte sich nach längerer Unterbrechung auch das Frachtgeschäft für Ruhrkohlenexporte nach den Niederlanden, nach Frankreich, Italien und nach den skandinavischen Ländern (mit Umladung in Rotterdam). Gegenüber dem Juni-stand zogen die Raten im Talverkehr um 11 bis 18% an und lagen damit teilweise höher als vor einem Jahr.

Frachtraten der internationalen Rheinschifffahrt

Ausgewählte Güter- und Verkehrsrelationen	Veränderung in % September 1967 gegenüber	
	Juni 1967	Sept. 1966
Getreide		
von Rotterdam nach Duisburg	+ 22	+ 10
Köln	+ 25	+ 4
Mannheim	+ 18	— 7
Stuttgart	+ 13	— 8
Mehl (in Säcken)		
von Mannheim/Ludwigshafen nach Rotterdam	+ 11	+ 11
Bimsstein/Lavalith		
von Neuwied nach Rotterdam	+ 18	— 8
Erz		
von Rotterdam nach Rhein-Ruhrhäfen	+ 21	+ 26
Mannheim ¹⁾	+ 13	+ 14
Chemische Produkte/Kunstdünger		
von Mannheim/Ludwigshafen nach Rotterdam	+ 11	+ 11

¹⁾ Massenschwergüter, bes. Kohlen und Chemie-Grundstoffe (z. B. Bauxit, Phosphat, Schwefelkies).

Seeschifffahrt

Die nach Ausbruch der Nahostkrise zunächst sprunghaft angestiegenen Trampfrachtraten des Hochseegüterverkehrs zogen im Verlauf des dritten Quartals nur noch geringfügig an. Am Frachtenmarkt angebotene Tramp-tonnage wurde vorwiegend für zwei bis drei aufeinanderfolgende Reisen verpflichtet, damit größere Verschiffungsaufträge ohne Unterbrechung abgewickelt werden konnten. An Stelle der in die Ölfahrt zurückkehrenden Getreidetanker wurden bevorzugt größere Spezialschiffe (Bulk-Carrier) aufgenommen. Im Laufe des August machte sich wegen der Zurückhaltung der Verloader sogar eine gewisse Marktsicherheit mit vorübergehenden Ratenabschwächungen bemerkbar.

Die saisonbedingte Geschäftsbelebung des Frachtenmarktes zu Beginn des neuen Getreidewirtschaftsjahres (1967/68) setzte erst spät ein, brachte aber dann mit Beginn des Monats September doch noch eine Ratenkonjunktur. Dabei waren erneut Abschlüsse für amerikanische Getreidepartien in Richtung Europa, Mittelost und Fernost stark vertreten. Von Juni bis September stiegen die Trampfrachtraten im ganzen um 10 bis 20% und lagen damit um 20 bis 30% höher als im September 1966.

Auch die Zeitcharterraten zogen im gleichen Zeitraum kräftig an. Sie erreichten Ende September Höchstsätze.

Demgegenüber entwickelte sich der Küstenfrachtenmarkt für die Reeder enttäuschend. Die Küstenfrachtraten verharrten auf dem bereits im März erreichten niedrigen Niveau. Höhere Quotierungen gegen Ende September blieben auf einzelne Abschlüsse beschränkt, so daß sich zu dieser Zeit noch kaum eine Änderung der Marktsituation erkennen ließ. Im Zusammenhang mit der Verminderung des Holzimports der führenden europäischen Industrieländer ging auch das Küstenfrachtgeschäft weiter zurück. Die nach der Beendigung des Streiks in den britischen Häfen am 18. September 1967 eingeführte Mindest- bzw. Festlohn-garantie für die Hafenarbeiter in Höhe von 15 bis 16 £ je Woche hatte eine Heraufsetzung der britischen Hafenumschlagsgebühren um 10 bis 30% zur Folge. Bei den zur Zeit sehr wenig rentablen Küstenfrachtraten bedeutete dieser Kostenanstieg vor allem für die Küstenschifffahrt eine weitere Erlösschmälerung.

Die lebhafteste Befrachtungstätigkeit für Öltanker hielt auch im dritten Quartal unverändert an. Allerdings konnten sich die im Juni erreichten Spitzenraten nicht behaupten. Während Super- und Mammut-Tankergrößen unverändert stark gesucht und dementsprechend hoch bezahlt wurden, konnten vor allem für kleinere und ältere Tankerklassen nur niedrigere Raten als bisher ausgehandelt werden. Nach der Freigabe der Erdöllieferungen aus arabischen Ländern ließen die Gesellschaften zunehmend Öl in libyschen Häfen laden. Anfang September wurde auch die Verschiffung von Rohöl aus Mittelost über die Mittelmeerhäfen Sidon und Tripoli wiederaufgenommen. Diese Verkürzung des Transportweges verbilligte die Frachtkosten für einen Teil des nach Europa zu liefernden Rohöls erheblich.

Gegenüber dem Vorjahresstand waren die Tankerfrachtraten im Zusammenhang mit der Nahostkrise im Juni 1967 um rund

360% gestiegen. In den beiden folgenden Monaten erhöhte sich der Ratenabstand gegenüber den entsprechenden Vorjahresmonaten auf 598 bzw. 500%. Von August bis September gingen dann die Tankerfrachtraten um 10% zurück, lagen jedoch immer noch um 324% über dem Stand vom September 1966.

Im Gegensatz zu dieser stürmischen Entwicklung am Tagesmarkt zeichnete sich für die durchschnittliche Ratenentwicklung aller Tankerabschlüsse in lang-, mittel- und kurzfristiger Charterbindung ein zwar ebenfalls deutlicher, aber sehr viel geringerer Ratenanstieg ab (+37% gegenüber September 1967 und +76% gegenüber September 1966).

Die Entwicklung der Linienfrachtraten im dritten Quartal wurde nur noch wenig von den Ereignissen in Nahost beeinflusst. Nach dem Ratenindex für die Linienfahrt des Bundesministeriums für Verkehr gingen infolge zahlreicher Ermäßigungen von Zuschlägen die Linienraten im Durchschnitt aller Frachtpositionen von Juni bis September um 0,3%, die Stückgutraten allein sogar um 0,5% zurück.

Luftverkehr

Die Luftfracht-Umschlags-Gesellschaft des Flughafens Rhein-Main (LUG) senkte im August 1967 ihre Gebührensätze von bisher 5 Pf auf 2,5 bzw. 3 Pf je kg, je nachdem, ob ein Versicherungsschutz einbegriffen ist oder nicht.

Die Frachtumschlagsgebühren der rhodesischen Flughafenverwaltungen wurden auf die bisher gebührenfrei behandelten Kleinsendungen bis zu 10 kg Gesamtgewicht ausgedehnt. Für solche Sendungen wurde im Juli 1967 eine Frachttaxe von 1.6 s je kg eingeführt. Entsprechend wurden auch die Luftfrachttaxen auf den Flughäfen der Nachbarstaaten Zambia und Malawi revidiert.

Bei Auslandsflügen von italienischen Flughäfen aus werden seit Juli 1967 einheitlich 1000 Lire (6,40 DM) je Person als Fluggastgebühr berechnet. Vorher galten niedrigere, jedoch unterschiedliche Gebührensätze, z. B. in Rom 500 Lire (3,20 DM), in Mailand 700 Lire (4,48 DM).

In einigen Ländern wurden die Binnenflugpreise erhöht, so z. B.

in Großbritannien (1. 9. 67)	um 11 bis 15%
in Japan (1. 7. 67)	um 5%
in Australien (Flugpreise 1. 9. 67; außerdem Luftfrachtraten 14. 8. 67)	um 5%

Die Tarifsteigerungen wurden u. a. mit gestiegenen Lohnkosten (Australien) bzw. erhöhten Fluggaststeuern (Japan) begründet.

Zur Beachtung:

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

Demgegenüber wurden im Binnenflugverkehr der Schweiz am 1. 7. 1967 für Jugendliche im Alter von 12 bis 22 Jahren Sonderflugpreise mit 25%iger Ermäßigung eingeführt. Ab 1. 9. 1967 gilt eine 25%ige Jugendermäßigung auch im innerbritischen Flugnetz.

Post- und Fernmeldeverkehr

Im Laufe des dritten Quartals nahm die Deutsche Bundespost den Fernschreibverkehr mit weiteren ausländischen Fernmeldeverwaltungen auf. Folgende Gebiete wurden an das deutsche Fernschreibnetz direkt angeschlossen:

- die westindischen Inseln Antigua, Dominica, Grenada, St. Kitts, St. Lucia und St. Vincent am 10. 7. 1967
- Guayana und die westindische Insel Barbados am 15. 7. 1967
- Kuwait am 1. 9. 1967
- die Vereinigte Arabische Republik (Ägypten) am 11. 9. 1967.

Als Grundgebühr für Drei-Minuten-Verbindungen werden in diesen Relationen einheitlich 36 DM erhoben.

Für Ferngespräche mit Algerien wurde am 1. 7. 1967 eine einheitliche Gesprächsgebühr eingeführt. Danach verbilligten sich die Gespräche von der bisherigen zweiten bzw. dritten deutschen Gebührenzone aus mit Algerien um 18 bzw. 33%.

Die italienischen PTT-Betriebe revidierten am 16. 8. 1967 mehrere wichtige Positionen ihrer Gebührenordnung für den Post- und Fernmeldeverkehr innerhalb Italiens. Danach erhöhten sich die Gebühren

- für Briefe um 20%
- für Postkarten um 25%
- für Pakete um 25%
- für Telegramme um 20 bis 50%.

Im Einklang mit der Anhebung der dänischen Eisenbahntarife (+12%) führte auch die dänische Postverwaltung höhere Postgebühren ein. Am 3. Juli 1967 wurden hier die Postgebühren wie folgt angehoben:

für Inlandsbriefe	bis 20 g	um 20%
	über 20 bis 50 g	um 60%
für Auslandsbriefe	bis 20 g	um 20%
für Inlandspakete	bis 1 kg	um 47%
	über 1 bis 5 kg	um 50%
Einschreibesendungen (Zuschlaggebühr)		um 40%
ExpresSENDungen (Zuschlaggebühr)		um 50%.

Da der dänische Paketverkehr der dort am 3. Juli 1967 neu eingeführten Mehrwertsteuer unterworfen ist, wurde bei der Revision der dänischen Paketgebühren ein entsprechender Kostenanteil berücksichtigt.

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. 42/43).

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 dar.

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

Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment	Nordd. = Norddeutsche
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle	Wk. = Westküste
ALALC = und Stahl	Ok. = Ostküste
Asociacion Latinoamericana de Libre Comercio	n = Nominell
ALAMAR = Comercio	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
Asociacion Latinoamericana de Armadores	RM = Reichsmark
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	Rpf = Reichspfennig
RKT = Reichskraftwagentarif	DM = Deutsche Mark
GNT = Tarif für den Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen	Dpf = Deutscher Pfennig
E = Eilzug	dkr = Belgische Francs
D = Schnellzug	ffrs = Dänische Kronen
Bf = Bahnhof	bfrs = Französische Francs (bis 31.12.1959)
Hbf = Hauptbahnhof	NF = Nouveaux Francs (vom 1.1.1960 bis 31.12.1962)
Vbf = Verschiebebahn	FF = Französische Francs (ab 1.1.1963)
Pr. = Privat	lfrs = Luxemburgische Francs
UIC = Union Internationale des Chemins de fer	hfl = Holländische Gulden
Vj. = Vierteljahr	nkr = Norwegische Kronen
Hj. = Halbjahr	S = Österreichische Schilling
MOT = Ministry of Transport	skr = Schwedische Kronen
USMC = United States Maritime Commission	sfr = Schweizer Franken
IATA = International Air Transport Association	£ = Pfund Sterling
ICAO = International Civil Aviation Organization	s = Shilling
USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)	\$ = US-Dollar
UK = United Kingdom	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
Hbg. = Hamburg	FMB = Federal Maritime Board (USA)
Emd. = Emden	CAB = Civil Aeronautics Board (USA)
Rttd. = Rotterdam	ICC = Interstate Commerce Commission (USA)
Antw. = Antwerpen	
BRT = Bruttoregistertonne	} 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).
bzw. NRT = Nettoregistertonne	
t. d. w. = Tons deadweight (all told)	Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur sogenannten 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 lt = 2 240 lbs = 1,016 t
1 qr = 480 lbs = 217,724 kg	1 Fathom = 165 cu ft = 4,6721 cbm
1 t = 1 000 kg	1 Standard (St. Petersburg) = 216 cu ft = 6,116 cbm
1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t	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.

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

in RM/DM

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

a) Sätze in allen Zügen²⁾

Einfache Fahrt

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

Hin- und Rückfahrt

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

b) Schnellzug-(D-)Zuschläge³⁾

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

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

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

d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag⁴⁾)

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

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

	im Binnenverkehr	im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der			im grenzüberschrei- tenden 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

f) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft

	bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		alle Entfernungen		
	1. Klasse			2. Klasse				3. Klasse							
				Einbettabteil		Zweibettabteil									
bis 14. 2. 1951.....	25,00		29,00	15,00		17,50		12,50		14,50		10,00			
15. 2. 1951.....	30,00			17,50		20,00		15,00		17,00		10,00			
12. 2. 1953.....	35,00			21,00		24,00		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	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km
1. 3. 1955... ..	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00			
	1. Klasse			2. Klasse			3. Klasse			4. Klasse			5. Klasse		
	Einbettklasse *)			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse					
3. 6. 1956 ⁷⁾	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00			
1. 3. 1958	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	12,00			
15. 3. 1961 ⁸⁾	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	13,50			
27. 5. 1962	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	55,00	63,00	68,00	28,00	31,00	33,00	26,00	28,00	30,00	16,50	18,00	18,50			

Eräuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 37, Quellenverzeichnis s. S. 42.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

In DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾
Belgien, Einfache Fahrt								
bis 30. 11. 1949	5,40	3,12	21,27	12,24	—	—	—	—
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	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
bis 30. 11. 1949	8,61	4,98	34,02	19,59	—	—	—	—
1. 12. 1949	10,05	5,82	39,76	22,88	—	—	—	—
1. 7. 1952	10,05	6,42	32,33	21,86	—	—	—	—
1. 8. 1956	10,12	6,72	32,81	23,29	—	—	—	—
15. 3. 1959	10,54	7,14	33,83	24,65	—	—	—	—
1. 4. 1964	10,83	7,22	42,91	28,63	—	—	—	—
1. 6. 1966	13,60	9,00	53,60	35,80	—	—	—	—
1. 4. 1967	13,80	9,40	53,20	35,60	—	—	—	—
Dänemark, Einfache Fahrt								
1. 8. 1946	2,99	1,99	11,80	7,87	20,46	13,64	—	—
1. 6. 1950	3,48	2,32	13,75	9,17	23,84	15,89	—	—
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	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 8. 1946	4,51	2,99	17,73	11,80	30,68	20,46	—	—
1. 6. 1950	6,30	4,22	24,75	16,50	42,91	28,60	—	—
1. 6. 1951	6,60	4,40	26,40	17,60	46,57	31,05	—	—
1. 5. 1953	7,09	4,71	28,12	18,70	49,87	33,25	—	—
1. 10. 1954	7,65	5,10	30,35	20,27	53,90	35,93	—	—
1. 8. 1959	8,26	5,46	32,78	21,85	57,06	38,24	—	—
15. 1. 1962	8,78	5,79	34,75	23,17	60,84	40,37	—	—
1. 5. 1963	9,43	6,29	37,71	25,14	65,77	43,65	—	—
1. 5. 1965 ²⁾	9,40	6,30	37,60	25,10	65,60	43,50	—	—
1. 9. 1965	11,20	7,50	44,70	29,80	78,50	52,30	—	—
1. 5. 1966	11,40	7,60	45,40	30,30	79,80	53,20	—	—
1. 7. 1967	12,70	8,50	51,00	34,00	87,90	58,60	—	—
Frankreich, Einfache Fahrt ³⁾								
1950	3,29	2,51	12,95	9,87	31,95	24,34	63,60	48,46
1952	3,92	3,14	15,41	12,34	38,03	30,43	75,71	60,58
15. 5. 1953	4,90	3,92	19,24	15,41	47,46	38,03	94,49	75,71
3. 6. 1956	5,61	4,03	21,84	16,62	53,80	38,43	107,24	76,62
6. 1. 1958	6,60	4,20	25,80	18,68	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
Großbritannien, Einfache Fahrt 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	99,76	66,35
3. 6. 1962	6,80	4,53	26,55	17,70	55,38	36,92	99,42	66,28
15. 9. 1962	6,76	4,51	26,41	17,61	57,71	38,47	96,12	64,03
1. 2. 1965	7,20	4,90	28,70	19,20	62,90	42,20	108,80	72,40
1. 3. 1966	7,30	4,90	29,10	19,40	67,90	45,10	120,20	80,40
Italien, Einfache Fahrt								
1950	2,57	1,52	10,28	6,08	25,08	14,74	46,64	27,45
1. 8. 1952	2,70	1,59	10,82	6,35	26,36	15,48	49,01	28,87
10. 12. 1953	3,38	1,99	13,52	7,98	32,92	19,40	59,29	34,95
1. 8. 1956	3,92	2,23	15,68	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961	4,36	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963	5,00	2,80	20,15	11,05	50,05	27,63	89,70	50,05
1. 2. 1964	5,20	3,00	20,20	11,10	50,10	27,70	89,70	50,10
Hin- und Rückfahrt								
1950	5,14	3,04	20,56	12,16	50,16	29,48	93,28	54,90
1. 8. 1952	4,33	2,57	17,31	10,14	52,73	30,96	100,05	57,73
10. 12. 1953	5,41	3,18	21,63	12,71	65,84	38,80	118,57	69,90
1. 8. 1956	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961	7,41	4,16	29,51	16,38	87,10	48,10	156,00	87,10
1. 1. 1963	10,00	5,60	40,30	22,10	100,10	55,26	179,40	100,10
1. 2. 1964	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt ⁵⁾								
1952	3,80	2,53	15,20	10,13	37,99	25,33	75,98	50,65
1953	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,39
1954	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,39
1955	3,30	2,20	12,44	8,29	22,84	15,23	45,68	30,46
1. 2. 1956	4,48	2,99	14,47	9,64	25,38	16,92	50,25	33,50
1. 3. 1957 ⁵⁾	4,40	2,93	14,47	9,64	31,13	20,76	61,67	41,17
1. 1. 1959	5,08	3,38	16,67	11,11	35,87	23,91	71,06	47,38
1. 4. 1961	5,50	3,67	19,46	12,97	42,30	28,20	84,60	56,40
1. 4. 1965	4,50 ⁵⁾	3,60 ⁵⁾	11,80 ⁵⁾	8,70 ⁵⁾	26,20 ⁵⁾	19,80 ⁵⁾	49,70 ⁵⁾	36,80 ⁵⁾
1. 8. 1965	2,80 ⁵⁾	1,90 ⁵⁾	8,00 ⁵⁾	5,90 ⁵⁾	17,80 ⁵⁾	13,30 ⁵⁾	34,00 ⁵⁾	24,90 ⁵⁾
1. 3. 1966	3,00 ⁵⁾	2,00 ⁵⁾	11,90 ⁵⁾	8,00 ⁵⁾	29,70 ⁵⁾	19,80 ⁵⁾	59,40 ⁵⁾	39,60 ⁵⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt ⁵⁾								
1. 3. 1957	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23
1. 4. 1965	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 38, Quellenverzeichnis s. S. 42.

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 38, Quellenverzeichnis s. S. 42.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland
in 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
Portugal ¹⁾ , Einfache Fahrt ²⁾												
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	—	—	—	—
Spanien, Einfache Fahrt ²⁾												
1950—1953 .....	...	1,79	1,12	...	7,14	4,46	...	17,84	11,15	...	35,68	22,30
21. 5. 1954	2,70	1,97	1,23	10,80	7,85	4,91	26,98	19,03	12,26	53,97	39,25	24,53
1. 10. 1956	2,69	1,96	1,23	10,77	7,84	4,89	26,91	19,57	12,24	53,82	39,14	24,47
1. 4. 1957	3,64	2,66	1,66	14,54	10,57	6,61	36,34	26,43	16,51	72,66	52,84	33,03
1. 11. 1958	3,43	2,53	1,62	13,53	9,90	6,16	33,73	24,54	15,35	67,37	48,99	30,70
10. 10. 1959	3,38	2,46	1,55	13,24	9,72	6,05	33,09	24,22	15,00	66,11	48,44	29,99
1. 12. 1965	3,30	2,40	1,50	12,80	9,40	5,90	32,00	23,40	14,50	63,80	46,80	29,00
1. 6. 1966	3,20	2,40	1,50	12,70	9,30	5,90	31,70	23,30	14,50	63,60	46,70	29,10
1. 10. 1966	3,30	2,30	1,50	13,20	9,40	6,10	32,80	23,40	15,10	65,80	47,00	30,20

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM³⁾
Stand: 1. September 1967

Fahrtstrecke von — nach		km ⁴⁾	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
			1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien	a) über Harwich—Hoek van Holland					
	London—Hoek van Holland	304	77,00	62,20	154,00	124,40
	Hoek van Holland—Venlo (Grenze)	191	20,60	14,50	41,20	29,00
	Venlo (Grenze)—Passau	767	89,00	60,00	154,00	104,00
	Passau—Wien West	298	34,40	22,50	68,80	45,00
	Insgesamt	1 560	221,00	159,20	418,00	302,40
	b) über Dover—Ostende					
	London—Dover	127	18,80	12,60	37,60	25,20
	Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	68,20	49,40	136,40	98,80
	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	1 571	210,40	144,50	396,80	273,00
Paris—Salzburg	Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	64,30	42,90	128,60	85,80
	Kehl (Grenze)—Salzburg	561	69,60	47,00	121,00	82,00
	Insgesamt	1 073	133,90	89,90	249,60	167,80
Paris—Kopenhagen	Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	31,30	20,90	62,60	41,80
	Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	174	23,30	15,60	46,60	31,20
	Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	87,60	59,00	148,00	100,00
	Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	366	44,40	29,60	71,00	47,30
	Insgesamt	1 500	186,60	125,10	328,20	220,30
Paris—Prag	Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	64,30	42,90	128,60	85,80
	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	1 249	170,30	114,20	225,60	218,40
Amsterdam—Bern	Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	19,50	13,90	39,00	27,80
	Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,60	51,00	130,00	88,00
	Basel Bad. Bf.—Bern	126	22,50	15,30	33,70	22,50
	Insgesamt	907	117,60	80,20	202,70	138,30
Brüssel—Rom	Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	20,60	13,90	41,20	27,80
	Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf.	597	75,60	51,00	130,00	88,00
	Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	389	41,50	28,00	62,20	41,50
	Chiasso/Iselle fr.—Rom	707	68,90	38,40	137,80	76,80
	Insgesamt	1 796	206,60	131,30	371,20	234,10
Kopenhagen—Innsbruck	Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	241	34,70	23,20	54,80	36,70
	Puttgarden Mitte See—Kufstein	1 119	122,00	82,00	196,00	132,00
	Kufstein—Innsbruck	73	10,70	7,60	21,40	15,20
	Insgesamt	1 433	167,40	112,80	272,20	183,90
Kopenhagen—Belgrad	Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	366	44,40	29,60	71,00	47,30
	Flensburg (Grenze)—Salzburg	1 154	128,00	86,00	202,00	136,00
	Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	26,30	17,40	52,60	34,80
	Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	38,70	25,80	77,40	51,60
	Insgesamt	2 368	237,40	158,80	403,00	269,70
Oslo—Mailand	Oslo—Kornsjø (Grenze)	170	26,10	17,60	52,20	35,20
	Kornsjø (Grenze)—Lübeck/Travemünde Hafen	747	123,40	96,10	196,20	152,40
	Lübeck/Travemünde Hafen—Basel Bad. Bf.	945	110,00	74,00	181,00	122,00
	Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	339	41,50	28,00	62,20	41,50
	Chiasso/Iselle fr.—Mailand	55	5,90	3,30	11,80	6,60
	Insgesamt	2 256	306,90	219,00	503,40	357,70
Stockholm—Paris	Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	99,20	67,50	160,20	109,40
	Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	271	38,90	26,00	60,80	40,80
	Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	746	87,60	59,00	148,00	100,00
	Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	174	23,30	15,60	46,60	31,20
	Jeumont (Grenze)—Paris	241	31,30	20,90	62,60	41,80
	Insgesamt	2 040	280,30	189,00	478,20	323,20

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 38, Quellenverzeichnis s. S. 42.

B. Güterverkehr

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

in RM/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
a) Stückgutsätze									
1— 100 kg	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36	6,98	7,69	8,74	9,04
101— 500 kg	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	7,38	8,26	8,56
501—1000 kg	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	6,22	6,87	7,17
über 1000 kg							5,25	5,77	6,07
b) Stückgutzuschläge (je Sendung bis 1 000 kg)									
1— 500 kg	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70	3,00 ¹⁾
501—1000 kg	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70	3,00 ¹⁾

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

Nach Änderungsdaten

in DM je 100 kg

Geltungsdauer der Güterklasseneinteilung	Regeltarif														Ausnahme- tarife	
	für die Güterklassen ²⁾								für die Montangüterklassen							
	A	B	C	D	Dk ³⁾	E	F	Fk ³⁾	G	Gk ³⁾	(C)	(D)	(F)	(Fk ³⁾)	6 B 1 (Kohlen) ⁴⁾	1 B 34 (Grubenholz) ⁵⁾
	A/B		C/D				F				I	II	III	IV			V
A					B			C	Gk ³⁾	I	II	III	IV	V		
1. 8. 42—31. 1. 58 →																
1. 2. 58—14. 3. 66 →																
ab 15. 3. 66 →																
5 t - Klasse																
16. 8. 1948	2,45	2,20	1,96	1,74	1,63	1,57	1,27	1,19	1,09	1,03	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	2,01	1,86	1,73	1,63	2,72	2,61	2,01	1,86	—	—
1. 8. 1953	2,44	2,39	2,39	2,39		2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,39	2,39	2,01	1,86	—	—
1. 2. 1958	2,98			2,98		2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—
6. 7. 1960	3,14			2,98		2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—
15. 10. 1962	3,36			3,20		2,96	2,67		2,22	2,01	3,18	3,17	2,67	2,66	2,59	—
1. 8. 1964	3,42			3,23		3,06	2,83		2,62	2,46	2,72	2,69	2,38	2,37	2,30	—
15. 3. 1966	3,35					3,48			3,21	3,00	3,48	3,16		3,14	3,04	—
10 t - Klasse																
16. 8. 1948	2,34	2,10	1,83	1,58	1,49	1,33	1,08	1,01	0,87	0,82	1,83	1,58	1,08	1,19	—	—
1. 1. 1950	1,89	1,77	1,72	1,64	1,54	1,43	1,21	1,13	1,00	0,94	1,72	1,64	1,21	1,33	—	—
1. 1. 1951	2,20	2,06	1,99	1,89	1,78	1,65	1,40	1,30	1,15	1,08	1,99	1,89	1,40	1,50	—	—
15. 10. 1951	2,75	2,53	2,41	2,25	2,12	1,93	1,62	1,51	1,32	1,24	2,41	2,25	1,62	1,74	—	—
5. 8. 1952	2,94	2,71	2,58	2,41		2,07	1,73	1,62	1,41	1,33	2,58	2,41	1,73	1,86	—	—
1. 8. 1953	2,35	2,27	2,24	2,17		2,07	1,73	1,62	1,41	1,33	2,24	2,17	1,73	1,86	—	—
1. 2. 1958	2,69			2,56		2,36	2,00		1,67	1,56	2,54	2,53	2,00	1,99	1,94	—
1. 8. 1964	2,52			2,38		2,25	2,09		1,93	1,82	2,04	2,02	1,79	1,78	1,73	—
15. 3. 1966	2,63					2,37			2,19	2,05	2,61	2,37		2,36	2,28	—
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	1,61	1,48	1,31	1,21	2,42	2,21	1,61	1,48	1,32	2,13
1. 8. 1953	2,25	2,19	2,10	1,99		1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,10	1,99	1,61	1,48	1,32	2,13
1. 2. 1958	2,35			2,24		2,07	1,75		1,46	1,36	2,23	2,22	1,75	1,74	1,70	1,46
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
15. 3. 1966	1,93					1,74			1,61	1,50	1,91	1,74		1,73	1,67	1,29
20 t - Klasse ⁶⁾																
1. 2. 1958	2,24			2,13		1,97	1,67		1,39	1,30	2,12	2,11	1,67	1,66	1,62	1,46
1. 8. 1964	1,80			1,70		1,61	1,49		1,38	1,30	1,70	1,68	1,49	1,48	1,44	1,29 ⁷⁾
15. 3. 1966	1,84					1,66			1,53	1,43	1,83	1,66		1,65	1,60	1,29
25 t - Klasse ⁶⁾																
15. 3. 1966	1,75					1,58			1,46	1,36	1,74	1,58		1,57	1,52	1,29

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 38, Quellenverzeichnis s. S. 42.

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

Volle Wagenladungen in DM je 1 000 kg

Ware	Weizen	Kartoffeln	Fische ¹⁾	Kaffee	Tabak ²⁾	Öle und Fette		Grubenholz	Faser-, Papierholz	Stammholz über 1,5 m lang	Schnittholz	Holzzellstoff		Wolle	
						best. tier. Öle u. Fette	pflz. u. tier. Öle u. Fette (ausgenom. Speisefette)					mit mehr als 40 % Wassergehalt	weniger		
von	Hamburg	Nienburg (Weser)	Bremerh. Fischereihafen	Hamburg				Regensburg Hbf.	Kaufbeuren	Neustadt (Schwarzwald)	Berleburg	Passau Hbf.	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr.	Mainz-Kastel	Bremen
nach	Augsburg (739 km)	Essen Hbf. (229 km)	Frankf. (Main) Hbf. (493 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Mannheim (588 km)	Dissen-Bad Rothenf. (254 km)	Bochum-Rienke (580 km)	Karlsruhe-Rheinbr. (311 km)	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr. (254 km)	Herford (217 km)	Essen Hbf. (710 km)	Albbruck (318 km)	Kelheim (395 km)	Backnang (619 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	17 S 1 b)	16 B 1 b)	15 B 1 a)	24 S 5 b)	A ³⁾ 4) b)	24 S 5 b)	A ³⁾ 4) d)	1 B 34 c)	1 B 21 c)	1 B 22 c)	B ³⁾ 4) c)	B ³⁾ 4) c)	B ³⁾ 4) b)	A ³⁾ 4) b)	21 S 2 b)
Gewichtsklasse	25 t ⁵⁾	25 t ⁶⁾	5 t	25 t ¹⁷⁾	15 t	25 t ¹⁷⁾	25 t ⁷⁾	25 t ¹⁵⁾			25 t ⁷⁾				25 t ⁸⁾
1960 D	37,60	14,70	47,32	33,60	25,30	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1961 D	37,60	16,70	50,30	33,60	25,30	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1962 D	33,68 ⁹⁾	16,70	50,60	33,60	25,30	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1963 D	28,20	16,70	52,20	33,60	25,30	32,90	25,30	24,00	19,40	16,20	22,00	49,10	28,70	43,60	39,80
1964 D	28,20	16,70	52,20	33,60	23,22	32,90	24,09	24,00	19,40	16,20	20,88	46,14	27,03	39,18	39,80
1965 D	28,20	16,70	52,20	33,60	20,30	32,90	22,40	24,00	19,40	16,20	19,30	42,00	24,70	33,00	39,80
1966 D	28,20	16,70 ¹⁸⁾	53,05	33,60	20,54	32,90	21,70 ¹⁶⁾	25,00 ¹⁸⁾	20,60 ¹⁸⁾	16,10 ¹⁸⁾	20,50 ¹⁸⁾	40,90 ¹⁸⁾	26,30 ¹⁸⁾	33,80 ¹⁸⁾	39,80 ¹⁸⁾
1967 Jan.	28,20	17,80	60,10	33,60	20,60	32,90	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
Febr.	28,20	17,80	60,10	33,60	20,60	32,90	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
März	29,60	17,80	60,10	33,60	20,60	32,90	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
April	29,60	17,80	60,10	32,40	20,60	34,50	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
Mai	29,60	17,80	60,10	32,40	20,60	34,50	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
Juni	29,60	17,80	60,10	32,40	20,60	34,50	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
Juli	29,60	17,80	60,10	32,40	20,60	34,50	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
Aug.	29,60	17,80	60,10	32,40	20,60	34,50	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
Sept.	29,60	17,80	60,10	32,40	20,60	34,50	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40

Ware	Baumwolle	Häute u. Felle	Ton, roh	Schwefelkies	Stein- u. Siedesalz	Schwefelkiesabbrände	Eisen- u. Managanerz	Stahlschrott	Steinkohlen, -briketts und -koks ¹⁰⁾	Rohbraunkohle	Braunkohlenbriketts	Rohes Erdöl	Benzin (VK)		
von	Bremen	Hamburg	Goldhausen	Meggen (Westf.)	Hameln	Duisburg-Hochfeld Süd	Peine	Hamm (Westf.)	Gelsenkirchen Hbf.	Niederaußen	Frechen	Barnstorf (Han.)	Hamburg Süd		
nach	Rheine (163 km)	Weinheim (Brgstr.) (569 km)	Oberhausen West (180 km)	Leverkusen Bayerwerk (122 km)	Hamburg (209 km)	Hagen-Harkorten (69 km)	Salzgitter Hütte Süd (38 km)	Oberhausen Hbf. (77 km)	Siegen (139 km)	Hamburg (346 km)	Düsseldorf-Reisholz (52 km)	Hamm (Westf.) (145 km)	Hamburg (439 km)	Holthausen (Ems) (153 km)	Göttingen (272 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	21 S 1 b)	23 S 3 b)	C ³⁾ 4) c)	7 B 21 c)	B ³⁾ 4) b)	7 B 2 c) 4)	7 B 24 c) 4)	IV c) 4)	6 B 1 c)	6 B 11 c)	6 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 14 c)	14 B 1 d)	A ³⁾ 4) d)
Gewichtsklasse	15 t	20 t	25 t ⁷⁾										20 t ¹¹⁾	25 t ⁷⁾	
1960 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,30	18,40	6,70	14,30	22,10	7,50	30,40
1961 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	12,70	17,60	6,70	14,30	22,10	6,60	30,40
1962 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,48	16,98	6,20	12,88	21,68	6,60	30,40
1963 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,24	16,10	6,10	12,60	21,10	6,60	30,40
1964 D	16,50	31,60	15,78	8,00	20,22	8,10	3,30	10,18	11,36	16,25	6,10	12,60	21,10	6,60	27,57
1965 D	16,50	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,24	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	23,60
1966 D	15,88	31,60	16,50 ¹⁶⁾	8,35 ¹⁸⁾	19,90 ¹⁶⁾	8,10 ¹⁶⁾	3,20 ¹⁶⁾	10,10 ¹⁶⁾	11,40 ¹⁶⁾	16,30 ¹⁶⁾	6,10 ¹⁶⁾	12,60 ¹⁶⁾	21,10 ¹⁶⁾	6,60	22,90 ¹⁶⁾
1967 Jan.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Febr.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
März	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
April	15,70	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Mai	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Juni	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Juli	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Aug.	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Sept.	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90

Ware	Dieselskraftstoff (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schwefelsäure	Thomas-Phosphat	Ammonnitrat	Kohlensaurer Kalk	Zement	Roh-eisen in Masseln	Halbzeug ¹²⁾	Walzdraht aus Stahl	Stab-, Formstahl ¹³⁾	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren aus Stahl
von	Hamburg Süd	Wesseling		Bochum-Langendreer	Duisburg-Hochfeld Süd	Braunschweig Hgbf.	Ludwigs-Hütte (Rh.) BASF	Regensburg Hbf.	Wiesbaden-Biebrich Industriebf.	Gelsenkirchen	Dortmund	Duisburg Hbf.	Oberhausen Hbf.	Braunschweig Hgbf.	Düsseldorf-Grafenberg
nach	Göttingen (272 km)	Würzburg (331 km)		Duisburg Hbf. (42 km)	Hagen Hbf. (64 km)	Klbf. (284 km)	Bamberg (267 km)	München Hbf. (136 km)	Bad König (76 km)	Duisburg (26 km)	Iserlohn (38 km)	Hamm (Westf.) (85 km)	Osnabrück (134 km)	Hamburg Hgbf. (182 km)	Herford (180 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	B ³⁾ 4) d)	B ³⁾ 4) d)	14 B 4 d)	A ³⁾ 4) d)	B ³⁾ 4) d)	11 B 1 b)			B ³⁾ 4) b)	8 B 84) c)		14) c)			A ³⁾ 4) c)
Gewichtsklasse	25 t ⁷⁾		25 t ¹⁴⁾	25 t ⁷⁾			25 t ¹⁵⁾			25 t ⁷⁾					
1960 D	22,30	25,30	25,30	7,30	9,25	16,26	17,43	6,26	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1961 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1962 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1963 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1964 D	21,01	23,84	25,30	6,88	7,90	18,00	17,70	8,00	9,68	5,20	6,40	12,88	17,92	22,93	22,42
1965 D	19,20	21,80	25,30	6,30	7,75	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1966 D ¹⁶⁾	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 Jan.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Febr.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
März	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
April	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Mai	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Juni	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Juli	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Aug.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Sept.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00

Ware →	Baum- wolle	Häute u. Felle	Ton, roh	Schwe- felkies	Stein- u. Siede- salz	Schwefel- kies- abbrände	Eisen- u. Man- ganerz	Stahl- schrott	Steinkohlen, -briketts und -koks ¹⁰⁾	Roh- braun- kohle	Braunkohlen- briketts	Rohes Erdöl	Benzin (VK)		
Strecke →	von →	Ham- burg	Gold- hausen	Meggen (Westf.)	Hameln	Dulsburg- Hochfeld Süd	Peine	Hamm (Westf.)	Gelsenkirchen Hbf.	Nieder- außem	Frechen		Barns- torf (Han.)	Ham- burg Süd	
	nach →	Rheine (163 km)	Wein- heim (Brgrstr.) (569 km)	Ober- hausen West (180 km)	Leverkusen Bayerwerk (122 km)	Ham- burg (209 km)	Hagen- Har- korten (69 km)	Salzgitter Hütte Süd (33 km)	Ober- hausen Hbf. (77 km)	Siegen (139 km)	Ham- burg (346 km)	Düssel- dorf- Reisholz (52 km)	Hamm (Westf.) (145 km)	Ham- burg (439 km)	Holt- hausen (Ems) (153 km)	Göt- tingen (272 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif →	21 S 1 b)	23 S 3 b)	C ³⁾ 4) c)	7 B 21 c)	B ³⁾ 4) b)	7 B 2 c) 4)	7 B 24 c) 4)	IV c) 4)	6 B 1 c)	6 B 11 c)	6 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 14 c)	14 B 1 d)	A ³⁾ 4) d)
Gewichtsklasse →	15 t	20 t	25 t ⁷⁾										20 t ¹¹⁾	25 t ⁷⁾	
1960 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	13,30	18,40	6,70	14,30	22,10	7,50	30,40
1961 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	12,70	17,60	6,70	14,30	22,10	6,60	30,40
1962 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,48	16,98	6,20	12,88	21,68	6,60	30,40
1963 D	16,50	31,60	15,90	8,00	21,30	8,10	3,30	10,60	11,24	16,10	6,10	12,60	21,10	6,60	30,40
1964 D	16,50	31,60	15,78	8,00	20,22	8,10	3,30	10,18	11,36	16,25	6,10	12,60	21,10	6,60	27,57
1965 D	16,50	31,60	15,60	8,00	18,70	8,10	3,24	9,60	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	6,60	23,60
1966 D	15,88	31,60	16,50 ¹⁸⁾	8,35 ¹⁸⁾	19,90 ¹⁸⁾	8,10 ¹⁸⁾	3,20 ¹⁸⁾	10,10 ¹⁸⁾	11,40 ¹⁸⁾	16,30 ¹⁸⁾	6,10 ¹⁸⁾	12,60 ¹⁸⁾	21,10 ¹⁸⁾	6,60	22,90 ¹⁸⁾
1967 Jan.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Febr.	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
März	15,70	31,60	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
April	15,70	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Mai	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Juni	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Juli	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Aug.	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Sept.	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90

Ware →	Diesels- kraft- stoff (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schwe- felsäure	Thomas- Phos- phat	Ammon- nitrat	Kohlen- saurer Kalk	Zement	Roh- eisen in Masseln	Halb- zeug ¹²⁾	Walz- draht aus Stahl	Stab-, Form- stahl ¹³⁾	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren aus Stahl
Strecke	von →	Ham- burg Süd	Wesseling	Bochum- Langen- dreer	Duisburg- Hochfeld Süd	Braun- schweig Hgbf.	Ludwigs- hafen (Rh.) BASF	Regens- burg Hbf.	Wiesbaden- Biebrich Industriebf.	Gelsen- kirchen	Dort- mund	Duis- burg Hbf.	Ober- hausen Hbf.	Braun- schweig Hgbf.	Düsseldor- f-Grafenberg
	nach →	Göt- tingen (272 km)	Würzburg (331 km)	Duis- burg Hbf. (42 km)	Hagen Hbf. (64 km)	Kiel Hgbf. (284 km)	Bam- berg (267 km)	Mün- chen Hbf. (136 km)	Bad König (76 km)	Duis- burg (26 km)	Iser- lohn (38 km)	Hamm (Westf.) (85 km)	Osnab- rück (134 km)	Ham- burg Hgbf. (182 km)	Her- ford (180 km)
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif →	B ³⁾ 4) d)	B ³⁾ 4) d)	14 B 4 d)	A ³⁾ 4) d)	B ³⁾ 4) d)	11 B 1 b)			B ³⁾ 4) b)	8 B 8 ⁴⁾ c)		I ⁴⁾ c)		A ³⁾ 4) c)	
Gewichtsklasse →	25 t ⁷⁾		25 t ¹⁴⁾		25 t ⁷⁾		25 t ¹⁵⁾			25 t ⁷⁾					
1960 D	22,30	25,30	25,30	7,30	9,25	16,26	17,43	6,26	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1961 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1962 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1963 D	22,30	25,30	25,30	7,30	7,90	18,00	17,70	8,00	9,80	5,20	6,40	13,30	19,50	25,10	24,50
1964 D	21,01	23,84	25,30	6,88	7,90	18,00	17,70	8,00	9,68	5,20	6,40	12,88	17,92	22,93	22,42
1965 D	19,20	21,80	25,30	6,30	7,75	18,00	17,70	8,00	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1966 D ¹⁶⁾	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 Jan.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Febr.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
März	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
April	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Mai	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Juni	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Juli	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Aug.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Sept.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	20,20	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 38, Quellenverzeichnis s. S. 42.

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Getreide ¹⁾										
	Roggen und Weizen ²⁾	Uehr. Getreide d. Güterkl. IV ²⁾	Roggen und Weizen ²⁾	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-getreide
	Hamburg			Bremen						Emden	
von	Düsseldorf			Braunschweig	Köln		Mannheim		Heilbronn ³⁾		Köln
Strecke nach											
1956 D	15,61 ⁴⁾	14,90 ⁴⁾	9,65 ⁵⁾	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44
1957 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 ⁶⁾	15,03 ⁶⁾	9,04	8,44
1958 D	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,28	9,58
1959 D	15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67
1960 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25	16,54	10,38	9,67
1961 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 D	13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67
1963 D	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 D	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1965 D	10,88	10,49	7,39	7,88	7,62	11,24	10,97	12,76	12,50	7,52	7,26
1966 D	10,52	10,44	7,44		7,60		10,96		12,48		7,25
1966 Okt.	10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48		7,25
1966 Nov.	10,50	10,41	7,42		7,60		10,96		12,48		7,25
1966 Dez.	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Jan.	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Febr.	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 März.	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 April	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Mai	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Juni	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Juli	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Aug.	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Sept.	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25

Ware	Getreide ¹⁾				Getreide ¹⁾ ab 100 t ⁷⁾	Mehl	Steinkohle in kompl. Ladungen ⁸⁾	Ortskohle ⁹⁾ a)		
	Roggen und Weizen	Futter-getreide	Roggen und Weizen	Futter-getreide				Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	von	Emden			Hamburg			I	II	III
Strecke nach	Mannheim		Heilbronn ³⁾	Berlin			Emden			
1956 D	13,22	12,62	14,85	14,25	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30	
1957 D	13,22	12,62	15,13 ⁹⁾	14,53 ⁹⁾	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31	
1958 D	14,72	14,02	16,78	16,08	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62	
1959 D	14,85	14,14	16,92	16,21	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12	
1960 D	14,85	14,14	16,75	16,04	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58	
1961 D	14,85	14,14	16,72	16,01	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24	
1962 D	13,30	12,67	14,98	14,34	12,15	13,56	9,05	5,93	6,55	
1963 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,17	13,56	9,05	5,93	6,55	
1964 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42	9,54	5,98	6,60	
1965 D	10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	
1966 D		10,73		12,32	10,91	14,93	9,74	5,99	6,62	
1966 Okt.		10,73		12,32	10,88	15,67	9,70	5,99	6,62	
1966 Nov.		10,73		12,32	10,88	15,67	9,70	5,99	6,62	
1966 Dez.		10,73		12,32	11,25	16,17	11,20	5,99	6,62	
1967 Jan.		10,73		12,32	11,25	16,17	10,20	5,99	6,62	
1967 Febr.		10,73		12,32	11,25	16,17	10,20	5,99	6,62	
1967 März		10,73		12,32	11,25	16,17	10,20	5,99	6,62	
1967 April		10,73		12,32	11,25	16,17	9,93	5,99	6,62	
1967 Mai		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	
1967 Juni		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	
1967 Juli		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	
1967 Aug.		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	
1967 Sept.		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	

Ware	Küstenkohle ⁹⁾ b)			Exportkohle ⁹⁾ c)			Bunkerkohle ⁹⁾ d)		
	Zechengruppen des Ruhrgebiets								
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Strecke nach	Emden								
1956 D	4,63	5,07	5,57	4,12	4,50	4,91	5,61	6,12	6,70
1957 D	4,64	5,08	5,58	4,55	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71
1958 D	5,36	5,86	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1959 D	4,98	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
1960 D	4,57	5,06	5,62	3,65	4,05	4,45	5,79	6,37	7,03
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	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1964 D	4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,58	6,13	6,77
1965 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1966 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1966 Okt.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1966 Nov.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1966 Dez.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1967 Jan.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1967 Febr.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1967 März	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1967 April	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1967 Mai	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1967 Juni	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1967 Juli	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1967 Aug.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
1967 Sept.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 42.

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze
in DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle ¹⁾	Ortskohle ¹⁾	Steinkohle ¹⁾							Braunkohlenbriketts	
Strecke	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ²⁾ Osthafen	Würzburg ²⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main ²⁾	Würzburg ²⁾	
1956 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97	6,18	9,06
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	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	10,02	6,57	9,51
1960 D	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71	9,59	6,57	9,51
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	6,57	9,51
1962 D	7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	6,57	9,51
1963 D	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 D	7,26	8,32	7,67	16,22	7,15	9,67	7,10	9,43	8,43	6,57	9,77
1965 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	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
1966 Okt.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Nov.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1966 Dez.	7,28	8,34	7,69	16,76	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 Jan.	7,28	8,34	7,69	16,76	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 Febr.	7,28	8,34	7,69	16,76	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 März	7,28	8,34	7,69	16,76	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 April	7,28	8,34	7,69	16,76	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 Mai	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 Juni	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 Juli	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 Aug.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 Sept.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze				Mineralöl (in Tankschiffen)			
Strecke	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim ⁴⁾	Heilbronn ⁴⁾	Kehl ⁵⁾	Bremen ⁶⁾		
	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		
1956 D	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85	14,20		13,65
1957 D	6,34	8,94 ⁸⁾	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 ⁸⁾	2,85	14,20		13,65
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85	15,12		14,07
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85		15,20	
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		15,20 ⁹⁾	
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
1966 Okt.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1966 Nov.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1966 Dez.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1967 Jan.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1967 Febr.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1967 März	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1967 April	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1967 Mai	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1967 Juni	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1967 Juli	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1967 Aug.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1967 Sept.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)				Kies			Bims Kies ⁶⁾				
Strecke	Bremen ⁶⁾				Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.				
	Heilbronn ⁸⁾ über Küsten-Kan. u. Wes.Dat.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Datt.-Kan.		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig		
1956 D		26,20		19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1957 D		27,30		21,31	21,83	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1958 D		27,71		19,85	20,50	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37	
1959 D		27,75		21,95	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 D		27,75 ⁷⁾		21,95	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1961 D	I 28,77	II 25,92	III 24,47	I 24,32	II 21,87	III 20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1965 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,55	7,86	8,60
1966 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1966 Okt.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1966 Nov.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1966 Dez.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 Jan.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 Febr.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 März	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 April	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 Mai	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 Juni	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 Juli	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 Aug.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 Sept.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 42.

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Strecke	Bims Kies ¹⁾		Salz ¹⁾			Grubenholz		Stammholz	Schrittholz
		Ladest. Vallendar bis Brohl/Rh.		Heilbronn ²⁾		Borth/Rh.	Nordenham		Bremen	Heilbronn ³⁾
		Frankfurt/M. ³⁾ —Oberhafen	Heilbronn ³⁾	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Herne, Castrop- Rauxel, Datteln, Dortmund	Essen	Holzminnen	Duisburg- Ruhrort
1956 D		4,43	6,12	3,63	3,83	3,65	.	.	.	5,35
1957 D		4,42	6,39 ⁴⁾	3,83 ⁴⁾	4,03 ⁴⁾	3,65	.	.	.	5,62 ⁴⁾
1958 D		4,91	7,21	4,26	4,46	4,17	.	.	.	6,23
1959 D		4,95	7,28	4,20	4,40	4,11	7,67	8,23	12,83	6,19
1960 D		4,95	7,11	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
1966 Juli		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Aug.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Sept.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Okt.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Nov.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Dez.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
1967 Jan.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Febr.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
März		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
April		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Mai		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Juni		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Juli		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Aug.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Sept.		4,34	6,31	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Ware		Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien von								
		unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	
Strecke		Rhein-Ruhr-Häfen								
		Mannheim		Würzburg		Heilbronn		Karlsruhe		
1956 D		8,00	7,00	11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10	
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	11,53	11,43	10,30	
1959 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	
1960 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,68	11,53	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	
1966 Juli		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
Aug.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
Sept.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
Okt.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
Nov.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
Dez.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
1967 Jan.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
Febr.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
März		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
April		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
Mai		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
Juni		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
Juli		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
Aug.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
Sept.		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	
Ware		Normalgüter in Partien von 100 t ⁶⁾								
Güterklasse		I	II	III	IV	V	VI			
Strecke		Hamburg (Bugsiergebiet A)								
		Berlin								
1956 D		12,80	12,50	12,30	12,00	11,80	11,60			
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			
1966 Juli		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63			
Aug.		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63			
Sept.		16,42	16,27	16,12	15,97	15,87	15,80			
Okt.		16,42	16,27	16,12	15,97	15,87	15,80			
Nov.		16,42	16,27	16,12	15,97	15,87	15,80			
Dez.		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30			
1967 Jan.		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30			
Febr.		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30			
März		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30			
April		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30			
Mai		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30			
Juni		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30			
Juli		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30			
Aug.		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30			
Sept.		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42	16,30			

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 42.

A. Binnenschifffahrt

2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar

Sätze in Dpf je 1000 kg

Ware bzw. Güterklasse	Strecke		Änderungsdatum					
	von	nach	1. 7. 1948	15. 2. 1951	15. 12. 1951	1. 11. 1952	15. 5. 1957	1. 1. 1963
Getreide	Bremen	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00
Steinkohle u. Braunkohlenbriketts	Emden	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00
	Rhein-Ruhrhäfen	—Frankfurt (M) Osthafen	7,00	7,00	8,70	8,70	12,20	12,25
		—Würzburg	18,80	10,00	12,50	17,00	17,00	42,14
		Heilbronn	—	11,20	22,40	28,00 ¹⁾	39,20	39,20
Erz	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	2,24	2,24	2,24	2,24	22,40	28,00
Salz	Heilbronn	—Köln, Leverkusen, Duisburg-Ruhrort						
Güterklasse V			80,44	44,80	44,80	44,80	56,00	33,60
VI			33,60	33,60	33,60	33,60	39,20	33,60
Ausnahmesatz			22,40	22,40	22,40	22,40	33,60	33,60
Schnittholz	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	44,80	44,80	44,80	44,80	56,00	67,20
Bims Kies	Ladestationen							
	Vallendar-Brohl/Rh.	—Frankfurt (M) Oberhafen	5,20	5,20	5,20	7,80	7,00	9,20
		—Heilbronn	11,20	11,20	11,20	11,20	22,40	25,76
Erzeugnisse der eisen-schaffenden Industrie	Rhein-Ruhrhäfen	—Würzburg						
Güterklasse I			94,20	50,00	50,00	83,33	83,30	108,36
II			84,78	45,00	45,00	75,00	75,00	108,36
III			66,94	35,00	35,00	58,33	58,30	90,80
IV			47,10	25,00	25,00	41,66	50,00	90,80
Güterklasse I	Rhein-Ruhrhäfen	—Heilbronn	89,60	89,60	89,60	89,60	120,00	100,80
II			78,40	78,40	78,40	78,40	100,80	100,80
III			67,20	67,20	67,20	67,20	78,40	84,00
IV			56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Ware	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
	von	nach			
Strecke	Rhein-Ruhr-Häfen		Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Häfen
	Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾	Braubach ³⁾	Lülsdorf ³⁾	Rhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾ ⁴⁾	
		(oder umgekehrt)			
1955 D	3,41	5,65	4,11	—	—
1956 D	—	—	—	—	—
1957 D	1,63	1,73	0,97	—	—
1958 D	0,38	0,05	—	—	—
1959 D	15,61	23,66	20,96	7,53	7,53
1960 D	0,05	0,27	0,11	—	—
1961 D	2,72	1,83	0,97	—	—
1962 D	15,93	15,55	14,12	12,85	12,85
1963 D	12,63	10,72	8,80	9,01	9,01
1964 D	14,45	21,12	15,36	1,95	1,95
1965 D	0,16	—	—	—	—
1966 D	—	—	—	—	—
1958 Januar	4,52	0,65	—	—	—
1959 September	33,33	60,00	48,00	—	—
Oktober	72,90	96,13	96,13	72,90	72,90
November	34,00	66,67	50,67	—	—
Dezember	47,10	61,13	56,77	17,42	17,42
1960 Mai	0,65	3,23	1,29	—	—
1961 Oktober	18,71	21,94	11,61	—	—
November	12,67	—	—	—	—
Dezember	1,29	—	—	—	—
1962 September	7,33	11,33	5,33	—	—
Oktober	57,42	71,61	63,23	36,77	36,77
November	80,00	80,00	80,00	80,00	80,00
Dezember	46,45	23,64	20,91	37,42	37,42
1963 Januar ⁵⁾	45,00	37,00	26,00	10,00	10,00
Februar ⁵⁾	80,00	76,00	70,67	80,00	80,00
März	19,35	6,40	5,60	18,06	18,06
November	2,00	5,33	2,00	—	—
Dezember	5,16	3,87	1,29	—	—
1964 Januar	50,32	56,77	43,23	21,29	21,29
Februar	19,31	4,14	2,76	2,07	2,07
März	6,45	1,29	—	—	—
Juli	14,84	34,84	25,16	—	—
August	31,61	61,29	44,52	—	—
September	20,67	50,67	35,33	—	—
Oktober	13,55	26,45	20,65	—	—
November	14,67	18,00	12,67	—	—
Dezember	1,94	—	—	—	—
1965 Januar	0,65	—	—	—	—
Februar	—	—	—	—	—
März	1,29	—	—	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 42.

B. Seeschifffahrt
1. Frachtraten der nordenuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Getreide ¹⁾							Ölkuchen ²⁾				
von	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	Elbe			Rotter- dam ⁴⁾	Elbe				
Route	Elbe	Stettin/ Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/ Oskarshamn	Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ⁶⁾	Helsing- borg/ Ystad (Schweden)
Währung Mengeneinheit	s je 1000 kg		DM je 1000 kg					DM je 1000 kg				
1956 D	28.0	.	8,14	10,75	11,37	13,67	13,32	12,13	14,50	13,51	14,09	15,00
1957 D	22.8	.	7,10	7,88	7,53	8,07	10,26	9,91	9,50	9,39	8,75	11,25
1958 D	17.5	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78
1959 D	18.6	.	5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,33	9,08	8,81	10,06	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
1965 I. Vj.	20.10	21.1	6,34	7,50	8,13	8,75	9,33	.	8,85	10,09	12,58	10,64
II. Vj.	21.5	.	5,34	7,69	8,08	8,25	9,26	.	8,64	9,42	11,45	10,72
III. Vj.	19.1	19.8	7,38	7,67	7,88	8,38	9,08	.	8,80	9,72	10,66	9,80
IV. Vj.	.	25.4	7,30	8,38	9,29	10,43	11,37	13,69	10,06	11,44	12,66	12,39
1966 I. Vj.	21.5	22.10	5,95	8,07	8,37	8,81	.	13,09	9,56	10,56	12,22	12,02
II. Vj.	23.8	21.9	4,98	6,92	7,23	7,63	7,89	.	7,96	8,83	10,36	9,18
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
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	11,00	8,10	8,45	9,45	11,44
II. Vj. ¹³⁾	23.9	21.2	4,77	6,68	7,03	7,82	8,38	.	7,33	7,72	8,98	11,10

Ware	Ölkuchen ²⁾	Grubenholz		Schnittholz								
von	Elbe	Hamina/ Björneborg (Finnland)	südl. Vester- vik/ Ystad ⁷⁾ (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)						Brahestad/ Tornia (Finnland)	Göteborg/ Vänernsee (Schweden)	
Route	nördl. Ystad/ Oskarshamn (Schweden)	Groß- britannien, Ostküste	Elbe/ Weser/ Ems	belg. ⁸⁾ Rheinendhäfen	niederl. ⁹⁾ Ruhrhäf.	Rhein- häfen ¹⁰⁾	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheind- häfen ¹¹⁾	
Währung Mengeneinheit	DM/1000 kg	s/Fathom	DM/Fathom	s/Stand.	hft/Stand.	DM je Standard				s je Standard	hft/Stand.	
1956 D	16,15	217.1	.	240.0	120,19	144,10	114,06	104,38	99,18	250.4	277.11	92,42
1957 D	9,00	183.6	.	205.6	102,86	140,60	98,69	94,87	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	123,52	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	123,62	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
1965 I. Vj.	13,07	204.6	.	225.6	106,36	131,39	101,48	103,91	106,79	243.6	259.7	85,50
II. Vj.	11,64	.	.	227.3	99,15	129,97	100,17	104,09	111,37	246.9	257.8	85,09
III. Vj.	10,55	183.9	77,25	221.0	99,12	130,24	106,29	104,75	115,59	247.2	259.8	93,75
IV. Vj.	12,72	190.0	.	227.9	107,74	133,00	113,00	101,12	.	254.4	276.1	91,40
1966 I. Vj.	10,75	.	.	228.10	93,17	123,63	111,57	104,86	113,82	246.6	261.11	73,89
II. Vj.	9,69	185.0	.	231.5	96,57	128,73	114,44	107,28	105,47	264.11	271.11	91,14
III. Vj.	11,36	192.6	.	231.7	97,32	131,72	115,46	109,80	105,42	253.4	263.4	93,75
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	89,65	.	.	105,11	.	237.3	255.3	90,83
II. Vj. ¹³⁾	9,88	179.4	.	215.5	89,12	.	103,34	100,58	99,49	242.2	252.10	80,67

Ware	Schnittholz				Kaolin ¹¹⁾	Naturwerksteine					
von	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vestervik/ Ystad (Schweden)	nördl. Öxelösund/ Härnösand ¹²⁾ (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)	Limfjörd- häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)			
Route	Elbe/ Weser	Rhein- häfen ¹⁰⁾ Ruhrhäfen	niederländische Rheinendhäfen ⁹⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weser	Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg		
Währung Mengeneinheit	DM je Standard		hft je Standard	s je Standard	DM je 1000 kg						
1956 D	79,29	107,63	.	91,08	251.7	168.7	20,91	9,22	.	10,19	9,95
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209.4	131.4	15,19	9,00	.	9,92	9,00
1958 D	65,10	60,00	60,00	70,64	181.6	127.1	13,45	7,67	7,00	9,04	8,34
1959 D	67,70	92,18	.	70,83	182.8	138.8	14,69	7,68	6,75	8,62	8,42
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229.2	156.6	16,26	8,47	.	6,50	9,49
1961 D	73,68	103,68	82,80	88,50	223.2	146.7	15,31	9,02	6,90	5,25	7,82
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202.11	145.9	14,23	8,60	7,41	6,08	8,93
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243.0	180.6	16,10	9,68	6,41	6,25	9,26
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250.0	177.2	15,21	9,15	9,21	6,26	9,38
1965 D	80,14	99,50	82,44	91,14	249.0	179.4	14,99	9,11	9,00	6,44	9,54
1966 D	.	100,31	77,86	97,25	258.9	173.5	15,06	9,07	.	6,79	9,00
1965 I. Vj.	.	99,89	80,56	88,77	235.10	155.10	14,67	9,00	9,00	6,48	8,57
II. Vj.	78,50	99,63	85,28	91,63	248.9	181.2	14,82	.	.	6,48	8,79
III. Vj.	78,67	99,67	81,50	93,33	244.11	179.5	14,61	9,25	.	6,42	10,30
IV. Vj.	.	.	90,83	266.9	200.11	15,88	9,07	.	.	6,36	10,53
1966 I. Vj.	.	102,15	75,25	105,50r	247.10	146.2	15,34	8,83	.	6,75	8,58
II. Vj.	.	103,00	79,38	93,82r	267.6	179.4	15,18	8,89	.	6,77	8,96
III. Vj.	.	100,63	.	96,78	255.4	181.9	14,40	9,23	.	6,87	9,80
IV. Vj.	.	94,38	82,67	95,67	262.9	186.5	15,38	9,24	.	.	9,19
1967 I. Vj.	.	.	76,25	86,63	241.4	145.8	13,53	8,09	.	5,00	7,65
II. Vj. ¹³⁾	.	.	.	84,71	238.9	168.1	13,17	8,50	.	5,05	8,47

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 42.

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Kiesel, Schotter, Splitt						Sand	Salz	Schlacke ¹⁾		Schrott ²⁾	Steinkohle
von	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt ³⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁴⁾	Limfjörds- häfen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)		Antwerpen	Lübeck	Rotter- dam ⁵⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Stettin/ Danzig
Route	Lübeck/ Flensburg	Elbe			Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) ⁶⁾	Elbe		Rhein- häfen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe	
Währung Mengeneinh.	DM je 1000 kg						s/1000 kg	skr/1000 kg	hfl/1000 kg	DM je 1000 kg		
1956 D					7,88	7,56		17,83			18,05	
1957 D	6,67				7,81			16,06			16,53	
1958 D		5,41	5,50		7,81	7,22		13,42				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	5,98	13,95	10,25
1962 D	5,58	5,48	5,61	6,81	7,62	6,36	14,6	13,24	7,11	5,49	14,30	10,26
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19	8,51	6,91	16,1	13,21	7,18	5,83	15,54	12,19
1964 D	5,85	5,45	5,97	6,70	7,97	7,08	16,8	12,76	7,25	5,52	14,91	12,04
1965 D	6,13	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	5,51	15,36	11,03
1966 D	5,33	5,07	5,83	6,49	8,06	6,82	17,5	13,00	7,39	5,04	16,04	10,19
1965 I. Vj.	5,68	5,07		6,27	8,32	6,68	21,6		7,18	5,25	14,93	10,09
II. Vj.	4,13	4,98	5,00	7,06	7,91	7,25	17,0	12,77	7,18	5,09	14,77	11,31
III. Vj.	6,63	5,67		7,37	8,10		16,4	12,82	7,23	5,50		11,06
IV. Vj.		6,04	6,58	7,63	8,08		18,5	12,79	7,26	6,21	16,33	11,34
1966 I. Vj.		5,19		6,46	7,80				7,41	4,96	16,35	10,30
II. Vj.	5,35	4,85		6,53	8,31	7,09	16,11	12,94	7,39	4,88	17,25	9,71
III. Vj.	5,63	5,28		6,82	8,08	6,39	17,5	13,03	7,37	5,24	14,52	10,41
IV. Vj.	6,00	4,99		6,13	7,87	6,61	18,4	13,00	7,40	5,07		10,33
1967 I. Vj.	4,88	4,48		5,11	6,67				7,40	4,59	15,33	9,48
II. Vj. ¹³⁾	4,58	4,59	5,44	5,38	6,59		16,7	13,00	7,40	4,48	15,04	9,76

Ware	Steinkohle						Koks ⁸⁾							
von	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 Mengeneinh.	DM/ 1000 kg	dkr/ 1000 kg	s je 1000 kg			s/2240 lbs	s/1000 kg	skr je 1000 kg	s je 1000 kg					
1956 D		21,92	26,6	21,6	24,7	21,5	26,7	19,42	19,56	31,11	23,9	25,1		
1957 D		17,72	21,2	17,2	19,4	15,6	18,8	14,19	14,77	24,2	16,9	20,1		
1958 D	8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9		
1959 D	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7		
1960 D	10,15	18,32	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6		
1961 D	9,50	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		
1965 I. Vj.	8,80	16,17	16,7	15,6	18,11	13,10	21,10	17,66			19,2	19,6		
II. Vj.	10,33	18,03	15,8	16,3	17,8	15,7		16,42	18,52	22,5	19,3			
III. Vj.	10,03	19,12	16,6	15,11	17,2	18,4	23,0	16,69	18,56	23,6	20,5	21,5		
IV. Vj.	10,88	20,94	20,11	18,8	21,3	21,3	26,5	18,51	22,25	31,7	23,9	23,6		
1966 I. Vj.	9,29	17,62		16,10	21,7	17,6	24,9	20,00	25,00		22,3			
II. Vj.	8,72	17,04	15,0	16,8	19,5	19,1		17,13	20,63	24,9	18,2	18,7		
III. Vj.	10,50	21,08	16,3	16,0	18,6	17,9	22,11	16,92	19,21	24,8	20,6	20,5		
IV. Vj.	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		
II. Vj. ¹³⁾	9,92	14,61	14,9	16,11	17,1	15,6	22,8			22,9	19,1	20,10		

Ware	Koks ⁸⁾			Briketts ¹²⁾	Kalldüngemittel	Eisen und Stahl					
von	Elbe	Lübeck	Groß- britannien, Ostküste	Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems	Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- häfen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Däne- mark ¹⁰⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Strömst./ Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Strömstadt/ Malmö (Schweden)	
Währung Mengeneinh.	skr/1000 kg	s je 1000 kg		dkr je 1000 kg	skr/1000 kg	s/1000 kg	skr je 1000 kg	DM je 1000 kg			
1956 D	17,57	22,0	37,9	17,30	23,87	21,60	26,2	20,00	20,40	19,83	10,00
1957 D	12,81	14,11	24,6	14,29	17,84	17,86	23,8	14,75	15,94		
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
1960 D	15,76	19,8	27,7	18,61	20,39	19,23	21,1	15,52	16,17	18,17	9,35
1961 D	13,63	20,6	27,8	17,30	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07
1965 D	15,46	18,5	29,4	18,79	21,02	20,70	23,6	16,97	17,65	16,67	8,71
1966 D	16,25	23,2	31,9	18,29	21,07	20,56	23,3	17,24	17,42	16,60	8,73
1965 I. Vj.		18,0	28,5	16,46	21,24	25,89	23,2	18,09	18,11	16,34	8,70
II. Vj.			24,8		20,38	18,63	22,3	16,10	16,49	16,80	8,36
III. Vj.	16,08		28,3	18,36	19,51	17,25	20,8	14,48	14,96	16,31	8,64
IV. Vj.	16,88	22,9	35,10	21,25	22,96	20,33	27,10	19,21	21,05	17,22	9,14
1966 I. Vj.	19,57	23,2	31,5	18,56	22,25	22,11	26,4	19,33	20,72	15,38	8,94
II. Vj.	15,17		27,2	15,00	19,00	18,00	22,7	15,70	16,77	17,28	8,29
III. Vj.	15,00		35,1	17,50	20,50	23,50	21,6	15,27	15,35	16,67	8,56
IV. Vj.	15,33		33,6	19,64	22,33	18,89	22,6	18,18	17,94	16,71	9,13
1967 I. Vj.	14,94		27,0	15,28	19,98	22,00	20,8	16,56	17,25	16,00	8,34
II. Vj. ¹³⁾			25,1	16,13	19,81	18,00	20,9	15,54	15,75	16,66	8,82

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 42.

B. Seeschifffahrt
2. Frachtraten der Hochseeschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	Getreide											
von	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf			Nord-Pazifik ⁵⁾	
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan ⁵⁾	UK	Antw./Hbg.
Währung	s	\$	s	\$		s	\$	s	\$		s	\$
Mengeneinheit	je 2240 lbs											
1956 D	.	.	89.4	10,90	10,61	103.6	11,76	115.8	14,02	21,92	153.9	18,17
1957 D	.	.	60.4	6,29	5,72	66.5	8,23	78.11	9,50	16,43	97.5	10,53
1958 D	92.10	.	40.11	4,14	4,85	42.0	4,40	45.9	4,95	8,37	56.9	7,06
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,86	8,41	59.10	7,09
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,85	4,04	43.2	4,95	53.1	4,75	9,88	59.2	7,37
1961 D	83.0	9,42	45.10	3,89	4,44	46.7	5,41	56.5	5,36	10,86	6,81 ⁴⁾	6,97
1962 D	65.11	7,75	35.8	3,03	3,48	35.1	4,06	40.5	4,39	7,88	6,17	6,88
1963 D	68.11	8,44	41.2	4,90	5,01	41.3	4,53	51.11	5,59	9,69	7,44	7,69
1964 D	68.10	8,86	41.1	4,39	4,49	42.4	5,73	51.0	5,26	10,27	7,85	7,82
1965 D	78.4	9,44	47.7	4,91	4,80	48.7	5,74	64.1	5,60	12,01	8,54	7,56
1966 D	69.7	8,55	44.7	3,82	4,10	41.5	4,66	51.10	4,28	10,32	7,94	7,62
1966 Okt.	70.7	8,47	35.0	3,81	3,99	.	.	53.10r	4,74	10,22	.	.
Nov.	60.0	8,75	43.2	4,41	4,39	34.5	.	54.2	4,37	9,90	6,50	6,36
Dez.	.	.	.	.	.	33.9	.	41.7	3,21	9,00	6,40	6,25
1967 Jan.	81.3	.	.	.	.	30.5	.	32.4	3,58	8,00	.	5,25
Febr.	60.0	7,00	30.0	2,75	2,75	29.8	.	38.2	3,78	9,31	.	.
März	77.6	7,89	52.6	3,12	.	33.5	4,18	41.5	3,97	10,60	.	.
April	76.6	8,42	44.11	3,51	3,76	44.3	.	43.11	4,13	10,87	.	.
Mai	80.8	8,75	41.0	3,44	3,58	.	.	.	4,20	10,18	.	.
Juni	74.5	8,07	43.3	4,16	4,23	.	5,70	56.0	5,14	12,23	.	.
Juli	61.6	7,65	38.9	4,03	4,00	.	.	59.0	5,56	13,42	.	.
Aug.	71.3	7,75	.	3,84	4,88	46.7	4,93	48.7	5,66	12,99	.	.
Sept.	74.0	9,37	44.2	5,18	4,65	50.1	5,87	.	6,26	13,01	8,13	8,50

Ware	Getreide							Kopra	Esparto	Zucker			
von	La Plata ⁵⁾			West-	Ost-	Full Range	Süd-	Süd-	Schwarz-	Philip-	Algerien	Kuba ⁵⁾	
Route	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.			Ceylon	UK	Antw./Hbg. ⁹⁾	Antw./Hbg. ⁹⁾	UK	Antw./Hbg.	
nach													
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs										\$ je cu ft	s je 2240 lbs	
1956 D	155.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	.	126.7	81.5	0,41	126.1	112.0	
1957 D	98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	.	93.7	59.2	0,26	110.9	104.2	
1958 D	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	.	54.0	30.2	0,15	80.11	37.3	
1959 D	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	.	60.4	38.3	0,17	79.4	39.11	
1960 D	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	.	62.5	38.4	0,18	81.2	47.10	
1961 D	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	.	62.8	40.4	0,16	81.3	57.6	
1962 D	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	35.11	52.5	33.5	0,15	81.0	46.5	
1963 D	78.8	74.6	78.0	76.5	84.10	83.7	46.2	61.11	36.11	0,19	85.2	64.3	
1964 D	83.8	77.0	83.10	75.3	83.8	81.8	50.2	59.7	37.6	0,20	93.5	71.1	
1965 D	95.5	84.6	88.0	87.0	94.5	91.6	53.3	61.7	.	0,24	92.7	73.0	
1966 D	90.3	78.8	83.7	83.7	87.3	82.7	47.7	52.0	.	0,21	89.7	75.7	
1966 Okt.	81.3	.	70.6	76.3	87.6	81.11	42.11	.	.	0,18	87.6	.	
Nov.	83.11	70.0	78.2	75.0	86.0	81.1	47.1	.	.	0,17	87.6	.	
Dez.	86.1	71.5	81.3	75.0	85.0	80.0	49.6	.	.	0,18	87.6	.	
1967 Jan.	81.3	67.0	76.11	.	.	.	47.4	.	.	0,17	87.6	.	
Febr.	80.6	68.7	74.1	70.0	.	.	.	45.2	.	0,19	87.6	.	
März	85.0	60.8	78.1	.	.	.	49.0	46.11	.	0,18	.	.	
April	83.0	63.2	74.1	.	80.0	.	43.0	49.1	.	0,17	.	.	
Mai	82.6	58.3	73.9	77.6	79.2	78.11	44.5	61.3	.	0,17	90.0	.	
Juni	.	70.8	78.3	.	.	.	48.3	52.2	41.0	0,27 ¹⁰⁾	.	.	
Juli	.	66.3	.	.	.	.	55.5	50.9	49.9	0,28	.	.
Aug.	85.0	62.6	61.3	.	.	.	52.6	52.2	49.3	0,24	.	.	
Sept.	.	73.3	75.8	.	.	.	63.3	63.3	.	0,28	90.0	.	

Ware	Zucker				Fischmehl.	Schwefelkies			Schwefel	Apatit	Eisen- und Manganerze	
von	Kuba ⁸⁾	Queensland ¹¹⁾		Mauritius	Peru	Morphou-Bay	Huelva		US-Golf	Murmansk	Vitoria	
Route	Casablanca	UK	Antw./Rttd./Amst.	UK	Antw./Hbg. ⁹⁾	UK		Belgien	Niederlande	UK	Lübeck-Stettin	Antw./Hbg. ⁹⁾
nach												
Währ./Mengeneinh.	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs			\$ je cu.ft. ¹²⁾	s je 2240 lbs						
1956 D	18,29	214.8 ¹³⁾	223.6 ¹³⁾	135.1	.	68.10	56.2	43.7	41.9	112.9	48.10	107.8
1957 D	13,28	93.4	96.6	74.2	.	51.4	46.7	35.5	31.8	96.5	44.2	77.10
1958 D	5,41	76.11	75.3	58.7	.	37.0	36.3	22.9	23.2	49.6	20.7	39.4
1959 D	5,91	92.3	89.9	62.11	.	39.0	34.1	25.9	24.6	47.10	20.6	41.1
1960 D	7,29	90.1	87.7	63.10	.	38.11	35.7	24.11	23.9	49.2	21.11	44.11
1961 D	8,10	93.0	90.6	65.7	.	40.5	.	22.5	21.10	54.2	21.2	43.11
1962 D	5,60	83.10	81.4	57.3	0,14	34.4	27.3	20.10	21.3	41.6	20.2	34.2
1963 D	7,94	97.2	94.8	79.4	0,15	39.8	23.0	25.6	25.0	50.5	22.9	36.8
1964 D	9,05	92.5	89.11	73.1	0,20	43.6	.	29.0	26.0	59.10	22.6	32.8
1965 D	10,15	100.7	98.1	81.7	0,23	48.8	.	27.4	.	66.3	.	39.2
1966 D	9,62	95.9	93.3	58.11	0,17	47.4	.	34.0r	29.0	61.7	24.0	26.0
1966 Okt.	7,50	.	.	55.0	0,16	.	.	.	.	48.9	.	20.0
Nov.	7,75	.	.	55.0	0,16	.	.	.	.	.	24.0	.
Dez.	.	90.0	87.6	55.0	0,16	.	.	.	.	.	.	.
1967 Jan.	.	85.0	82.6	52.6	.	44.3	30.6	22.0	23.0	.	.	17.0
Febr.	10,02	83.7	81.1	.	.	.	.	.	23.0	47.9	.	.
März	10,50	83.9	81.3	.	.	.	.	26.0	.	.	.	19.6
April	.	87.3	84.9	.	0,19	.	.	20.0	.	.	.	17.2
Mai	.	90.0	87.6	.	.	43.0	.	.	.	60.9	.	20.0
Juni	12,50	90.0 ¹⁰⁾	87.6 ¹⁰⁾	62.6 ¹⁰⁾	66.0	.	25.0r
Juli	.	.	.	65.10	.	.	.	.	.	67.0	.	30.0
Aug.	11,78	.	.	62.6	.	52.6	.	.	.	63.0	.	.
Sept.	11,55	95.0	92.6	65.9	.	.	.	.	.	64.0	.	.

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 42.

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Hochseeschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	noch: Eisen- und Manganerze						Zinkkonz.	Kohle					
	Marmagoa		Südafrika/ Mosambik	Conakry	Melilla	Poti	Port Pirie	Hampton Roads					
	Antw./ Hbg. ²⁾	Japan	Antw./ Hbg. ²⁾	Polen	Antw./Hbg. ²⁾		Brist. Kan./ Le Havre/ Hbg.	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	Rio de Janeiro	
Währg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs								\$ je 2240 lbs				
1956 D	122.8	121.0	115.6	72.6	40.1	66.9	186.0	78.0	77.2	11,52	19,90	11,35	
1957 D	77.3	89.10	69.2	62.9	36.9	.	147.11	53.1	51.11	7,90	15,71	8,02	
1958 D	41.1	39.5	45.2	.	18.9	29.9	74.0	25.8	24.2	3,97	7,60	4,95	
1959 D	46.8	40.5	44.9	30.2	18.5	30.1	91.10	24.10	23.0	3,80	7,76	5,25	
1960 D	45.11	43.8	45.4	29.2	17.11	31.2	100.0	27.5	26.2	4,14	8,35	5,30	
1961 D	42.10	47.8	41.10	26.7	17.5	32.3	86.9	30.1	27.4	4,25	9,02	6,32	
1962 D	32.9	36.0	34.0	22.11	15.11	24.6	75.8	22.11	20.3	3,61	6,55	5,06	
1963 D	37.7	39.5	37.2	25.9	19.0	27.8	95.1	28.11	27.3	4,83	7,18	7,44	
1964 D	41.1	41.0	40.6	29.4	20.1	25.10	86.7	27.0	24.6	4,45	7,32	8,11	
1965 D	49.1	47.7	41.8	34.5	.	31.3	98.10	31.1	27.11	4,82	8,31	8,09	
1966 D	35.2	39.10	47.0	35.2	21.0	23.9	95.6	23.1	20.6	4,04	6,99	7,06	
1966 Okt. ....	.	35.4	.	.	.	.	.	19.0	.	.	7,37	7,05
Nov.	28.0	34.8	.	.	.	.	90.0	.	20.3	3,70	6,28	6,55
Dez.	24.8	34.7	.	.	.	.	.	.	.	3,50	5,84	6,58
1967 Jan.	32.3	34.2	.	.	.	.	88.9	.	16.0	.	5,99	6,25
Febr. ....	.	33.8	.	.	.	.	.	20.0	.	.	6,10	.
März	28.0	.	.	.	.	.	83.9	.	18.0	.	6,31	.
April ....	.	.	.	.	.	.	85.0	23.6	19.3	3,45	6,42	.
Mai	30.0	.	.	.	.	.	87.6	22.2	21.0	.	6,67	7,75
Juni	60.0 ³⁾	34.0	.	.	.	.	83.9	.	.	.	7,93	8,10
Juli. ....	.	43.0	.	.	.	.	.	.	.	.	9,01	9,75
Aug. ....	.	43.0	.	.	.	.	.	.	.	.	9,75	9,75
Sept. ....	.	42.0	.	.	.	.	95.0	27.6	.	.	8,79	9,75
Ware	noch: Kohle			Erdöl, roh						Rohphosphat			
von	Australien	Danzig/Stettin		Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax	
Route													
nach	Japan	Portugal	West-italien	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Antw./Rttd.		
Währg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs												
1956 D .....	.	.	46.2	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	107.6	39.9	44.0
1957 D	69.10	.	29.5	52.10	60.1	64.5	67.2	117.6	120.11	90.7	27.6	32.0	
1958 D	36.2	28.10	22.0	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	46.11	19.8	20.6	
1959 D	40.0	30.9	25.3	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	47.11	19.9	20.4	
1960 D	39.3	.	25.2	14.8	15.7	20.0	20.1	29.3	30.3	49.4	20.4	20.10	
1961 D	41.4	35.11	30.4	13.11	14.10	18.7	17.4	26.11	27.11	51.10	20.5	20.9	
1962 D	34.7	30.2	22.1	15.6	16.6	22.5	.	30.10	32.0	44.9	18.9	20.0	
1963 D	34.11	31.0	35.5	20.11	22.3	33.2	35.3	33.5	39.9	.	21.0	19.9	
1964 D	30.9	34.2	33.8	19.2	19.11	.	.	33.8	34.9	55.6	22.8	27.6	
1965 D	35.7	36.6	31.0	19.7	20.5	.	.	32.1	34.3	64.0	26.2	26.10	
1966 D	29.7	34.4	25.2	16.3	17.1	33.7	35.9	30.2	31.3	66.0	28.10	30.0	
1966 Okt.	24.11	34.0	.	20.9	22.0	33.7	35.9	38.2	39.5	.	24.0	.	
Nov.	25.10	.	.	21.0	22.11	.	.	26.5	27.4	.	27.0	.	
Dez.	25.1	.	.	14.4	15.0	.	.	37.8	39.0	.	.	.	
1967 Jan.	27.0	.	.	16.4	17.4	.	.	33.10	35.1	.	.	.	
Febr.	30.0	.	.	10.8	11.0	.	.	31.4	32.5	.	.	.	
März	26.2	.	.	13.0	12.6	.	.	23.6	24.5	.	.	.	
April	26.9	.	.	10.2	10.9	.	.	19.9	20.2	.	.	.	
Mai	28.5	.	20.6	18.6	18.8	.	.	19.11	20.5	.	.	.	
Juni	26.7	.	.	41.2	43.7	.	.	80.0 ³⁾ r	84.5 ³⁾ r	63.9	25.6	.	
Juli.	38.3	.	24.5	63.2	64.9	65.10	69.11	137.5	141.5	.	.	.	
Aug.	37.10	.	.	56.3	58.8	61.6	65.4	131.3	135.0	62.6	.	.	
Sept.	35.6	.	32.9	63.9	65.0	.	.	113.1	119.8	63.9	.	.	
Ware	Düngemittel		Grubenholz	Bauholz und Stückgüter			Schrott			Stahlwaren			
von	Antw./Hbg. ²⁾		Archangelsk ⁴⁾	Nord-Pazifik			Große Seen	USNH ⁵⁾		Japan ⁶⁾			
Route													
nach	Alexandria	Süd-China	ECUK	UK	Südafrika ⁵⁾	Australien ⁵⁾	West-italien ⁵⁾	Antw./ Rttd./ Amst. ⁶⁾	West-italien ⁵⁾	Japan ⁶⁾	Nord-spanien ⁷⁾	US-Golf ⁷⁾	
Währg./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs		s je Fathom	\$ je 2240 lbs									
1956 D	62.6	154.7	287.5	25.04	30.51	.	.	17.70	.	.	.	.
1957 D	46.5	102.8	268.9	19.54	19.24	.	.	12.28	.	.	.	.
1958 D	29.6	59.7	189.6	10.29	12.08	.	.	6.07	6.47	.	.	.	
1959 D	35.0	59.2	175.0	11.17	12.06	.	.	6.04	6.42	10.33	.	.	
1960 D	36.5	59.10	194.7	10.96	13.61	12.57	10.37	6.61	7.08	11.08	.	.	
1961 D	35.5	66.2	223.9	11.60	13.29	12.88	10.64	7.32	7.56	13.72	.	.	
1962 D	31.8	58.11	198.4	10.33	12.00	11.66	7.78	5.26	6.08	10.44	6.74	.	
1963 D	41.2	66.4	216.8	12.57	12.88	14.45	9.67	.	7.52	12.28	8.01	6.67	
1964 D	37.8	66.7	225.0	13.44	15.36	15.71	10.69	7.82	8.28	12.76	8.43	7.18	
1965 D .....	.	82.8	230.6	15.66	17.12	17.58	10.27	9.21	9.47	13.67	9.41	8.88
1966 D	47.10	80.1	240.0	.	.	.	10.87	.	8.34	11.27	9.59	8.58	
1966 Okt.	37.6	79.0	240.0 ³⁾	7,74	11,05	.	7,83	
Nov. ....	.	74.0		.	.	.	.	.	.	11,32	.	.
Dez. ....	.	78.8		.	.	.	.	.	7,33	10,40	.	.
1967 Jan. ....	.	80.11	}	.	.	.	.	.	.	9,86	.	.
Febr.	83.10		10,59	.	.
März	88.7		11,59	.	.
April	90.7		11,52	11,68	.	.	.
Mai	85.0		11,88	.	.	.
Juni ....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13,45	.	.
Juli. ....	.	121.11 ³⁾	14,42	.	.	
Aug. ....	.	120.6	.	.	.	.	.	.	.	14,50	.	.
Sept. ....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13,04	.	.

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39, Quellenverzeichnis s. S. 42.

C. Schiffsahrtsindices
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland							Niederlande					
Berechnende Stelle	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg					Heinz Peters, Hamburg		Statistisches Zentralamt, Den Haag					
Einsatzart	Linienfahrt ¹⁾			Tramp-fahrt ²⁾	Tanker-fahrt	Tramp-fahrt ³⁾	Tanker-fahrt	Trampfahrt					
Indexgruppe	Gesamt-index	Stückgut	Massengut	ins-gesamt	Rohöl (insg.)	ins-gesamt	Getreide (insg.)	Hochseeschiffahrt ⁴⁾					
Basis	2. Hj. 1954 = 100	Dez. 1959 = 100		2. Hj. 1954 = 100	Scale = 100 ⁵⁾	1960 = 100		Gesamt-index	Getreide	Schwefel-kies	Erz	Kohle	Dünge-mittel
								1960 = 100					
1962 D	130,5	110,9	101,8	67,4	51,1	89,1	95,1	75	73	85	73	79	83
1963 D	132,8	111,7	106,2	79,1	65,7	107,0	115,5	88	90	95	78	92	91
1964 D	137,7	116,1	109,6	79,5	59,0	112,6	120,1	100	108	119	81	93	97
1965 D	142,0	119,2	114,5	86,8	58,9	127,1	124,7	100	102	121	90	105	103
1966 D	147,8	125,0	117,0	79,2	55,1	109,8	120,2	88	91	126	74	84	88
1966 Okt.	148,1	126,4	114,4	75,3	65,1	103,6	128,5	73	76	126	54	75	81
Nov.	148,3	126,6	114,4	73,3	59,0	102,8	122,8						
Dez.	148,6	126,5	115,5	72,3	61,6	98,4	128,1						
1967 Jan.	148,2	126,7	114,0	72,8	58,1	95,1	108,3	73	73	129	64	62	85
Febr.	148,9	127,2	114,9	71,2	51,4	101,0	107,1						
März	149,3	127,7	114,7	71,8	43,7	104,4	92,7						
April	150,0	128,0	116,1	72,3	35,1	106,7	107,6	72	71	129	62	66	87
Mai	149,7	127,5	116,4	70,7	43,4	103,1	111,3						
Juni	154,8	132,3	119,3	80,6	118,8	115,7	119,9						
Juli	155,1	132,1	120,5	83,9	182,5	134,7	—	86	91	126	66	73	96
Aug.	154,5	132,2	118,5	83,6	171,4	134,5	—						
Sept.	154,4	131,7	119,6	87,9	161,6	132,6	—						

Land	Niederlande			Großbritannien									Norwegen		
Berechnende Stelle	Statistisches Zentralamt, Den Haag			Chamber of Shipping, London								Mullion & Co, London	Norwegian Shipping News, Oslo		
Einsatzart	Trampfahrt			Trampfahrt								Tanker-fahrt	Tramp-fahrt	Tanker-fahrt	
Indexgruppe	Küstenschiffahrt ⁶⁾			Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Dünge-mittel	Rohöl (insg.)	ins-gesamt	Mineralöl (insg.)	
Basis	Gesamt-index	Holz	Kohle												1960 = 100									Intascale = 100	Juli 1965-Juni 1966 = 100	Intascale = 100^{7)}
1962 D	93	93	93	89,1	90,0	97,1	90,1	82,3	77,0	82,9	99,2	49,8	80,1	54,7	
1963 D	101	100	123	109,0	113,6	116,8	109,8	104,9	96,4	101,4	99,5	63,9	90,6	73,3	
1964 D	109	109	108	112,1	115,9	123,0	115,0	118,4	98,9	97,2	111,2	56,4	90,5	67,1	
1965 D	108	108	97	126,5	134,0	127,6	127,0	142,1	115,2	106,5	134,9	56,6	101,2	65,8	
1966 D	107	107	103	114,5	125,1	107,1	111,1	131,4	90,1	88,9	127,7	50,9	87,9	61,9	
1966 Okt.	110	110	100	105,8	110,6	—	105,9	107,3	75,1	94,5	130,8	66,9	83,9	72,3	
Nov.				104,1	112,8	—	107,5	—	70,2	85,8	125,8	53,1	82,1	66,2	
Dez.				111,5	116,0	99,9	110,5	—	—	94,1	131,3	55,2	78,7	61,3	
1967 Jan.	106	106	97	100,5	108,9	86,6	107,6	—	77,2	75,1	132,6	54,6	76,5	62,0	
Febr.				103,1	103,7	92,9	101,2	100,2	—	81,4	136,8	44,8	77,5	50,0	
März				106,2	118,7	93,0	106,9	—	68,9	81,5	145,4	36,9	83,0	49,4	
April	97	97	91	103,7	113,7	93,8	104,1	—	67,1	77,4	146,6	30,5	84,7	39,3	
Mai				109,8	113,8	99,9	107,1	—	—	82,0	140,8	36,9	82,8	49,1	
Juni				113,5	131,7	98,4	106,3	—	—	93,4	—	129,1	91,9	145,1	
Juli	98	98	92	138,0	133,8	105,2	106,3	143,8	—	110,4	242,5	172,8	104,0	183,8	
Aug.				113,2	126,5	97,4	95,9	130,8	—	—	—	171,1	102,2	187,2	
Sept.				125,8	147,5	103,7	104,6	139,8	—	117,3	—	154,7	105,3	190,6	

Land	Italien													
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschiffahrt, Rom ⁸⁾													
Einsatzart	Trampfahrt													
Indexgruppe	Gesamt-index	Ein-kommende Europa-fahrt zusammen	Getreide				Getreide Zucker	Getreide Erz	Mais Erz	Zucker	Pyrit	Erz	Erz Phosphat	Kohle
von Fahrtroute nach			Nord-Ame-rika ⁹⁾	Nord-Pazifik	Austra-lien	Schwarz-meer	Mittel-Ame-rika ¹⁰⁾	Süd-Ame-rika ¹¹⁾	Südost-afrika ¹²⁾	Austra-lien/Mauritius	Mittel-meer ¹³⁾	Indien Ägypten ¹⁴⁾	westl. Mittel-meer ¹⁵⁾	Northern Range
Basis			Großbritannien/Kontinent	Europa	Großbritannien/Kontinent	Europa	Großbritannien/Kontinent	Europa	Großbritannien/Kontinent	Großbritannien/Kontinent	West-europa	Großbrit./Kontinent	West-Italien	Großbrit./Kontinent
1962 D	73	69	57	60	75	87	66	68	68	73	72	61	57	64
1963 D	83	83	74	68	86	84	78	85	76	91	74	69	67	87
1964 D	82	79	71	66	87	—	78	80	81	86	90	66	73	80
1965 D	93	89	87	74	98	—	87	93	85	95	103	77	82	86
1966 D	83	81	72	75	97	—	76	88	80	73	102	63	79	69
1966 Okt.	74	74	77	—	93	—	75	67	—	73	81	53	—	65
Nov.	82	79	73	—	90	—	83	76	—	72	73	39	—	65
Dez.	77	77	75	80	89	—	72	86	—	72	—	—	—	62
1967 Jan.	71	72	65	50	—	—	65	83	—	69	115	51	—	—
Febr.	72	72	57	—	84	—	53	73	66	68	108	44	—	—
März	68	68	67	—	—	—	64	89	59	68	—	44	—	—
April	64	64	75	54	64	—	60	77	57	69	—	—	—	61
Mai	72	67	67	—	83	—	62	76	81	73	—	47	—	58
Juni	77	74	108	—	82	—	78	80	76	75	49	—	59	—
Juli	89	80	84	—	56	—	86	87	66	88	—	—	—	—
Aug.	91	81	87	—	—	—	70	72	65	81	99	—	—	—
Sept.	90	88	90	86	—	—	75	78	85	81	—	83	—	70

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39/40, Quellenverzeichnis s. S. 42.

C. Schiffsfrachtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Kohle			Phosphat		Ein-kom-mende Ame-rika-fahrt zu-sammen	Erz			Kohle	Ein-kom-mende Asien-fahrt zu-sammen	Getreide	Getreide/Zucker/Kohle	Salz/Phos-phat	Erz
von	Groß-britan-nien	Nord-Europa	Groß-britannien Kontinent	Nord-Afrika ²⁾	Casa-blanca		Brasi-lien	Afrika/Mittel-meer ²⁾	Indien	Nor-thern Range		Nord-Pazifik	Nord-Atlan-tik ²⁾	Mittelmeer/Rotes Meer ²⁾	Indien/Ma-laysia ²⁾
	nach	Westitalien	Buenos Aires	Großbrit./Kontinent	Süd-afrika ²⁾		Northern Range			Süd-amerika						Japan
Basis	1954 = 100														
1962 D	90	82	83	70	71	87	86	107	79	84	65	61	65	82	66
1963 D	147	119	92	80	84	96	60	66	87	122	73	74	73	71	72
1964 D	—	120	98	75	85	103	75	63	99	128	78	78	82	87	75
1965 D	121	119	103	75	—	111	88	66	120	131	91	94	91	94	87
1966 D	—	107	112	91	—	96	60	63	96	115	80	87	76	76	76
1966 Okt.	—	106	—	—	—	73	55	50	84	104	75	81	71	—	64
Nov.	—	110	107	103	—	98	—	—	79	115	83	112	72	—	64
Dez.	—	—	108	—	—	91	—	—	74	108	67	76	63	—	63
1967 Jan.	—	74	107	—	—	75	—	77	47r	—r	63	69	63	—	56
Febr.	—	—	107	—	—	—	—	—	—	—	72	80	71	—	64
März	—	—	107	67	—	64	88	40	—	88	70	68	72	—	—
April	—	—	—	—	—	61	56	40	—	86	74	76	72	—	—
Mai	—	—	—	59	—	117	117	—	—	117	75	86	75	—	63
Juni	—	75	—	84	—	91	—	—	50	133	79	92	83	—	63
Juli	—	88	—	84	—	160	—	—	—	160	89	101	93	—	79
Aug.	—	92	—	—	—	160	—	—	—	160	91	100	82	—	—
Sept.	—	147	—	—	—	99	—	103	75	120	88	100	86	—	77

Land	Sowjetunion															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau ²⁾															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Gesamt-index	Getreide	Holz	Erz	Kohle	Zement	Dünge-mittel	Eisen und Stahl	ab Nordmeerhäfen			ab Ostseehäfen				
Basis									zusam-men	Schnitt-holz	Apatit	zusam-men	Schnitt-holz	Kohle	Dünge-mittel	Eisen und Stahl
	1960 = 100															
1961 D	101,6	106,4	103,7	99,7	93,0	104,4	97,1	92,8	102,2	103,2	98,1	98,4	103,4	93,0	91,4	92,8
1962 D	95,4	91,3	99,2	84,1	92,6	106,4	92,8	87,9	99,5	100,6	92,4	93,5	95,4	92,6	92,9	87,9
1963 D	106,9	99,2	113,5	87,1	102,8	106,4	106,5	98,5	110,9	112,4	104,7	110,3	116,2	102,8	113,5	98,5
1964 D	106,4	101,4	109,8	88,0	103,3	120,0	103,4	97,6	110,4	109,7	106,0	108,0	111,4	103,3	94,9	97,6
1965 D	106,9	107,6	110,7	99,5	100,6	141,0	104,1	89,3	110,3	110,6	107,5	103,5	108,3	100,6	93,6	89,3
1966 D	107,6	100,1	110,7	100,0	99,4	139,2	108,1	82,9	111,8	112,2	111,7	102,7	107,7	99,4	—	82,9
1966 Okt.	107,4	102,4	110,1	—	101,3	141,2	106,1	85,2	110,5	110,8	109,1	103,2	108,5	101,9	—	85,2
Nov.	107,5	104,4	110,1	—	101,8	138,8	106,1	—	110,5	—	109,1	103,0	108,3	101,8	—	—
Dez.	109,3	106,6	112,7	—	—	—	108,8	—	106,6	—	110,0	107,8	117,3	—	—	—
1967 Jan.	106,9	108,7	107,2	—	105,7	141,2	—	—	109,4	109,0	—	101,2	102,7	105,7	—	—
Febr.	104,1	106,9	103,9	—	—	140,6	—	—	108,2	108,2	—	94,1	93,2	—	—	—
März	103,3	101,1	104,5	—	93,7	141,7	—	—	109,8	110,2	—	90,9	90,5	93,7	—	—
April	105,6	94,9	109,7	—	95,6	—	—	—	111,8	112,7	—	97,6	102,2	95,6	—	—
Mai	102,5	96,8	103,7	98,4	—	166,6	—	—	105,6	105,0	—	96,6	100,4	—	—	—
Juni	105,9	109,0	109,8	—	94,3	—	—	—	111,2	111,9	—	98,6	104,7	94,3	—	—
Juli	107,8	120,6	109,0	—	—	—	—	—	111,3	112,1	—	96,9	101,5	—	—	—
Aug.	109,7	121,8	105,2	103,9	—	—	135,3	81,8	115,5	108,1	147,3	94,8	98,2	—	—	81,8
Sept.	112,4	121,6	109,0	109,1	93,3	—	137,4	—	119,3	112,1	150,0	96,3	101,6	93,3	—	—

Land	Sowjetunion								Vereinigte Staaten von Amerika						
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau								Maritime Research Inc., New York						
Einsatzart	Trampfahrt				Tankerfahrt				Trampfahrt/Reisecharter						
Indexgruppe	ab Schwarzmeerhäfen				ab Schwarzmeerhäfen				Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle	
	zu-sammen	Getreide	Erz	Zement	zu-sammen	Rohöl bis 23 000 t	über 23 000 t	Mineral-öl-Derivate							
Basis	1960 = 100				Intascale = 100				1951 = 100						
1961 D	103,4	106,4	99,7	104,4	65,8	65,8	75,7	42,1	43,5	44,8	51,3	48,7	36,4		
1962 D	89,2	91,3	84,1	106,4	64,8	64,8	78,8	37,0	37,5	43,6	48,3	46,2	31,1		
1963 D	94,9	99,2	87,1	106,4	78,3	78,3	91,7	41,3	42,6	44,1	53,3	45,5	35,7		
1964 D	97,6	101,4	88,0	120,0	70,6	70,6	88,5	43,4	45,4	45,9	56,7	45,6	35,9		
1965 D	108,1	107,6	99,5	141,0	69,4	74,2	52,9	84,6	45,3	48,9	47,4	59,6	46,7	35,7	
1966 D	105,7	100,1	100,1	139,2	.	72,2	57,0	83,2	43,4	45,6	47,4	59,3	46,9	34,4	
1966 Okt.	107,0	102,4	—	141,2	—	68,7	—	82,5	42,1	43,7	46,9	58,2	46,6	33,5	
Nov.	107,8	104,4	—	138,8	—	—	—	81,2	42,1	43,9	46,8	58,1	46,4	33,6	
Dez.	108,9	106,6	—	—	—	81,2	—	85,0	41,6	42,8	46,8	58,1	46,4	33,5	
1967 Jan.	110,1	108,7	—	141,2	.	74,0	57,5	72,2	41,1	42,2	46,8	58,1	46,3	32,9	
Febr.	109,2	106,9	—	140,6	—	—	—	—	41,3	43,0	46,7	58,1	46,3	32,5	
März	106,5	101,1	—	141,7	—	—	—	—	41,6	43,8	46,7	58,1	46,3	32,5	
April	103,4	94,9	—	—	—	—	—	—	41,5	43,8	46,6	58,1	46,3	32,4	
Mai	104,4	96,8	98,4	166,6	—	—	—	—	41,4	43,4	46,6	58,1	46,3	32,5	
Juni	110,4	109,0	—	—	.	135,0	110,3	106,2	42,9	46,3	46,7	—	46,9	32,8	
Juli	116,2	120,6	—	—	—	—	—	—	44,2	48,5	46,9	—	47,7	33,4	
Aug.	118,9	121,8	103,9	—	—	—	—	—	43,8	47,9	46,9	—	47,8	33,1	
Sept.	120,9	121,6	109,1	—	—	190,0	170,7	222,5	44,6	49,4	48,0	—	47,8	33,4	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 39/40, Quellenverzeichnis s. S. 42.

C. Schifffahrtsindizes

2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schifffahrtsindizes

Land	Großbritannien														
Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London														
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt ¹⁾														
Darstellungsform	Meßzahlen			Raten in s je 2240 lbs											
Fahrtroute von nach	insgesamt			Karibische See						Persischer Golf					
				Großbritannien			deutsche Nordseehäfen			Großbritannien			deutsche Nordseehäfen		
Basis	100,0			32.6			34.6			49.5			51.7		
Tankergößenklasse	GP	MR	LR	GP	MR	LR	GP	MR	LR	GP	MR	LR	GP	MR	LR
63 Dez.—64 Mai	78,0	69,4	64,3	25,4	22,7	20,11	26,11	23,9	22,2	44,10	40,4	38,0	46,6	41,10	39,5
64 Juni—Nov.	79,1	68,7	60,9	25,8	22,4	19,10	27,3	23,11	21,0	45,4	40,7	36,4	47,0	42,1	37,8
64 Dez.—65 Mai	82,1	71,6	60,1	26,8	23,3	19,6	28,4	24,8	20,9	46,10	41,8	35,11	48,7	43,2	37,3
65 Juni—Nov.	79,8	68,6	58,2	25,11	22,4	18,11	27,6	23,8	20,1	45,8	40,2	35,0	47,5	41,8	36,3
65 Dez.—66 Mai	82,9	73,4	59,1	26,11	23,10	19,2	28,7	25,4	20,5	47,3	42,6	35,5	49,0	44,1	36,9
66 Juni—Nov.	75,9	63,5	53,6	24,8	20,8	17,5	26,2	21,11	18,6	43,9	37,8	32,9	45,5	39,0	33,11
66 Dez.—67 Mai	71,3	61,8	53,4	23,2	20,1	17,4	24,7	21,4	18,5	41,7	36,9	32,8	43,0	38,2	33,10
67 Juni	93,2	86,7	67,1	30,3	28,2	21,10	32,2	29,11	23,2	52,4 ²⁾	49,1 ²⁾	39,5 ²⁾	54,4 ²⁾	51,0 ²⁾	40,10 ²⁾
67 Juli	117,7	113,9	93,1	38,3	37,0	30,3	40,7	39,4	32,1	64,5	62,6	52,3	67,0	65,0	54,3
Aug.	121,8	116,0	90,8	39,7	37,8	29,6	42,0	40,0	31,4	66,5	63,7	51,1	69,1	66,1	53,1
Sept.	126,7	120,3	91,9	41,2	39,1	29,10	43,9	40,5	81,8	68,10	65,8	51,8	71,7	68,4	53,8
Land	Großbritannien						Frankreich				Bundesrepublik Deutschland				
Berechnende Stelle	Fairplay, London						Barry Rogliano Salles (Ventes), Paris				Statist. Bundesamt, Wiesbaden				
Indexart	Preismeßzahlen für Neubautonnage ³⁾						Preismeßzahlen für Zweithandtonnage								
Indexgruppe	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw			Bulk-Carrier 25000 t dw ⁴⁾			Zur Wiederverwendung bestimmt ⁷⁾			Zum Abbruch bestimmt ⁸⁾ 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 £) ⁹⁾	(1218800 £) ⁹⁾		(65000 £)	(542500 £)	(469375 £)	(10.14.8 £ je t ld)	(12.11.8 £ je t ld)		(16.2.9 £ je t ld)		
1962 D	100,0	100,0		100,0	100,0		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		100,0		100,0
1963 D	100,7	107,4		100,8	114,6		93,3	77,9	53,1	74,4	74,5		85,1		85,1
1964 D	101,5	107,4		101,5	106,3		118,3	99,2	66,6	127,0	108,6		97,0		97,0
1965 D	103,2	105,9		99,8 ⁴⁾	102,6 ⁴⁾		130,2 p	113,1 p	55,3 p	131,6	131,3		110,0		110,0
1966 D	106,9	108,2		103,7	100,5		157,7 p	138,1 p	40,2 p	129,5	120,2		106,4		106,4
1966 Juli	107,1	110,6	104,1	102,6			167,9 p	139,2 p	50,6 p	111,8	135,1	96,2	99,9	92,9	114,6
Aug.															
Sept.															
Okt.															
Nov.															
1967 Jan.	107,1	110,6	104,1	106,7			143,8 p	122,2 p	46,8 p	114,2	116,8	111,3	95,7	97,6	94,0
Febr.															
März															
April															
Mai															
1967 Juni	134,4	—	110,3	—			140,7 p	109,2 p	61,6 p	106,2	103,3	124,2	94,5	108,8	
Juli															
Aug.															
1967 Sept.															
Land	Bundesrepublik Deutschland					Großbritannien	Norwegen	Vereinigte Staaten							
Berechnende Stelle	Statistisches Bundesamt, Wiesbaden				Heinz Peters, Hamburg	Chamber of Shipping, London	Norwegian Shipp. News, Oslo	Maritime Research Inc., New York							
Indexart	Preismeßzahlen für Zweithandtonnage					Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung									
Indexgruppe	Zum Abbruch bestimmt ⁸⁾ Tanker in					bis zu 24	bis zu 9	bis zu 12	bis zu 1	von 1 bis 2	von 2 bis 3	v. mehr als 6			
	Nord- europa		Süd- europa	Fernost		(12000/ 25000 t dw ⁹⁾)	Monate (mehr als 9000 t dw ¹⁰⁾)	(10000/ 25000 t dw ¹¹⁾)	Monat	Monate					
Basis	1962 = 100					1964 = 100	1960 = 100	Juli 1965 bis Juni 66 = 100	1951 = 100						
	(10.16.2 £ je t ld)	(11.7.5 £ je t ld)	(15.10.1 £ je t ld)												
1962 D	100,0	100,0	100,0	—		—	89,1	64,8	35,4	29,5	34,5	36,7			
1963 D	83,1	82,8	95,3	—		—	104,8	78,8	47,5	38,4	42,3	42,8			
1964 D	131,9	147,3	.	100,0		100,0	119,0	88,3	54,1	41,8	48,4	48,4			
1965 D	138,8	143,6	115,6	117,5		117,5	134,0	99,0	61,3	48,6	57,5	55,2			
1966 D	107,9	135,2	127,0	108,2		108,2	132,4	88,7	53,8	43,0	55,2	53,1			
1966 Okt. ....	.	123,1	109,6	98,3		98,3	118,3	77,8	49,5	36,9	46,6	47,7			
Nov. ....	.	.	.	95,3		95,3	117,9	78,8	43,1	36,2	50,7	45,4			
Dez. ....	.	.	.	98,7		98,7	118,3	77,0	36,1	36,3	50,5	50,8			
1967 Jan.	120,3	114,3	96,7	94,4		94,4	117,9	77,4	35,9	34,8	46,1	52,8			
Febr.	120,3	.	107,5	95,3		95,3	114,9	80,3	36,7	38,2	48,8	52,3			
März ....	.	.	.	95,0		95,0	118,7	80,8	35,2	39,1	50,9	49,4			
April ....	.	.	93,5	98,0		98,0	121,3	76,7	38,9	39,8	50,6	47,6			
Mai ....	.	.	104,8	110,9		110,9	128,0r	75,7	45,2	41,1	54,7	58,3			
Juni ....	.	112,1	100,0	108,8		108,8	121,3r	81,5	40,5	45,6	53,9	59,7			
Juli ....	.	.	.	136,6		136,6	133,1	93,6	40,8	49,2	66,8	63,4			
Aug. ....	.	.	103,2	128,2		128,2	129,9	94,8	42,1	46,3	58,7	58,0			
Sept. ....	.	.	.	128,2		128,2	146,5	103,6	42,0	47,2	63,7	55,8			

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

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Von Frankfurt (Main) nach			1962		1963		1964		1965		1966		1967	
			Durchschnitt										September	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar ³⁾	I.	Spar ³⁾
Europa														
Belgien	Brüssel	HF HR HR a)	112 202 —	80 144 115	116 218 —	82 155 123	117 223 —	83 158 126	117 223 —	83 158 f) 126 ¹⁾	117 223 —	83 158 f) 126	117 223 —	83 158 f) 132
Bulgarien	Sofia	HF HR	538 969	391 704	538 1009	391 733	538 1023	391 743	572 1087	415 789	583 1108	423 804	583 1108	423 804
Deutschland	Berlin	HF HR HR b)	111 200 —	93 131 125	111 217 —	86 133 123	111 222 —	84 136 —	111 222 —	84 136 —	111 222 —	84 136 —	112 223 —	84 136 —
	Bremen	HF HR	120 240	74 143	120 240	79 158	120 240	79 158	120 240	79 158	122 245	81 163	123 246	82 164
	Düsseldorf	HF HR	62 124	39 78	62 124	42 84	62 124	42 84	62 124	42 84	85 171	57 114	93 186	62 124
	Hamburg	HF HR HF e) HR e)	132 264 — —	86 173 — —	128 256 — —	87 174 75 135	128 256 — —	87 174 73 135	128 256 — —	87 174 72 135	139 277 — —	93 186 74 146	142 284 — —	95 190 75 150
	Hannover	HF HR HR c)	85 170 —	53 107 96	85 170 —	57 114 —	85 170 —	57 114 —	85 170 —	57 114 —	101 202 —	68 135 —	106 212 —	71 142 —
	München	HF HR	85 170	62 123	85 170	66 132	85 170	66 132	85 170	66 132	105 211	73 146	112 224	75 150
	Nürnberg	HF HR	50 100	36 72	50 100	38 76	50 100	38 76	50 100	38 76	71 142	49 97	78 156	52 104
	Stuttgart	HF HR	50 100	33 66	50 100	35 70	50 100	35 70	50 100	35 70	64 129	43 87	69 138	46 92
Finnland	Helsinki	HF HR HR f)	567 1021 —	430 774 631 ²⁾	578 1083 —	438 822 645 ²⁾	581 1104 —	441 838 645 ²⁾	581 1104 —	441 838 653 ²⁾	581 1104 —	441 838 653 ²⁾	581 1104 —	441 838 669 ²⁾
Frankreich	Paris	HF HR	162 292	121 219	173 325	129 241	175 333	130 247	175 333	135 256	175 333	136 259	175 333	136 259
Griechenland	Athen	HF HR HR a)	674 1214 —	511 920 817	674 1264 —	511 958 846	674 1281 —	511 971 890	674 1281 —	511 971 f) 779	674 1281 —	511 971 f) 766	674 1281 —	511 971 f) 766
Groß- britannien	London	HF HR	245 441	189 341	249 467	189 355	250 475	189 360	252 478	191 362	252 479	191 363	252 479	191 363
Italien	Mailand	HF HR HR a)	226 407 —	164 296 247 ²⁾	226 424 —	164 308 252	226 430 —	164 312 254	226 430 —	164 312 254	226 430 f) 254	164 312 —	226 430 —	164 312 f) 254
	Rom	HF HR HR a)	330 594 —	240 432 360 ²⁾	330 619 —	240 450 369	330 627 —	240 456 372	330 627 —	240 456 372	330 627 —	240 456 f) 372	330 627 —	240 456 f) 372
Jugoslawien	Belgrad	HF HR HR a)	403 726 —	289 521 418	399 743 —	281 527 418	397 755 —	278 529 418	397 755 —	278 529 418	397 755 —	278 529 f) 418	397 755 —	278 529 f) 412
Niederlande	Amsterdam	HF HR HR a)	119 215 —	85 153 121	123 231 —	87 163 ab) 128	124 236 —	87 166 ab) 130	124 236 —	87 166 ab) 130	124 236 —	87 166 f) 137	124 236 —	87 166 f) 132
Norwegen	Oslo	HF HR HR d)	406 731 —	328 591 —	422 792 —	341 640 —	427 812 —	345 656 475	427 812 —	345 656 482	427 812 —	345 656 484	435 827 —	353 671 513
Österreich	Wien	HF HR	210 378	153 276	210 394	153 287	210 399	153 291	210 399	153 291	210 399	153 291	210 399	153 291
Portugal	Lissabon	HF HR HR a)	517 931 —	382 688 605	531 996 —	385 723 605	535 1017 —	386 734 605	535 1017 —	386 734 605	535 1017 —	386 734 f) 605	535 1017 —	386 734 f) 605
Rumänien	Bukarest	HF HR	608 1095	442 796	608 1140	442 829	608 1156	442 840	589 1120	428 813	583 1108	423 804	583 1108	423 804
Spanien	Barcelona	HF HR HR a)	334 602 —	244 440 359	334 627 —	244 458 373	334 635 —	244 464 378	334 635 —	244 464 378	334 635 —	244 464 f) 378	334 635 —	244 464 f) 378
	Madrid	HF HR HR a)	398 717 —	294 530 442	409 767 —	302 568 465	412 783 —	305 580 473	412 783 —	305 580 473	412 783 —	305 580 f) 473	412 783 —	305 580 f) 473
Schweden	Stockholm	HF HR HR d)	406 731 —	328 591 —	422 792 —	341 640 475	427 812 —	345 656 475	427 812 —	345 656 482	427 812 —	345 656 484	435 827 —	353 671 513
Schweiz	Genf	HF HR	174 314	132 238	174 331	132 247	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251
	Zürich	HF HR	126 227	92 166	126 240	92 173	126 240	92 175	126 240	92 175	126 240	92 175	126 240	92 175
Türkei	Istanbul	HF HR HR f)	791 1424 —	580 1044 —	791 1483 —	579 1087 949	791 1503 —	579 1101 927	791 1503 —	580 1102 927	791 1503 —	580 1102 f) 884	791 1503 —	580 1102 f) 869

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

A. Personenverkehr
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen
in DM (HF = Hinfug, HR = Hin- und Rückflug)

Von Frankfurt (Main) nach			1962		1963		1964		1965		1966		1967	
			Durchschnitt										September	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469
HR a)		—	—	—	1029	—	1029	—	990 ²⁾	—	990	—	990	
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535
		HR	5040	2763	5250	2879	5320	2917	5320	2917	5320	2917	5320	2917
Asien														
Aden	Aden	HF	2005	1322 ¹⁾	2005	1322 ¹⁾	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322
		HR	3609	2380 ¹⁾	3760	2479 ¹⁾	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512
Birma	Rangun	HF	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983
		HR	5888	3570	6133	3719	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768
Ceylon	Colombo	HF	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703
		HR	4718	3066	4915	3194	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4980	3236
Indien	Bombay	HF	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512
		HR	4275	2722	4454	2835	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4513	2873
	Kalkutta	HF	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703
		HR	4679	3066	4874	3194	4939	3236	4939	3236	4939	3236	4939	3236
Irak	Bagdad	HF	1423	975 ¹⁾	1423	975 ¹⁾	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975
		HR	2562	1755 ¹⁾	2669	1829 ¹⁾	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853
HR a)		—	—	—	1297 ²⁾	—	1297	—	1248 ²⁾	—	1248	—	1248	
Iran	Abadan	HF	1580	1087 ¹⁾	1580	1087 ¹⁾	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087
		HR	2844	1957 ¹⁾	2963	2039 ¹⁾	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066
	Teheran	HF	1580	1087 ¹⁾	1580	1087 ¹⁾	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087
		HR	2844	1957 ¹⁾	2963	2039 ¹⁾	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066
Japan	Tokio	HF	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711
		HR	8106	4880	8444	5083	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151
Libanon	Beirut	HF	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469
HR a)		—	—	—	1029	—	1029	—	990 ²⁾	—	990	—	990	
Philippinen	Manila	HF	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487
		HR	7400	4477	7708	4664	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726
Singapur	Singapur	HF	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016
		HR	6272	3629	6533	3781	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6620	3831
Syrien	Damaskus	HF	1132	773 ¹⁾	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773
		HR	2038	1392 ¹⁾	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469
HR a)		—	—	—	1029	—	1029	—	990 ²⁾	—	990	—	990	
Thailand	Bangkok	HF	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983
		HR	6191	3570	6449	3719	6535	3768	6535	3768	6535	3768	6535	3768
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767
		HR	7823	4981	8149	5189	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5258
Amerika ²⁾														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884
		HR	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	3068	1672	2993	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672
		HR	5523	3010	5611	3135	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177
Chile	Santiago	HF	3440	2064	3365	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064
		HR	6192	3716	6308	3871	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922
Kolumbien	Barranquilla	HF	2540	1756	2540	1756	2390	1679	2340	1616	2340	1616	2340	1616
		HR	4572	3161	4763	3293	4541	3191	4446	3071	4446	3071	4446	3071
Uruguay	Montevideo	HF	3208	1884	3133	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884
		HR	5775	3392	5873	3533	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580
Venezuela	Caracas	HF	2500	1748	2500	1748	2350	1613	2350	1613	2300	1568	2300	1568
		HR	4500	3147	4688	3278	4465	3066	4465	3066	4370	2980	4370	2980
Vereinigte Staaten	New York	HF	2168	1248	2093	1235	1768	1097	1668	1044	1668	1008	1668	1176
		HR	3902	2246	3923	2315	3360	2085	3170	1985	3170	1916	3170	2235
HR b)		—	1703	—	1712	—	1559	—	1570	—	1479	—	1440	

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965	1966	1967
			Durchschnitt			Apr.-Dez.	Durchschnitt			September
Europa										
Belgien	Brüssel	1 bis 45	0,81	0,81	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92
		über 45	0,61	0,61	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,16	2,24	2,24
		über 45	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,68
Deutschland	Berlin	1 bis 45	1,10	1,10	unter 45	1,08	1,08	1,08	1,11	1,12
		46 bis 500	0,80	0,77	ab 45	0,72	0,72	0,72	0,72	0,72
		501 bis 1000	0,73	0,60	ab 500	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
		über 1000	0,67	0,40	ab 1000	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Bremen	1 bis 45	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36
		über 45	1,00	1,05	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
	Düsseldorf	1 bis 45	0,60	0,60	unter 45	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
		über 45	0,45	0,45	ab 45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Hamburg	1 bis 45	1,35	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36
		über 45	1,00	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
	München	1 bis 45	0,85	0,85	unter 45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88
		über 45	0,65	0,65	ab 45	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64
	Stuttgart	1 bis 45	0,45	0,45	unter 45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		über 45	0,35	0,35	ab 45	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36
Finnland	Helsinki	1 bis 45	3,96	3,92	unter 45	3,92	3,92	4,03	4,24	4,24
		über 45	2,99	2,96	ab 45	2,96	2,96	3,03	3,16	3,16
Frankreich	Paris	1 bis 45	1,05	1,04	unter 45	1,04	1,04	1,05	1,08	1,08
		über 45	0,81	0,80	ab 45	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84
Großbritannien	London	1 bis 45	1,61	1,60	unter 45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,68
		über 45	1,21	1,20	ab 45	1,20	1,20	1,23	1,28	1,28
Italien	Rom	1 bis 45	2,14	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,15	2,20	2,20
		über 45	1,61	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,61	1,64	1,64
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45	0,85	0,84	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92
		über 45	0,65	0,64	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68
Norwegen	Oslo	1 bis 45	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,21	3,32	3,32
		über 45	2,38	2,36	ab 45	2,36	2,36	2,40	2,48	2,48
Österreich	Wien	1 bis 45	1,41	1,40	unter 45	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
		über 45	1,05	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
Portugal	Lissabon	1 bis 45	3,79	3,63	unter 45	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
		über 45	2,87	2,78	ab 45	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52
Spanien	Madrid	1 bis 45	3,03	2,88	unter 45	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
		über 45	2,26	2,16	ab 45	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Schweden	Stockholm	1 bis 45	3,19	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,21	3,32	3,32
		über 45	2,42	2,40	ab 45	2,40	2,40	2,44	2,52	2,52
Schweiz	Zürich	1 bis 45	0,97	0,92	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92
		über 45	0,73	0,69	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68
Türkei	Istanbul	1 bis 45	5,41	5,36	unter 45	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36
		über 45	4,08	4,04	ab 45	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
Afrika										
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Kongo	Kinshasa	1 bis 45	11,87	11,76	unter 45	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76
		über 45	8,92	8,84	ab 45	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84
Ghana	Accra	1 bis 45	11,14	11,04	unter 45	11,04	11,04	10,96	10,80	10,80
		über 45	8,36	8,28	ab 45	8,28	8,28	8,23	8,12	8,12
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,19	3,29	unter 45	3,45	3,52	3,52	3,52	3,52
		46 bis 500	2,38	2,46	ab 45	2,59	2,64	2,64	2,64	2,64
		über 500		2,24	ab 500	2,35	2,40	2,40	2,64	2,64
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	15,94	15,80	unter 45	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80
		über 45	11,95	11,84	ab 45	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84
Asien										
Birma	Rangun	1 bis 45	17,15	17,00	unter 45	17,36	17,36	17,36	17,36	17,36
		über 45	12,88	12,76	ab 45	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00
Ceylon	Colombo	1 bis 45	14,41	14,28	unter 45	14,60	14,60	14,60	14,60	14,60
		über 45	10,82	10,72	ab 45	10,96	10,96	10,96	10,93	10,92
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	22,80	22,60	unter 45	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04
		46 bis 250	17,11	16,96	ab 45	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28
		251 bis 500	17,02	16,68	ab 300	15,72	15,72	15,72	15,72	15,72
		501 bis 1000	16,01	13,64	ab 400	14,64	14,64	14,64	14,64	14,64
		1001 bis 2500	15,90	13,32	ab 500	13,84	13,84	13,84	13,84	13,84
		2501 bis 7500		11,84	—	—	—	—	—	—
		über 7500		10,96	—	—	—	—	—	—
Indien	Bombay	1 bis 45	13,00	12,88	unter 45	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		über 45	9,77	9,68	ab 45	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88
	Kalkutta	1 bis 45	14,21	14,08	unter 45	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36
		über 45	10,66	10,56	ab 45	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	20,14	19,96	unter 45	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36
		46 bis 2500	15,10	14,96	ab 45	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28
		2501 bis 7500		14,20	—	—	—	—	—	—
		über 7500		13,32	—	—	—	—	—	—
Irak	Basra	1 bis 45	8,11	8,04	unter 45	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04
		über 45	6,09	6,04	ab 45	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04
Iran	Teheran	1 bis 45	9,32	9,24	unter 45	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24
		über 45	7,02	6,96	ab 45	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Japan	Tokio	1 bis 45	26,76	26,52	unter 45	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04
		46 bis 100	20,06	19,88	ab 45	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28
		101 bis 250	19,53	18,28	ab 100	19,08	19,08	19,08	19,08	19,08
		251 bis 500	18,87	16,32	ab 200	17,08	17,08	17,08	17,08	17,08
		501 bis 1000	16,59	13,28	ab 300	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28
		1001 bis 2500	16,48	12,96	ab 400	14,20	14,20	14,20	14,20	14,20
		2501 bis 7500		11,48	ab 500	13,48	13,48	13,48	13,33	13,28
		über 7500		10,60	—	—	—	—	—	—
Libanon	Beirut	1 bis 45	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Pakistan	Karachi	1 bis 45	11,87	11,76	unter 45	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
		über 45	8,92	8,84	ab 45	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00
Syrien	Damaskus	1 bis 45	6,05	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,52	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Thailand	Bangkok	1 bis 45	18,04	17,88	unter 45	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24
		über 45	13,52	13,40	ab 45	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gesamtgewicht der Sendung in kg	1961	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965	1966	1967
			Durchschnitt			April-Dez.	Durchschnitt			September
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sydney ¹⁾	1 bis 45	24,70	24,48	unter 45	26,24	26,24	25,65	24,48	24,48
		über 45	18,53	18,36	ab 45	19,68	19,68	19,24	18,36	18,36
Neuseeland	Auckland ¹⁾	1 bis 45	28,39	28,48	unter 45	28,48	28,48	28,45	28,40	28,40
		über 45	21,28	21,36	ab 45	21,36	21,36	21,33	21,28	21,28
Amerika										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45	21,51	21,32	unter 45	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28
		46 bis 100	16,14	16,00	ab 45	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48
		101 bis 250	15,46	13,96	ab 100	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68
		251 bis 500	15,16	13,04	ab 200	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		über 500	13,89	9,24	ab 300	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12
					ab 400	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
					ab 500	10,12	10,12	10,12	10,12	
Bolivien	La Paz	1 bis 45	21,66	21,04	unter 45	22,24	22,24	22,24	22,24	22,24
		46 bis 100	16,05	15,16	ab 45	16,68	16,68	16,68	16,68	16,68
		101 bis 250	15,25	12,76	ab 100	13,08	13,08	13,08	13,08	13,08
		251 bis 500	14,96	11,88	ab 200	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76
		501 bis 1000	13,05	9,56	ab 300	10,92	10,92	10,92	10,92	10,92
		1001 bis 1500	12,94	9,24	ab 400	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16
	über 1500	12,64	8,32	ab 500	9,40	9,40	9,40	9,40	9,40	
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45	19,74	19,56	unter 45	21,52	21,52	21,52	21,52	21,52
		46 bis 100	14,81	14,68	ab 45	16,16	16,16	16,16	16,16	16,16
		101 bis 250	14,20	12,84	ab 100	13,56	13,56	13,56	13,56	13,56
		251 bis 500	13,92	12,00	ab 200	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16
		über 500	12,75	8,56	ab 300	16,24	11,24	11,24	11,24	11,24
					ab 400	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36
					ab 500	9,44	9,44	9,44	9,44	
Chile	Santiago	1 bis 45	22,04	21,84	unter 45	23,80	23,80	23,80	23,80	23,80
		46 bis 100	16,55	16,40	ab 45	17,88	17,88	17,88	17,88	17,88
		101 bis 250	15,85	14,32	ab 100	15,04	15,04	15,04	15,04	15,04
		251 bis 500	15,53	13,36	ab 200	13,52	13,52	13,52	13,52	13,52
		über 500	13,70	9,56	ab 300	12,48	12,48	12,48	12,48	12,48
					ab 400	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48
					ab 500	10,44	10,44	10,44	10,44	
Kanada	Montreal	1 bis 45	11,66	9,92	unter 45	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
		46 bis 100	8,54	6,80	ab 45	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32
		101 bis 250	7,76	4,48	ab 100	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
		251 bis 500	7,50	3,68	ab 200	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
		501 bis 1000	6,54	3,32	ab 300	4,08	4,08	4,08	4,08	4,08
		über 1000	6,43	3,00	ab 400	3,80	3,80	3,80	3,80	3,80
					ab 500	3,52	3,52	3,52	3,52	
Kolumbien	Barranquilla	1 bis 45	15,66	15,04	unter 45	16,24	16,24	16,24	16,24	16,24
		46 bis 100	11,55	10,64	ab 45	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16
		101 bis 250	10,75	8,24	ab 100	9,04	9,04	9,04	9,04	9,04
		251 bis 500	10,45	7,36	ab 200	8,16	8,16	8,16	8,16	8,16
		501 bis 1000	9,50	6,12	ab 300	7,56	7,56	7,56	7,56	7,56
		1001 bis 1500	9,39	5,80	ab 400	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00
	über 1500	9,29	5,48	ab 500	6,28	6,28	6,28	6,28	6,28	
Kuba	Havana	1 bis 45	13,74	12,04	unter 45	13,24	13,24	13,24	13,24	13,24
		46 bis 100	10,11	8,44	ab 45	9,96	9,96	9,96	9,96	9,96
		101 bis 250	9,31	6,04	ab 100	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84
		251 bis 500	9,02	5,16	ab 200	5,96	5,96	5,96	5,96	5,96
		501 bis 1000	8,13	4,76	ab 300	5,56	5,56	5,56	5,56	5,56
		1001 bis 1500	8,02	4,44	ab 400	5,24	5,24	5,24	5,24	5,24
	über 1500	7,98	4,32	ab 500	4,96	4,96	4,96	4,96	4,96	
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45	15,05	13,28	unter 45	14,72	14,56	14,48	14,08	13,28
		46 bis 100	11,40	9,64	ab 45	11,32	11,21	11,11	10,55	9,64
		101 bis 250	10,60	7,24	ab 100	8,20	8,09	8,00	7,69	7,24
		251 bis 500	10,31	6,36	ab 200	7,32	7,21	7,13	6,84 ²⁾	6,36 ²⁾
		501 bis 1000	9,30	5,92	ab 300	6,92	6,81	6,73	6,36	6,36
		1001 bis 1500	9,19	5,60	ab 400	6,60	6,49	6,41	6,36	6,36
	über 1500	9,08	5,28	ab 500	6,12	6,19	6,07	5,95	5,92 ²⁾	
Peru	Lima	1 bis 45	19,89	19,28	unter 45	20,48	20,48	20,33	20,43	20,48
		46 bis 100	14,72	13,84	ab 45	15,36	15,36	15,27	15,33	15,36
		101 bis 250	13,92	11,44	ab 100	11,88	11,88	11,82	11,86	11,88
		251 bis 500	13,63	10,56	ab 200	10,64	10,64	10,61	10,63	10,64
		501 bis 1000	11,98	8,52	ab 300	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88
		1001 bis 1500	11,87	8,20	ab 400	9,20	9,20	9,20	9,20	9,20
	über 1500	11,64	7,52	ab 500	8,56	8,56	8,44	8,52	8,56	
Uruguay	Montevideo	1 bis 45	21,51	21,32	unter 45	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28
		46 bis 100	16,14	16,00	ab 45	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48
		101 bis 250	15,46	13,96	ab 100	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68
		251 bis 500	15,16	13,04	ab 200	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		über 500	13,81	9,24	ab 300	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12
					ab 400	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
					ab 500	10,12	10,12	10,12	10,12	
Venezuela	Caracas	1 bis 45	15,06	14,68	unter 45	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88
		46 bis 100	11,07	10,36	ab 45	11,88	11,88	11,88	11,88	11,88
		101 bis 250	10,27	7,96	ab 100	8,76	8,76	8,76	8,76	8,76
		251 bis 500	9,98	7,08	ab 200	7,88	7,88	7,88	7,88	7,88
		501 bis 1000	9,22	5,84	ab 300	7,48	7,48	7,48	7,48	7,48
		1001 bis 1500	9,11	5,52	ab 400	7,28	7,28	7,28	7,28	7,28
	über 1500	8,96	5,08	ab 500	5,84	5,84	5,84	5,84	5,84	
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45	12,02	10,28	unter 45	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48
		46 bis 100	8,81	7,04	ab 45	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56
		101 bis 250	8,01	4,64	ab 100	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44
		251 bis 500	7,71	3,76	ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56	4,56
		501 bis 1000	6,71	3,36	ab 300	4,16	4,16	4,16	4,16	4,16
		über 1000	6,61	3,04	ab 400	3,84	3,84	3,84	3,84	3,84
					ab 500	3,56	3,56	3,56	3,56	

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
			Durchschnitt						September
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel	Bagdad	100	4,52	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
	Beirut	45	3,43	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	Brüssel	100	0,44	0,45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Damaskus	100	3,39	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
	New York	45	3,67	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
		100	3,67	3,64	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44
		500	3,67	3,64	3,16	3,00	3,00	3,00	3,00
	Teheran	45	3,67	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbeklei- dung	Damaskus	45	3,15	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
	New York	45	3,23	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
		200	3,23	3,20	3,20	2,78	2,64	2,64	2,64
		500	3,23	3,20	3,20	2,45	2,20	2,20	2,20
		1000	3,23	3,20	3,20	2,45	2,01	1,64	1,64
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	45	8,33	11,64 ¹⁾	12,78 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾
		100	8,06	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas	45	7,28	10,36 ¹⁾	11,50 ¹⁾	11,88 ¹⁾	11,88 ¹⁾	5,16	5,16
		100	7,11	5,68	5,68	5,68	5,30	4,92	4,92
		500	7,11	5,68	5,68	5,68	5,12	4,56	4,56
	Göteborg	100	1,36	1,36	1,36	1,36	1,39	1,44	1,44
	Mexiko City	45	6,48	9,64 ¹⁾	10,90 ¹⁾	11,21 ¹⁾	11,11 ¹⁾	10,55 ¹⁾	9,64 ¹⁾
		100	6,41	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York	45	2,91	2,88	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,85	2,72	2,54	2,42	2,40	2,40	2,40
	Stockholm	100	1,70	1,68	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80
	Teheran	45	3,67	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel	45	0,44	0,45	0,47	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,44	0,43	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Göteborg	45	1,40	1,40	1,40	1,40	1,43	1,48	1,48
	Stockholm	45	1,80	1,80	1,80	1,80	1,83	1,88	1,88
		100	1,70	1,68	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80
	Teheran	45	3,67	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Bijouteriewaren	London	45	0,85	0,85	0,88	0,88	0,91	0,96	0,96
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Er- satzteile	Algier	45	1,49	1,48	1,54	1,56	1,56	1,56	1,56
	Brüssel	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		500	0,44	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Casablanca	45	1,86	1,84	1,93	1,96	1,96	1,96	1,96
	Teheran	45	3,67	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Teile von Automobilen und von Land- wirtschaftlichen Maschinen	New York	45	2,83	2,80	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00
		100	2,83	2,80	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00
		200	2,83	2,80	2,95	2,10	1,80	1,80	1,80
		300	2,83	2,80	2,80	2,05	1,80	1,80	1,80
		500	2,83	2,80	2,50	1,95	1,80	1,80	1,80
		1000	2,77	2,64	2,46	1,95	1,80	1,80	1,80
Geschäfts-, Büromaschinen ²⁾	Kairo	100	3,73 ³⁾	3,72 ³⁾	3,79 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾
	New York	45	4,00	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
		200	4,90	4,40	3,50	3,20	3,20	3,20	3,20
		250	4,37	2,80	3,10	3,20	3,20	3,20	3,20
		500	4,37	2,80	2,50	2,40	2,40	2,40	2,40
		1000	4,37	2,80	2,50	2,10	2,00	2,00	2,00
		3000	4,31	2,64	2,46	2,10	2,00	2,00	2,00
Kugellager	London	100	0,85	0,84	0,84	0,84	0,85	1,01	1,08 ³⁾
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen ..	Amsterdam	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		250	0,44	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Bagdad	45	4,68	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64
	New York ³⁾	45	4,44	3,52	3,58	3,60	3,60	3,60	3,60
		100	4,91	3,52	3,58	3,60	3,60	3,60	3,60
		200	4,91	3,52	3,46	3,44	3,44	3,44	3,44
		250	3,99	3,36	3,42	3,44	3,44	3,44	3,44
		500	3,99	3,36	3,42	3,12	3,12	3,12	3,12
		1000	4,23	2,88	2,94	2,96	2,96	2,96	2,96
Optische Waren, fotogr. u. Projektions- ausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatz- teile a. n. g.	Algier	45	1,46	1,44	1,53	1,72 ³⁾	2,04 ³⁾	2,04 ³⁾	2,04 ³⁾
	New York	45	3,27	3,24	3,30	3,32	3,32	3,32	3,32
		300	3,27	3,24	2,97	2,88	2,88	2,88	2,88
		1000	3,27	3,24	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissen- schaftliche und Labor-	London	45	0,85	0,85	0,88	0,88	0,92	0,96	0,96
		100	0,73	0,80	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84
		250	0,73	0,69	0,64	0,64	0,64	0,68	0,68
Chirurgische, medizinische und zahnärzt- liche Instrumente mit Zubehör	Beirut	45	3,31	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Kairo	45	3,31	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	New York	45	3,27	3,24	3,30	3,32	3,32	3,32	3,32
		300	3,27	3,24	2,97	2,88	2,88	2,88	2,88
		1000	3,27	3,24	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64
Uhren aller Art a. n. g.	New York	45	5,88	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		100	4,24	4,56	5,16	5,36	5,36	5,36	5,36
		200	4,24	4,56	4,50	4,48	4,48	4,48	4,48
		250	5,09	3,68	4,28	4,48	4,48	4,48	4,48
		300	5,09	3,68	3,98	4,08	4,08	4,08	4,08
		400	5,09	3,68	3,74	3,76	3,76	3,76	3,76
		500	4,96	3,28	3,43	3,48	3,48	3,48	3,48
		1000	4,85	2,96	3,35	3,48	3,48	3,48	3,48
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musik- truhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen	Beirut	100	3,27	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24
		500	3,27	3,24	3,24	3,24	3,14	2,64	2,64

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

B. Güterverkehr

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

in DM je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
			Durchschnitt						September
Fische und Fleischwaren	Belgrad	100	1,41	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
	Lissabon	100	2,52 ¹⁾	2,52 ¹⁾	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84
		250	1,96 ²⁾	1,92 ²⁾	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
		500	1,96 ²⁾	1,92 ²⁾	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Tanger	45	1,66	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64
Tierische Innereien und/oder Därme	Damaskus	45	1,98	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
	Delhi	100	3,35	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	Istanbul	100	4,08 ¹⁾	4,04 ¹⁾	4,04 ¹⁾	4,04 ¹⁾	2,63	2,16	2,16
		250	2,26	2,24	2,24	2,24	1,97	1,88	1,88
		500	2,26	2,24	2,24	2,24	1,76	1,60	1,60
	Kairo	45	2,18	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16
	Kalkutta	100	4,08	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
	Karachi	100	3,31	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Oran	100	1,53	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Teheran	250	2,30	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	New York	45	4,48 ²⁾	3,63	3,64	3,64	3,64	3,64	3,62
		100	4,48 ²⁾	3,63	3,64	3,40	3,44	3,44	3,44
		250	3,65 ²⁾	3,63	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44
		500	3,65 ²⁾	3,63	3,16	3,00	3,00	3,00	3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	45	2,76	2,59	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56
		100	2,34	2,32	2,34	2,56	1,48	1,48	1,48
		250	2,14	1,72	1,79	2,56	1,32	1,32	1,32
		500	2,14	1,72	1,79	2,56	1,32	1,32	1,32
	Bangkok ⁴⁾	45	4,92	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88
	Johannesburg	100		6,72 ²⁾	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
		250	4,76	4,72	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
	Karachi ⁵⁾	100	3,03	3,00	3,00	3,00	3,00	3,77 ²⁾	4,84 ²⁾
		250	3,03	3,00	3,00	3,00	3,00	3,13	3,52
		500	3,03	3,00	3,00	3,00	3,00	2,98	3,28
	London	100	0,85	0,83	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84
		250	0,85	0,83	0,72	0,72	0,73	0,76	0,76
	Mailand ⁶⁾	100	0,85	0,83	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Montreal	45	3,86 ²⁾	3,42	3,55	3,60	3,60	3,60	3,62
		100	3,86 ²⁾	3,42	3,40	3,40	3,40	3,40	3,44
		500	3,86 ²⁾	3,42	3,40	2,80	2,60	2,60	2,56
		1000	3,86 ²⁾	3,42	3,40	2,65	2,40	2,40	2,38
	Paris	45	0,57	0,55	0,52	0,52	0,53	0,56	0,56
		100	0,57	0,55	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Teheran	250	2,30	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	Manchester	45	1,36 ¹⁾	1,00	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08
		100	0,93	0,92	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00
		250	0,93	0,92	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92
		500	0,81	0,79	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80
	New York	45	2,94 ²⁾	2,90	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,94 ²⁾	2,90	2,52	2,40	2,40	2,40	2,38
	Tokio	100	8,13	8,00	8,42	8,56	8,56	8,56	8,56
		250	8,13	8,00	8,42	8,56	8,37	8,00	8,00
		500	8,13	8,00	8,42	8,56	8,24	7,60	7,60
Gewebe, ohne Textilfertigkeiten	Bogota	100	8,06	6,68	6,68	6,68	6,68	11,76 ¹⁾	6,68
	Caracas	100	6,22	5,68	5,68	5,68	5,68	8,76 ¹⁾	5,68
	Dublin	45	1,13	1,12	1,12	1,12	1,17	1,28	1,28
	London	45	1,21 ¹⁾	1,09	0,84	0,84	0,88	0,96	0,96
		100	0,73	0,75	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84
		250	0,73	0,72	0,72	0,72	0,73	0,76	0,76
		500	0,73	0,69	0,64	0,64	0,67	0,72	0,72
	Manchester	45	1,45 ¹⁾	1,29	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08
		100	0,93	0,92	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00
		250	0,93	0,89	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92
		500	0,93	0,87	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80
	Mexiko City	100	6,41	5,28	5,28	5,28	5,28	7,51 ¹⁾	5,28
	New York	45	2,94 ²⁾	2,90 ²⁾	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,94 ²⁾	2,90 ²⁾	2,52	2,40	2,40	2,40	2,38
	Paris	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Tokio	100	8,13	8,00	8,42	8,56	8,56	8,56	8,56
		250	8,13	8,00	8,42	8,56	8,37	8,00	8,00
		500	8,13	8,00	8,42	8,56	8,24	7,60	7,60
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	1,94 ²⁾	1,86 ²⁾	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
		100	1,29	1,24	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16
		250	1,29	1,20	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
	Brüssel	45	0,61 ²⁾	0,61 ²⁾	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,44	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		250	0,44	0,43	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Malmö	100	1,21	1,20	1,20	1,20	1,23	1,28	1,28
	Manchester	45	1,36 ¹⁾	1,29	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08
		100	1,36 ¹⁾	1,21	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00
		250	0,85	0,84	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92
		500	0,85	0,81	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80
	New York	45	4,45 ²⁾	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41
		250	4,45 ²⁾	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41
		300	4,45 ²⁾	4,40	3,38	3,04	3,04	3,04	3,00
	Paris	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Tel Aviv/Jaffa	100	3,11 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08	3,08	3,08
		250	3,11 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	2,60	2,60	2,60
		500	3,11 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	2,36	2,36	2,36
	Zürich	45	0,57	0,55	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Glasgow	100	1,65 ¹⁾	1,49	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
		250	1,13	1,08	1,00	1,00	1,00	0,96	0,96
	New York	45	4,93 ²⁾	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41
		200	4,93 ²⁾	4,40	3,50	3,20	3,20	3,20	3,17
		250	4,40 ²⁾	2,81	3,10	3,20	3,20	3,20	3,17
		500	4,40 ²⁾	2,81	2,59	2,43	2,40	2,40	2,38
		1000	4,40 ²⁾	2,81	2,59	2,00	2,00	2,00	2,03
		3000	4,34 ²⁾	2,64	2,55	2,00	2,00	2,00	2,03

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

Sätze in Rpf/Dpf

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

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 ³⁾	20
1963 1. März	20 ¹⁾²⁾	40 ³⁾		70 ³⁾	90 ³⁾	20 ¹⁾		40	70	90	40 ³⁾	20
1966 1. April	30 ¹⁾²⁾	50 ²⁾	70 ³⁾	90 ³⁾	110 ³⁾	30 ¹⁾	50	70	90	110	50 ³⁾	30

Änderungsdatum	Postkarten			Drucksachen							Geschäftspapiere			
	Orts-	Fern-	Auslands-	Inlands-					Auslands-		Inlands-			
				bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g
1933 1. Dezember . .	5	6	15	3	4	8	15	30	5	5	8		15	30
1946 1. März	10	12	30	6	8	16	30	60	10	10	16		30	60
1948 1. September .	8	10	20	4	6	10	20	40	10	5	20		30	50
1954 1. Juli	8	10	20 ³⁾	7	10	15	25	50	10	10	25		25	50
1963 1. März	15 ³⁾	15	20 ³⁾	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	4	10 ⁴⁾	20 ¹⁾⁵⁾	40 ¹⁾⁵⁾	40 ³⁾	70 ⁵⁾
1966 1. April	20 ²⁾	20	30 ³⁾	10 ¹⁾	20 ¹⁾	30	40	70	20	10	30 ¹⁾⁵⁾	50 ¹⁾⁵⁾	70 ⁵⁾	90 ⁵⁾

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	min-destens			für je 50 g	min-destens
1933 1. Dezember . .	25	40	50		8		15	30	5	5	10	40		10	50
1946 1. März	50	80	100		16		30	60	10	10	20	80		20	100
1948 1. September .	30	45	55		10		20	40	10	5	10	60		10	50
1954 1. Juli	40	80	100		15		25	50	10	10	20	70		20	80
1963 1. März	40	80	100	10 ¹⁾	15	20	25	50	10	10	20	80		20	80
1966 1. April	320 ³⁾	620 ³⁾	770 ³⁾	10 ¹⁾	20	30	40	70	20	10	30	100		20	80

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

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 Zeitungstück¹⁰⁾

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

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

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

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen
Sätze in Rp/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 500 g bis 1000 g	über 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	8	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	6	10	15	25	50	—
Streifbandzeitungen										
Postzeitungsgut je kg		Postzeitungs-schnellgut je kg								
1964 1. Januar....	10,0	12,0	10	15	20	25	40	50	—	—
1967 1. Januar....	13,0	16,0	10	15	25	40	70	—	—	—

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland
Sätze in Rp/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	130
1954 1. Juli.....	30	40	50	80	100	130	180	180
1963 1. März.....	30	50	80	100	140	180	200	200
1966 1. April.....	60	80	100	140	200	250	300	300

Änderungsdatum	Zahlkarten											
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000	über 1000 bis 1250	über 1250 bis 1500	über 1500 bis 1750	über 1750 bis 2000
RM/DM												
1927 1. August....	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
1954 1. Juli.....	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100	100
1963 1. März.....	20	30	40	50	60	80	100	120	140	160	180	200
1966 1. April.....	30	40	50	60	80	100	120	140	160	180	200	200

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

Änderungsdatum	Gebührenentfernung											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
	Regelfahrschein (Einfache Fahrt)				Rückfahrschein*) (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrschein (ab 1. 1. 63)			
1928 ⁵⁾	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 ⁵⁾	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1939 1. April.	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1942 1. Januar	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1944 1. Juli	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1948 1. August	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1957 15. April.	0,40	0,80	1,50	2,30	0,70	1,40	2,60	3,90	3,00	6,50	12,00	18,00
1958 1. April.	0,40	0,80	1,50	2,30	(0,70) ⁷⁾	(1,40) ⁷⁾	2,60	3,90	3,50	7,00	13,00	20,00
1963 1. Januar	0,40	0,80	1,60	2,40	(0,70) ⁷⁾	(1,40) ⁷⁾	2,80	4,20	4,00	7,00	14,00	20,00
1966 1. März	0,60	1,00	1,60	2,40	(1,00) ⁷⁾	(1,80) ⁷⁾	2,80	4,40	5,00	8,50	14,00	20,00
	Schülerzehnerkarte*) gültig nur an Werktagen				Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 62) 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

Indices der Postgebühren im Inland¹⁾

1958 = 100

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst						Postscheckdienst			Postreisedienst			
	ins- gesamt	Brief-	Paket-	Zeitungs-	An- weisungs-	Neben- lei- stungen	ins- gesamt	für		ins- gesamt	Allgem. Reise-	Berufs- u. Schüler-	Beför- derung von Sachen
								Konto-	Nicht-				
								inhaber			verkehr		
Wägung	1000,0	686,7	256,7	38,4	15,6	2,6	1000,0	221,5	778,5	1000,0	626,4	365,3	8,3
1938 D	56,8	59,5	47,1	62,9	81,8	67,7	82,5	101,4	77,0	81,1	74,1	93,4	64,2
1950 D	86,3	91,5	70,7	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1951 D	87,1	91,5	74,0	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1952 D	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1953 D	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1954 D	94,1	95,7	89,2	97,9	91,4	97,9	91,2	100,7	88,5	76,5	74,1	80,7	73,4
1955 D	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1956 D	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1957 D	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	86,8	90,3	80,7	92,3
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1960 D	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 D	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1962 D	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 D	120,1	120,2	122,9	100,5	118,4	102,1	143,8	183,1	132,6	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 D	125,6	124,7	126,6	137,7	122,4	101,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1965 D	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 D	157,7	161,1	151,4	138,2	168,1	101,9	180,0	199,7	174,4	125,6	117,8	137,4	192,5
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

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

Änderungsdatum	In Ortsnetzen mit						
	1 bis 50	51 bis 100	101 bis 200	201 bis 500	501 bis 1000	1001 bis 10000	über 10000
Hauptanschlüssen							
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

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

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Änderungsdatum	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer ¹⁾ 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 ²⁾
1940 1. Januar....		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946 1. April		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950 1. Juni		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36		
1964 1. August ...		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03		
in der Zeit von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 18 bis 21 Uhr													
1927 1. Mai	0,10	0,20	0,20	0,27	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 ²⁾
1940 1. Januar....		0,20	0,20	0,26 ^{2/3}	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1944 1. September..		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946 1. April		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950 1. Juni		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	1,80	2,16	2,52	2,88	3,24	3,60
1954 1. Juli		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	1,92	2,30		2,69		
1964 1. August ...	0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03			

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)
in DM

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

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

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

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr
[a) gewöhnliche Telegramme¹²⁾, b) Brieftelegramme¹³⁾]
in 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
			b)	0,085	0,08	0,135	0,13	0,135	0,135	0,15
	Frankreich	Paris	a)	0,18	0,17	0,29	0,29	0,29	0,29	0,30
			b)	0,09	0,085	0,145	0,14	0,145	0,145	0,15
	Griechenland	Athen	a)	0,29	0,21	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50
			b)	0,145	0,105	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
			b)	0,125	0,115	0,195	0,20	0,195	0,195	0,20
	Italien	Rom	a)	0,23	0,17	0,38	0,38	0,38	0,38	0,36
			b)	0,115	0,085	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
			b)	0,115	0,08	0,18	0,20	0,195	0,195	0,20
	Niederlande	Amsterdam	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,27	0,27	0,30
			b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,135	0,135	0,15
	Polen	Warschau	a)	0,18	0,18	0,32	0,32	0,32	0,36	0,36
			b)	0,09	0,09	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
			b)	0,085	0,08	0,135	0,14	0,135	0,135	0,17
	Schweiz	Bern	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,24	0,24	0,30
			b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15
Afrika	Südafrika	Kapstadt	a)	1,44	1,44	1,80	1,81	1,81	1,20	1,20
			b)	0,48	0,48	0,90	0,91	0,905	0,60	0,60
	Ver. Arab. Republik	Kairo	a)	0,94	0,94	1,19	1,19	1,19	1,20	1,20
			b)	0,32	0,32	0,595	0,60	0,595	0,60	0,60
Asien	Indien	Bombay	a)	1,40	1,40	1,89	1,89	1,89	1,80	1,80
			b)	0,47	0,47	0,945	0,94	0,945	0,90	0,90
	Japan	Tokio	a)	2,83	2,83	3,08	3,09	3,09	3,00	3,00
			b)	0,94	0,94	1,54	1,54	1,545	1,50	1,50
	Malaysia	Singapur	a)	2,87	2,87	3,60	2,98	2,98	3,00	3,00
			b)	0,96	0,96	1,80	1,49	1,49	1,50	1,50
Australien und Ozeanien	Australien	Sydney	a)	2,56	2,56	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
			b)	0,86	0,86	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	2,70	2,70
			b)	0,71	0,71	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	1,00	1,00
			b)	0,34	0,34	0,485	0,48	0,485	0,50	0,50
	San Franzisko		a)	1,60	1,60	1,13	1,13	1,13	1,20	1,20
			b)	0,53	0,53	0,565	0,57	0,565	0,60	0,60

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

3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse
in RM/DM je Anschluß

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

4. Telexgebühren¹⁾ im Inlandsverkehr
in 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						
	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. 41, Quellenverzeichnis s. S. 43.

Erläuterungen bzw. Anmerkungen
Schaubilder

Seite 3
Indices der Seefrachtraten
¹⁾ Raten für trockene Ladung. — ²⁾ Schiffs-Charter-Raten. — ³⁾ Berechnet von Heinz Peters, Hamburg.
Seite 4
¹⁾ Hochseeschifffahrt.

Seite 5
Indices der Tankerraten (Reisecharter), AFRA-Durchschnittsraten für die Tankerfahrt
¹⁾ Shillingraten für nasse Ladung (Erdöl). — ²⁾ Die dargestellten Vierteljahreszahlen werden am 1. Tag eines jeden Vierteljahres veröffentlicht. Sie werden aus den Einzelraten des jeweils vorausgegangenen Vierteljahres errechnet. — ³⁾ Hinsichtlich der Gliederung der AFRA-Durchschnittsraten nach Tankergrößen s. Anmerkung Nr. 1 zu S. 29 (auf Seite 43). Für die graphische Darstellung des durchschnittlichen Ratenverlaufs ab 1. 7. 1959 wurden die (nach Tankergrößen-Klassen) gestaffelten AFRA-Raten aufgrund von Angaben zur Strukturveränderung innerhalb der Welttankertonnage, die von der Londoner Tanker-Makler-Firma John D. Jacobs in halbjährigen Abständen veröffentlicht werden, zu „Gesamt“-AFRA-Raten für folgende Tankergrößen gemittelt: vom 1. 7. 1959 bis 1. 4. 1964 für Einheiten mit einer Ladekapazität von 13500 und mehr tdw, ab 1. 7. 1964 von 15000 bis 69999 tdw. Für die Jahre 1950 bis 1953 wurde der Ratenverlauf einer zweijährigen Tankerzeitcharter unter folgenden Bedingungen einbezogen: Motortanker, Tragfähigkeit 12000 tdw, Dienstgeschwindigkeit 11 kn je Stunde, Brennstoffverbrauch 13 t Dieselöl je Tag, Anlieferung prompt (geschätzte Werte aufgrund von Angaben des London Tanker Brokers Panel, die im UN-Monthly Bulletin of Statistics, December 1956, auf Seite VIII Tabelle 4 veröffentlicht wurden).

I. Eisenbahnverkehr
A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amts für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

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

Seite 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⁾ 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-Expresßügen (TEE-Zügen) sind ab 1. 12. 1957 zusätzlich 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 Einbettklasse sind ab 3. 6. 1956 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. — ⁷⁾ Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. Außerdem gelten ab 27. 5. 1962 für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (WL „K“) um 2 DM höhere Preise in der 2. Klasse und um 3 DM höhere Preise in den Doppelbett- und Einbettabteilen der 1. Klasse. — 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).

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Die Eisenbahnfahrpreise im Ausland werden seit Erscheinen des Heftes vj 2/1966 unter Berücksichtigung von Veränderungen des „Gemeinsamen Internationalen Tarifs für die Beförderung von Personen (TCV)“, zusammengestellt von den Eisenbahnverwaltungen europäischer Länder, in DM-Währung dargestellt und gelten allgemein für Personen- und D-Züge. Besondere D-Zug-Zuschläge werden nur von den Eisenbahnverwaltungen Jugoslawiens (ab 1. 3. 1957), der Niederlande (ab 1. 12. 1962), Österreichs (früher nur in der 1. Klasse, ab 1. 1. 1964 auch in der 2. Klasse) und Schwedens erhoben. Nach den Streckentafeln des TCV sind die D-Zug-Zuschläge in den Eisenbahnfahrpreisen ab 1. 4. 1965 für Jugoslawien und ab 1. 5. 1965 für Schweden inbegriffen.

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

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

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

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

B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

1) Bei Versand- und Empfangsabfertigung in Bahnhöfen mit geringem Stückgutverkehr (unter 8 t Stückgutumschlag täglich; etwa 34% aller Gütertarif-Bahnhöfe) wird 15. 3. 1966 ein Sonderzuschlag von 1 bzw. 2 DM je Sendung erhoben.

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

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

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	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 Rauchkammerlöschte, ab 1. 5. 1965 auch Eisenerze
(C)	I	I	Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial): Bandstahl, Stahlstreifen, Warmbreitband (unbearb.), Stahlbleche und -platten, Eisenbahnoberbaumaterial, Hohlbohrerstäbe, Spundwandstahl, Stab- und Formstahl, Walzdraht
(D)	II	II	Röhrenvormaterial: Bandstahl (auch z. Auswalzen u. Profilieren), Stahlstreifen, Warmbreitband (mit einem Kaltstich versehen), Stahlbleche, Stahlplatten
(F)	III	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)

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 Kohlenabfällen in Eilguttransporten (Dk). Die Klasse Gk wurde zum 15. 3. 1966 in „Ck“ umbenannt. — 4) Bei Anwendung der Kohlen-Ausnahmetarife wird die Fracht nach dem Mindestgewicht berechnet. Ist jedoch der Wagen bei der Übergabe auf dem Versandbahnhof räumlich voll ausgenutzt, wird der Frachtberechnung abweichend von dem vorgeschriebenen Mindestgewicht das aufgerundete wirkliche Gewicht zugrunde gelegt. Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteueraufkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt. Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe 7,6%. — 5) Da der Tarif erst von 250 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 im frachtpflichtigen Gewicht 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 im frachtpflichtigen Gewicht von 25000 kg und mehr. Vom 1. 2. 1958 bis 14. 3. 1966 wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 20 t-Klasse abgefertigt.

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

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

1) In der Zeit vom 15. 7. 1958 bis 31. 10. 1966 galt für die Monate April bis September ein Sommertarif, für die Monate Oktober bis März ein Wintertarif. Die mittlere Wagenauslastung für Fische in vollen Wagenladungen liegt bei 5 bis 6 Tonnen. Das frachtpflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz beigegebene Eis. — 2) Die mittlere Wagenauslastung für Tabak in vollen Wagenladungen liegt bei 11 bis 12 Tonnen. — 3) Neue Bezeichnung der Regelgüterklassen ab 15. 3. 1966. — 4) Früher geltende Regelklassen bzw. Ausnahmetarife s. PLW Fachserie M, Reihe 7, vj 4/1965, Kopfspalte der Tabelle B 3 auf Seite 15 und Tabellenanmerkungen auf S. 40. — 5) Vor dem 1. 3. 1967 20 t-Klasse (vgl. Anm. 7). — 6) Vor dem 1. 9. 1966 20 t-Klasse (vgl. Anm. 7). — 7) Vor dem 15. 3. 1966 20 t-Gewichtsklasse. Für verschiedene Ausnahmetarife wurde die 25 t-Klasse erst später (im Laufe der Jahre 1966/67) eingeführt. Die Frachtsätze der neu eingeführten 25 t-Klasse liegen um 4,76% unter den Sätzen der 20 t-Klasse. — 8) Vor dem 1. 12. 1966 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anmerkung 7). — 9) Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte eine Frachthilfe in Höhe von 25% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 62 und Nr. 142 vom 31. 7. 62 und Nr. 127 vom 12. 7. 67). Die Ermäßigung wurde bei den aus ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — 10) Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteueraufkommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); seit 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. — 11) Vor dem 1. 1. 1961 nach AT 14 B 21. — 12) Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Röhren, gewalzte Stahlplatten zum Schmieden in warmen Zustand oder zum Auswalzen. — 13) Unbearbeitet. — 14) Vor dem 2. 5. 1966 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. 7). — 15) Vor dem 1. 7. 1966 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. 7). — 16) D aus weniger als 12 Monatszahlen berechnet. — 17) Vor dem 1. 4. 1967 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. 7).

Erläuterungen: 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 gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich.

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Monatszahlen der Binnenschiffahrtsfrachten werden aus den von den einzelnen Frachtausschüssen festgesetzten Tarifen unter Berücksichtigung der mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung errechnet. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Monatszahlen.

Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 19).

Seite 16

¹⁾ Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ²⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ⁴⁾ Ab 1. 6. 1956. — ⁵⁾ Ab 1. 4. 1956. — ⁶⁾ 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). — ⁷⁾ Für Teilpartien zwischen 50 und 100 t wurden bis einschl. August 1966 0,30 DM je t zusätzlich berechnet. Ab 1. September 1966 gelten die dargestellten Tonnensätze für Partien ab 50 t. — ⁸⁾ 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.

Erläuterung 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 17

¹⁾ Siehe Seite 16, Anmerkung ⁸⁾. — ²⁾ Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ³⁾ Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁴⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ⁵⁾ Lade- und Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$ und umgekehrt. — ⁶⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden: Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774, II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an. — ⁷⁾ D Januar/Juli. — ⁸⁾ Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder.

Seite 18

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ²⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ⁴⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁵⁾ Ab 1. 4. 1963 Lade- und Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$. D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löszeiten) berechnet. — ⁶⁾ Ab 1. 9. 1966 ab 50 t; vor dem 1. 9. 1966 stellten sich die Frachtsätze für Partien von 50 bis 99 t jeweils um 0,30 DM je t höher.

2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar

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

Seite 19

¹⁾ Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

Seite 19 (Fortsetzung)

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

B. Seeschifffahrt

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

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 20

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

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 22

¹⁾ Außerdem große Küstenschifffahrt (Mittelmeerfahrt). — ²⁾ Einschl. Brit. Kolumbien. — ³⁾ Einschl. Sojabohnen. — ⁴⁾ Ab 1961\$ je 2240 lbs. — ⁵⁾ Einschl. Abschlüsse zu Berth Termis. Verladung flüßaufwärts (bis San Lorenzo) — flüßabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — ⁶⁾ Reis. — ⁷⁾ Mais. — ⁸⁾ Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe, einschl. ungerechnete Abschlüsse in US-\$. Lose und/oder gesackte Ladungen. — ⁹⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ¹⁰⁾ Ab 6. 6. 1967 via Kaproute. — ¹¹⁾ Ab 1957 mechanische Bulkverladungen in Mackay oder Townsville. — ¹²⁾ Umgerechnet v. US-\$-Pauschalfrachten. — ¹³⁾ Bis 1956 auf Basis Handverladung — gesackt oder lose ex Säcke.

Seite 23

¹⁾ Außerdem großer Küstenschifffahrt und Tankerfahrt. — ²⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ³⁾ Ab 6. 6. 1967 via Kaproute. — ⁴⁾ Ab 1955 große Ladungen (über 900 Fathoms). — ⁵⁾ Umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten. — ⁶⁾ 1—3 Ladehäfen. — ⁷⁾ 1—2 Löschhäfen. — ⁸⁾ Vierteljahreszahl.

C. Schiffsindexe

1. Indices der Seefrachtraten

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

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die Maßzahlen der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtenindices 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.

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

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

II. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindizes

1. Indices der Seefrachten

Seite 24

¹⁾ Im Januar 1960 wurden die Zahlen des deutschen Linienfrachtenindex auf Basis 1958 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1959 (120,6 mit den Indexzahlen auf Basis 1954 verkettet. — Ab Dezember 1959 werden zusätzlich zum Index für die Linienfahrt gesonderte Gruppenindexzahlen für Stück- und Massengut veröffentlicht, die nach dem Verhältnis der in ihrem Bereich beförderten Gütermenge (2,33:1) zum Gesamtindex zusammengezogen werden. — ²⁾ Im Januar 1961 wurden die Zahlen des deutschen Trampfrachtenindex auf Basis 1960 (vorher 1954) über die Monatszahl für Dezember 1960 (80,7) mit den Zahlen auf Basis 1954 verkettet. — ³⁾ Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengütern in 17 weltweiten Relationen im einfachen Durchschnitt der Meßzahl, berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrage der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — ⁴⁾ Einschl. große Küstenfahrt (Mittelmeer). — ⁵⁾ Vor dem 1. 7. 1957 berechnet auf Basis MOT/Scale. — ⁶⁾ Nordeuropäische Küstenfahrt. — ⁷⁾ Vom 1. 1. 1957 bis 15. 5. 1962 auf Basis Scale. — ⁸⁾ Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom. Wegen des früher berechneten Index, vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, Jg. 1959, Heft 2. — ⁹⁾ Ab Northern Range. St. Lawrence und Albany. — ¹⁰⁾ Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und San Domingo. — ¹¹⁾ Getreide ab La Plata/Bahia Blanca nach UK/Kontinent/Polen und Westitalien. Erz ab Vitoria nach UK/Nordeuropa. — ¹²⁾ Mais ab Kapstadt/Durban, Erz ab Beira/Lourenco Marques. — ¹³⁾ Ab Huelva/Morphou/Vassilikio-Bay. — ¹⁴⁾ Ab Abu Zenima (Suez) und Marmagoa/Goa. — ¹⁵⁾ Ab La Goulette, Bona, Melilla und Almeria.

Seite 25

¹⁾ s. Seite 27, Anm. 8. — ²⁾ Ab Sfax und Casablanca. — ³⁾ Zugleich: Gesamtindex für die Afrikafahrt. — ⁴⁾ Ab Monrovia, Casablanca und ab türkische Häfen. — ⁵⁾ Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — ⁶⁾ Phosphat ab Kossér (Rotes Meer), Salz ab Torre Vieja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — ⁷⁾ Ab Marmagoa und Dungun. — ⁸⁾ Die sowjetischen Seefrachtenindizes werden im Auftrag des sowjetischen Ministeriums für die Handelsschifffahrt vom sowjetischen wissenschaftlichen Institut „Sojuzmorniproyekt“ für Entwurfs- und Konstruktionsaufgaben im Seeverkehr berechnet.

2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt; Sonstige Schiffsverkehrsindizes

Seite 26

¹⁾ Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wird jeweils am Quartalsbeginn als mittlere Rate aller Scale- (ab 1. 7. 1962 aller Intascale-) Werte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse im abgelaufenen Quartal sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften veröffentlicht, einbezogen sind Tanker aller Größen über 9999 tdw. Gesamttragfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden stattdessen gesonderte Meßzahlenreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 tdw. (GP = General Purpose) und für Großtanker ab 25000 tdw. (LV = Large Vessels) geführt; ab 1. 7. 1964 werden Meßzahlenreihen nur noch halbjährlich jedoch für 3 Größenklassen berechnet: 14000 bis 24999 tdw (GP = General Purpose), 25000 bis 44999 tdw. (MR = Medium Range) und 45000 bis 69999 tdw (LR = Large Range). Seit dem 15. 7. 1967 werden die AFRA-Raten monatlich berechnet und veröffentlicht (erstmalig für Juni 1967). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem Golf. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Quartalszahlen und werden ebenso wie die unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Scale-Tarifs in Shilling je t umgerechneten Quartals- und Jahreszahlen vom Statistischen Bundesamt errechnet (vgl. Erläuterungen zu D. Index der Seefrachten). — ²⁾ Ohne Berücksichtigung von Umweganschlüssen (Kaproute). — ³⁾ Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der britischen Schiffsfahrtszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — ⁴⁾ Der Neubaupreis bezog sich in den Jahren 1962 bis 1964 auf einen Bulk-Carrier mit einer Tragfähigkeit von 24000 t. Materialeinsparungen und Formverbesserungen aufgrund technischer Fortschritte im Schiffsbau sowie Erleichterungen der Bedingungen für die Schiffs-Klassifizierung ermöglichten eine Erhöhung der Tragfähigkeit bei sonst gleichbleibenden Schiffsabmessungen. Demzufolge stellte „Fairplay“ seine Preisangaben für den Bulk-Carrier von 24000 auf 25000 t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verbilligung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — ⁵⁾ Umgerechnet vom Baupreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1325000 £). — ⁶⁾ Umgerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1200000 £). — ⁷⁾ Berechnet aufgrund der Jahresberichte der Schiffsmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes) Paris, Quartalszahlen sowie jeweils neueste Jahreszahlen fortgerechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schiffsfahrtsveröffentlichungen. — ⁸⁾ Berechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schiffsfahrtsveröffentlichungen. — ⁹⁾ Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit von 14 Seemeilen (je Stunde) und schneller. — ¹⁰⁾ Motorschiffe. — ¹¹⁾ Ölbrenner und Motorschiffe.

III. Luftverkehr

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

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 27

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachtflüge. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrate). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen). — e) Airbusdienst ab 1. 4. 1963 (3 x 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 28

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen, ab 1. 7. 1965 innerhalb eines Monats. — b) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen, ab 1. 4. 1964 innerhalb 21 Tagen. ¹⁾ Touristenklasse. — ²⁾ Monatsdurchschnitt Juli—Dezember. — ³⁾ Flugpreise für die Benutzung von Düsenflugzeugen. Bis 1960 wurden Preise für Reisen mit Propellerflugzeugen veröffentlicht (s. M 7 vj 3/1956 bis vj 3/1965).

B. Güterverkehr

Luftfrachtraten je kg, umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20, ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00).

1. Allgemeine Luftfrachten 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 $\frac{1}{2}$ 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⁾ Ostroute über Indien. — ²⁾ Ab 250 kg Mindestgewicht. — ³⁾ Außerdem DM 5,60 ab 1000 kg Mindestgewicht.

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

Seite 31

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.

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

Seite 32

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Vor dem 6. Juli 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Seite 33

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

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

Seite 33 (Fortsetzung)

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

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

Seite 33 (Fortsetzung)

a) Monatliche Gebühren je Zeitungsstück im Postzeitungsvertrieb

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

Seite 34

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

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

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland

5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland

Seite 34 (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 benannten 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. 7). 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. 7 unter bestimmten Voraussetzungen auch auf Schüler von Privatschulen. — ⁹⁾ Bis 1951 wurden Arbeiterzeitkarten nur an Arbeiter, Angestellte und Beamte mit einem monatlichen Bruttoeinkommen unter RM/DM 200, ab 1952 unter DM 300, ab 1957 unter DM 750, ab 1958 unter DM 1250 ausgegeben. Ab 1. 1. 1961 entfiel für die Zeitkartenausgabe jede Beschränkung hinsichtlich Personenzahl und Einkommenshöhe; ab 1. 1. 1963 werden besondere Arbeiterzeitkarten nicht mehr ausgegeben. — ¹⁰⁾ Schülerzeitkarten werden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgegeben. Ab 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Bezugsberechtigten einbezogen. Ab 1. 1. 1963 Lehrlinge nur noch bei einem Bruttoarbeitsentgelt bis zu 150 DM monatlich. Ab 1. 3. 1966 können Schülerzeitkarten von Antragsberechtigten bis zum vollendeten 27. Lebensjahr gelöst werden.

6. Indices der Postgebühren im Inland

Seite 35

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

B. Fernsprechverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 35

¹⁾ Für handvermittelte Ferngespräche wird mindestens die Gebühr für eine Dauer von 3 Minuten berechnet. Für jede weitere Minute beträgt die Gebühr ein Drittel der angegebenen Sätze. Angefangene Minuten werden wie volle Minuten gezählt. — ²⁾ Über 800 km: Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — ³⁾ Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag.

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

Seite 36

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

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

Seite 36 (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

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 37

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 Zeitimpulszahlstellung umgestellt sind, werden jeweils bis zur Beendigung der Umstellungsarbeiten die vor dem 1. 2. 1956 geltenden Fernschreibgebühren erhoben. — ⁴⁾ Normalgebühren infolge vorübergehenden Wegfalls der Ermäßigung.

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

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

B. Güterverkehr

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter):
Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Frachtenspiegel des Verbandes deutscher Küstenschiffer, Hamburg-Altona, ab September 1961: Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (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; Economische Voorlichting Rotterdam; The Review of the River Plate, Buenos Aires; Mullion and Co. Ltd., London; 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; Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

C. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachtraten
Deutscher Seefrachtenindex:
Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 93. Jahrgang, S. 402 ff. und 618/19; 97. Jahrgang Nr. 14/15 vom 2. 4. 1960; 98. Jahrgang, Nr. 20 — 1. Oktober-Heft 1961¹⁾
„Welt“-Trampfrachtenindex. — Getreidetankerfrachtenindex:
„Die Welt“, Hamburg, Indexverfasser: Heinz Peters, Hamburg-LA
Index der Seefrachtraten, Norwegen:
Norwegian Shipping News, Oslo, Jahrgang 1967, Nr. 1 A, Neujahrsausgabe 1967, S. 132 ff.¹⁾
Trampfrachtenindices Niederlande
Statistisches Zentralamt der Niederlande, Den Haag; Maandstatistiek van Verkeer en vervoer, Jahrgang Nr. 25, Heft Nr. 12, Dezember 1962¹⁾
Index der Trampschiffsfrachten, Großbritannien:
Chamber of Shipping of the United Kingdom, London E.C. 3, Methodischer Abriss des Tramp Freight Index, revised basis (1960 = 100)^{1) 2)}
Index der Tankerfrachten, Großbritannien:
Mullion and Co. Ltd., London
Internationaler Trampfrachtenindex, Italien:
Informazioni Marittime, Roma; Rivista di Politica Economica, Roma, Estratto dal Fasc. VI — Juni 1959, Verfasser: Dr. Vito Dante Flore¹⁾; Inform. Maritt. Anno XV Num. 7, Juli 1959¹⁾
Seefrachtenindex, Sowjetunion:
Sojuzmorniproyekt, Moskau (= 'staatl. wissenschaftliches Institut für Entwurfs- und Konstruktionsaufgaben im Seeverkehr der Sowjetunion) im Auftrage des sowjetischen Ministeriums für die Handelsschifffahrt, Moskau, „Morskoi Flot“, Jg. 1966, Novemberausgabe „Lloyd's List“, Nr. 46934 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. 11.

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.

Qellenverzeichnis

noch: II. Schiffsverkehr

C. Schifffahrtsindices

1. Indices der Seefrachten

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 Schiffsbaus, der Häfen und des Seehandels, herausgegeben vom Institut für Seeverkehrswirtschaft, Bremen

2. Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt:

London Tanker Brokers' Panel, London E. C. 2; Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Petroleum Press Service, Mai 1954¹⁾; Erdöl-Informationsdienst, E. Stahmer, Hamburg, 13. Jahrgang, Nr. 3, vom 15. Juli 1959¹⁾

Sonstige Schifffahrtsindices

Preismeßzahlen für Neubautonnage:

Fairplay, Shipping Journal, London E. C. 2

Preismeßzahlen für Zweithandtonnage

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

b) Zum Abbruch bestimmt: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung

Bundesrepublik Deutschland: Heinz Peters, Hamburg LA

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

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

Vereinigte Staaten: Maritime Research Inc. — Institut, New York, s. allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr (IATA-Preise):

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

B. Güterverkehr (IATA-Raten):

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

IV. Post- und Fernmeldegebühren

A. Postverkehr

Gebühren: Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

Indices der Postgebühren:

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

B. Fernsprechverkehr: Siehe unter C.

C. Telegrafen- 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.

