

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

4. Vierteljahr 1967



Bestellnummer: 310700—670304

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

Seite

Schaubilder

Indices der Seefrachtraten	3
Preise für Verkehrsleistungen im 4. Vierteljahr 1967	5
Allgemeine Vorbemerkungen	9
Abkürzungen, Maße und Gewichte	9

Tabellenteil

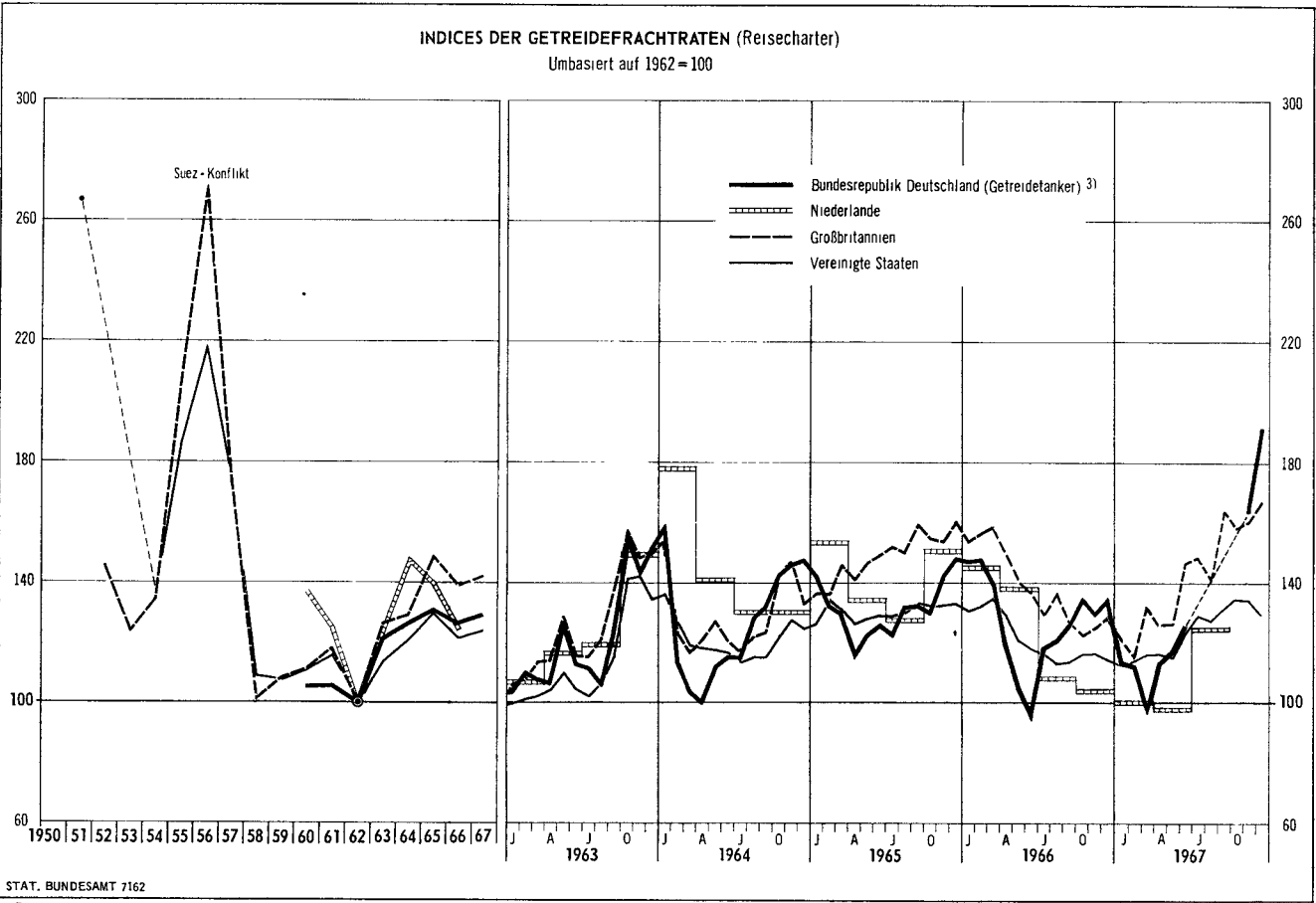
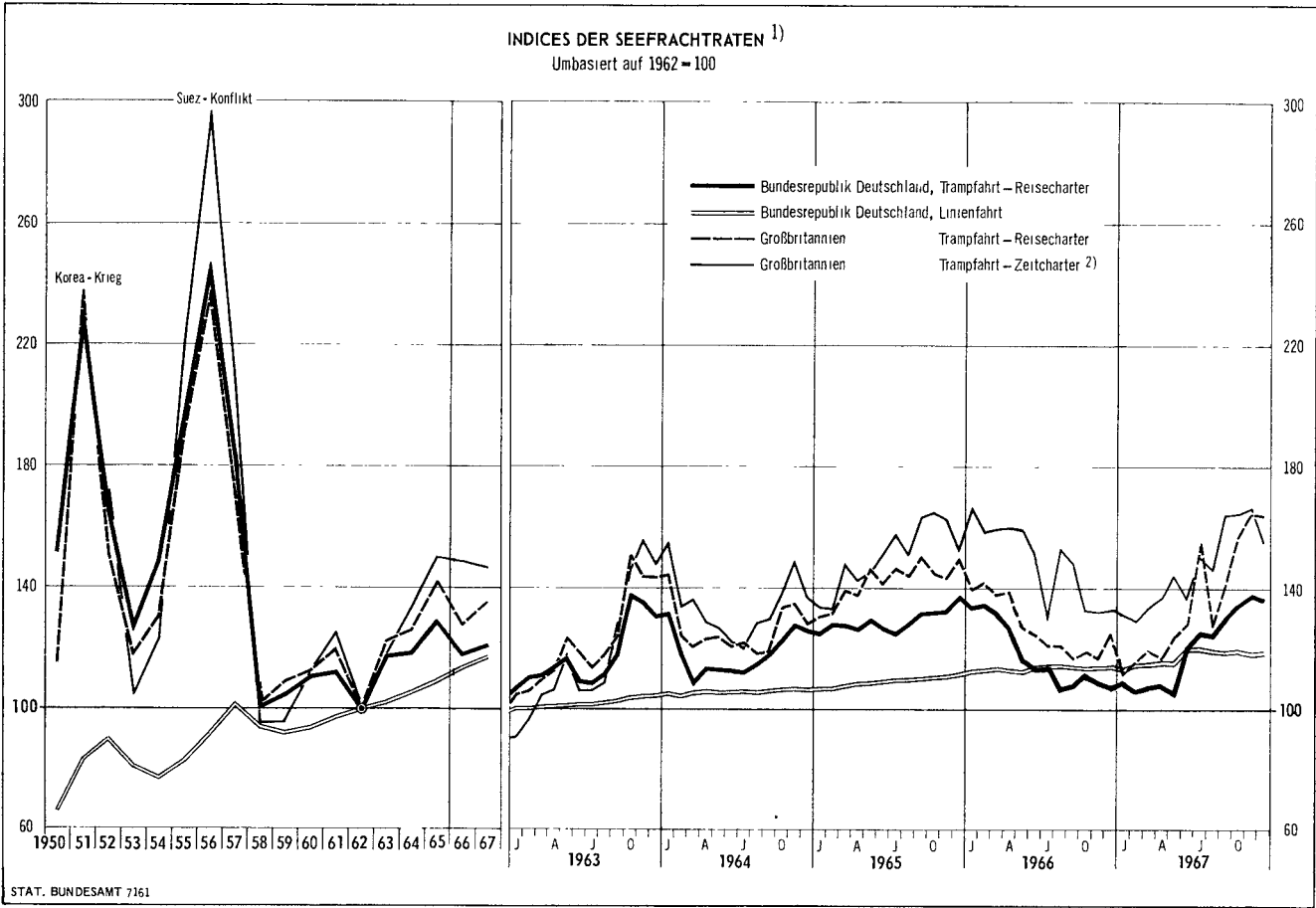
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	10
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	11
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	13
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	14
2. Frachtsätze 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 kanalisierten Flüssen Main und Neckar	19
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt	19
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)	20
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)	22
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. Fernsprechverkehr	
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 23. April 1968

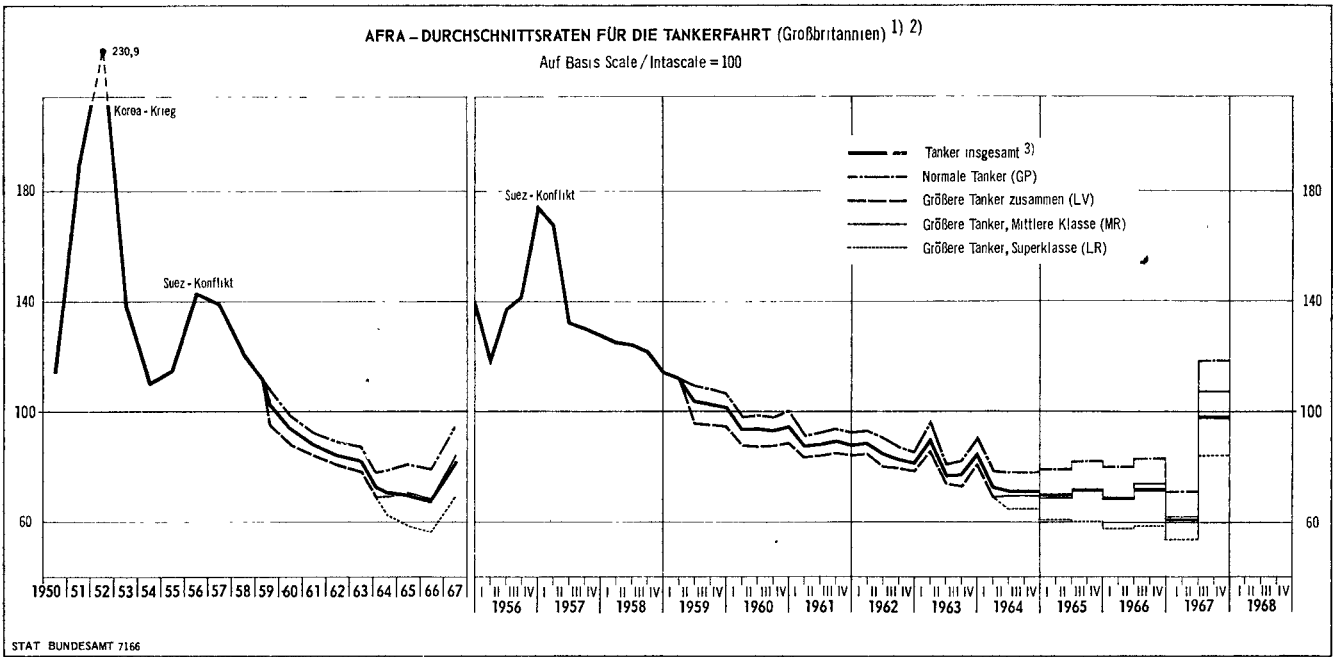
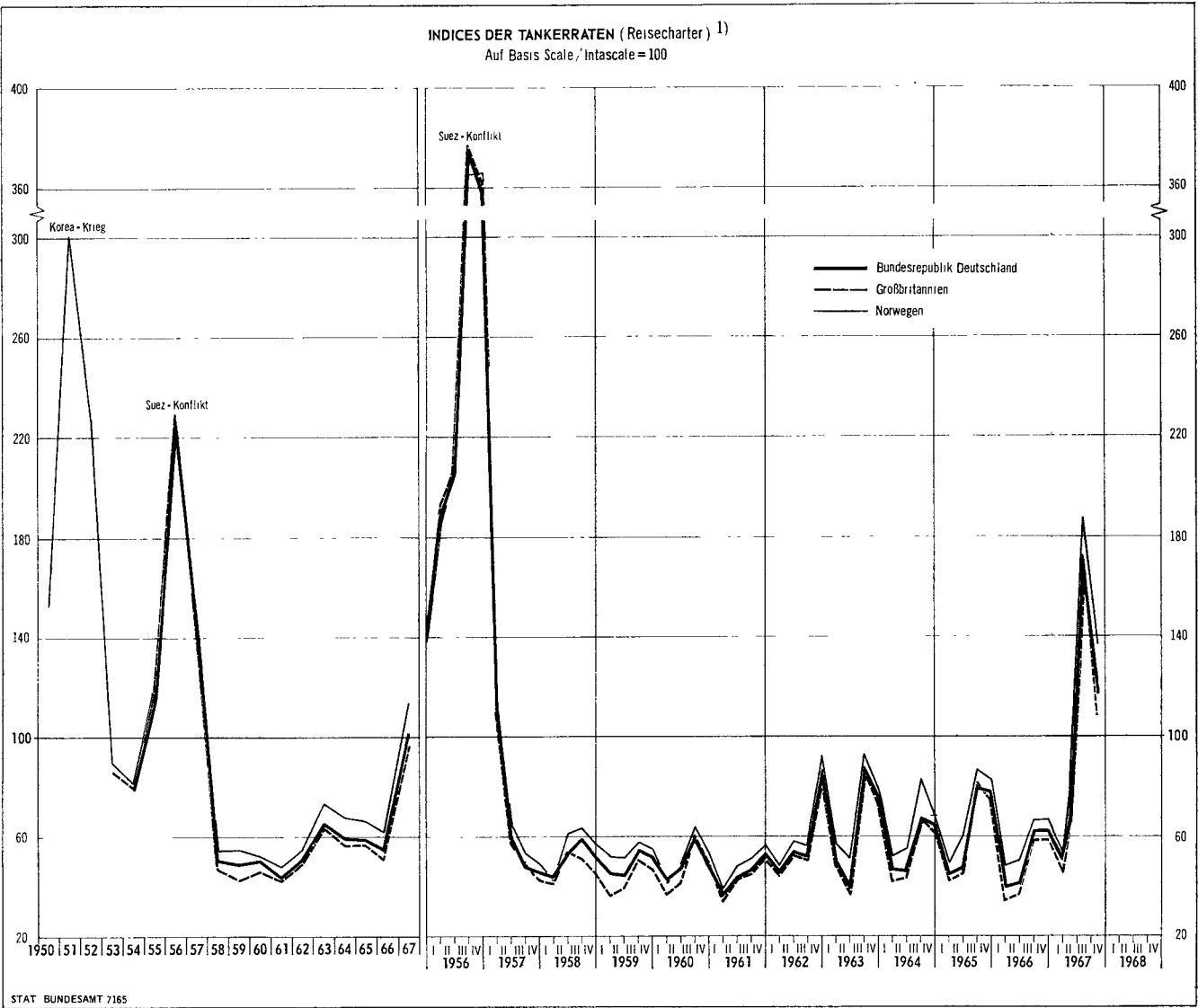
Erschienen im Mai 1968

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,00



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40



Preise für Verkehrsleistungen im 4. Vierteljahr 1967

Die Deutsche Bundesbahn erhöhte am 1. 10. 1967 die Sonderzuschläge für Sendungen, die z. B. wegen Überschreitung des Lademaßes oder wegen ihres hohen Gewichts nur unter bestimmten Bedingungen und Sicherheitsvorkehrungen befördert werden dürfen. Die Mindestzuschläge für diese Sendungen wurden um 2 bis 120%, die Zuschläge für größere Transportweiten etwas stärker angehoben. Die Kilometergebühr wurde von 8 auf 10 DM heraufgesetzt. Dementsprechend stiegen die Gebühren für besonderes Begleitpersonal.

Im Laufe des 4. Quartals wurden erneut verschiedene Ausnahmetarife, vor allem für den Transport von Baumaterialien, Kohle und Erdöl, eingeführt:

- 1 B 33 Grubenholz von Versandbahnhöfen in Rheinland-Pfalz nach Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Herne und Wanne-Eickel mit 20 t- und 25 t-Sätzen (Wettbewerbstarif gegenüber dem potentiellen Wasserweg Saar—Pfalz—Rhein; ab 1. 12. 1967)
- 4 B 21 Branntkalk und Kalkstein von allen Gewinnungs- oder Erzeugungstätten und von den EWG-Grenzübergängen nach Dortmund (bei Mindestauflieferung von 600 000 t Fracht in 12 aufeinanderfolgenden Monaten; ab 1. 10. 1967)
- 6 S 1 Steinkohlen und -koks von bestimmten Bahnhöfen des Saarlandes nach deutschen Seehäfen zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern (Wettbewerbstarif gegenüber dem potentiellen Wasserweg Saar—Pfalz—Rhein; ab 1. 12. 1967)
- 12 S 4 Caprolactam in geschlossenen Zügen von 1 000 t ab Ludwigshafen (Rhein) BASF zur Ausfuhr über die Häfen Bremen, Bremerhaven und Hamburg (ab 1. 12. 1967)
- 14 B 65 Bestimmte Mineralöl-Erzeugnisse ab Raffinerie Burg-hausen (Obb.) und Feldkirchen bei München, dem Endpunkt einer Pipeline dieser Raffinerie, nach bestimmten Bahnhöfen im süddeutschen Raum (Wettbewerbstarif gegenüber dem gewerblichen Güternahverkehr; ab 2. 10. 1967)
- 14 B 66 Bestimmte Mineralöl-Erzeugnisse, vor allem Dieselkraftstoff und Heizöl, von der neuen Raffinerie Klarenthal (Landkreis Saarbrücken) nach bestimmten Bahnhöfen im Saarland und in Rheinland-Pfalz. (Wettbewerbstarif gegenüber dem gewerblichen Güternahverkehr; ab 15. 11. 1967)

Der Unterstützungstarif 6 U 3 für Steinkohlentransporte von bestimmten oberrheinischen Umschlagsplätzen nach bestimmten saarländischen Empfangsbahnhöfen wurde am 15. 12. 1967 außer Kraft gesetzt.

Außerdem ist die Geltungsdauer des AT 15 B 1 für Fischtransporte von deutschen Küstenplätzen nach allen Empfangsbahnhöfen im Binnenland und nach EWG-Grenzübergängen am 31. 12. 1967 endgültig abgelaufen. Die Frachten für diese Transporte werden ab 1. 1. 1968 nach dem Regeltarif berechnet. Der Wegfall der für die Seefischversorgung der Bundesrepublik bedeutsamen Frachtbegünstigung hat die Fischtransporte zum Teil erheblich verteuert. Die Versandkosten frischer und gefrorener Fische einschließlich Fischfilet sowie der Versand von Fischwaren (Vollkonserven, geräucherte und marinierte Seefische), Krabben und Muscheln als Stückgutladung haben sich dadurch je nach Entfernung um 10 bis 24% erhöht. Die Frachtsätze für Fischwaren in 5 t-Wagenladungen zogen sogar um 10 bis zu 30% an. Da für Frischfische in Wagenladungen nach dem bisher geltenden AT 15 B 1 die Eisbeigabe als zusätzliche Fracht berechnet wurde, nach den neuerdings anzuwendenden Allgemeinen Tarifvorschriften des Regeltarifs das Kühlis frachtfrei befördert wird, trat für den Frischfischversand in Wagenladungen keine nennenswerte Verteuerung ein.

Anfang November des Jahres lockerte die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn die Bestimmungen für Gesellschaftsfahrten zu ermäßigten Fahrpreisen. Eine 30%ige Ermäßigung wird neuerdings bereits bei 6 statt bisher 10 Personen mit gemeinsamem Reiseziel gewährt. Unter gleichen Umständen kommen bereits 15 Fahrgäste statt bisher 25 in den Genuß einer 50%igen Fahrpreisermäßigung.

Die Belgischen Staatsbahnen führten am 1. 12. 1967 im Rahmen ihres Binnentarifs einen besonderen Transcontainer-Tarif ein, der für Einfuhrsendungen in Einheitsbehältern von Nicht-EWG-Ländern über die belgischen Seehäfen nach Belgien und Luxemburg sowie für Ausfuhrsendungen in der Gegenrichtung gilt. Der Frachtberechnung wurden die nach der Art der Container differierenden Frachtsätze für die verschiedenen Entfernungen zugrunde gelegt. Die Kilometersätze für 20/30/40-Fuß-Behälter wurden auf 14/16/18 bfrs festgesetzt, wobei als Mindestfracht je Behälter 1 000 bfrs erhoben werden. Für Rücktransporte leerer Behälter werden auf die Sätze für beladene Behälter 50% Ermäßigung gewährt.

Der kombinierte Schienen-Straßen-Verkehr („Huckepackverkehr“) in Frankreich wurde nach dem Zusammenschluß der beiden allein zuständigen Unternehmen, des „Groupement Technique des Transports Mixtes“ (CTTM) und der „Société de Traction et d'Exploitation de Matériel Automobile“ (STEMA), zur „Société Nouvelle des Transports Combinés“ (NOVATRANS) von den Französischen Staatsbahnen (SNCF) tariflich neu geordnet. Für diese Beförderungsart wurde am 1. 11. 1967 ein neuer Reglementierungstarif (Nr. 110) eingeführt, der im Vergleich zu den früheren Tarifvorschriften wesentlich vereinfacht wurde. Gegenüber der SNCF tritt als alleiniger Absender und Empfänger die neu gegründete NOVATRANS auf. Letzterer obliegt die betriebssichere Verladung der Fahrzeuge, die Bezeichnung der Eisenbahnwagen (Niederflurwagen), die Prüfung und das Anschließen der durchgehenden Bremsvorrichtung sowie die Fertigmeldung der Transporte an die SNCF. Die Transporte werden als Eilgut in Sonderzügen zwischen Paris einerseits und Avignon, Lyon, Marseille, Montmélian, Toulouse und Strasbourg andererseits sowie zwischen Trappes und Le Mans befördert. Das Mindestgewicht beträgt 300 t, für das die Fracht unmittelbar aus dem Frachtsatzzeiger entnommen werden kann. Über 300 t hinausgehende Gewichtsanteile einer Ladung unterliegen einem besonderen Tonnensatz. Maßgebend für die Frachthöhe ist das Durchschnittsgewicht je Wagenladung, das sich aus dem Gesamtgewicht aller Wagenladungen geteilt durch die Anzahl der Eisenbahnwagen ergibt. Je höher also das Durchschnittsgewicht je Wagenladung, um so niedriger ist die Gesamtfracht (für 300 t + Mehrgewicht). Gleichzeitig wurden die für den innerfranzösischen Ausfuhr- und Durchfuhrverkehr maßgeblichen Gütertarife: der Generaltarif, der Sammeltarif sowie die Frachtsätze für eine Reihe von Güterarten innerhalb der Normaltarife (Kap. 1) und der Ausnahmetarife (Kap. 2—25) revidiert. Die Entfernungsstaffeln dieser Tarife wurden neu festgesetzt und die Streckensätze der Gewichtsklassen zwischen 12 und 20 t um eine Tarifstufe (= 1 Barème), d. h. um 2,47% gesenkt.

Der zuständige Ausschuß der Interstate Commerce Commission genehmigte den Antrag der im Westen der Vereinigten Staaten tätigen amerikanischen Eisenbahngesellschaften, ihre Personalfahrpreise am 1. 12. 1967 um 5% heraufzusetzen.

Straßenverkehr

In der Bundesrepublik Deutschland wirkten sich unter zahlreichen Änderungen und Ergänzungen des Reichskraftwagen-tarifs im Laufe des 4. Quartals 1967 einige Tarifmaßnahmen auch auf die Frachtsatzentwicklung des Güterfernverkehrs aus. So wurde z. B. die Güterposition „Kalziumkarbonat“ des Regeltarifs für den Wagenladungsverkehr von der Regelklasse C/D nach E umgestuft. Dadurch verbilligten sich die Kalksteintransporte nach dem Regeltarif um rund 4%. Mit der Einführung des Ausnahmetarifs 611 wurden am 1. 11. 1967 die Sätze für die Güterpositionen „Aluminiumhydroxyd“ (Tonerdehydrat) im Straßentransport von Bergheim (Erf) und von Ludwigshafen (Rhein) nach Zielorten in einer Entfernung von 51 bis 800 km in gleicher Weise ermäßigt.

Für Zellwolltransporte wurde am 1. 10. 1967 ein neuer Ausnahmetarif (Nr. 707) eingeführt. Im Gegensatz zu dem am 30. 9. 1967 ausgelaufenen Zellwolltarif AT 24 B 8, der sowohl für Ausgangsstoffe als auch für Erzeugnisse der Zellwollverarbeitung anwendbar war, gilt der neue Ausnahmetarif nur noch für Zellwolle und Zellwollabgänge selbst, und zwar für alle Transporte ab Dormagen, Kassel, Kelheim, Krefeld, Regensburg und

Siegburg. Die Frachtsätze der 5 t-Klasse erhöhten sich um 10%. Die gleichzeitig neueingeführten 20 t-Sätze verbilligten jedoch die Frachten für Wagenladungen von mindestens 19 t Gesamtgewicht um rund 7%.

Der Ausnahmetarif Nr. 963 für Transporte hochwertiger Einfuhrgüter von bundesdeutschen Seehäfen nach Zielorten im Binnenland wurde am 1. 12. 1967 mit geänderten Frachtsätzen und erweitertem örtlichen Geltungsbereich neu herausgegeben. Die Streckensätze des Frachtsatzzeigers über 300 km wurden etwas gesenkt, nachdem sich im Laufe des Jahres die Anhebung der Tarifsätze vom 1. 1. 1967 (um etwa 8 bis 19%) als wettbewerbshindernd erwiesen hatte. Zahlreiche Empfangsorte wurden in den Geltungsbereich des AT 963 neu einbezogen.

Für den Straßentransport bestimmter Einfuhr- bzw. Ausfuhrgüter zwischen Berlin und bundesdeutschen Seehäfen bzw. Grenzübergangspunkten ist auch die Erweiterung des AT 991 am 1. 11. 1967 bedeutsam. Der Berlinterarif galt bisher ausschließlich für den Gütertransit zwischen Berlin und außerdeutschen Ländern über das Bundesgebiet. Für diesen Transitverkehr wurden die Güterpositionen Bienenhonig, Trockenobst, Trockenfrüchte, Papier und Papierwaren neu in den Tarif aufgenommen. Zusätzlich wurde für die Einfuhr (vor allem aus Ostblockländern) über Berlin nach dem übrigen Bundesgebiet eine neue Abteilung III mit den Güterpositionen Bienenhonig, Käse, Gemüse-, Obst- und Fruchtkonserven eingefügt. Durch diese Frachtbegünstigung soll der Anteil der in Richtung Bundesgebiet anfallenden Leerfahrten am Berlin-Verkehr, in dem gegenwärtig die Verkehrsrichtung Bundesgebiet—Berlin bei weitem überwiegt, herabgesetzt werden.

Am 1. 12. 1967 trat für die Straßenbahn- und Buslinien in Stuttgart ein neuer Tarif der Stuttgarter Verkehrsbetriebe in Kraft. Die meisten Straßenbahn- und Omnibus-Fahrpreise stiegen um etwa 30 bis 40% an.

Im Zuge der Tarifrevision des Straßengüterverkehrs (vgl. Vor-text zu M 7, vj 3/1967, S. 6) wurden am 16. 12. 1967 die niederländischen Frachttarife für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr (NIWO-Tarife) neu herausgegeben. Die Frachtsätze für kurze Transportstrecken (bis 200 km) wurden um 7,5% erhöht. Mit steigender Entfernung vermindern sich die Zuschläge der Streckensätze auf 4,5%.

Je drei finnische und schwedische im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen Finnland und dem Ausland tätige Transportunternehmen erhöhten Anfang November 1967 ihre Frachtsätze in finnischer Währung entsprechend der Abwertung der Finnmark vom 13. Oktober 1967 um 31%.

Binnenschifffahrt

Nach einer Umfrage sind in der Bundesrepublik rund 1 200 mittelständische Binnenschifffahrtsunternehmen bereit, Binnenschiffsraum von insgesamt 600 000 t gegen Zahlung einer Prämie abzuwracken. Zur Durchführung dieser Abwrackaktion werden rund 59 Mill. DM benötigt, wovon das Gewerbe selbst zwei Drittel der Kosten, der Bund den Rest aufbringen soll. Es sind nach Größe und Alter der abzuwrackenden Schiffseinheiten gestaffelte Prämien in Höhe von 48 bis 120 DM je Tonne Schiffsraum vorgesehen. Die zur Abwrackung vorgemerkten Binnenschiffe machen rund 24% der Gesamttonnage kleiner und mittlerer Reedereien bzw. 12% der Gesamttonnage (4,9 Mill. t) aller deutschen Binnenschifffahrtsbetriebe aus. Mit dieser Kapazitätsverringerung hofft die deutsche Binnenschifffahrt einem drohenden Frachtenverfall besser begegnen zu können.

Am 29. 12. 1967 löste der Bundesminister für Verkehr entsprechend dem Gesetz vom 2. 8. 1967 über die Aufhebung des staatlichen Schleppmonopols auf den westdeutschen Kanälen den Bundesschleppbetrieb für den Mittellandkanal und für die westdeutschen Kanäle offiziell auf und setzte die entsprechenden Bundesschlepptarife (Schlepplöhne) mit Wirkung vom 31. 12. 1967 außer Kraft. Nachdem im Zuge der fortschreitenden Motorisierung der Binnenschifffahrt und unter dem Einfluß struktureller Veränderungen auf dem Energiemarkt der Anteil der Gütertransporte mit Schleppkähnen am Gesamttransportaufkommen der Binnenschifffahrt von 75% im Jahre 1950 auf 15% im Jahre 1967 zurückgegangen war, wurde eine besondere Bundesbehörde für den Schleppbetrieb entbehrlich.

Im vierten Quartal 1967 zogen die freien Frachtraten der grenzüberschreitenden Rheinschifffahrt infolge der fortdauernden Hochkonjunktur für Verladungen von Seehandelsgütern in Rotterdam zum Weitertransport ins Hinterland weiterhin kräftig an. In erheblichem Ausmaß trugen aber auch die Exportlieferungen der Bundesrepublik, der Schweiz und Frankreichs sowie die entsprechenden für den Weitertransport auf dem Seeweg bestimmte Lieferungen nach den Rheinendhäfen zum Aufschwung des internationalen Rheintransportgeschäfts bei. Die Getreidefrachtraten im Bergverkehr stiegen von September bis Dezember auf etwa das Doppelte, die Frachtraten für chemische Grundstoffe auf das Zweieinhalbfache, die Erzfrachtraten um etwa 70%. Gleichzeitig verbesserten sich die Rheinfrachtraten im Talverkehr um 40 bis 60%. Auch gegenüber dem Vorjahr lagen die Dezemberraten allgemein um 40 bis 50% höher. Der Rückgang des Rheinwasserstandes wirkte sich auf die Frachtentwicklung je nach Verkehrsrichtung unterschiedlich aus. Im Bergverkehr löste die sich verschlechternde Wasserführung des Rheins eine zusätzliche Tonnageverknappung aus, da der Transportraum, vor allem auf den Oberrheinstrecken, nicht voll ausgenutzt werden konnte. Die witterungsbedingte Störung bewirkte indirekt eine Frachtsteigerung. Auf der anderen Seite erschwerte das Niedrigwasser auch das Kiesfrachtengeschäft der Talfahrt von den Oberrheinhäfen aus. Dies wirkte jedoch auf das Frachtniveau der Talfahrt wegen der Freisetzung von Frachtraum eher abschwächend.

Seeverkehr

Die Trampfrachtraten zogen von September bis November 1967 erneut an, gingen jedoch im Laufe des Dezember infolge des nachlassenden Geschäfts am Getreidefrachtenmarkt wieder etwas zurück. Die wichtigsten Getreideeinfuhrländer hatten bis zum Jahresende ihren Einfuhrbedarf bereits nahezu gedeckt bzw. den entsprechenden Transportraum sichergestellt. Außerdem schwächten sich die Markimpulse, die von der Nahostkrise bzw. von der Sperrung des Suezkanals ausgegangen waren, im gleichen Maße ab wie moderne und leistungsfähigere Großtonnage zur Behebung des immer noch beträchtlichen Tonnagemangels eingesetzt wurde.

Nach der £-Abwertung vom 19. 11. 1967 hielten sich Reeder und Befrachter bei Frachtabschlüssen zunächst stark zurück. Einzelne Abschlüsse in £-Währung wurden entsprechend der Abwertungsspanne nach oben korrigiert. Für mehrere Frachtrelationen wurden an Stelle der bisher auf £-Basis vereinbarten Abschlußraten \$-Raten quotiert. Das Ausmaß der Währungsverluste bei Aufträgen, die vor der Abwertung in £ abgeschlossen, aber erst nach dem Umstellungstermin durchgeführt bzw. bezahlt worden sind, ist noch nicht bekanntgeworden. In den bisher abgeschlossenen Zeit- und Mengenverträgen waren die Trampreeder erst bei Vertragslaufzeiten von 12 und mehr Monaten durch eine spezielle Sicherungsklausel vor Währungsverlusten im Transportgeschäft geschützt.

Im Verlauf des ersten Halbjahres 1967 verharrten die Trampfrachtraten auf niedrigem Niveau, stiegen dann aber im zweiten Halbjahr gegenüber dem Jahresbeginn um etwa 20 bis 30% an. Sie lagen damit im Jahresdurchschnitt gegenüber 1966 um rund 5% höher, blieben jedoch hinter dem Ratenmittel für 1965, dem höchsten Jahresergebnis nach der ersten Suezkrise in den Jahren 1956/1957, immer noch um etwa 5 bis 7% zurück.

Die Abschlußraten für die Beschäftigung von Trampschiffen in der Zeitcharter entwickelten sich mit gewissen zeitlichen Verschiebungen ähnlich wie die Reisecharterraten. Auch sie blieben noch hinter dem mittleren Stand des Jahres 1965 zurück (–3%).

Die Ratenkonjunktur des nordeuropäischen Küstenfrachtenmarktes setzte — mit einem viermonatigen Zeitabstand gegenüber den Hochseefrachten — erst zu Beginn des vierten Quartals voll ein. Nach der Entwicklung des sowjetischen Ratenindex für die Ostseefahrt stiegen die Küstenfrachtraten, insbesondere für Holz- und Kohlentransporte, von September bis Dezember 1967 um rund 47% an. Die Senkung der EFTA-Binnenzölle sowie die Aufhebung des britischen Import-Sonderzolls hatten den Holzfrachtenmarkt kräftig belebt. Konjunkturfördernd wirkte auch die Finnmark-Abwertung am 13. 10. 1967, aus der sich für britische Holzimporteure eine günstige Gelegenheit ergab, ihre während der Rezession stark reduzierten Lagerbestände aufzufüllen. Darüber hinaus stand am Anfang des vierten Quartals

1967 dem steigenden Interesse für Küstentonnage ein zeitweise vermindertes Tonnageangebot gegenüber, da verschiedene größere und entsprechend ausgerüstete Küstenschiffe wegen des schlechten Geschäftsganges in den Sommermonaten in die große Fahrt übergewechselt waren.

Die £-Abwertung wirkte sich für die nichtbritischen Küstenschiffer sehr nachteilig aus, da bisher rund 70% der Küstenfrachtraten, vor allem in der Holz-, Kohlen- und Koksfahrt, in £-Währung abgeschlossen wurden. Die Währungsverluste sind auf etwa 40 000 bis 60 000 DM je Schiffahrtsunternehmen (Zwei-Schiff-Betrieb) geschätzt worden. Lediglich die in längerer Zeitcharter fahrenden Küstenschiffe (etwa 30% der deutschen Küstentonnage) wurden durch die Währungsmaßnahmen weniger betroffen. Angesichts der Marktkonjunktur gelang es den Küstenschiffen, bei Neuabschlüssen hin und wieder die Abwertungsspanne in die Ratenquotierung einzubeziehen. Vielfach wurde auch in DM oder in FF abgeschlossen. Die Auftriebstendenzen am Küstenfrachtenmarkt verstärkten sich noch im Laufe des Dezember 1967, als Eiszuschläge und Mehrkosten für teurere Hafenleistungen in die Raten einbezogen werden mußten. Vorausabschlüsse für die Holzfahrt-Saison 1968 wurden jedoch nur vereinzelt getätigt. Die Ratenentwicklung blieb hier von zunächst unberührt.

Nach der Ratenhausse im August und September fielen die Tagesraten der Öltankerfahrt, vor allem die der Standard-Tankerroute Persischer Golf—Kontinent, stark zurück, konnten sich aber bis Jahresende 1967 — wenn auch unter starken Schwankungen — noch oberhalb der Ausgangsbasis des Intascale-Grundratentarifs (IS) behaupten. Angesichts dieser für die Tankerreeder verhältnismäßig günstigen Ratensituation wechselte Tankertonnage kaum noch in die Getreidefahrt über, sondern blieb im Ölfrachtengeschäft tätig. Das Marktinteresse flaute jedoch weiter ab. Die Ölgesellschaften hatten ihren Tonnagebedarf für die europäische Energieversorgung während des Winters 1967/1968 zum Teil überschätzt und sahen sich deshalb in mehreren Fällen veranlaßt, langfristig angemietete Tankertonnage auf dem Tagesmarkt weiter zu verchartern (sog. Relet-Abschlüsse). Im Dezember verstärkte sich dann der Tonnagebedarf für Öltransporte ab Persischem Golf wieder, so daß die Raten erneut leicht anzogen. Der allgemeine Trend der Ratenbewegung war indessen — ebenso wie der Ratentrend der übrigen Fahrtgebiete — weiterhin nachgebend.

Der Mittelwert der Tagesraten für das Jahr 1967 erreichte mit einer mehr als fünffachen Steigerung gegenüber dem Raten-tiefstand im April 1967 (etwa IS — 60 bis — 70%) eine Zunahme von etwa 60 bis 70% im Vergleich zu dem mittleren Ratenstand der Jahre 1963 bis 1965.

Im Verlauf des Jahres 1967, das durch starke Fluktuationen am Frachtenmarkt gekennzeichnet war, zeigte sich deutlich eine ausgleichende Wirkung der Tankerraten für langfristige Öltransporte auf den Ratenverlauf des gesamten Tankermarktes. Sie zogen in der Zeit von Juni bis September 1967 nur um 80% an und gaben anschließend auch nur sehr zögernd nach. Am Jahresende behaupteten sie mit IS + 2% ungefähr den Stand der inzwischen stark zurückgefallenen Tagesraten.

Die sowohl in £ als auch in \$ fixierten Nominalraten des Intascale-Grundtarifs blieben trotz der seit dem 19. 11. 1967 durch die £-Abwertung veränderten \$-Parität des £-Sterling einstweilen unverändert. Soweit Öltransporte nicht ohnehin in \$ abgeschlossen wurden (wie z. B. im interamerikanischen Verkehr und im Amerika-Fernostverkehr), forderten nach der Abwertung die Tankerreeder aus Ländern mit unveränderter Währungsparität (Amerika, Liberia, Japan, Norwegen, Griechenland u. a.) bei £-Quotierungen in einer Zusatzklausel die Umrechnung zum alten Wechselkurs von 1 £ = 2,80 \$.

Nach dem Linienratenindex des Bundesministers für Verkehr blieben die Linienfrachtraten im Durchschnitt aller Frachtpositionen für den ausgehenden und einkommenden Seegüterverkehr der Bundesrepublik von September bis Dezember 1967 nahezu unverändert. Der Auftrieb der Linienraten gegenüber dem vierten Vierteljahr 1966 war zu einem erheblichen Teil durch die seit Mai 1967 wirksam gewordenen Zuschläge zum Ausgleich der Umwegkosten für die Kaproute bedingt. Nach einer zusätzlichen Berechnung des BMV — See —, in der die Sonder-

zuschläge der Linienkonferenzen zum Ausgleich der £-Abwertungsspanne berücksichtigt werden, sind die Linienraten im November und Dezember 1967 um rund 7%, von Dezember 1966 bis Dezember 1967 sogar um rund 11% gestiegen. Die in £-Währung disponierenden Linienkonferenzen und Gemeinschaftsdienste setzten mit Rücksicht auf die in Ländern des Sterlingblocks beheimateten Mitgliedsreedereien ihre Ausgleichszuschläge nur zum Teil in voller Höhe (16,67%) fest.

Luftverkehr

Sogleich nach Bekanntwerden der britischen £-Abwertung tagte eine Sonderkonferenz der IATA in London, um über geeignete Maßnahmen zur Anpassung der Flugpreise und Luftfrachtraten an den geänderten Wechselkurs des £ zu beschließen. Die IATA-Tarife sind für den Flugverkehr innerhalb der westlichen Hemisphäre sowie für die Atlantik- und Pazifikrouten auf US-\$-Basis, für alle übrigen Fahrtgebiete auf £-Basis abgestellt. Die IATA-Tarife in Landeswährung für Flüge ab Ländern mit abgewerteter Währung wurden am 27. November 1967 um 16,67% erhöht, wobei der Luftverkehr zwischen den Abwertungsländern selbst ausgenommen wurde. Die IATA-Tarife in Landeswährung für Flüge abgehend aus Ländern, die sich der Abwertung nicht angeschlossen haben, blieben unverändert. Für Pauschalreisen von Ländern des Sterlingblocks aus wurden zu den bisherigen Tarifsätzen Zuschläge in Höhe von 8,5%, für entsprechende Charterflugreisen Zuschläge von 5% eingeführt. Im Verkehr mit Spanien wurden die entsprechenden Zuschläge zu den Normaltarifen auf 8,5%, für Pauschalreisen auf 5% und für Charterflugreisen auf 3% beschränkt.

Die IATA-Fluglinien auf der Pazifikroute senkten ihre Flugpreise im Verkehr zwischen der amerikanischen Westküste (von Los Angeles bis Vancouver) und wichtigen Verkehrsknotenpunkten in Ostasien (von Tokio bis Djakarta) am 1. 10. 1967 um 10 bis 20 \$, d. h. um etwa 2 bis 5%. Die Ermäßigung wird auf die Basistarife und auf alle Sondertarife in beiden Flugklassen angewandt.

Am 1. Oktober 1967 trat das von der 2. Verkehrskonferenz der IATA-Carrier in San Juan (Puerto Rico) im Mai 1967 beschlossene neue Ratenabkommen für den internationalen Luftfrachtversand in den Jahren 1968/69 in Kraft. Obwohl die Fluggesellschaften für mehrere Verkehrssektoren bemerkenswerte Tarifzugeständnisse machten, brachte diese Neuordnung der IATA-Luftfrachttarife nicht den von der Frachtkundschaft allgemein erhofften Durchbruch zu einer fortschrittlichen, im Tarifaufbau wesentlich vereinfachten Ratenstruktur mit starken Anreizen zur Ausnutzung der gebotenen Frachtvorteile. Für einzelne Fahrgebiete bzw. Verkehrsformen wurden die Tarifsätze sogar erhöht, und zwar:

die Allgemeinen Luftfrachtraten auf den meisten europäischen Transportrouten um rund 5%

die Mehrzahl der Ratenpositionen des Spezialtarifs für die wichtigsten Warengruppen im Nordatlantikverkehr um etwa 2 bis 5% (d. h. um 1 bis 4 US-Cents je kg für Nahrungsmittel, Leder, Flugzeugmotoren, Elektrogeräte u. a. m.)

die Mindestluftfrachtgebühren

im Verkehr zwischen Europa und Amerika von 15 auf 18 \$ (je Sendung)

im Europa-, Afrika-, Nahostverkehr sowie im Verkehr zwischen diesen Fahrtgebieten von 4 auf 6 bis 10 \$

im Verkehr zwischen Europa und Fernost von 8,40 auf 14 \$

im amerikanischen Binnen-Luftfrachtverkehr von 18 auf 21 \$

im kanadischen Binnen-Luftfrachtverkehr von 17 auf 20 \$

die Raten für Tiertransporte um unterschiedliche Zuschlagsätze (teilweise um 70 bis 80%).

Der Ratenanstieg im Europa- und Atlantikverkehr wurde mit steigenden Kosten für die Abfertigung und für den Umschlag der Luftfrachtgüter innerhalb der großen Flughäfen begründet, z. B. Erhebung von besonderen Gebühren durch die im September 1966 neugegründete Luftfracht-Umschlags-Gesellschaft (LUG) des Frankfurter Großflughafens Rhein-Main.

Demgegenüber verbilligten sich die Luftfrachttransporte wie folgt:

Sendungen in Großbehältern (Größenklasse 12, Inhalt 2,5 cbm, Sendungsgewicht maximal 800 kg) zwischen Großbritannien und dem europäischen Festland um 10 bis 30% entsprechend der Festsetzung des Containerabatts auf 60% der nach der Allgemeinen Luftfrachtrate (für Sendungen unter 45 kg) ermittelten Gesamtfracht

Sendungen von mindestens 200 kg bei Anwendung des Allgemeinen Luftfrachttarifs im Nord-, Mittel- und Südatlantikverkehr um rund 10%.

Transporte im Nord- und Mittelpazifikverkehr nach dem Allgemeinen Luftfrachttarif um rund 15%

im Verkehr zwischen Europa und Tokio/Hongkong/Manila um etwa 5 bis 10%

im Australien/Neuseeland-Nordamerika-Verkehr in nicht näher bekanntgewordenem Ausmaß.

Im Verkehr zwischen Nord-, Mittelamerika und Europa einerseits und Fernostplätzen andererseits wurden für mehrere Warenpositionen gegenüber den bisher ausschließlich geltenden Allgemeinen Luftfrachtraten um 20 bis 40% niedrigere Spezialraten eingeführt.

Die bisher nur innerhalb des Verkehrssektors Europa, Libyen und Tunesien geltende Flugpreissonderermäßigung in Höhe von 75%, die Luftfrachtagenten für zwei Flüge im Jahr gewährt wird, wurde auf alle übrigen Verkehrsgebiete ausgedehnt.

Die amerikanische Emery Air-Freight Corporation, eine der größten Luftfrachtpeditionsunternehmen der Welt, führte an Stelle des Allgemeinen Luftfrachtratensystems der IATA für den Nordatlantikverkehr am 1. 10. 1967 einen eigenen Haus-tarif ein. Durch Konzentration einer Vielzahl von Spezialraten für bestimmte Güter auf sechs Standardraten und durch den Fortfall der im IATA-Tarif enthaltenen Vorschriften über Mindestmengen ergeben sich für den Auflieferer Frachtersparnisse bis zu 40%.

Im Laufe des Dezember 1967 wurden die Landegebühren des Flughafens Glasgow-Albottinch für Nurfracht-Flüge in der verkehrsschwachen Tageszeit um 50%, in der Zeit von 24 Uhr bis 7 Uhr um 75% ermäßigt.

Post- und Fernmeldeverkehr

Im Laufe des vierten Quartals wurden in der Bundesrepublik Deutschland die Fernsprechverbindungen mit verschiedenen Ländern teils durch Gebührensenkungen begünstigt,

teils durch Umstellung weiterer Netzbereiche auf den Selbstwählverkehr verbessert. Die deutsche Bundespost ermäßigte die Drei-Minuten-Gebühr für handvermittelte Gespräche

nach Tunesien von 15 auf 9 DM (15. 10. 67)

nach Kuwait von 37,20 auf 34,50 DM (1. 11. 67).

Der Selbstwählverkehr mit Frankreich wurde am 1. 11. 1967 auf die zweite und dritte französische Westzone ausgedehnt. Am 20. 12. 1967 wurde der vollautomatische Sprechverkehr mit Schweden aufgenommen. Der Anteil der nach der Umstellung vollautomatisch vermittelten Ferngespräche am gesamten Gesprächsverkehr mit Schweden wird auf rund 80% geschätzt.

Der Telexdienst mit ausländischen Fernmeldeverwaltungen wurde ebenfalls erweitert. Neu aufgenommen wurden Fernschreibverbindungen

mit Guatemala und mit den Leeward-Inseln (1. 10. 67)

mit Botswana und Lesotho (15. 10. 67)

mit Kuba (1. 11. 67).

Die Drei-Minuten-Gebühr für Telexverbindungen nach Guatemala wurde auf 48 DM, nach Kuba, nach den Leeward-Inseln, nach Botswana und nach Lesotho auf 36 DM festgesetzt. Ferner wurde die Drei-Minuten-Gebühr für Verbindungen nach Ungarn von 2,10 auf 2,40 DM erhöht.

Der eidgenössische Bundesrat setzte die Postgebühren der schweizerischen PTT-Verwaltung am 1. November 1967 allgemein herauf. Fast alle wichtigen Gebührenpositionen des Postdienstes, des Postanweisungs- und des Postscheckdienstes wurden von dieser Maßnahme betroffen. Die Gebühren erhöhten sich um etwa 50 bis 100%. Höhere Zuschläge wurden vor allem für Drucksachen und Warenmuster ohne Adresse (130 bis 140%), für Wertsendungen und Einzugsaufträge (150%) sowie für Nachnahmen (159%) wirksam. Andere Gebührengruppen wurden in geringerem Ausmaß erhöht, z. B. die Paketgebühren (um 11 bis 17%), die Postzeitungsgebühren (um 11%) und die Gebühren für eingeschriebene Pakete von 250 g an (um 20 bis 33%). Zugleich wurde aber auch die Haftpflicht der PTT-Betriebe für Postsendungen erweitert. Die Portofreiheit für Behörden, Amtsstellen und privilegierte Einzelpersonen wurde aufgehoben sowie ein Mengenrabatt von 0,03 sfr je Einzelsendung bei Auflieferung von zusammen mindestens 1000 Briefsendungen eingeführt. Die Aufhebung der Portofreiheit sowie die Rabattgewährung treten indessen erst am 1. 1. 1970 in Kraft.

Zur Beachtung:

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

Allgemeine Vorbemerkungen

Als Quellen dienen amtliche Veröffentlichungen, internationale Fachveröffentlichungen, die Wirtschaftspresse des In- und Auslandes sowie Angaben verschiedener amtlicher und privater Stellen (siehe im einzelnen das Quellenverzeichnis S. 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	n = Nominell								
ALAMAR = Comercio	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges								
Asociacion Latinoamericana de Armadores	(Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)								
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	RM = Reichsmark								
RKT = Reichskraftwagentarif	Rpf = Reichspfennig								
GNT = Tarif für den Güterverkehr mit Kraft-	DM = Deutsche Mark								
fahrzeugen	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								
Vbf = Verschiebebahnhof	31.12.1962)								
Pr. = Privat	FF = Französische Francs (ab 1.1.1963)								
UIC = Union Internationale des Chemins de fer	lfrs = Luxemburgische Francs								
Vj. = Vierteljahr	hfl = Holländische Gulden								
Hj. = Halbjahr	nkr = Norwegische Kronen								
MOT = Ministry of Transport	S = Österreichische Schilling								
USMC = United States Maritime Commission	skr = Schwedische Kronen								
IATA = International Air Transport Association	sfr = Schweizer Franken								
ICAO = International Civil Aviation Organization	£ = Pfund Sterling								
USNH = United States ports north of Cape Hatteras	s = Shilling								
(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									
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;"> BRT = Bruttoregistertonne bzw. NRT = Nettoregistertonne </td> <td style="width: 70%; border-left: 1px solid black; padding-left: 10px;"> 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). </td> </tr> <tr> <td> t. d. w. = Tons deadweight (all told) </td> <td style="border-left: 1px solid black; padding-left: 10px;"> Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur sogenannten Ladelinie. </td> </tr> <tr> <td> c. c. = cubic capacity </td> <td style="border-left: 1px solid black; padding-left: 10px;"> 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. </td> </tr> <tr> <td> t. l. d. = Tons light displacement </td> <td style="border-left: 1px solid black; padding-left: 10px;"> Gesamtgewicht eines (zum Abbruch bestimmten) Schiffes (ohne Ausrüstung, Brennstoff- bzw. Frischwasservorräte usw.). </td> </tr> </table>		BRT = Bruttoregistertonne bzw. NRT = Nettoregistertonne	Maßeinheiten der bei den Klassifikationsgesellschaften eingetragenen Gesamttraumvermessung eines Schiffes einschließlich fast aller Aufbauten, Betriebs-, Lade- und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebsräume (= 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm).	t. d. w. = Tons deadweight (all told)	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.).
BRT = Bruttoregistertonne bzw. NRT = Nettoregistertonne	Maßeinheiten der bei den Klassifikationsgesellschaften eingetragenen Gesamttraumvermessung eines Schiffes einschließlich fast aller Aufbauten, Betriebs-, Lade- und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebsräume (= 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm).								
t. d. w. = Tons deadweight (all told)	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	30,80	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00
1. 2. 1958	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00
1. 1. 1963	6,00	4,00	12,60	8,40	23,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00
1. 3. 1966	6,40	4,20	13,20	8,80	24,60	16,40	43,60	29,00	60,00	40,00	114,00	76,00

Hin- und Rückfahrt

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

b) Schnellzug-(D-)Zuschläge³⁾

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

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

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

d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag³⁾)

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

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

	im 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											
	Einbettklasse *)			Spezialklasse				Doppelbettklasse					Touristenklasse											
3. 6. 1956 ²⁾	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 ³⁾	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 ⁴⁾	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	
28. 5. 1967	66,50						33,00						28,50						19,00					

Erläuterungen 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								
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	8,21	3,88	24,48	15,22	—	—	—	—
1. 4. 1964	6,02	4,01	23,82	15,88	—	—	—	—
1. 6. 1966	6,80	4,50	26,80	17,90	—	—	—	—
1. 4. 1967	6,90	4,70	26,60	17,80	—	—	—	—
1. 12. 1967	7,20	4,90	27,90	18,70	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 12. 1949	10,05	5,82	39,76	22,88	—	—	—	—
1. 7. 1952	10,05	6,42	32,33	21,86	—	—	—	—
1. 8. 1956	10,12	6,72	32,81	23,29	—	—	—	—
15. 3. 1959	10,54	7,14	33,83	24,65	—	—	—	—
1. 4. 1964	10,83	7,22	42,91	28,63	—	—	—	—
1. 6. 1966	13,60	9,00	53,60	35,80	—	—	—	—
1. 4. 1967	13,80	9,40	53,20	35,60	—	—	—	—
1. 12. 1967	14,40	9,80	55,80	37,40	—	—	—	—
Dänemark, Einfache Fahrt								
1. 6. 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	—	—
1. 12. 1967	7,50	5,00	29,50	19,70	51,40	34,40	—	—
Hin- und Rückfahrt								
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	—	—
1. 12. 1967	11,80	8,00	47,60	31,80	82,80	54,60	—	—
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	15,62	53,80	38,43	107,24	76,62
6. 1. 1958	6,60	4,20	25,80	16,68	63,60	41,16	126,60	81,96
1. 1. 1959	7,44	5,04	29,40	19,68	72,60	48,48	144,60	96,48
1. 1. 1960	5,33	3,61	21,07	14,10	52,03	34,74	103,63	69,14
23. 10. 1961	5,39	3,59	21,32	14,22	52,53	35,05	104,66	69,77
20. 5. 1963	5,50	3,70	21,40	14,30	52,80	35,20	105,10	70,10
1. 3. 1966	6,50	4,40	25,50	17,10	62,90	42,00	125,10	83,50
17. 10. 1966	7,60	5,10	26,40	17,60	63,10	42,10	124,40	83,00
1. 10. 1967	8,20	5,40	28,10	18,70	67,20	44,30	132,50	88,30
Großbritannien, Einfache Fahrt ³⁾ 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
1. 12. 1967	6,30	4,30	24,80	16,60	60,30	40,20	108,70	72,60
Italien, Einfache Fahrt								
1950	2,57	1,52	10,28	6,08	25,08	14,74	46,64	27,45
1. 8. 1952	2,70	1,59	10,82	6,35	26,36	15,48	49,01	28,87
10. 12. 1953	3,38	1,99	13,52	7,98	32,92	19,40	59,29	34,95
1. 8. 1956	3,92	2,23	15,68	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961	4,36	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963	5,00	2,80	20,15	11,05	50,05	27,63	89,70	50,05
1. 2. 1964	5,20	3,00	20,20	11,10	50,10	27,70	89,70	50,10
Hin- und Rückfahrt								
1950	5,14	3,04	20,56	12,16	50,16	29,48	93,28	54,90
1. 8. 1952	4,33	2,57	17,31	10,14	52,73	30,96	100,05	57,73
10. 12. 1953	5,41	3,18	21,63	12,71	65,84	38,80	118,57	69,90
1. 8. 1956	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961	7,41	4,16	29,51	16,38	87,10	48,10	156,00	87,10
1. 1. 1963	10,00	5,60	40,30	22,10	100,10	55,26	179,40	100,10
1. 2. 1964	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache 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	30,89
1954	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,89
1955	3,30	2,20	12,44	8,29	22,84	15,23	45,68	30,46
1. 2. 1956	4,48	2,99	14,47	9,64	25,38	16,92	50,25	33,50
1. 3. 1957 ⁵⁾	4,40	2,93	14,47	9,64	31,13	20,76	61,67	41,17
1. 1. 1959	5,08	3,38	16,67	11,11	35,87	23,91	71,06	47,38
1. 4. 1961	5,50	3,67	19,46	12,97	42,30	28,20	84,60	56,40
1. 4. 1965	4,50 ⁶⁾	3,60 ⁶⁾	11,80 ⁶⁾	8,70 ⁶⁾	26,20 ⁶⁾	19,80 ⁶⁾	49,70 ⁶⁾	36,80 ⁶⁾
1. 8. 1965	2,80 ⁶⁾	1,90 ⁶⁾	8,00 ⁶⁾	5,90 ⁶⁾	17,80 ⁶⁾	13,30 ⁶⁾	34,00 ⁶⁾	24,90 ⁶⁾
1. 3. 1966	3,00 ⁶⁾	2,00 ⁶⁾	11,90 ⁶⁾	8,00 ⁶⁾	29,70 ⁶⁾	19,80 ⁶⁾	59,40 ⁶⁾	39,60 ⁶⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt ²⁾								
1. 3. 1957	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23
1. 4. 1965	— ⁶⁾	— ⁶⁾	— ⁶⁾	— ⁶⁾	— ⁶⁾	— ⁶⁾	— ⁶⁾	— ⁶⁾

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. 3. 1965	7,40	4,90	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965	7,50	5,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967	8,00	5,40	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967	8,30	5,60	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	8,61	5,99	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	10,46	7,23	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965	14,80	9,80	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965	15,00	10,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967	16,00	10,80	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967	16,60	11,20	—	—	—	—	—	—
Niederlande, Personen- und D-Züge, ab 1. 12. 1962 Personenzüge, Einfache Fahrt ²⁾								
1. 2. 1950	2,78	1,94	9,27	6,44	—	—	—	—
1. 2. 1952	3,05	2,11	10,66	7,33	—	—	—	—
1. 9. 1955	3,24	2,23	11,95	8,27	—	—	—	—
1. 4. 1957	3,50	2,44	12,78	8,89	—	—	—	—
1. 12. 1962	3,60	2,50	12,90	9,00	—	—	—	—
1. 10. 1963	3,90	2,70	13,60	9,10	—	—	—	—
1. 5. 1964	4,10	2,90	14,80	9,90	—	—	—	—
1. 4. 1965	4,50	3,20	16,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1966	5,00	3,40	17,60	11,90	—	—	—	—
1. 2. 1967	5,30	3,60	18,80	12,60	—	—	—	—
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt ²⁾								
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 Fahrt ²⁾								
1950	5,02	2,84	20,09	11,23	50,23	28,07	75,34	42,25
1. 5. 1952	5,32	2,96	21,28	11,82	53,19	29,55	79,79	44,33
1. 10. 1954	7,09	4,73	20,39	13,59	46,98	31,32	69,15	46,10
1. 11. 1955	5,14	3,43	20,39	13,59	51,00	33,98	76,53	51,00
1. 9. 1960	5,82	3,88	23,28	15,52	58,21	38,81	87,32	58,21
1. 7. 1962	6,42	4,28	25,67	17,12	64,18	42,79	96,27	64,18
1. 5. 1966	6,50	4,40	26,80	18,30	65,60	43,90	98,10	65,60
1. 12. 1966	7,50	5,00	30,70	21,00	75,50	50,00	112,30	75,50
1. 9. 1967	7,70	5,20	39,90	21,60	77,90	52,30	115,90	77,90
Österreich, Personenzüge, Einfache Fahrt ²⁾								
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 Fahrt ²⁾								
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 Fahrt ²⁾								
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	41,30	29,61	68,76	49,09	—	—
1. 11. 1964	13,20	9,10	42,20	29,20	74,10	51,30	—	—
1. 1. 1967	13,70	9,20	43,90	29,40	77,20	51,60	—	—

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	29,86	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	22,80
21. 5. 1954	2,70	1,97	1,23	10,80	7,85	4,91	26,98	19,63	12,26	53,97	39,25	24,53
1. 10. 1956	2,69	1,96	1,23	10,77	7,84	4,89	26,91	19,57	12,24	53,82	39,14	24,47
1. 4. 1957	3,64	2,66	1,66	14,54	10,57	6,61	36,34	26,43	16,51	72,66	52,84	33,03
1. 11. 1958	3,43	2,53	1,62	13,53	9,90	6,16	33,73	24,54	15,35	67,37	48,99	30,70
10. 10. 1959	3,38	2,46	1,55	13,24	9,72	6,05	33,09	24,22	15,00	66,11	48,44	29,99
1. 12. 1965	3,30	2,40	1,50	12,80	9,40	5,90	32,00	23,40	14,50	63,80	46,80	29,00
1. 6. 1966	3,20	2,40	1,50	12,70	9,30	5,90	31,70	23,30	14,50	63,60	46,70	29,10
1. 10. 1966	3,30	2,30	1,50	13,20	9,40	6,10	32,80	23,40	15,10	65,80	47,00	30,20
1. 9. 1967 ..	3,60	2,40	1,70	14,60	9,70	6,70	36,30	24,20	16,50	72,90	48,70	33,10
1. 12. 1967 ..	3,10	2,10	1,50	12,70	8,50	5,80	31,60	21,10	14,40	63,50	42,30	28,80

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM³⁾

Fahrtstrecke ⁴⁾ von nach	Stichtag im letzten Vierteljahr	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt		Fahrtstrecke ⁴⁾ von nach	Stichtag im letzten Vierteljahr	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt		
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse			1. Klasse	2. Klasse			
London—Wien (West) (1562 km) über Harwich—Hoek von Holland—Venlo (Grenze)— Passau	1. 11. 1956	179,01	126,67	320,14	210,44	Brüssel—Rom (1767 km) über Aachen Süd (Grenze) —Basel Bad. Bf.— Chiasso/Iselle fr	1. 11. 1956	177,44	110,04	300,19	189,09	
	1. 12. 1957	186,49	132,12	335,04	238,93		1. 12. 1957	176,56	112,69	304,29	194,15	
	1. 11. 1958	191,74	135,59	341,49	243,17		1. 11. 1958	178,78	114,42	306,44	195,97	
	1. 12. 1959	193,28	136,69	344,56	245,38		1. 12. 1959	183,84	118,17	315,06	202,30	
	1. 11. 1960	195,55	138,08	349,10	248,16		1. 11. 1960	184,09	118,36	315,44	202,58	
	1. 11. 1961	193,99	138,59	345,98	249,18		1. 11. 1961	186,97	119,84	322,25	206,22	
	1. 11. 1962	197,24	140,95	352,48	253,90		1. 11. 1962	187,09	119,93	322,45	206,35	
	1. 11. 1963	204,25	145,62	366,50	263,24		1. 11. 1963	201,76	128,68	352,65	224,13	
	1. 11. 1964	208,29	149,31	374,58	270,62		1. 11. 1964	204,24	129,95	357,95	225,41	
	1. 12. 1965	210,95	151,22	379,90	274,44		1. 12. 1965	205,68	130,80	360,72	227,02	
1. 12. 1966	219,90	158,50	415,80	301,00	1. 12. 1966	205,30	131,00	369,40	233,90			
1. 12. 1967	220,10	158,40	416,20	300,80	1. 12. 1967	207,60	131,90	373,20	235,30			
London—Wien (West) (1570 km) über Dover—Ostende— Aachen Süd (Grenze)— Passau	1. 11. 1956	181,81	117,17	315,71	206,68	Kopenhagen—Innsbruck (1426 km) über Puttgarden Mitte See—Kufstein	1. 11. 1956	149,85	98,95	213,86	140,79	
	1. 12. 1957	183,93	120,40	319,95	212,56		1. 12. 1957	151,88	100,98	217,91	144,84	
	1. 11. 1958	189,16	124,15	326,49	217,47		1. 11. 1958	160,75	107,00	229,07	152,41	
	1. 12. 1959	190,88	125,78	329,93	219,95		1. 12. 1959	164,61	109,49	229,17	152,23	
	1. 11. 1960	192,24	126,94	332,65	222,27		1. 11. 1960	164,62	109,50	229,16	152,24	
	1. 11. 1961	190,26	127,51	329,08	223,55		1. 11. 1961	163,75	109,40	228,03	152,45	
	1. 11. 1962	190,37	127,59	329,28	223,69		1. 11. 1962	166,44	111,20	232,14	155,27	
	1. 11. 1963	197,96	133,06	343,74	234,67		1. 11. 1963	175,37	117,17	247,75	165,60	
	1. 11. 1964	199,63	135,72	350,66	239,10		1. 11. 1964	176,81	118,65	250,69	168,68	
	1. 12. 1965	202,13	137,78	355,61	243,18		1. 12. 1965	179,11	120,10	256,86	172,75	
1. 12. 1966	211,20	145,10	398,40	274,20	1. 12. 1966	170,40	114,80	275,20	185,90			
1. 12. 1967	212,40	145,90	400,80	275,80	1. 12. 1967	170,80	115,00	278,40	188,40			
Paris—Salzburg (1073 km) über Kehl (Grenze)	1. 11. 1956	112,84	77,89	204,51	141,61	Kopenhagen—Belgrad (2368 km) über Flensburg (Grenze)— Salzburg—Jesenice (Grenze)	1. 11. 1956	221,33	145,81	352,63	231,70	
	1. 12. 1957	114,86	79,92	208,51	145,66		1. 12. 1957	218,15	145,47	346,27	231,07	
	1. 11. 1958	119,02	79,00	212,54	141,00		1. 11. 1958	214,68	142,73	332,66	221,04	
	1. 12. 1959	118,06	79,43	210,62	141,86		1. 12. 1959	224,54	148,93	343,54	227,90	
	1. 11. 1960	117,75	79,23	210,00	141,46		1. 11. 1960	224,48	148,91	343,38	227,84	
	1. 11. 1961	118,66	79,75	211,82	142,49		1. 11. 1961	208,38	138,93	311,92	208,34	
	1. 11. 1962	118,92	79,92	212,34	142,84		1. 11. 1962	211,18	141,18	316,40	211,14	
	1. 11. 1963	127,81	85,90	231,62	155,80		1. 11. 1963	221,85	148,31	334,60	223,29	
	1. 11. 1964	127,81	85,90	231,62	155,80		1. 11. 1964	223,27	149,77	337,50	226,26	
	1. 12. 1965	128,18	86,15	232,36	156,30		1. 12. 1965	227,80	153,42	348,08	235,16	
1. 12. 1966	133,70	89,80	249,20	167,60	1. 12. 1966	237,40	158,80	403,00	269,70			
1. 12. 1967	138,10	92,70	258,00	173,40	1. 12. 1967	241,70	161,50	409,40	274,00			
Paris—Kopenhagen (1500 km) über Jeumont (Grenze)— Aachen Süd (Grenze)— Flensburg (Grenze)	1. 11. 1956	153,42	101,99	257,39	173,76	Oslo—Mailand (2248 km) über Korsnåb (Grenze)— Lübeck/Travemünde Haf.— Basel Bad. Bf.— Chiasso/Iselle fr.	1. 11. 1956	238,11	169,86	372,30	264,81	
	1. 12. 1957	155,54	104,79	261,58	179,06		1. 12. 1957	249,53	179,21	391,19	280,28	
	1. 11. 1958	160,95	106,59	268,35	179,93		1. 11. 1958	256,43	183,54	400,64	286,21	
	1. 12. 1959	165,72	110,33	269,19	181,94		1. 12. 1959	265,12	189,76	408,67	292,05	
	1. 11. 1960	165,66	110,29	269,02	181,84		1. 11. 1960	268,03	191,75	414,32	295,91	
	1. 11. 1961	163,78	109,01	266,25	179,82		1. 11. 1961	261,79	187,01	404,23	288,32	
	1. 11. 1962	166,76	111,39	271,08	182,86		1. 11. 1962	270,64	194,79	418,55	299,78	
	1. 11. 1963	177,10	118,29	290,16	195,56		1. 11. 1963	279,93	200,49	435,17	311,35	
	1. 11. 1964	176,99	118,83	291,75	195,64		1. 11. 1964	288,13	205,18	448,04	318,59	
	1. 12. 1965	182,46	122,28	304,17	204,11		1. 12. 1965	291,15	207,92	453,10	323,14	
1. 12. 1966	186,00	124,70	327,00	219,50	1. 12. 1966	296,20	211,60	485,30	345,20			
1. 12. 1967	194,00	129,90	340,80	228,80	1. 12. 1967	308,10	219,60	505,80	358,90			
Paris—Prag (1249 km) über Kehl (Grenze)— Cheb (Grenze)	1. 11. 1956	152,17	104,11	284,67	195,07	Stockholm—Paris (2033 km) über Helsingborg/Malmö (Grenze)—Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	1. 11. 1956	223,07	148,84	374,22	252,33	
	1. 12. 1957	154,19	106,14	288,72	199,11		1. 12. 1957	231,07	155,59	389,31	264,81	
	1. 11. 1958	158,53	105,34	293,05	194,68		1. 11. 1958	232,40	154,33	388,77	260,83	
	1. 12. 1959	158,03	106,08	292,06	196,16		1. 12. 1959	242,50	161,88	390,97	263,36	
	1. 11. 1960	157,72	105,88	291,44	195,76		1. 11. 1960	242,53	161,90	390,95	263,35	
	1. 11. 1961	156,58	105,03	289,16	194,06		1. 11. 1961	237,56	158,56	383,21	258,01	
	1. 11. 1962	156,84	105,20	289,68	194,40		1. 11. 1962	246,57	165,52	397,11	269,33	
	1. 11. 1963	165,73	111,18	310,46	208,36		1. 11. 1963	255,76	171,71	415,09	281,39	
	1. 11. 1964	165,73	111,18	310,46	208,36		1. 11. 1964	259,75	175,00	423,48	286,01	
	1. 12. 1965	166,10	111,43	311,20	208,86		1. 12. 1965	263,16	177,27	431,16	291,10	
1. 12. 1966	170,10	114,10	325,20	218,20	1. 12. 1966	274,80	185,40	471,20	318,60			
1. 12. 1967	174,50	117,00	334,00	224,00	1. 12. 1967	287,30	193,60	492,20	332,40			
Amsterdam—Bern (898 km) über Venlo (Grenze)— Basel Bad. Bf.	1. 11. 1956	92,30	63,09	150,29	102,86							
	1. 12. 1957	95,48	65,94	156,55	108,50							
	1. 11. 1958	100,21	69,05	163,44	113,00							
	1. 12. 1959	103,71	71,54	168,86	116,73							
	1. 11. 1960	103,83	71,63	169,05	116,87							
	1. 11. 1961	102,97	71,01	167,76	115,96							
	1. 11. 1962	103,05	71,06	167,91	116,04							
	1. 11. 1963	109,14	75,21	181,63	125,37							
	1. 11. 1964	112,81	77,20	187,69	128,62							
	1. 12. 1965	114,38	78,26	190,77	130,70							
1. 12. 1966	115,80	79,30	199,30	136,80								
1. 12. 1967	117,60	80,20	202,70	138,30								

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	1. 1. 1968
a) Stückgutsätze										
1— 100 kg	} 3,92	} 4,90	} 6,36	} 6,36	} 6,36	} 6,98	7,69	8,74	9,04	8,40
101— 500 kg							7,38	8,26	8,56	7,96
501—1000 kg							6,22	6,87	7,17	6,66
über 1000 kg							5,25	5,77	6,07	5,65
b) Stückgutzuschläge (je Sendung bis 1 000 kg)										
1— 500 kg	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70	3,00 ¹⁾	2,79 ¹⁾
501—1000 kg	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70	3,00 ¹⁾	2,79 ¹⁾

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

Nach Änderungsdaten

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⁾)			
	A/B		C/D			E	F		G	Gk ³⁾	I	II	III	IV	V		
1. 8. 42—31. 1. 58																	
1. 2. 58—14. 3. 66	A/B		C/D			E	F		G	Gk ³⁾	I	II	III	IV	V	6 B 1 (Koh- len) ⁴⁾	1 B 34 (Gruben- holz) ⁵⁾
ab 15. 3. 66	A					B			C	Ck ³⁾	I	II	III	IV	V		
5 t - Klasse																	
16. 8. 1948	2,45	2,20	1,96	1,74	1,63	1,57	1,27	1,19	1,09	1,03	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			3,85			3,48		3,21	3,00	3,48	3,16		3,14	3,04	—	—	—
1. 1. 1968			3,56			3,23		2,97	—	3,22	2,92		2,92	3,02	—	—	—
10 t - Klasse																	
16. 8. 1948	2,34	2,10	1,83	1,58	1,49	1,33	1,08	1,01	0,87	0,82	1,83	1,58	1,03	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	—	—	—
1. 1. 1968			2,43			2,21		2,03	—	2,42	2,19		2,19	2,27	—	—	—
15 t - Klasse																	
16. 8. 1948	2,23	2,00	1,71	1,44	1,35	1,20	0,98	0,91	0,78	0,73	1,71	1,44	0,98	0,91	0,80	1,82	—
1. 1. 1950	1,80	1,69	1,60	1,49	1,39	1,30	1,10	1,02	0,91	0,84	1,60	1,49	1,10	1,02	0,89	1,53	—
1. 1. 1951	2,11	1,98	1,87	1,74	1,63	1,52	1,29	1,19	1,06	0,98	1,87	1,74	1,29	1,19	1,06	1,73	—
15. 10. 1951	2,64	2,44	2,26	2,07	1,94	1,78	1,50	1,38	1,22	1,13	2,26	2,07	1,50	1,38	1,23	1,99	—
5. 8. 1952	2,82	2,61	2,42	2,21		1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,42	2,21	1,61	1,48	1,32	2,13	—
1. 8. 1953	2,25	2,19	2,10	1,99		1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,10	1,99	1,61	1,48	1,32	2,13	—
1. 2. 1958	2,35		2,24			2,07	1,75		1,46	1,36	2,23	2,22	1,75	1,74	1,70	1,46	2,49
1. 8. 1964	1,89		1,79			1,69	1,56		1,45	1,36	1,79	1,76	1,56	1,55	1,51	1,29	2,49
15. 3. 1966			1,93			1,74		1,61	1,50	1,91	1,74		1,73	1,67	1,29	2,49	—
1. 1. 1968			1,78			1,62		1,49	—	1,77	1,61		1,61	1,66	1,28	2,52	—
20 t - Klasse ⁶⁾																	
1. 2. 1958	2,24		2,13			1,97	1,67		1,39	1,30	2,12	2,11	1,67	1,66	1,62	1,46	2,37
1. 8. 1964	1,80		1,70			1,61	1,49		1,38	1,30	1,70	1,68	1,49	1,48	1,44	1,29 ⁷⁾	2,37
15. 3. 1966			1,84			1,66		1,53	1,43	1,88	1,66		1,65	1,60	1,29	2,37	—
1. 1. 1968			1,70			1,54		1,42	—	1,69	1,53		1,53	1,59	1,28	2,40	—
25 t - Klasse ⁸⁾																	
15. 3. 1966			1,75			1,58		1,46	1,36	1,74	1,58		1,57	1,52	1,29	2,37	—
1. 1. 1968			1,62			1,47		1,35	—	1,61	1,46		1,46	1,51	1,23	2,29	—

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)		mehr als 40 % Wassergehalt	weniger					
von	Hamburg	Nienburg (Weser)	Bremerh. Fischereihafen	Hamburg				Regensburg Hbf.	Kaufbetren	Neustadt (Schwarzwald)	Berleburg	Passau Hbf.	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr.	Mainz-Kastel	Bremen
Strecke 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-Riemke (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⁾
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 ¹⁶⁾	53,05	33,60	20,54	32,90	21,70 ¹⁴⁾	25,00 ¹⁵⁾	20,60 ¹⁶⁾	16,10 ¹⁶⁾	20,50 ¹⁶⁾	40,90 ¹⁶⁾	26,30 ¹⁶⁾	33,80 ¹⁶⁾	39,80 ¹⁶⁾
1967 D	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
1967 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
1967 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
1967 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
1967 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
1967 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
1967 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
1967 Okt.	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
1967 Nov.	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
1967 Dez.	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	Schweifekies	Stein- u. Siedesalz	Schwefelkies- abbrände	Eisen- u. Manganerz	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.	Niederaußem	Frechen	Barnstorf (Han.)	Hamburg Süd		
Strecke nach	Rheine (163 km)	Weinheim (Brgrstr.) (569 km)	Oberhausen West (180 km)	Leverkusen Bayerwerk (122 km)	Hamburg (209 km)	Hagen-Harkorten (69 km)	Salzgitter Hütte Süd (33 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⁾	
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 ¹⁶⁾	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 D	16,23	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
1967 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
1967 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
1967 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
1967 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
1967 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
1967 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
1967 Okt.	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
1967 Nov.	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
1967 Dez.	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 ¹³⁾	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.	Ludwigshafen (Rh.) BASF	Regensburg Hbf.	Wiesbaden-Biebrich Industriebf.	Gelsenkirchen	Dortmund	Duisburg Hbf.	Oberhausen Hbf.	Braunschweig Hgbf.	Düsseldorf-Gratenberg
Strecke nach	Göttingen (272 km)	Würzburg (331 km)		Duisburg Hbf. (42 km)	Hagen Hbf. (64 km)	Kiel Hgbf. (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 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⁾						
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	12,38	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	18,80r	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 D	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80r	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 April	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80r	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 Mai	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80r	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 Juni	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80r	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 Juli	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80r	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 Aug.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80r	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 Sept.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80r	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 Okt.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80r	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 Nov.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80r	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 Dez.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80r	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⁾	Uebr. 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	
nach											
1957 D	15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 ⁴⁾	15,03 ⁴⁾	9,04	8,44
1958 D	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	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
1967 D	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,43		7,25
1967 Jan.	10,71	10,71	7,63	7,60		10,96		12,48		7,25	
Febr.	10,71	10,71	7,63	7,60		10,96		12,48		7,25	
März	10,71	10,71	7,63	7,60		10,96		12,48		7,25	
April	10,71	10,71	7,63	7,60		10,96		12,48		7,25	
Mai	10,71	10,71	7,63	7,60		10,96		12,48		7,25	
Juni	10,71	10,71	7,63	7,60		10,96		12,48		7,25	
Juli	10,71	10,71	7,63	7,60		10,96		12,48		7,25	
Aug.	10,71	10,71	7,63	7,60		10,96		12,48		7,25	
Sept.	10,71	10,71	7,63	7,60		10,96		12,48		7,25	
Okt.	10,71	10,71	7,63	7,60		10,96		12,48		7,25	
Nov.	10,71	10,71	7,63	7,60		10,96		12,48		7,25	
Dez.	10,71	10,71	7,63	7,60		10,96		12,48		7,25	

Ware	Getreide ¹⁾				Getreide ¹⁾ ab 100 t ²⁾	Mehl	Steinkohle in kompl. Ladungen ³⁾	Ortskohle ⁴⁾ a)		
	Roggen und Weizen	Futter-getreide	Roggen und Weizen	Futter-getreide				Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	Emden							Hamburg			I	II	III
von					Berlin			Emden		
nach	Mannheim		Heilbronn ⁴⁾							
1957 D	13,22	12,62	15,13 ⁴⁾	14,53 ⁴⁾	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31	
1958 D	14,72	14,02	16,78	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	7,24
1963 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,17	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42	9,54	5,98	6,60	7,30
1965 D	10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	7,32
1966 D		10,73		12,32	10,91	14,93	9,74	5,99	6,62	7,32
1967 D		10,73		12,32	11,25	16,17	9,84	5,99	6,62	7,32
1967 Jan.		10,73		12,32	10,25	16,17	10,20	5,99	6,62	7,32
Febr.		10,73		12,32	10,25	16,17	10,20	5,99	6,62	7,32
März		10,73		12,32	11,25	16,17	10,20	5,99	6,62	7,32
April		10,73		12,32	11,25	16,17	9,93	5,99	6,62	7,32
Mai		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
Juni		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
Juli		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
Aug.		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
Sept.		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
Okt.		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
Nov.		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
Dez.		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32

Ware	Küstenkohle ⁴⁾ b)			Exportkohle ⁴⁾ c)			Bunkerkohle ⁴⁾ d)		
	Zechengruppen des Ruhrgebiets								
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
von	Emden								
nach									
1957 D	5,36	5,86	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1958 D	4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
1959 D	4,57	5,06	5,62	3,65	4,05	4,45	5,79	6,37	7,03
1960 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1961 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 D	4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,58	6,13	6,77
1964 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
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
1967 D	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
Febr.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
März	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
April	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Mai	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Juni	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Juli	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Aug.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Sept.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Okt.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Nov.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,79
Dez.	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 ²⁾	Ortskohle ¹⁾	Steinkohle ¹⁾							Braunkohlenbriketts	
Strecke von	Ruhrgebiet			Rhein-Ruhrhäfen							Wesseling/Rh.
nach	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ²⁾ Osthafen	Würzburg ³⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main ²⁾	Würzburg ²⁾	
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	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
1967 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 Jan.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Febr.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
März	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
April	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Mai	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Juni	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Juli	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Aug.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Sept.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Okt.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Nov.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
Dez.	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 von	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim ⁴⁾	Heilbronn ⁴⁾	Kehl ⁵⁾	Bremen ⁶⁾		
nach	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		
1957 D	6,34	8,94 ³⁾	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 ³⁾	2,85	14,20	13,65	
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85	15,12	14,67	
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85		15,20	
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		15,20 ⁷⁾	
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I 16,92	II 15,22	III 14,37
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	15,20	14,35
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1965 D	6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1966 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1967 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1967 Jan.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Febr.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
März	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
April	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Mai	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Juni	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Juli	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Aug.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Sept.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Okt.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Nov.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
Dez.	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 ⁴⁾		
Strecke von	Bremen ⁶⁾						Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
nach	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
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		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D		27,75 ⁷⁾			21,95 ⁷⁾		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	I 28,77	25,92	24,47	24,32	21,87	20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1965 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,55	7,86	8,60
1966 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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

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

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Strecke	Bimskies ¹⁾		Salz ¹⁾		Grubenholz		Stammholz	Schnittholz
		Ladest. Vallendar bis Brohl/Rh.		Heilbronn ²⁾		Nordenham		Bremen	Heilbronn ³⁾
		Frankfurt/M. ³⁾ —Oberhafen	Heilbronn ³⁾	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Herne, Castrop- Rauxel, Datteln, Dortmund	Essen	Duisburg- Ruhrort
1957 D		4,42	6,39 ⁴⁾	3,83 ⁴⁾	4,03 ⁴⁾	3,65	.	.	5,62 ⁴⁾
1958 D		4,91	7,21	4,26	4,46	4,17	.	.	6,23
1959 D		4,95	7,28	4,20	4,40	4,11	7,67	8,23	6,19
1960 D		4,95	7,11	4,11	4,40	3,95	7,10	7,62	6,19
1961 D		4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	7,10	7,62	6,19
1962 D		4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	7,10	7,62	6,19
1963 D		4,34	6,34	4,33 ⁵⁾	4,78 ⁵⁾	3,80	7,10	7,62	6,31
1964 D		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	6,31
1965 D		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	6,31
1966 D		4,32	6,34	3,75	4,20	3,80	7,44	8,00	6,31
1967 D		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
1966 Okt.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
Nov.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
Dez.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
1967 Jan.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
Febr.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
März		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
April		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
Mai		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
Juni		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
Juli		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
Aug.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
Sept.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
Okt.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
Nov.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
Dez.		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	6,31
Ware		Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien von							
Strecke		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
		Rhein-Ruhr-Häfen							
		Mannheim		Würzburg		Heilbronn		Karlsruhe	
1957 D		8,00	7,00	11,50	10,50	11,20 ⁴⁾	10,20 ⁴⁾	10,10	9,10
1958 D		9,47	8,28	13,02	11,92	12,67	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
1967 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1966 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
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
Ware		Normalgüter in Partien von 100 t ⁶⁾							
Güterklasse		I	II	III	IV	V	VI		
Strecke		Hamburg (Bugsiergebiet A)							
		Berlin							
1957 D		13,89	13,70	13,53	13,33	13,20			13,09
1958 D		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77			13,70
1959 D		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77			13,70
1960 D		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77			13,70
1961 D		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77			13,70
1962 D		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77			13,70
1963 D		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77			13,70
1964 D		15,19	15,04	14,88	14,73	14,63			14,55
1965 D		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71			14,63
1966 D		15,67	15,53	15,38	15,24	15,14			15,06
1967 D		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42			16,30
1966 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
Okt.		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42			16,30
Nov.		16,62	16,62	16,57	16,47	16,42			16,30
Dez.		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
	Emden	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00
Steinkohle u. Braunkohlenbriketts	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 eisenschaffenden 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	90,30
IV			47,10	25,00	25,00	41,66	50,00	90,30
Güterklasse I	Rhein-Ruhrhäfen	—Heilbronn						
II			89,60	89,60	89,60	89,60	120,00	100,80
III			78,40	78,40	78,40	78,40	100,80	100,80
IV			67,20	67,20	67,20	67,20	78,40	84,00
			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
Strecke	von	Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Häfen	
	nach	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 ⁶⁾	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/ Oskarshamn	Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁷⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁸⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ⁹⁾	Helsing- borg/Ystad (Schweden)
Währung Mengeinheit	s je 1000 kg		DM je 1000 kg					DM je 1000 kg				
1957 D	22,8	.	7,10	7,88	7,53	8,07	10,26	9,91	9,50	9,39	8,75	11,25
1958 D	17,5	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78
1959 D	18,6	.	5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,83	9,08	8,81	10,66	11,03
1960 D	18,5	.	6,17	7,66	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19
1961 D	18,10	19,8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	10,96	8,25	8,72	10,81	9,96
1962 D	18,1	19,0	6,03	7,31	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39
1963 D	19,10	22,4	6,52	7,39	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	9,83	11,19	11,38
1964 D	21,4	22,1	5,72	7,70	7,94	8,45	9,50	12,90	8,79	9,89	12,44	10,72
1965 D	20,7	22,4	6,52	7,81	8,34	8,97	9,76	13,52	9,09	10,17	11,84	10,89
1966 D	22,8	21,5	5,74	7,39	7,79	8,54	8,74	13,99	8,50	9,59	11,28	10,73
1967 D .....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1965 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	8,38	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	11,20	8,10	8,45	9,45	11,44
II. Vj.	23,9	21,2	4,77	6,68	7,03	7,82	8,38	.	7,33	7,72	8,98	11,10
III. Vj.	19,5	20,7	5,70	6,75	6,89	7,67	.	.	7,46	7,93	8,98	9,26
IV. Vj. ¹³⁾

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⁾ Rheinend- häfen	niederl. ⁹⁾ Rhein- delft	Rhein- häfen ¹⁰⁾ Ruhrhäf.	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rhein- end- häfen ¹¹⁾
Währung Mengeinheit	DM/1000 kg	s/Fathom	DM/Fathom	s/Stand.	hft/Stand.	DM je Standard				s je Standard	
1957 D	9,00	183,6	.	205,6	102,86	140,60	98,69	94,67	94,78	216 0	245,9
1958 D	9,16	127 1	.	169,2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180 5	200,6
1959 D	10,79	146,6	66,00	171,7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7
1960 D	11,01	170,2	.	209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10
1961 D	10,27	158,9	84,00	212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240,8
1962 D	11,85	156,4	74,80	200,6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,6	225 5
1963 D	11,99	182,1	74,56	227,6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	253 9
1964 D	11,36	180,0	78,37	226,5	102,31	130,89	105,03	103,69	105,70	251,9	266,2
1965 D	12,00	200,5	75,00	225 5	103,09	131,15	104,67	103,47	109,07	247,11	262,4
1966 D	10,93	190,7	70,00	231,0	96,00	129,88	111,81	106,32	109,11	254,8	273,8
1967 D .....	.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1965 III. Vj.	10,55	183,9	77,25	221,0	99,12	130,24	106,29	104,75	115,59	247,2	259,8
IV. Vj.	12,72	190,0	.	227,9	107,74	133,00	113,00	101,12	.	254,4	276,1
1966 I. Vj.	10,75	.	.	228,10	93,17	128,63	111,57	104,86	113,82	246,6	261,11
II. Vj.	9,69	185,0	.	231,5	96,57	128,73	114,44	107,28	105,47	264,11	271,11
III. Vj.	11,36	192 6	.	231,7	97,32	131,72	115,46	109,80	105,42	253,4	263,4
IV. Vj.	12,13	191,5	.	232,1	96,02	131,00	106,90	103,33	115,38	254,0	293,6
1967 I. Vj.	11,00	193,5	.	220,10	90,19r	.	.	105,11	.	237,8	255,3
II. Vj.	9,88	179,4	.	215,8r	89,12	.	102,8,2r	101,08r	99,49	242,2	252,10
III. Vj.	10,27	.	.	220,0	87,61	128,25	103,08	103,93	104,56	241,9	256,3
IV. Vj. ¹³⁾

Ware	Schnittholz				Kaolin ¹⁴⁾	Naturwerksteine			
von	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vester- vik/ Ystad (Schweden)	nördl. Öxelösund/ Härnösand ¹³⁾ (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)	Limfjörd- häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)	Lübeck/ Flensburg
Route	Elbe/ Weser	Rhein- häfen ¹⁰⁾ Ruhrhäf.	niederländische Rheinend- häfen ⁹⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weser	Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg
Währung Mengeinheit	DM je Standard	hft je Standard	s je Standard	DM je 1000 kg					
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209,4	131,4	15,19	9,00	.
1958 D	65,10	.	60,00	70,64	181 6	127,1	13,45	7,67	7,00
1959 D	67,70	92,18	.	70,83	182,8	138 8	14,69	7,68	6,75
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229,2	156,6	16,26	8,47	.
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223,2	146,7	15,31	9,02	6,90
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202,11	145 9	14,23	8,60	7,41
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250,0	177,2	15,21	9,15	9,21
1965 D	80,14	99,50	82,44	91,14	249,0	179,4	14,99	9,11	9,00
1966 D .....	.	100,31	77,86	97,25	258,9	173,5	15,06	9,07	.
1967 D .....	.	..	..	..	..	..	..	..	..
1965 III. Vj.	78,67	99,67	81,50	93,33	244,11	179,5	14,61	9,25	.
IV. Vj. ....	.	.	.	90,83	266,9	200,11	15,88	9,07	.
1966 I. Vj. ....	.	102,15	75,25	105,50	247,10	146,2	15,34	8,83	.
II. Vj. ....	.	103,00	79,38	93,82	267,6	179,4	15,18	8,89	.
III. Vj. ....	.	100,63	.	96,78	255,4	181,9	14,40	9,28	.
IV. Vj. ....	.	94,38	82,67	95,67	262,9	186,5	15,38	9,24	.
1967 I. Vj. ....	.	.	79,16r	89,44r	241,4	145,8	13,53	8,09	.
II. Vj. ....	.	.	.	84,71	238,9	168,8r	13,17	8,50	.
III. Vj. ....	.	.	.	91,15	240,11	167 4	12,96	.	.
IV. Vj. ¹³⁾

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	
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	10,25
1962 D	5,58	5,48	5,61	6,81	7,62	6,36	14,6	13,24	7,11	5,49	10,26
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19	8,51	6,91	16,1	13,21	7,18	5,83	12,19
1964 D	5,85	5,45	5,97	6,70	7,97	7,08	16,8	12,76	7,25	5,52	12,04
1965 D	6,13	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	5,51	11,03
1966 D	5,33	5,07	5,83	6,49	8,06	6,82	17,5	13,00	7,39	5,04	10,19
1967 D											
1965 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	11,34
1966 I. Vj.		5,19		6,46	7,80				7,41	4,96	10,30
II. Vj.	5,35	4,85		6,53	8,31	7,09	16,11	12,94	7,39	4,88	9,71
III. Vj.	5,63	5,28		6,82	8,08	6,39	17,5	13,03	7,37	5,24	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	9,48
II. Vj.	4,58	4,59	5,44	5,38	6,59		16,9r	13,00	7,40	4,48	9,76
III. Vj.		4,78	5,06	5,61	7,28	8,00	16,4	12,99	7,40	4,74	9,74
IV. Vj. ¹³⁾											

Ware	Steinkohle						Koks ⁸⁾					
von	Stettin/Danzig			Großbritannien			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe	
Route				Ostküste	Wales							
nach	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) ⁹⁾	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark ¹⁰⁾	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon ⁹⁾	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm ⁶⁾ (Schweden)	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		
1957 D		17,72	21,2	17,2	19,4	15,6	18,8	14,19	14,77	24,2	16,9	20,1
1958 D	8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9
1959 D	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7
1960 D	10,15	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6
1961 D	9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7
1962 D	8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4
1963 D	10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,6	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11
1964 D	10,92	19,05	18,2	17,5	19,2	17,6	22,11	17,12	17,15	22,10	20,9	22,7
1965 D	10,28	18,57	17,5	16,8	18,9	17,3	23,2	17,32	19,47	25,4	20,8	21,3
1966 D	9,68	19,19	17,1	16,7	20,0	17,11	24,0	18,26	21,03	26,0	20,11	21,3
1967 D												
1965 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.	16,63	21,01	18,11	16,11	20,9	16,9		19,00	21,50	23,9	22,9	24,2
1967 I. Vj.	10,00	15,66	16,5	17,1	17,5	15,8	22,7	17,54			19,7	22,8
II. Vj.	9,94r	14,61	14,9	17,3r	17,1	15,6	22,8			22,9	19,1	20,10
III. Vj.	9,94	16,93	15,4	16,8	16,7	15,11	22,8	16,42		23,6	18,10	19,0
IV. Vj. ¹³⁾												

Ware	Koks ⁸⁾			Briketts ¹²⁾	Kalidüngemittel		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		
1957 D	12,81	14,11	24,6	14,29	17,84	17,86	23,8	14,75	15,94		10,50	
1958 D	11,84	16,0	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,35	12,35	19,75	13,00	
1959 D	14,63	16,7	21,6	15,67	18,93	16,67	19,9	13,89	13,23	16,39	9,17	10,00
1960 D	15,76	19,8	27,7	18,61	20,39	19,23	21,1	15,52	16,17	18,17	9,35	9,88
1961 D	13,63	20,6	27,8	17,30	19,30	17,93	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01	8,84
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51	8,91
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83	10,25
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07	9,75
1965 D	15,46	18,5	29,4	18,79	21,02	20,70	23,6	16,97	17,65	16,67	8,71	9,78
1966 D	16,25	23,2	31,9	18,29	21,07	20,56	23,3	17,24	17,42	16,60	8,73	9,72
1967 D												
1965 III. Vj.	16,08		28,3	18,36	19,51	17,25	20,8	14,48	14,96	16,31	8,64	9,48
IV. Vj.	16,88	22,9	35,10	21,25	22,96	20,33	27,10	19,21	21,05	17,22	9,14	10,13
1966 I. Vj.	19,57	23,2	31,5	18,56	22,25	22,11	26,4	19,83	20,72	15,38	8,94	10,09
II. Vj.	15,17		27,2	15,00	19,00	18,00	22,7	15,70	16,77	17,28	8,29	9,19
III. Vj.	15,00		35,1	17,50	20,50	23,50	21,6	15,27	15,35	16,67	8,56	9,45
IV. Vj.	15,33		33,6	19,64	22,33	18,89	22,6	18,18	17,94	16,71	9,13	10,25
1967 I. Vj.	14,94		27,0	15,28	19,98	22,00	20,8	16,56	17,25	16,00	8,34	8,58
II. Vj.			25,5r	16,13	19,81	18,00	20,9	15,54	15,75	16,54r	8,82	9,53
III. Vj.					20,66	20,50	20,0	13,83	16,19	16,03	8,40	9,38
IV. Vj. ¹³⁾												

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 ²⁾	
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan ³⁾	UK	Antw./Hbg.
nach	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	Japan ³⁾	UK	Antw./Hbg.
Währung	s	\$	s	\$	\$	s	\$	s	\$	\$	s	\$
Mengeneinheit	je 2240 lbs											
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	9,38	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	85.11	7,75	35.8	3,03	3,48	35.1	4,06	40.5	4,39	7,88	6,17	6,88
1963 D	88.11	8,44	41.2	4,90	5,01	41.3	4,53	51.11	5,59	9,69	7,44	7,69
1964 D	88.10	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
1967 D	75.4	8,34	45.1	4,11	4,30	44.9	5,34	45.7	5,02	11,43	8,22	6,99
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
Okt.	85.2	9,58	56.11	5,38	5,24	53.8	.	.	6,37	12,68	8,55	7,23
Nov.	86.2	8,90	54.0	4,75	4,75	57.0	6,75	.	6,54	12,28	8,25	.
Dez.	.	.	.	5,08	5,15	57.7	4,60	.	5,08	11,60	7,94	.

Ware	Getreide							Kopra	Esparto	Zucker			
von	La Plata ⁵⁾			West-	Ost-	Full Range	Süd-china ⁶⁾	Süd-afrika ⁷⁾	Schwarz-meer	Philippinen	Algerien	Kuba ⁸⁾	
Route	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.			Ceylon	UK	Antw./Hbg. ⁹⁾	Antw./Hbg. ⁹⁾	UK	Antw./Hbg.	
nach	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.			Ceylon	UK	Antw./Hbg. ⁹⁾	Antw./Hbg. ⁹⁾	UK	Antw./Hbg.	
Währ./Mengeneinh.	s je 2240 lbs										\$ je cu ft	s je 2240 lbs	
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	81.8	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	73.0	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	
1967 D	89.3	72.2	76.5	73.9	79.7	75.11	51.11	55.7	46.8	0,23	92.6	.	
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	73.1	.	.	.	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	73.3	.	.	.	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	.	0,28	90.0	.
Okt.	92.9	77.10	75.6	.	.	.	53.9	60.10	.	0,27	.	.	
Nov.	105.0	96.6	75.0	.	.	.	57.6	65.11	.	0,27	.	.	
Dez.	108.7	101.4	98.0	.	.	.	67.9	63.11	.	0,26	107.6	.	

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	Casablanca	UK	Antw./Rttd./Amst.	UK	Antw./Hbg. ⁹⁾	UK	Belgien	Niederlande	UK	Lübeck-Stettin	Antw./Hbg. ⁹⁾
Währ./Mengeneinh.	\$ je 2240 lbs	s je 2240 lbs			\$ je cu. ft. ¹²⁾	s je 2240 lbs					
1957 D	13,28	93.4	96.6	74.2	.	51.4	46.7	35.5	31.8	96.5	44.2
1958 D	5,41	76.11	75.3	58.7	.	37.0	36.3	22.9	23.2	49.6	20.7
1959 D	5,91	92.3	89.9	62.11	.	39.0	34.1	25.9	24.6	47.10	20.6
1960 D	7,29	90.1	87.7	63.10	.	38.11	35.7	24.11	23.9	49.2	21.11
1961 D	8,10	93.0	90.6	65.7	.	40.5	.	22.5	21.10	54.2	21.2
1962 D	5,60	83.10	81.4	57.3	0,14	34.4	27.3	20.10	21.3	41.6	20.2
1963 D	7,94	97.2	94.8	79.4	0,15	39.8	23.0	25.6	25.0	50.5	22.9
1964 D	9,05	92.5	89.11	73.1	0,20	43.6	.	29.0	26.0	59.10	22.6
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	.	34.0	29.0	61.7	24.0
1967 D	11,27	91.2	88.9	65.3	0,21	50.8	30.6	22.8	23.0	61.5	21.5
1967 Jan.	.	85.0	82.6	52.6	.	.	30.6	22.0	23.0	.	17.0
Febr.	10,02	83.7	81.1	.	.	43.6r	.	.	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	25.0
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	.
Okt.	.	96.3	93.9	.	.	.	.	.	.	.	.
Nov.	.	96.3	93.9	70.0	0,22	63.9	.	.	.	.	.
Dez.	.	105.0	102.6	77.6	.	.	.	.	.	.	.

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				
von	Marmagoa		Südafrika/ Mosambik	Conakry	Melilla	Poti	Port Pirie	Hampton Roads				
Route	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
Währ./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs								\$ je 2240 lbs			
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
1967 D	40.6	40.11					91.1	23.3	18.7	4.62	7.56	8.56
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 ⁹⁾	34.0					83.9				7.93	8.10
Juli		43.0									9.01	9.75
Aug.		43.0										9.75
Sept.		42.0					95.0	27.6			8.79	9.75
Okt.	46.3									5.50	8.90	
Nov.		44.11					97.6				8.69	
Dez.		52.6					107.6			4.90	8.35	

Ware	noch: Kohle			Erdöl, roh						Rohphosphat		
von	Australien		Danzig/Stettin	Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		US-Golf	Casablanca	Sfax
Route	Japan	Portugal	West- italien	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Nordd. Häfen	UK	Antw./Rttd.	
Währ./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs											
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	38.5	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
1967 D	33.3	47.2	25.11	35.7	36.5	63.7	67.7	70.6	71.4	63.4	27.0	
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⁾	84.5 ³⁾	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	28.6	
Sept.	35.6		32.9	63.9	65.0			131.1	119.8	63.9		
Okt.	37.8	41.3						81.10	84.2			
Nov.	41.8			58.6	62.1	63.5	67.4	79.8	87.6			
Dez.	42.11	53.2		39.6				93.11	72.5			

Ware	Düngemittel		Grubenholz	Bauholz und Stückgüter			Schrott				Stahlwaren		
von	Antw./Hbg. ²⁾		Archan- gelsk ⁴⁾	Nord-Pazifik			Große Seen	USNH ⁵⁾			Japan ⁵⁾		
Route													
nach	Alexandria	Süd-China	ECUK	UK	Südafrika ⁵⁾	Australien ⁵⁾	West- italien ⁵⁾	Antw./ Rttd./ Amst. ⁶⁾	West- italien ⁵⁾	Japan ⁵⁾	Nord- spanien ⁷⁾	US-Golf ⁷⁾	
Währ./Mengeneinh.→	s je 2240 lbs			\$ je 2240 lbs									
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	11.80	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	
1967 D		116.0	238.9						10.51	12.03		6.25	
1967 Jan.		80.11	} 238.0							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 ⁸⁾	} 238.9							14.42			
Aug.		120.6									14.50		
Sept.											18.04		
Okt.		122.6											6.25
Nov.		121.6								9.50	9.32		
Dez.		138.2											

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

C. Schiffsfrachtsindizes
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	Rohol (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	
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	
1967 D	152,5	130,0	118,2		81,0	101,5	121,2	123,1							
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	—							
Okt.	155,3	131,2	123,0		90,9	124,2	143,1	—							
Nov.	154,4	131,4	120,3		93,3	127,1	144,1	155,9							
Dez.	154,8	131,7	120,5		92,4	100,1	139,3	182,4							

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	Tanker-fahrt		
Indexgruppe	Küstenschiffahrt ⁶⁾			Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Dunge-mittel	Rohol (insg.)	ins-gesamt	Mineralöl (insg.)		
Basis	Gesamt-index	Holz	Kohle												1960 = 100										Intascale = 100	Juli 1965-Juni 1966 = 100	Intascale = 100^{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		
1967 D				120,5	127,9	99,1	108,9	128,7	82,1	96,5	185,1	96,3	94,1	113,7		
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		
Okt.				139,8	141,8	105,5	118,7	—	115,3	114,4	240,9	110,5	107,5	160,9		
Nov.				146,3	144,2	108,5	126,3	—	—	117,0	242,8	110,3	110,0	139,5		
Dez.				145,8	150,5	104,6	121,9	—	—	112,1	237,5	103,1	103,5	107,1		

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschiffahrt, Rom ⁸⁾														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Gesamt-index	Ein-kom-mende Europa-fahrt zu-sammen	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 Ägyp-ten ¹⁴⁾	westl. Mittel-meer ¹⁵⁾	Northern Range	
Basis			Großbritannien/Kontinent	Europa	Großbritannien/Kontinent	Europa	Großbritannien/Kontinent	Europa	Großbritannien/Kontinent	Europa	Großbritannien/Kontinent	West-europa	Großbrit./Kontinent	West-Italien	Großbrit./Kontinent
1963 D	83	83	74	68	86	84	78	85	76	91	74	69	67	87	73
1964 D	82	79	71	66	87	—	78	80	81	86	90	66	73	80	65
1965 D	93	89	87	74	98	—	87	93	85	95	103	77	82	86	76
1966 D	83	81	72	75	97	—	76	88	80	73	102	63	79	69	57
1967 D	78	77	81	71	74	—	71	82	76	77	92	64	59	73	55
1967 Jan.	71	72	65	50	—	—	65	83	—	69	115	51	—	—	43
Febr.	72	72	57	—	84	—	53	73	66	68	108	44	—	—	62
März	68	68	67	—	—	—	64	89	59	68	—	44	—	—	48
April	64	64	75	54	64	—	60	77	57	69	—	—	—	61	57
Mai	72	67	67	—	83	—	62	76	81	73	—	47	—	58	60
Juni	77	74	108	—	82	—	78	80	76	75	49	—	59	—	43
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
Okt.	86	85	99	79	—	—	81	86	83	77	—	73	—	97	—
Nov.	91	88	94	89	—	—	81	93	96	82	—	84	—	—	—
Dez.	85	84	77	66	—	—	77	89	105	90	—	—	—	87	—

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

C. Schifffahrtsindizes

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	
	Groß-britan-nien	Nord-Europa	Groß-britannien Kontinent	Nord-Afrika ²⁾	Casa-blanca		Brasi-lien	Afrika/Mittel-meer ⁴⁾	Indien	Nor-thern Range		Nord-Pazifik	Nord-Atlan-tik ⁵⁾	Mittelmeer/Rotes Meer ⁶⁾	Indien/Ma-laysia ⁷⁾	
	Westitalien		Buenos Aires	Großbrit./Kontinent	Süd-afrika ³⁾		Northern Range			Süd-amerika		Japan				
Fahrtroute	von															
nach																
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
1967 D	—	95	107	75	—	105	87	56	63	120	81	89	81	—	69
1967 Jan.	—	74	107	—	—	75	—	47r	—r	103r	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
Okt.	—	92	—	79	—	—	—	—	—	—	96	100	92	—	—
Nov.	—	—	—	—	—	118	—	—	—	118	87	100	91	—	71
Dez.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87	100	86	—	76

Land	Sowjetunion															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau ⁶⁾															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Gesamt-index	Getreide	Holz	Erz	Kohle	Zement	Dünge-mittel	Eisen und Stahl	ab Nordmeerhäfen			ab Ostseehäfen				
									zusam-men	Schnitt-holz	Apatit	zusam-men	Schnitt-holz	Kohle	Dünge-mittel	Eisen und Stahl
Basis		1960 = 100														
1962 D	95,4	91,3	99,2	84,1	92,6	106,4	92,8	87,9	99,5	100,6	92,4	93,5	95,4	92,6	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	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	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	89,3
1966 D	107,6	100,1	110,7	100,0	99,4	139,2	108,1	82,9	111,8	112,2	111,7	102,7	107,7	99,4	82,9
1967 D
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	—
Okt.	118,4	109,0	121,3	—	101,3	—	—	—	128,1	123,0	—	106,8	117,0	101,3	—
Nov.	127,5	121,0	125,6	—	116,7	—	174,4	—	131,6	116,3	196,8	127,8	148,2	116,7	—
Dez.	136,2	148,9	130,5	—	130,4	—	189,9	—	135,3	—	216,4	140,7	165,1	130,4	—

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 11 000 bis 23 000 t	über 23 000 t	Mineral-öl-Derivate							
Basis	1960 = 100				Intascale = 100				1951 = 100						
1962 D	89,2	91,3	84,1	106,4	64,8	64,8	78,8	37,0	37,5	43,6	48,3	46,2	31,1	
1963 D	94,9	99,2	87,1	106,4	78,3	78,3	91,7	41,3	42,6	44,1	53,3	45,5	35,7	
1964 D	97,6	101,4	88,0	120,0	70,6	70,6	88,5	43,4	45,4	45,9	56,7	45,6	35,9	
1965 D	108,1	107,6	99,5	141,0	69,4	74,2	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	83,2	43,4	45,6	47,4	59,3	46,9	34,4	
1967 D	43,1	46,5	46,9	58,1	47,1	33,0	
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	176,7	222,5	44,6	49,4	48,0	—	47,8	33,4
Okt.	114,8	109,0	—	—	188,4	198,7	178,1	260,2	45,0	50,4	47,2	—	48,0	33,6
Nov.	120,7	121,0	—	—	153,9	164,2	143,7	208,7	45,0	50,3	47,3	—	48,0	33,6
Dez.	134,4	148,9	—	—	139,6	167,5	111,7	162,8	44,2	48,5	47,3	—	48,0	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											
Fahrttroute von → nach	insgesamt			Karibische See						Persischer Golf					
				Großbritannien			deutsche Nordseehäfen			Großbritannien			deutsche Nordseehäfen		
Basis →	100,0			32.6			34.6			49.5			51.7		
Tankergrößenklasse →	GP	MR	LR	GP	MR	LR	GP	MR	LR	GP	MR	LR	GP	MR	LR
64 Dez.—65 Mai	82,1	71,6	60,1	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—Nov.	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⁾
1967 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	41,6r	31,8r	68,10	65,8	51,8	71,7	68,4	53,8
Okt.	123,8	117,1	87,7	40,3	38,1	28,6	42,9	40,5	30,3	67,5	64,1	49,7	70,1	66,8	51,6
Nov.	122,4	112,5	86,1	39,9	36,7	28,0	42,3	38,10	29,8	66,9	61,10	48,10	69,5	64,3	50,8
Dez.	113,4	109,2	85,1	36,10	35,6	27,8	39,1	37,8	29,4	62,3	60,3	48,4	64,9	62,7	50,2

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	Übergabepreis	Baupreis	Übergabepreis	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 £) ⁵⁾	(1218800 £) ⁶⁾	(65000 £)	(533000 £)	(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	
1963 D	100,7	107,4	100,8	114,6	93,3	76,8	53,1	74,4	74,5	85,1	
1964 D	101,5	107,4	101,5	106,3	118,3	99,0	66,6	127,0	108,6	97,0	
1965 D	103,2	105,9	99,8 ⁴⁾	102,6 ⁴⁾	130,2 p	111,1	55,3 p	131,6	131,3	110,0	
1966 D	106,9	108,2	103,7	100,5	157,7 p	117,0	40,2 p	129,5	120,2	106,4	
1967 D	110,3	110,6	107,2	106,7	139,7 p	104,0	49,6 p	106,4	106,0	99,6	
1967 Jan.	107,1	110,6	104,1	106,7	143,8 p		98,7	46,8 p		116,8	94,0
Febr.										97,6	
März										95,7	
April										100,7	
Mai										91,8	
Juni										96,1	
Juli	113,4r	—	110,3	—	140,7 p		103,5 p	61,6 p		106,2	94,5
Aug.										108,3	
Sept.										124,2	108,8
Okt.										111,8	
Nov.										93,2	106,3
Dez.											110,6

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⁾			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	Tanker in Süd- europa	Fernost	(12000/ 25000 t dw ⁹⁾)	Monate (mehr als 9000 t dw ¹⁰⁾)	(10000/ 25000 t dw ¹¹⁾)	Monat	Monate		
Basis →	(10.16,2 £ je t ld)	1962 = 100 (11.7,5 £ je t ld)	(15.10,1 £ je t ld)	1964 = 100	1960 = 100	Juli 1965 bis Juni 66 = 100	1951 = 100			
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	119,0	88,3	54,1	41,8	48,4	48,4
1965 D	138,8	143,6	115,6	117,5	134,0	99,0	61,3	48,6	57,5	55,2
1966 D	107,9	135,2	127,0	108,2	132,4	88,7	53,8	43,0	55,2	53,1
1967 D	120,3	113,2	101,0	115,1	130,4	88,8	40,3	43,8	56,2	55,3
1967 Jan.	120,3	114,3	96,7	94,4	117,9	77,4	35,9	34,8	46,1	52,8
Febr.	120,3	—	107,5	95,3	114,9	80,3	36,7	32,2	48,8	52,3
März	—	—	—	95,0	118,7	80,8	35,2	39,1	50,9	49,4
April	—	—	93,5	98,0	121,3	76,7	38,9	39,8	50,6	47,6
Mai	—	—	104,8	110,9	128,0	75,7	45,2	41,1	54,7	53,3
Juni	—	112,1	100,0	108,8	121,3	81,5	40,5	45,6	53,9	59,7
Juli	—	—	—	136,6	133,1	93,6	40,8	49,2	66,8	63,4
Aug.	—	—	103,2	128,2	129,9	94,8	42,1	48,3	58,7	58,0
Sept.	—	—	—	128,2	146,5	103,6	42,0	47,2	63,7	55,8
Okt.	—	—	—	133,0	146,9	103,1	41,9	48,5	59,2	56,6
Nov.	—	—	—	127,3	148,6	98,5	42,6	46,9	60,0	57,3
Dez.	—	—	—	125,8	138,2	99,4	42,4	48,8	61,3	57,4

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			1963		1964		1965		1966		1967		1967	
			Durchschnitt										Dezember	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar ³⁾	I.	Spar ³⁾
Europa Belgien	Brüssel	HF	116	82	117	83	117	83	117	83	117	83	117	83
		HR	218	155	223	158	223	158	223	158	223	158	223	158
		HR a)	—	123	—	126	—	f) 126 ¹⁾	—	f) 126	—	f) 131	—	f) 132
Bulgarien	Sofia	HF	538	391	538	391	572	415	583	423	583	423	583	423
		HR	1009	733	1023	743	1087	789	1108	804	1108	804	1108	804
Deutschland	Berlin	HF	111	86	111	84	111	84	111	84	112	84	112	84
		HR	217	133	222	136	222	136	222	136	223	136	224	136
		HR b)	—	123	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bremen	HF	120	79	120	79	120	79	122	81	123	82	123	82
		HR	240	158	240	158	240	158	245	163	246	164	246	164
	Düsseldorf	HF	62	42	62	42	62	42	85	57	93	62	93	62
		HR	124	84	124	84	124	84	171	114	186	124	186	124
		Hamburg	HF	128	87	128	87	128	87	139	93	142	95	142	95
HR	256		174	256	174	256	174	277	186	284	190	284	190	
HF e)	—		75	—	73	—	72	—	74	—	—	—	—	
HR e)	—	135	—	135	—	135	—	146	—	—	—	—		
	Hannover	HF	85	57	85	57	85	57	101	68	106	71	106	71
		HR	170	114	170	114	170	114	202	135	212	142	212	142
		HR c)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	München	HF	85	66	85	66	85	66	105	73	112	75	112	75
		HR	170	132	170	132	170	132	211	146	224	150	224	150
	Nürnberg	HF	50	38	50	38	50	38	71	49	78	52	78	52
		HR	100	76	100	76	100	76	142	97	156	104	156	104
	Stuttgart	HF	50	35	50	35	50	35	64	43	69	46	69	46
		HR	100	70	100	70	100	70	129	87	138	92	138	92
		Finnland	Helsinki	HF	578	438	581	441	581	441	581	441	581	441
HR	1083			822	1104	838	1104	838	1104	838	1104	838	1104	838
HR f)	—			645 ²⁾	—	645 ²⁾	—	653 ²⁾	—	653 ²⁾	—	669 ²⁾	—	—
Frankreich	Paris	HF	173	129	175	130	175	135	175	136	175	136	175	136
		HR	325	241	333	247	333	256	333	259	333	259	333	259
Griechenland	Athen	HF	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511
		HR	1264	958	1281	971	1281	971	1281	971	1281	971	1281	971
		HR a)	—	846	—	830	—	f) 779	—	f) 766	—	f) 766	—	f) 766
Groß- britannien	London	HF	249	189	250	189	252	191	252	191	252	191	252	191
		HR	467	355	475	360	478	362	479	363	479	363	479	363
Italien	Mailand	HF	226	164	226	164	226	164	226	164	226	164	226	164
		HR	424	308	430	312	430	312	430	312	430	312	430	312
		HR a)	—	252	—	254	—	254	—	f) 254	—	f) 254	—	f) 254
	Rom	HF	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240
		HR	619	450	627	456	627	456	627	456	627	456	627	456
		HR a)	—	369	—	372	—	372	—	f) 372	—	f) 372	—	f) 372
Jugoslawien	Belgrad	HF	399	281	397	278	397	278	397	278	397	278	397	278
		HR	748	527	755	529	755	529	755	529	755	529	755	529
		HR a)	—	418	—	418	—	418	—	f) 418	—	f) 412	—	f) 412
Niederlande	Amsterdam	HF	123	87	124	87	124	87	124	87	124	87	124	87
		HR	231	163	236	166	236	166	236	166	236	166	236	166
		HR a)	—	ab) 128	—	ab) 130	—	ab) 130	—	f) 137	—	f) 132	—	f) 132
Norwegen	Oslo	HF	422	341	427	345	427	345	427	345	433	351	435	353
		HR	792	640	812	656	812	656	812	656	823	667	827	671
		HR d)	—	—	—	475	—	482	—	484	—	513	—	513
Österreich	Wien	HF	210	153	210	153	210	153	210	153	210	153	210	153
		HR	394	287	399	291	399	291	399	291	399	291	399	291
Portugal	Lissabon	HF	531	385	535	386	535	386	535	386	535	386	535	386
		HR	996	723	1017	734	1017	734	1017	734	1017	734	1017	734
		HR a)	—	605	—	605	—	605	—	f) 605	—	f) 605	—	f) 605
Rumänien	Bukarest	HF	608	442	608	442	589	428	583	423	583	423	583	423
		HR	1140	829	1156	840	1120	813	1108	804	1108	804	1108	804
Spanien	Barcelona	HF	334	244	334	244	334	244	334	244	334	244	334	244
		HR	627	458	635	464	635	464	635	464	635	464	635	464
		HR a)	—	373	—	378	—	378	—	f) 378	—	f) 378	—	f) 378
	Madrid	HF	409	302	412	305	412	305	412	305	412	305	412	305
		HR	767	568	783	580	783	580	783	580	783	580	783	580
		HR a)	—	465	—	473	—	473	—	f) 473	—	f) 473	—	f) 473
Schweden	Stockholm	HF	422	341	427	345	427	345	427	345	433	351	435	353
		HR	792	640	812	656	812	656	812	656	823	667	827	671
		HR d)	—	475	—	475	—	482	—	484	—	506	—	513
Schweiz	Genf	HF	174	132	174	132	174	132	174	132	174	132	174	132
		HR	331	247	331	251	331	251	331	251	331	251	331	251
			Zürich	HF	126	92	126	92	126	92	126	92	126	92
HR	240			173	240	175	240	175	240	175	240	175	240	175
Türkei	Istanbul			HF	791	579	791	579	791	580	791	580	791	580
		HR	1483	1087	1503	1101	1503	1102	1503	1102	1503	1102	1503	1102
		HR f)	—	949	—	927	—	927	—	f) 884	—	f) 869	—	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 = Hinflug, HR = Hin- und Rückflug)

Von Frankfurt (Main) nach			1963		1964		1965		1966		1967		1967		
			Durchschnitt										Dezember		
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		
			I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	
Afrika															
Ägypten	Kairo	HF	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	
		HR	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	
		HR a)	—	1029	—	1029	—	990 ²⁾	—	990	—	990	—	990	
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	
		HR	5250	2879	5320	2917	5320	2917	5320	2917	5320	2917	5320	2917	
Asien															
Aden	Aden	HF	2005	1322 ¹⁾	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322	
		HR	3760	2479 ¹⁾	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512	
Birma	Rangun	HF	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	
		HR	6133	3719	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768	
Ceylon	Colombo	HF	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	
		HR	4915	3194	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4980	3236	
Indien	Bombay	HF	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	
		HR	4454	2835	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4513	2873	
	Kalkutta	HF	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	
			HR	4874	3194	4939	3236	4939	3236	4939	3236	4939	3236	4939	3236
Irak	Bagdad	HF	1423	975 ¹⁾	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975	
		HR	2669	1829 ¹⁾	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853	
		HR a)	—	1297 ²⁾	—	1297	—	1248 ²⁾	—	1248	—	1248	—	1248	
Iran	Abadan	HF	1580	1087 ¹⁾	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	
		HR	2963	2039 ¹⁾	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066	
	Teheran	HF	1580	1087 ¹⁾	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	
			HR	2963	2039 ¹⁾	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066
Japan	Tokio	HF	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	
		HR	8444	5083	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151	
Libanon	Beirut	HF	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	
		HR	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	
		HR a)	—	1029	—	1029	—	990 ²⁾	—	990	—	990	—	990	
Philippinen	Manila	HF	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	
		HR	7708	4664	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726	
Singapur	Singapur	HF	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	
		HR	6533	3781	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6620	3831	
Syrien	Damaskus	HF	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	
		HR	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	
		HR a)	—	1029	—	1029	—	990 ²⁾	—	990	—	990	—	990	
Thailand	Bangkok	HF	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	
		HR	6449	3719	6535	3768	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	8149	5189	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5258	
Amerika ³⁾															
Argentinien	Buenos Aires	HF	3133	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	
		HR	5873	3533	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	2993	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	
		HR	5611	3135	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177	
Chile	Santiago	HF	3365	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	
		HR	6308	3871	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922	
Kolumbien	Barranquilla	HF	2540	1756	2390	1679	2340	1616	2340	1616	2340	1616	2340	1616	
		HR	4763	3293	4541	3191	4446	3071	4446	3071	4446	3071	4446	3071	
Uruguay	Montevideo	HF	3133	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	
		HR	5873	3533	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	
Venezuela	Caracas	HF	2500	1748	2350	1613	2350	1613	2300	1568	2300	1568	2300	1568	
		HR	4688	3278	4465	3066	4465	3066	4370	2980	4370	2980	4370	2980	
Vereinigte Staaten	New York	HF	2093	1235	1768	1097	1668	1044	1668	1008	1668	1044	1668	1008	
		HR	3923	2315	3360	2085	3170	1985	3170	1916	3170	1985	3170	1916	
		HR b)	—	1712	—	1559	—	1570	—	1479	—	1440	—	1440	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 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	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1967
			Durch- schnitt		Apr.-Dez.	Durchschnitt				Dezember
Europa										
Belgien	Brüssel	1 bis 45	0,81	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,92
		über 45	0,61	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68
Dänemark	Kopenhagen	1 bis 45	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,16	2,24	2,27	2,36
		über 45	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,70	1,76
Deutschland	Berlin	1 bis 45	1,10	unter 45	1,08	1,08	1,08	1,11	1,10	1,07
		46 bis 500	0,77	ab 45	0,72	0,72	0,72	0,72	0,71	0,70
		501 bis 1000	0,60	ab 500	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,59
		über 1000	0,40	ab 1000	0,40	0,40	0,40	0,40	0,45	0,59
			Bremen	1 bis 45	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,35
	über 45	1,05		ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,14
	Düsseldorf	1 bis 45	0,60	unter 45	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
		über 45	0,45	ab 45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,45
	Hamburg	1 bis 45	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35
		über 45	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,14
München	1 bis 45	0,85	unter 45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,86	0,84
	über 45	0,65	ab 45	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,63	
Stuttgart	1 bis 45	0,45	unter 45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,45
	über 45	0,35	ab 45	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,35	0,34
Finnland	Helsinki	1 bis 45	3,92	unter 45	3,92	3,92	4,03	4,24	4,29	4,44
		über 45	2,96	ab 45	2,96	2,96	3,03	3,16	3,44	3,20
Frankreich	Paris	1 bis 45	1,04	unter 45	1,04	1,04	1,05	1,08	1,10	1,16
		über 45	0,80	ab 45	0,80	0,80	0,81	0,84	0,85	0,88
Großbritannien	London	1 bis 45	1,60	unter 45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,71	1,80
		über 45	1,20	ab 45	1,20	1,20	1,23	1,28	1,29	1,32
Italien	Rom	1 bis 45	2,12	unter 45	2,12	2,12	2,15	2,20	2,20	2,20
		über 45	1,60	ab 45	1,60	1,60	1,61	1,64	1,64	1,64
Niederlande	Amsterdam	1 bis 45	0,84	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,92
		über 45	0,64	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68
Norwegen	Oslo	1 bis 45	3,16	unter 45	3,16	3,16	3,21	3,32	3,31	3,28
		über 45	2,36	ab 45	2,36	2,36	2,40	2,48	2,47	2,44
Österreich	Wien	1 bis 45	1,40	unter 45	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
		über 45	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
Portugal	Lissabon	1 bis 45	3,63	unter 45	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
		über 45	2,73	ab 45	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52
Spanien	Madrid	1 bis 45	2,88	unter 45	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
		über 45	2,16	ab 45	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Schweden	Stockholm	1 bis 45	3,16	unter 45	3,16	3,21	3,32	3,36	3,36	3,48
		über 45	2,40	ab 45	2,40	2,44	2,52	2,55	2,64	2,64
Schweiz	Zürich	1 bis 45	0,92	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,92
		über 45	0,69	ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68
Türkei	Istanbul	1 bis 45	5,36	unter 45	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36
		über 45	4,04	ab 45	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
Afrika										
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	1 bis 45	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Kongo	Kinshasa	1 bis 45	11,76	unter 45	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76
		über 45	8,84	ab 45	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84
Ghana	Accra	1 bis 45	11,04	unter 45	11,04	11,04	10,96	10,80	10,80	10,80
		über 45	8,28	ab 45	8,28	8,28	8,23	8,12	8,12	8,12
Marokko	Casablanca	1 bis 45	3,29	unter 45	3,45	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52
		46 bis 500	2,46	ab 45	2,59	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
	über 500	2,24	ab 500	2,35	2,40	2,40	2,64	2,64	2,64	2,64
		Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	15,80	unter 45	15,80	15,80	15,80	15,80
über 45	11,84			ab 45	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84
Asien										
Birma	Rangun	1 bis 45	17,00	unter 45	17,36	17,36	17,36	17,36	17,36	17,36
		über 45	12,76	ab 45	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00
Ceylon	Colombo	1 bis 45	14,28	unter 45	14,60	14,60	14,60	14,60	14,60	14,60
		über 45	10,72	ab 45	10,96	10,96	10,96	10,93	10,93	10,92
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	22,04	unter 45	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04
		46 bis 250	16,96	ab 45	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28
		251 bis 500	16,68	ab 300	15,72	15,72	15,72	15,72	15,38	14,36
		501 bis 1000	13,64	ab 400	14,64	14,64	14,64	14,64	14,33	13,40
		1001 bis 2500	13,32	ab 500	13,84	13,84	13,84	13,84	13,48	12,40
		2501 bis 7500	11,84	—	—	—	—	—	—	—
Indien	Bombay	über 7500	10,96	—	—	—	—	—	—	—
		1 bis 45	12,88	unter 45	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
	über 45	9,68	ab 45	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	
		Kalkutta	1 bis 45	14,08	unter 45	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36
über 45	10,56		ab 45	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	19,96	unter 45	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36
		46 bis 2500	14,96	ab 45	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28
	über 2500	14,20	—	—	—	—	—	—	—	—
		über 7500	13,32	—	—	—	—	—	—	—
Irak	Basra	1 bis 45	8,04	unter 45	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04
		über 45	6,04	ab 45	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04
Iran	Teheran	1 bis 45	9,24	unter 45	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24
		über 45	6,96	ab 45	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Japan	Tokio	1 bis 45	26,52	unter 45	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04
		46 bis 100	19,88	ab 45	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28
		101 bis 250	13,28	ab 100	19,08	19,08	19,08	19,08	18,91	18,40
		251 bis 500	16,32	ab 200	17,08	17,08	17,08	17,08	16,76	15,80
		501 bis 1000	13,28	ab 300	15,28	15,28	15,28	15,28	14,95	13,96
		1001 bis 2500	12,96	ab 400	14,20	14,20	14,20	14,20	13,90	13,00
	über 2500	11,48	ab 500	13,48	13,48	13,48	13,33	12,96	12,00	
		über 7500	10,60	—	—	—	—	—	—	—
Libanon	Beirut	1 bis 45	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Pakistan	Karachi	1 bis 45	11,76	unter 45	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
		über 45	8,84	ab 45	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00
Syrien	Damaskus	1 bis 45	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Thailand	Bangkok	1 bis 45	17,88	unter 45	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24
		über 45	13,40	ab 45	13,68	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	1962	Mindest- gewicht der Sendung ab 1. 4. 63 in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1967
			Durch- schnitt		April-Dez.	Durchschnitt				Dezember
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sidney ¹⁾	1 bis 45 über 45	24,48 18,36	unter 45 ab 45	26,24 19,68	26,24 19,68	25,65 19,24	24,48 18,36	24,48 18,36	24,48 18,36
Neuseeland	Auckland ¹⁾	1 bis 45 über 45	28,48 21,36	unter 45 ab 45	28,48 21,36	28,48 21,36	28,45 21,33	28,40 21,28	28,40 21,28	28,40 21,28
Amerika										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12
Bolivien	La Paz	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	21,04 15,16 12,76 11,88 9,56 9,24 8,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,76 10,92 10,16 9,40	22,24 16,68 13,08 11,75 10,81 10,16 9,25	22,24 16,68 13,08 11,72 10,48 10,16 8,80
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	19,56 14,68 12,84 12,00 8,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	21,52 16,16 13,56 12,16 16,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44	21,52 16,16 13,56 12,16 11,24 10,36 9,44
Chile	Santiago	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	21,84 16,40 14,32 13,36 9,56	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44	23,80 17,88 15,04 13,52 12,48 11,48 10,44
Kanada	Montreal	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	9,92 6,80 4,48 3,68 3,32 3,00	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,80 3,52	11,12 8,32 5,28 4,48 4,08 3,69 3,41	11,12 8,32 5,28 4,38 3,97 3,69 3,41	11,12 8,32 5,28 4,08 3,64 3,36 3,08
Kolumbien	Barranquilla	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	15,04 10,64 8,24 7,36 6,12 5,80 5,48	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,16 7,56 7,00 6,28	16,24 12,16 9,04 8,07 7,47 6,91 6,19	16,24 12,16 9,04 7,80 7,20 6,64 5,92
Kuba	Havana	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	12,04 8,44 6,04 5,16 4,76 4,44 4,32	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,96 5,56 5,24 4,96	13,24 9,96 6,84 5,86 5,45 5,13 4,85	13,24 9,96 6,84 5,86 5,45 5,13 4,85	13,24 9,96 6,84 5,56 5,12 4,80 4,52
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	13,28 9,64 7,24 6,36 5,92 5,60 5,28	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	14,72 11,32 8,20 7,32 6,92 6,60 6,12	14,56 11,21 8,09 7,21 6,81 6,49 6,19	14,48 11,11 8,00 7,13 6,73 6,41 6,07	14,08 10,55 7,69 7,13r 6,57r 6,36 5,95	13,64 10,08 7,48 7,16 6,39 6,31 5,86	14,72 11,32 8,20 6,92 ^{a)} 6,48 6,16 5,68 ^{a)}
Peru	Lima	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	19,28 13,84 11,44 10,56 8,52 8,20 7,52	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	20,48 15,36 11,88 10,64 9,88 9,20 8,56	20,48 15,36 11,88 10,64 9,88 9,20 8,56	20,33 15,27 11,82 10,61 9,88 9,20 8,44	20,43 15,33 11,86 10,63 9,88 9,20 8,52	20,48 15,36 11,88 10,60 9,77 9,18 8,42	20,48 15,36 11,88 10,48 9,44 9,12 8,00
Uruguay	Montevideo	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 über 500	21,32 16,00 13,96 13,04 9,24	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12	23,28 17,48 14,68 13,16 12,12 11,12 10,12
Venezuela	Caracas	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 1001 bis 1500 über 1500	14,68 10,36 7,96 7,08 5,84 5,52 5,08	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84	15,88 11,88 8,76 7,88 7,48 7,28 5,84	15,72 11,80 8,68 7,71 7,31 7,11 5,84	15,24 11,56 8,44 7,20 6,80 6,60 5,84
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45 46 bis 100 101 bis 250 251 bis 500 501 bis 1000 über 1000	10,28 7,04 4,64 3,76 3,36 3,04	unter 45 ab 45 ab 100 ab 200 ab 300 ab 400 ab 500	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56	11,48 8,56 5,44 4,56 4,16 3,84 3,56	11,48 8,56 5,44 4,56 4,05 3,73 3,45	11,48 8,56 5,44 4,46 4,05 3,73 3,45	11,48 8,56 5,44 4,16 3,72 3,40 3,12

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

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	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1967
			Durchschnitt						Dezember
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel	Bagdad	100	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
	Beirut	45	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	Brüssel	100	0,45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Damaskus	100	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
	New York	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
	.....	100	3,64	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44
	.....	500	3,64	3,16	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	Teheran	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbeklei- dung	Damaskus	45	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
	New York	45	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,21	3,24
	.....	200	3,20	3,20	2,78	2,64	2,64	2,65	2,68
	.....	500	3,20	3,20	2,45	2,20	2,20	2,21	2,24
	.....	1000	3,20	3,20	2,45	2,01	1,64	1,65	1,68
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	45	11,64 ¹⁾	12,78 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾
	.....	100	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas	45	10,36 ¹⁾	11,50 ¹⁾	11,88 ¹⁾	11,88 ¹⁾	5,16	5,16	5,16
	.....	100	5,68	5,68	5,68	5,30	4,92	4,92	4,92
	.....	500	5,68	5,68	5,68	5,12	4,56	4,56	4,56
	Göteborg	100	1,36	1,36	1,36	1,39	1,44	1,44	1,44
	Mexiko City	45	9,64 ¹⁾	10,90 ¹⁾	11,21 ¹⁾	11,11 ¹⁾	10,55 ¹⁾	10,08 ¹⁾	11,32 ¹⁾
	.....	100	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York	45	2,88	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	.....	500	2,72	2,54	2,42	2,40	2,40	2,40	2,40
	Stockholm	100	1,68	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80	1,80
	Teheran	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel	45	0,45	0,47	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	.....	100	0,43	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Göteborg	45	1,40	1,40	1,40	1,43	1,48	1,48	1,48
	Stockholm	45	1,80	1,80	1,80	1,83	1,88	1,88	1,88
	.....	100	1,68	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80	1,80
	Teheran	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Bijouteriewaren	London	45	0,85	0,88	0,88	0,91	0,96	0,96	0,96
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffsmaschinen-Er- satzteile	Algier	45	1,48	1,54	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56
	Brüssel	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
	.....	500	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Casablanca	45	1,84	1,93	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
	Teheran	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Teile von Automobilen und von Land- wirtschaftlichen Maschinen	New York	45	2,80	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	.....	100	2,80	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	.....	200	2,80	2,95	2,10	1,80	1,80	1,80	1,80
	.....	300	2,80	2,80	2,05	1,80	1,80	1,80	1,80
	.....	500	2,80	2,50	1,95	1,80	1,80	1,80	1,80
	.....	1000	2,64	2,46	1,95	1,80	1,80	1,80	1,80
Geschäfts-, Büromaschinen ²⁾	Kairo	100	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,71 ³⁾	3,69 ³⁾
	New York	45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
	.....	200	4,40	3,50	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
	.....	250	2,80	3,10	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
	.....	500	2,80	2,50	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
	.....	1000	2,80	2,50	2,10	2,00	2,00	2,00	2,00
Kugellager .....	.....	3000	2,64	2,46	2,10	2,00	2,00	2,00	2,00
	London	100	0,84	0,84	0,84	0,85	1,01	1,07 ³⁾	1,05 ³⁾
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen ..	Amsterdam	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
	.....	250	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Bagdad	45	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64
	New York ³⁾	45	3,52	3,58	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
	.....	100	3,52	3,58	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
	.....	200	3,52	3,48	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
	.....	250	3,36	3,42	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
Optische Waren, fotogr. u. Projektions- ausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatz- teile a. n. g. ....	.....	500	3,36	3,42	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
	.....	1000	2,88	2,94	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
	Algier	45	1,44	1,53	1,72 ³⁾	2,04 ³⁾	2,04 ³⁾	2,03 ³⁾	2,01 ³⁾
	New York	45	3,24	3,30	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	.....	300	3,24	2,97	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissen- schaftliche und Labor- .....	.....	1000	3,24	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
	London	45	0,85	0,88	0,88	0,92	0,96	0,96	0,96
	.....	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84	0,84
Chirurgische, medizinische und zahnärzt- liche Instrumente mit Zubehör .....	.....	250	0,69	0,64	0,64	0,64	0,68	0,68	0,68
	Beirut	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Kairo	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	New York	45	3,24	3,30	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	.....	300	3,24	2,97	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88
Uhren aller Art a. n. g. ....	.....	1000	3,24	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
	New York	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
	.....	100	4,56	5,16	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36
	.....	200	4,56	4,50	4,48	4,48	4,48	4,48	4,08
	.....	250	3,68	4,28	4,48	4,48	4,48	4,48	4,08
	.....	300	3,68	3,98	4,08	4,08	4,08	3,85	3,64
	.....	400	3,68	3,74	3,76	3,76	3,76	3,65	3,32
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musik- truhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen .....	.....	500	3,28	3,43	3,48	3,48	3,48	3,37	3,04
	.....	1000	2,96	3,35	3,48	3,48	3,48	3,37	3,04
	Beirut	100	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24
	.....	500	3,24	3,24	3,24	3,14	2,64	2,64	2,64

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	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1967
			Durchschnitt						Dezember
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
	Lissabon	100	2,52 ¹⁾	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84
		250	1,92 ²⁾	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
		500	1,92 ²⁾	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Tanger	45	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64
Tierische Innereien und/oder Därme	Damaskus	45	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
	Delhi	100	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	Istanbul	100	4,04 ¹⁾	4,04 ¹⁾	4,04 ¹⁾	2,63	2,16	2,16	2,16
		250	2,24	2,24	2,24	1,97	1,88	1,88	1,88
		500	2,24	2,24	2,24	1,76	1,60	1,60	1,60
	Kairo	45	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16
	Kalkutta	100	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
	Karachi	100	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Oran	100	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Teheran	250	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	New York	45	3,63	3,64	3,64	3,64	3,64	3,63	3,62
		100	3,63	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44
		250	3,63	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44
		500	3,63	3,16	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	45	2,59	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56
		100	2,32	2,34	2,56	1,48	1,48	1,48	1,48
		250	1,72	1,79	2,56	1,32	1,32	1,32	1,32
		500	1,72	1,79	2,56	1,32	1,32	1,32	1,32
	Bangkok ⁴⁾	45	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88
	Johannesburg	100	6,72 ¹⁾	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
		250	4,72	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
	Karachi ⁵⁾	100	3,00	3,00	3,00	3,00	3,77 ²⁾	4,84 ²⁾	4,83 ²⁾
		250	3,00	3,00	3,00	3,00	3,13	3,52	3,52
		500	3,00	3,00	3,00	3,00	2,98	3,28	3,28
	London	100	0,83	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84	0,84
		250	0,83	0,72	0,72	0,73	0,76	0,76	0,76
	Malland ⁶⁾	100	0,83	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	Montreal	45	3,42	3,55	3,60	3,60	3,60	3,63	3,70
		100	3,42	3,40	3,40	3,40	3,40	3,45	3,53
		500	3,42	3,40	2,80	2,60	2,60	2,62	2,73
		1000	3,42	3,40	2,65	2,40	2,40	2,43	2,56
	Paris	45	0,55	0,52	0,52	0,53	0,56	0,56	0,56
		100	0,55	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Teheran	250	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	Manchester	45	1,00	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08	1,08
		100	0,92	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00	1,00
		250	0,92	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,92
		500	0,70	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80	0,80
	New York	45	2,90	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,90	2,52	2,40	2,40	2,40	2,39	2,38
	Tokio	100	8,00	8,42	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56
		250	8,00	8,42	8,56	8,37	8,00	8,00	8,00
		500	8,00	8,42	8,56	8,24	7,60	7,60	8,60
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	100	6,68	6,68	6,68	6,68	8,36 ¹⁾ r	7,38	6,68
	Caracas	100	5,68	5,68	5,68	5,68	8,76 ¹⁾	6,96	5,68
	Dublin	45	1,12	1,12	1,12	1,17	1,28	1,31	1,40
	London	45	1,09	0,84	0,84	0,88	0,96	0,96	0,96
		100	0,75	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84	0,84
		250	0,72	0,72	0,72	0,73	0,76	0,76	0,76
		500	0,69	0,64	0,64	0,67	0,72	0,72	0,72
	Manchester	45	1,29	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08	1,08
		100	0,92	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00	1,00
		250	0,89	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,92
		500	0,87	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80	0,80
	Mexiko City	100	5,28	5,28	5,28	5,28	7,51 ¹⁾	6,10	5,28
	New York	45	2,90 ²⁾	2,97	3,00	3,00	3,00	2,00	3,00
		500	2,90 ²⁾	2,52	2,40	2,40	2,40	2,39	2,38
	Paris	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Tokio	100	8,00	8,42	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56
		250	8,00	8,42	8,56	8,37	8,00	8,00	8,00
		500	8,00	8,42	8,56	8,24	7,60	7,60	7,60
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	1,86 ²⁾	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
		100	1,24	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16
		250	1,20	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
	Brüssel	45	0,61 ²⁾	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		250	0,43	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Malmö	100	1,20	1,20	1,20	1,23	1,28	1,28	1,28
	Manchester	45	1,29	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08	1,08
		100	1,21	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00	1,00
		250	0,84	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,92
		500	0,81	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80	0,80
	New York	45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41	4,41
		250	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41	4,41
		300	4,40	3,38	3,04	3,04	3,04	3,03	3,00
	Paris	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Tel Aviv/Jaffa	100	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08	3,08	3,08	3,08
		250	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	2,60	2,60	2,60	2,60
		500	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	3,08 ²⁾	2,36	2,36	2,36	2,36
	Zürich	45	0,55	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Glasgow	100	1,49	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
		250	1,08	1,00	1,00	1,00	0,96	0,96	0,96
	New York	45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41	4,41
		200	4,40	3,50	3,20	3,20	3,20	3,18	3,17
		250	2,81	3,10	3,20	3,20	3,20	3,18	3,17
		500	2,81	2,59	2,43	2,40	2,40	2,39	2,38
		1000	2,81	2,59	2,00	2,00	2,00	2,02	2,03
		3000	2,64	2,55	2,00	2,00	2,00	2,02	2,03

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

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

Sätze in Rpt/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 ³⁾	70 ³⁾	90 ³⁾	110 ³⁾	30 ¹⁾	50	70	90	110	50 ³⁾	30

Änderungsdatum	Postkarten			Drucksachen						Geschäftspapiere				
	Orts-	Fern- verkehr	Auslands-	Inlands-			Auslands- verkehr			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 ²⁾	15	20 ³⁾	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	4	10 ⁴⁾	20 ¹⁾⁵⁾	40 ¹⁾⁵⁾	40 ⁵⁾	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- verkehr					Auslands-				Inlands- verkehr	Auslandsverkehr	
	200 g	400 g	500 g	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	min-destens			für je 50 g	min-destens
1933 1. Dezember	25	40	50		8		15	30	5	5	10	40	10	50	
1946 1. März	50	80	100		16		30	60	10	10	20	80	20	100	
1948 1. September	30	45	55		10		20	40	10	5	10	60	10	50	
1954 1. Juli	40	80	100		15		25	50	10	10	20	70	20	80	
1963 1. März	40	80	100	10 ¹⁾	15	20	25	50	10	10	20	80	20	80	
1966 1. April	320 ⁵⁾	620 ⁵⁾	770 ⁵⁾	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 ¹¹⁾								
	bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummernstückgewicht								
	bis 30 g				über 30 g bis 1000 g für je 10 g				
	18,00				0,90				
	Vertriebsgebühr ¹²⁾ je Zeitungsnummernstück ¹⁰⁾ mit einem Durchschnittsgewicht								
	bis 30 g				über 30 g für je 10 g				
	4,00				0,30				
1967 1. Januar	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	8	8	10	20	40	40
1954 1. Juli	3,5	7,5	30,0	7	7	10	15	25	50	50
	Postzeitungsgut je kg		Postzeitungs-schnellgut je kg	Streifbandzeitungen						
1964 1. Januar	10,0		12,0	10		15	20	25	50	
1967 1. Januar	13,0		16,0	10		15	25	40	70	

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland
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	120
1954 1. Juli	30	40	50	70	90	110	130	130
1963 1. März	30	50	50	80	100	130	130	130
1966 1. April	60	80	80	100	140	140	180	180

Änderungsdatum	Zahlkarten											
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000	über 1000 bis 1250	über 1250 bis 1500	über 1500 bis 1750	über 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	30	40	50	50	60	80	80	80	80	100
1966 1. April	30	40	40	50	60	60	80	100	100	100	100	100

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 ⁶⁾ (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 ⁸⁾ gültig nur an Werktagen				Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 62) ⁹⁾			
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	8,55	10,80	21,60	37,80	48,60	9,85	19,45	34,05	43,75
1936	1,45	2,90	5,80	8,65	8,10	16,20	32,40	48,60	6,50	12,80	25,95	38,90
1939 1. April	1,10	2,20	4,35	6,50	6,40	13,00	25,95	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1943 1. Januar	0,90	1,80	3,60	5,40	5,40	10,80	21,60	32,40	4,05	8,10	16,20	24,30
1944 1. Juli	0,80	1,60	3,20	4,80	4,00	8,00	16,00	24,00	3,00	6,00	12,00	18,00
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1948 1. August	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	26,00	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1958 1. April	1,50	3,00	5,00	7,00	14,00	22,00	34,00	40,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1963 1. Januar	1,50	3,00	5,00	7,00	16,00	25,00	38,00	48,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1966 1. März	2,50	4,00	6,00	7,50	17,00	26,00	41,00	53,00	8,00	13,00	21,00	27,00

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

Indices der Postgebühren im Inland ¹⁾ 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- Konto-				
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
1967 D	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1958 1. Januar	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	91,0	96,9	80,7	100,0
1. April	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1. Mai	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 1. Januar	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 1. Januar	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	112,1	106,3	121,8	117,8
1. März	123,9	124,3	126,6	100,5	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 1. Januar	125,3	124,3	126,6	137,7	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	717,8
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 Fernsprechanschlüsse

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 ^{2/3}	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 ³⁾
1940 1. Januar		0,20	0,20	0,26 ^{2/3}	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1944 1. September		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946 1. April		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950 1. Juni		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36	3,24	3,60
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 ⁷⁾	0,64 ⁷⁾	0,64 ⁷⁾	0,64 ⁷⁾	0,64 ⁷⁾	0,64 ⁷⁾	0,64 ⁷⁾	0,64 ⁷⁾	
1964 1. August	0,40	0,54	0,80	1,20	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	
1. 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		Blitztelegramme ⁸⁾	Brieftelegramme ⁹⁾	
	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	— ⁸⁾	— ⁸⁾
1948 1. August	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	1,10	0,05
1963 1. Januar	0,20 ⁹⁾	0,20	0,40 ⁹⁾	0,40	2,00	1,00 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	a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,30	0,30
		b)	0,085	0,08	0,135	0,13	0,135	0,135	0,15	0,15
Frankreich	Paris	a)	0,18	0,17	0,29	0,29	0,29	0,29	0,30	0,30
		b)	0,09	0,085	0,145	0,14	0,145	0,145	0,15	0,15
Griechenland	Athen	a)	0,29	0,21	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50
		b)	0,145	0,105	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25
Großbritannien	London	a)	0,25	0,23	0,39	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40
		b)	0,125	0,115	0,195	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20
Italien	Rom	a)	0,23	0,17	0,38	0,38	0,38	0,38	0,36	0,36
		b)	0,115	0,085	0,19	0,19	0,19	0,19	0,18	0,18
Jugoslawien	Belgrad	a)	0,23	0,16	0,36	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40
		b)	0,115	0,08	0,18	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20
Niederlande	Amsterdam	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,27	0,27	0,30	0,30
		b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,135	0,135	0,15	0,15
Polen	Warschau	a)	0,18	0,18	0,32	0,32	0,32	0,32	0,36	0,36
		b)	0,09	0,09	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18	0,18
Schweden	Stockholm	a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,34	0,30
		b)	0,085	0,08	0,135	0,14	0,135	0,135	0,17	0,15
Schweiz	Bern	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,24	0,24	0,30	0,30
		b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15	0,15
Afrika	Südafrika	a)	1,44	1,44	1,80	1,81	1,81	1,81	1,20	1,20
		b)	0,48	0,48	0,90	0,91	0,905	0,905	0,60	0,60
Ver. Arab. Republik	Kairo	a)	0,94	0,94	1,19	1,19	1,19	1,19	1,20	1,20
		b)	0,32	0,32	0,595	0,60	0,595	0,595	0,60	0,60
Asien	Indien	a)	1,40	1,40	1,89	1,89	1,89	1,89	1,80	1,80
		b)	0,47	0,47	0,945	0,94	0,945	0,945	0,90	0,90
Japan	Tokio	a)	2,83	2,83	3,08	3,09	3,09	3,09	3,00	3,00
		b)	0,94	0,94	1,54	1,54	1,545	1,545	1,50	1,50
Malaysia	Singapur	a)	2,87	2,87	3,60	2,98	2,98	2,98	3,00	3,00
		b)	0,96	0,96	1,80	1,49	1,49	1,49	1,50	1,50
Australien und Ozeanien	Australien	a)	2,56	2,56	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
		b)	0,86	0,86	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
Amerika	Argentinien	a)	2,13	2,13	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
		b)	0,71	0,71	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
Vereinigte Staaten	New York	a)	1,03	1,03	0,97	0,97	0,97	0,97	1,00	1,00
		b)	0,34	0,34	0,485	0,48	0,485	0,485	0,50	0,50
	San Franzisko	a)	1,60	1,60	1,13	1,13	1,13	1,13	1,20	1,20
		b)	0,53	0,53	0,565	0,57	0,565	0,565	0,60	0,60

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 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	—	0,32	—
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	1,60	1,80
1951 1. Januar.....	0,10	0,40	0,60	0,50	1,00	1,20
	innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)	innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralamtsstellen (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
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. 26 (auf Seite 40). 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 Diesöl 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 ffrr.

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-Expresszügen (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 Fernschnellzuschlag wird angerechnet. — 5) Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — 6) Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklasse sind ab 3. 6. 1956 folgende Eisenbahnzuschläge eingegriffen: 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. — 8) Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12% des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde). — 9) Für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (klimatisiert, WL „K“) gelten ab 27. 2. 1962 in der Touristenklasse um DM 2,00, in der Doppelbettklasse um DM 3,00 und in der Einbettklasse um DM 3,00 höhere Preise (ab 22. 5. 1966 um DM 3,50 bzw. DM 5,00 bzw. DM 6,00, ab 28. 5. 1967 um DM 3,00 bzw. DM 3,50 bzw. DM 9,00 höhere Preise). Betten der „Spezialklasse“ werden in „K“-Schlafwagen nicht geführt.

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 eingegriffen.

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 Personenfahrtpreisen 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 Personenfahrtpreisen 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

³⁾ 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)

Bis 31. 12. 1967 war in den Eisenbahnfrachtsätzen des DEGT für Stückgut und Wagenladungen mit Ausnahme der Regelsätze für beförderungssteuerfreie Güter die Beförderungssteuer enthalten (für Beförderungstrecken bis 49 km 4%, ab 50 km 7% des Frachtsatzes). Am 1. 1. 1968 wurden die Stückgut- und Wagenladungssätze des DEGT wegen der Einführung des Mehrwertsteuersystems auf Nettobasis umgestellt.

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

¹⁾ Für jede Stückgutsendung von oder nach einem Bahnhof mit geringem Stückgutverkehr (unter 8 t täglich) wird ab 15. 3. 1966 neben der Fracht ein Zuschlag von DM 1,00 erhoben. Sind solche Bahnhöfe im Versand und Empfang betroffen, so erhöht sich der Zuschlag auf DM 2,00. Diese Regelung gilt zur Zeit für etwa 34% aller Gütertarifbahnhöfe.

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

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

Bei der Eintarifierung der Güter in die einzelnen Wagenladungsklassen werden neben dem Wert eine Reihe anderer Gesichtspunkte, so die volkswirtschaftliche Bedeutung, die natürliche Beschaffenheit, der Bearbeitungsgrad und die Produktionsstufe des Gutes, der Verwendungszweck, ferner z. B. die Bruchempfindlichkeit, das Raumgewicht und damit der Grad der Auslastung der Wagen, oder die vom Verfrachter und der Eisenbahn der Beförderung des Gutes beigemessene Bedeutung berücksichtigt. Güter ohne nennenswertes Transportaufkommen werden ohne Rücksicht auf ihren Wert in die höchste Wagenklasse eingestuft (A/B, A).

Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nach Regelklassen (Kurzfassung)

Wagenladungsklassen			Zugeordnete Güterarten
Vor dem	Ab	Ab	
1. 2. 1958		15. 3. 1966	
A	A/B	A	Hochwertige gewerbliche Fertigwaren, z. B. Kraftfahrzeuge, Textilien einschl. Textilhalbwaren u. Bekleidung; Genußmittel, z. B. Kaffee, Spirituosen
B	A/B	A	Wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. Maschinen, Möbel Wichtige Nahrungsmittel, z. B. Brot, Zucker, Fleisch, Fette
C	C/D	A	Weniger wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. eiserne Kessel und Röhren Hochwertige gewerbliche Grundstoffe, z. B. Pflanzenfasern, Benzol, Lösungsmittel Obst
D	C/D	A	Mittelwertige gewerbliche Grundstoffe und Vorerzeugnisse, z. B. Porzellanmasse, Mittellagen für Sperrholzplatten, Kacheln, bestimmte NE-Metalle (Blei, Zink u. a.) Wichtige Nahrungsmittel-Grundstoffe, z. B. Getreide, Mehl
E	E	B	Bestimmte gewerbliche Halbwaren und Vorerzeugnisse, z. B. Schnittholz, Schwerchemikalien (Soda, Salzsäure), unbearbeitetes Flach- und Hohlglas (Fensterglas, Konservengläser)
F	F	B	Geringwertige gewerbliche Halb- und Fertigwaren, z. B. Steine, Zement, Dachziegel, Betonrohre, gebrauchte Packmittel und Baugerätschaften Futter- und Düngemittel; Gemüse
G	G	C	Geringwertige gewerbliche Rohstoffe, z. B. Erze (ab 1. 5. 65 nur noch NE-Erze), Sand, Kies, Schlacken Landwirtschaftliche Erzeugnisse, z. B. Heu, Stroh, frische Rüben und Kartoffeln
Gk	Gk	Ck	Beförderungssteuerfreie gewerbliche Rohstoffe: Aschenkohlen, Aschenkoks und Rauchkammerlöschchen, ab 1. 5. 1965 auch Eisen-erze (Ck m. W. v. 1. 1. 1968 weggefallen; vgl. Anm. ³⁾ zu Seite 14)
(C)	I	I	Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial): Bandstahl, Stahlstreifen, Warmbreitband (unbearb.), Stahlbleche und -platten, Eisenbahnoberbaustoffe, 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 beförderungssteuerfreien Gütern, nämlich mit Kohlen (Fk) und Kohlenabfällen (Gk, darunter ab 1. 5. 1965 auch Eisen- und Manganerze einschließlich Abfälle und Zwischenerzeugnisse aus diesen Erzen) sowie mit Kohlen und Kohlenabfällen in Eilguttransporten (Dk). Die Klasse Gk wurde zum 15. 3. 1966 in „Ck“ umbenannt. Ab 1. 1. 1968 ist auch für die vorher beförderungssteuerfreien Güter Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) zu zahlen. Mit der gleichzeitigen Umstellung der Frachtsätze auf Nettobasis ist daher die Regelklasse „Ck“ weggefallen. — ⁴⁾ Bei Anwendung der Kohlen-Ausnahmetarife wird die Fracht nach dem Mindestgewicht berechnet. Ist jedoch der Wagen bei der Übergabe auf dem Versandbahnhof räumlich vollausgenutzt, wird der Frachtberechnung abweichend von dem vorgeschriebenen Mindestgewicht das aufgerundete wirkliche Gewicht zugrunde gelegt. Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteueraufkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt. Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe 7,6%. — ⁵⁾ Da der Tarif erst von 291 km an gilt und die mittlere Transportweite etwa bei 500 km liegt, werden hier die Frachtsätze für eine Entfernung von 500 km angegeben. — ⁶⁾ Am 1. 2. 1958 wurden Frachtsätze der 20-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 20000 kg und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 15-t-Klasse abgefertigt. — ⁷⁾ Ab 1. 3. 1962. — ⁸⁾ Am 15. 3. 1966 wurden Frachtsätze der 25-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 25000 kg und mehr. Vom 1. 2. 1958 bis 14. 3. 1966 wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 20-t-Klasse abgefertigt.

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

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

¹⁾ 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, Kopspalte 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 gewissen Zahlen berücksichtigt. — ¹⁰⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); seit 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 Frachtenausschüssen 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. Schifffahrtsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ⁴⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁵⁾ Für Teilpartien zwischen 50 und 100 t wurden bis einschl. August 1966 0,30 DM je t zusätzlich berechnet. Ab 1. September 1966 gelten die dargestellten Tonnensätze für Partien ab 50 t. — ⁶⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebietes (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Frachtkosten gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt.

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 = Zechenhöfen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhöfen am Rhein-Herne-Kanal von km 23,18 (Schleuse Geisenkirchen) bis km 37,26 (Schleuse Herne-Ost), am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. — III = Zechenhöfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Geisenkirchen).

Seite 17

¹⁾ Siehe Seite 16, Anmerkung ⁶⁾. — ²⁾ Einschl. der Schifffahrtsabgaben 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 Loschzeiten. — ⁵⁾ Lade- und Löszeit $\frac{1}{3} + \frac{1}{3}$ und umgekehrt. — ⁶⁾ Nach Beschluß des Frachtenausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhöfen 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 Schifffahrtsabgaben, Hafen- und Ufergelder.

Seite 18

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ²⁾ Ohne Schifffahrtsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ³⁾ Einschl. Schifffahrtsabgaben 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. Schifffahrtsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar

Für alle Binnenschiffstransporte auf der schiffbaren Flußstrecke des kanalisierten Mains und Neckars werden Schifffahrtsabgaben erhoben, die je Kilometer der zurückgelegten Fahrtstrecke zwischen Main- bzw. Neckarhöfen 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 Schifffahrtsabgaben 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 Rheinschiffahrtsverkehr 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 Limfjördhäfen 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 Terms. Verladung flußaufwärts (bis San Lorenzo) — flußabwärts, Komplettierung in Buenos Aires. — ⁶⁾ Reis. — ⁷⁾ Mais. — ⁸⁾ Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe, einschl. umgerechnete 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.

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. Schifffahrtsindices

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, btrs, Can.-\$).

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die Meßzahlen 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 Wochenmeßzahlen. 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 Trampfrachindex 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 Maßzahl, 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/Vassiliko-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 „Sojumnornitprojekt“ 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 t dwt. Gesamttragfähigkeit; ab 1. 7. 1959 werden stattdessen gesonderte Maßzahlenreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 t dwt. (GP = General Purpose) und für Großtanker ab 25000 t dwt. (LV = Large Vessels) geführt; ab 1. 7. 1964 werden Maßzahlenreihen nur noch halbjährlich jedoch für 3 Größenklassen berechnet: 14000 bis 24999 t dwt (GP = General Purpose), 25000 bis 44999 t dwt. (MR = Medium Range) und 45000 bis 69999 t dwt (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 Schifffahrtszeitschrift „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 (1 325 000 £). — ⁶⁾ Umgerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1 200 000 £). — ⁷⁾ Berechnet aufgrund der Jahresberichte der Schiffsmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes) Paris, Quartalszahlen sowie jeweils neueste Jahreszahlen fortgerechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — ⁸⁾ Berechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — 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 Landegebühren 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 (Ausflugsrute). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen). — e) Airbusdienst ab 1. 4. 1963 (3 × täglich Pendelverkehr ohne Vorausbuchung). — f) Hin- und Rückflug innerhalb eines Monats. — ¹⁾ Monatsdurchschnitt April/Dezember. — ²⁾ Nur vom 1. 4. bis 31. 10. zugelassen. — ³⁾ Laut Mitteilung der Lufthansa wird die Touristenklasse ab November 1964 für Flugrouten innerhalb Europas mit „Sparklasse“ bezeichnet.

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

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

Seite 33 (Fortsetzung)

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

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

Seite 33 (Fortsetzung)

a) Monatliche Gebühren je Zeitungstück im Postzeitungsvertrieb

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

Seite 34

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

¹⁾ Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. Die Beförderungsg Gebühr besteht aus einer Gewichtsg Gebühr je kg und einer Entfernungsg Gebühr, die für die Gesamtentfernung der Beförderungstrecken für alle gleichzeitig aufgegebenen Postzeitungsgutsendungen berechnet wird. — ²⁾ Ab 1. 1. 1964 wird für Postzeitungsgut eine einheitliche Beförderungsg Gebühr 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 Personenkreis und Einkommenshöhe; ab 1. 1. 1963 werden besondere Arbeiterzeitkarten nicht mehr ausgegeben. — ¹⁰⁾ Schülerzeitkarten werden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgegeben. Ab 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Bezugsberechtigten einbezogen. Ab 1. 1. 1963 Lehrlinge nur noch bei einem Bruttoarbeitsentgelt bis zu 150 DM monatlich. Ab 1. 3. 1966 können Schülerzeitkarten von Antragsberechtigten bis zum vollendeten 27. Lebensjahr gelöst werden.

6. Indices der Postgebühren im Inland

Seite 35

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

B. Fernspreverkehr

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 36

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

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

Seite 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 Zeitimpulszahlung umgestellt sind, werden jeweils bis zur Beendigung der Umstellungsarbeiten die vor dem 1. 2. 1956 geltenden Fernschreibgebühren erhoben. — ⁴⁾ Normalgebühren insofern 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 kanalisiert 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. 46 934 vom 23. 6. 1965, „Hansa“, 103. Jg., Nr. 24, II. Dezemberheft 1966, s. auch Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 2/1967, S. 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.

noch: II. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindizes

1. Indizes der Seefrachtraten

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 Schiffsverkehrsindizes

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

Indizes 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):

Passagertarife 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

Indizes der Postgebühren:

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

B. Fernsprechverkehr: Siehe unter C.

C. Telegraf- und Telexverkehr:

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

¹⁾ Die hier angeführten Quellen enthalten die zuletzt veröffentlichten Beschreibungen der Indexmethode. — ²⁾ Als Sonderdruck von der Chamber of Shipping of the United Kingdom, London, herausgegeben.

