

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

1. Vierteljahr 1968



Bestellnummer: 310700—680301

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

Seite

Schaubilder

Indices der Seefrachtraten	3
Preise für Verkehrsleistungen im I. Vierteljahr 1968	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
3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)	23

C. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachtraten	24
2. 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 Selbstwählferrdienst (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
--------------------------------------	----

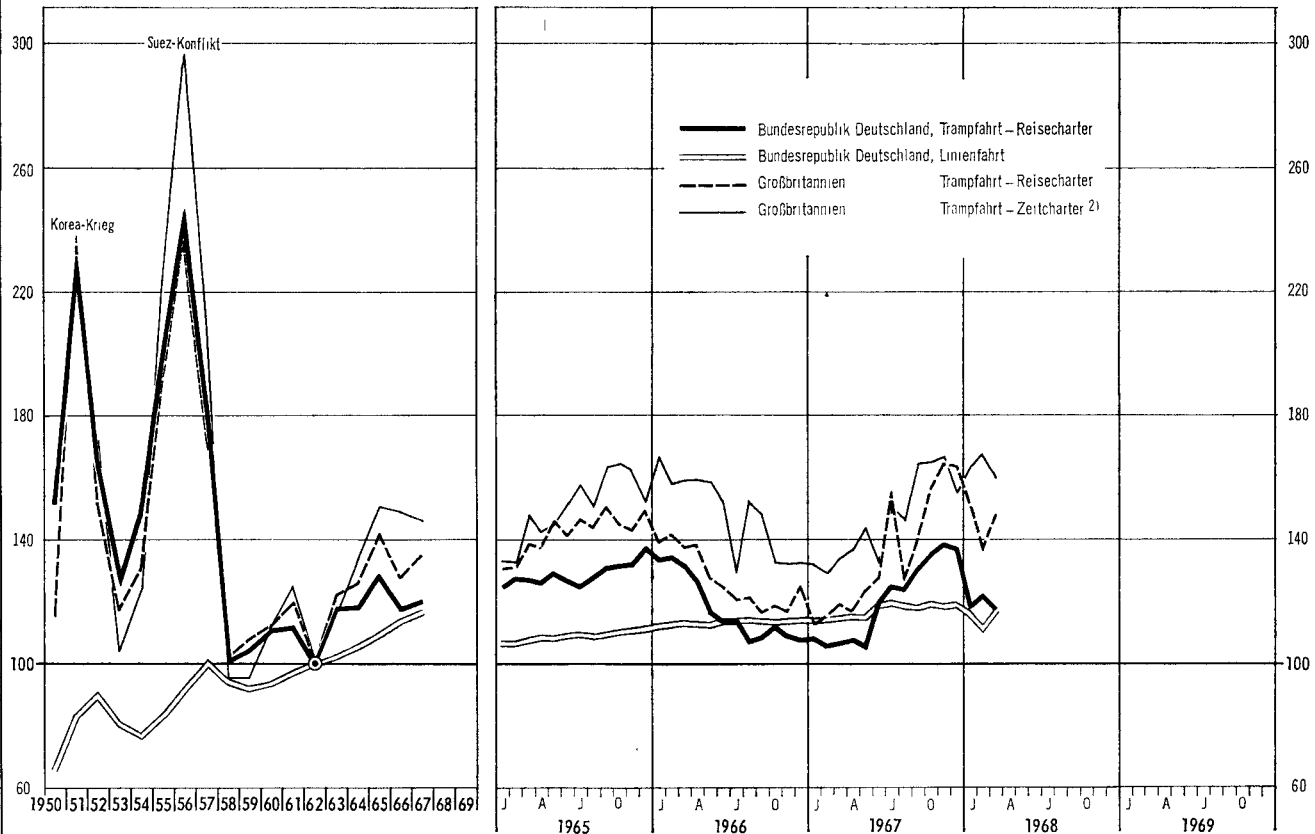
Abgeschlossen am 1. Juli 1968

Erschienen im Oktober 1968

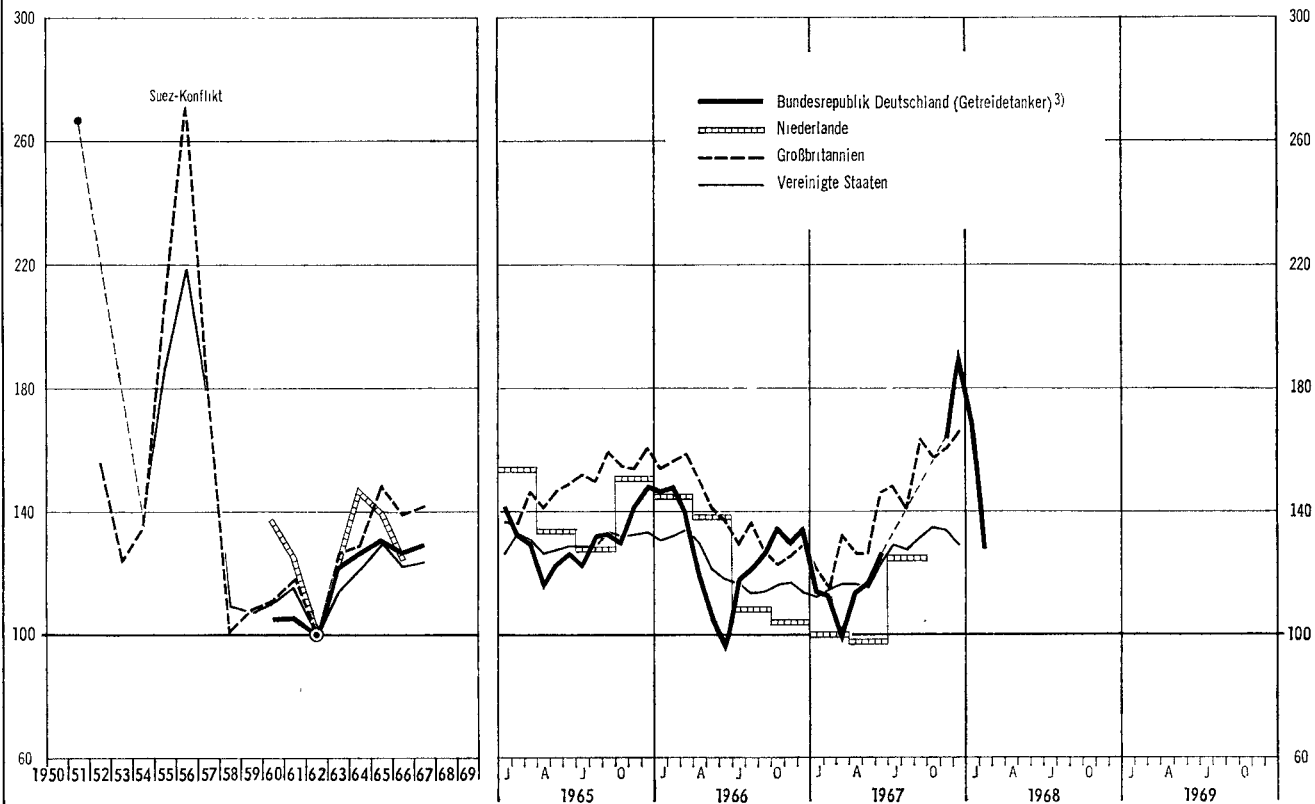
Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis DM 4,—

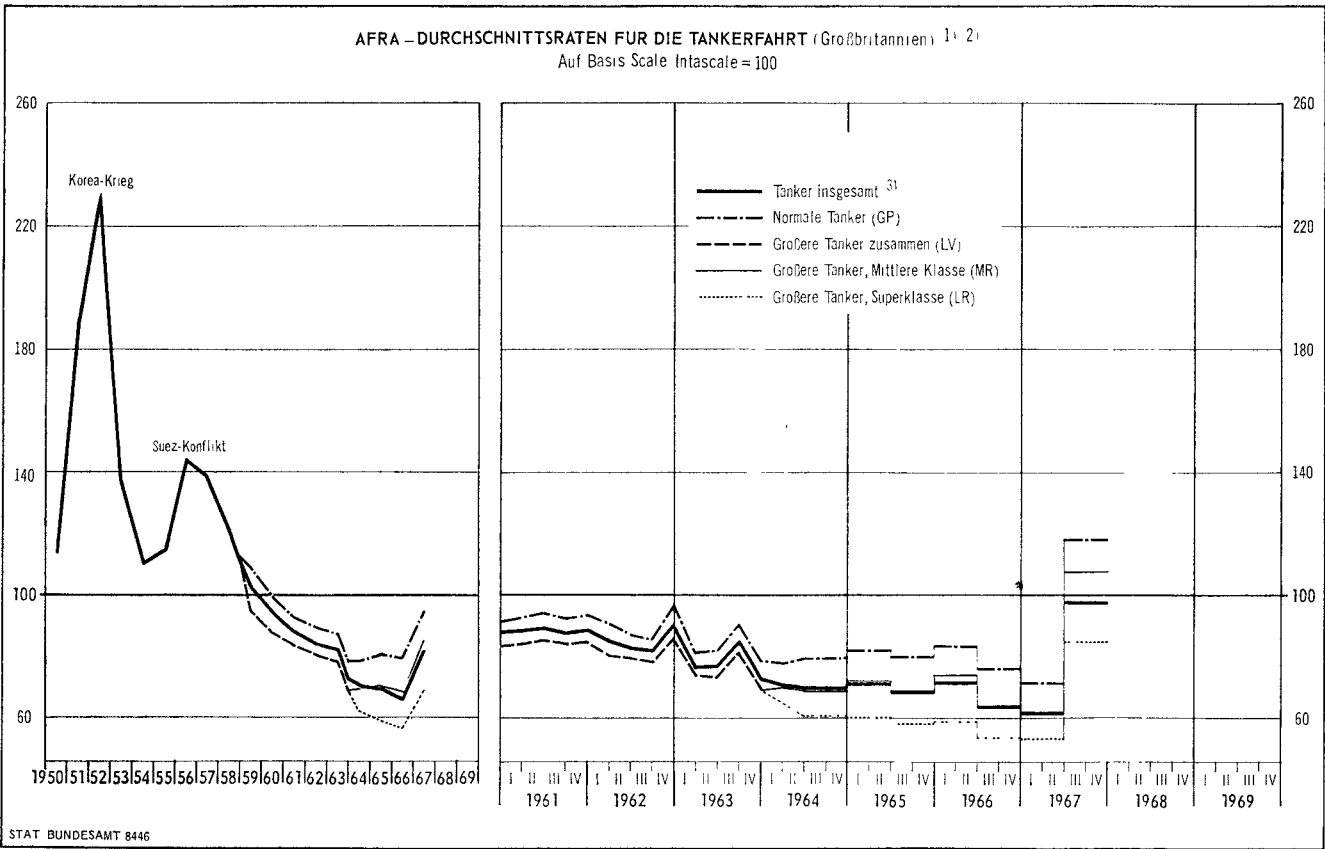
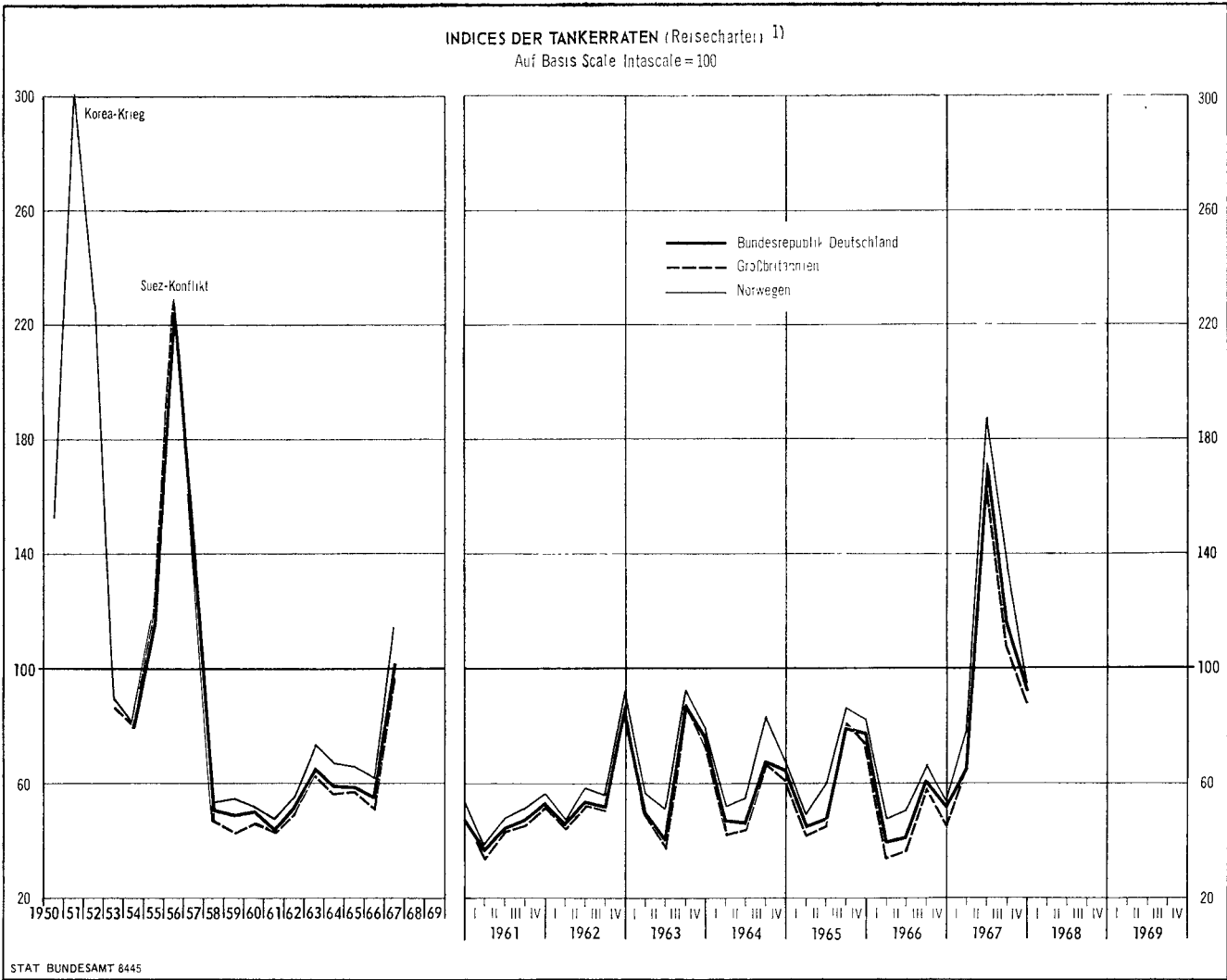
INDICES DER SEEFRACHTRATEN¹⁾ Umbasiert auf 1962 = 100



INDICES DER GETREIDEFRACHTRATEN (Reisecharter) Umbasiert auf 1962 = 100



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40



Preise für Verkehrsleistungen im 1. Vierteljahr 1968

Vorbemerkung

Die Einführung des Mehrwertsteuersystems in der Bundesrepublik am 1. Januar 1968 (vgl. UStG vom 29. 5. und 13. 10. 1967) hat sich auch auf die Verkehrspreise ausgewirkt. Soweit bis zum 31. 12. 1967 im Binnenverkehr der Bundesrepublik auf diese Preise eine Beförderungssteuer erhoben worden ist, trat an ihre Stelle die Mehrwertsteuer.

Bei der Deutschen Bundesbahn und beim Straßen-güterverkehr waren die Frachten für Gütertransporte im Nahverkehr bis 50 km bis zum 31. 12. 1967 mit 4%, im Fernverkehr (über 50 km) mit 7% Beförderungssteuer belastet. Nach dem neuen Umsatzsteuergesetz (vom 29. 5. 1967) tritt bei den Gütertransporten mit Wirkung vom 1. Januar 1968 an die Stelle der bisherigen Beförderungssteuer eine Umsatzsteuer in Höhe von 10% (ab 1. 7. 1968: 11%). Diese ist jedoch nicht mehr in den Frachtsätzen enthalten, sondern muß jeweils im Frachtbrief als „Mehrwertsteuer“ gesondert ausgewiesen werden. Bei der Bildung der neuen Nettofrachtsätze mußte daher zunächst die in den Frachtsätzen bisher enthaltene Beförderungssteuer abgezogen werden. Da aber in den Gütertarifen auch bisher schon eine echte (kumulative) Umsatzsteuer-Vorbelastung enthalten gewesen ist, mußten die Stückgutsätze zum Ausgleich um weitere 0,5%, die Wagenladungssätze um weitere 0,75%¹⁾ gekürzt werden. Die bisher für bestimmte Eisenbahn-Gütertransporte, z. B. für Eisenerztransporte, Aschenkohletransporte sowie für Expreßgutsendungen gewährte Beförderungssteuerbefreiung wurde aufgehoben.

Auch der Werkfernverkehr, dessen Beförderungsleistungen bisher mit der Beförderungssteuer zwischen 3,5 und 20% belastet waren, unterliegt seit dem 1. 1. 1968 dem einheitlichen Umsatzsteuersatz von 10% (ab 1. 7. 1968: 11%) Entgelte für Nebenleistungen im Eisenbahn- und Straßengüterverkehr, z. B. Wagenstandsgelder, Ortsfrachten, Krangebühren, Wegegelder, Mieten für Transportgerätschaften u. a., die bisher schon mit 4% Umsatzsteuer belastet waren, unterliegen vom 1. 1. 1968 an der 10%igen (ab 1. 7. 1968: 11%igen) Mehrwertsteuer.

Die Leistungen der Binnenschifffahrt sind ebenso wie schon nach dem früheren Beförderungssteuergesetz auch nach dem neu eingeführten Mehrwertsteuergesetz grundsätzlich steuerfrei. Da sich die gewerbliche Binnenschifffahrt der Umsatzbesteuerung freiwillig unterworfen hat — ihr war nach § 9 UStG vom 29. 5. 1967 die Möglichkeit gegeben, auf die Steuerbefreiung zu verzichten —, wird seit Jahresbeginn auch auf die Frachten der Binnenschifffahrt 10%, ab 1. 7. 1968 11% Umsatzsteuer erhoben. Die von den Frachtausschüssen der Binnenschifffahrt zuletzt festgesetzten Regel- und Ausnahmetarifsätze für Gütertransporte gelten — unter Berücksichtigung eines geringfügigen Abzugs (etwa 0,5%) zum Ausgleich der Umsatzsteuer-Vorbelastung der Schifffahrtsunternehmen — weiter.

Die Frachten der Binnenschifffahrt, des Straßengüterverkehrs, der Seeschifffahrt und der Fluggesellschaften im grenzüberschreitenden Beförderungsverkehr sowie die Frachten im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr sind nach wie vor steuerfrei. Die entsprechenden Frachttarife bzw. die Frachtratenvereinbarungen haben sich daher insoweit nicht geändert.

Die Beförderungstarife im binnennländischen Personenverkehr wurden auf Grund des neuen Mehrwertsteuersystems nur ausnahmsweise revidiert. Während die Steuern nach dem Beförderungssteuergesetz unterschiedlich hoch waren, beträgt die Umsatzsteuer in den verschiedenen Verkehrssektoren vom 1. 1. 1968 an einheitlich 10% (ab 1. 7. 1968: 11%) des Umsatzes. Für Beförderungsleistungen im Ortsverkehr und im Nahverkehr gilt mit einigen Ausnahmen ein ermäßigter Steuer-

satz von 5% (ab 1. 7. 1968: 5,5%). Im einzelnen hat sich die Besteuerung wie folgt geändert:

Belastung des Personenverkehrs mit Umsatzsteuer

Verkehrsart, Verkehrssektor	Steuersatz in % des Umsatzes nach dem		
	Beförderungsteuergesetz	Umsatzsteuergesetz (Mehrwertsteuer)	
		gültig	
	vom 1. 7. 1955 bis 31. 12. 1967	vom 1. 1. 1968 bis 30. 6. 1968	ab 1. 7. 1968
Normalverkehr			
im Orts- u. Nachbarortslinienverkehr der Eisenbahnen, der kommunalen Verkehrsbetriebe sowie der öffentlichen und privaten Omnibusbetriebe	— ¹⁾	5,0	5,5
im Nahverkehrsbereich bis 50 km ²⁾ der Eisenbahnen, 1. Wagenklasse	14,0	5,0	5,5
2. Wagenklasse	11,0	5,0	5,5
der (kommunalen) Verkehrsbetriebe (Straßenbahnen)	6,0	5,0	5,5
der Omnibusbetriebe	11,0	5,0	5,5
der Landkraftposten	4,0 ⁴⁾	5,0	5,5
im Fernverkehrsbereich über 50 km ³⁾ der Eisenbahnen, 1. Wagenklasse	14,0	10,0	11,0
2. Wagenklasse	11,0	10,0	11,0
der Omnibusbetriebe	11,0	10,0	11,0
der Deutschen Lufthansa (Binnenflugverkehr)	4,0 ⁴⁾	10,0	11,0
der Bergbahnen ⁵⁾	11,0	10,0	11,0
der Kraftdroschken ⁵⁾	4,0 ⁴⁾	5,0	5,5
der Mietwagen ⁶⁾	4,0 ⁴⁾	10,0	11,0
Berufs- und Schülerverkehr			
der Eisenbahnen, der kommunalen Verkehrsbetriebe sowie der öffentlichen und privaten Omnibusbetriebe			
im Orts-, Nachbarorts- u. Nahverkehrsbereich (bis 50 km) ...	— ¹⁾	5,0	5,5
im Fernverkehrsbereich über 50 km	— ¹⁾	10,0	11,0

¹⁾ Bis 31. 12. 1967 waren im Orts- und Nachbarortsverkehrsbereich der gesamte Personenverkehr einschl. des Berufs- und Schülerverkehrs, im Nah- und Fernverkehrsbereich der Berufs- und Schülerverkehr von der Umsatzbesteuerung befreit. — ²⁾ Ohne Orts- und Nachbarortsverkehrsbereich. — ³⁾ Im grenzüberschreitenden Personenverkehr unterliegt nur der Anteil der Beförderungstrecke auf dem deutschen Hoheitsgebiet der Umsatzbesteuerung. — ⁴⁾ Lt. Umsatzsteuergesetz vom 1. 9. 1951. — ⁵⁾ Alle Entfernungen.

Trotz der geänderten, teilweise auch erhöhten Steuersätze gelten indessen die zuletzt festgesetzten Personenfahrpreise des Schienen- und Straßenverkehrs in der bisherigen Höhe als Bruttofahrpreise weiter. Die Fahrausweise des öffentlichen Personenverkehrs mit dem aufgedruckten Bruttofahrpreis werden von den Finanzämtern als Rechnungen im Sinne des § 14 UStG zur Regelung des Vorsteuerabzugs anerkannt. Bei Geschäftsreisen von Unternehmern (gemäß § 2 UStG) sind im Nahverkehr bis 50 km 4,76% (ab 1. 7. 1968: 5,21%), im Fernverkehr (über 50 km) 9,09% (ab 1. 7. 1968: 9,91%), des Bruttofahrpreises abzugsfähig.

Die Beibehaltung des Bruttofahrpreissystems für den Flugverkehr innerhalb des Bundesgebiets (ohne Berlin) veranlaßte die Deutsche Lufthansa, ihre Binnenflugpreise auf Grund des erhöhten Steuersatzes mit Wirkung vom 1. 1. 1968 um 5,6% hinaufzusetzen.

Eisenbahnverkehr

Mit Wirkung vom 8. April 1968 nahm die Deutsche Bundesbahn die Position „Salzheringe als Beiladung von Fischsendungen in Wagenladungen“ in den Abschnitt II der Gütereinteilung des DEGT (Ermäßigte Eilgutklasse) auf. Während für Fischsendungen der Ermäßigten Eilgutklasse (IIe) die Fracht in gleicher Höhe wie für Frachtgut nach dem Normaltarif berechnet wird, mußte nach der bisherigen Tariflage für gesalzene

¹⁾ Güternahverkehr: 0,5%.

Heringe als Gut der Allgemeinen Eilgutklasse (Ie) ein Eilgutzuschlag von 25% der Fracht bezahlt werden.

Um die Frachtbegünstigung des am 31. 12. 1967 auslaufenden Ausnahmetarifs 14 B 4 für schwere Heizöle beibehalten zu können, hat man diese Güterart in die Klasse B der Gütereinteilung (DEGT, Teil I, Abt. B) eingestuft. Die Regelsätze der Klasse B entsprechen — unter Berücksichtigung einer geringfügigen Tarifmarge (bis zu -5%) — den bisher geltenden Ausnahmesätzen.

Außerdem wurden im ersten Quartal 1968 verschiedene Ausnahmetarife von örtlicher Bedeutung neu eingeführt bzw. ergänzt.

In der Zeit vom 8. Januar bis zum 30. April 1968 gewährte die Deutsche Bundesbahn allen über 65 Jahre alten Personen ohne Rücksicht auf die Entfernung des Reiseziels einen 50%igen Nachlaß auf den jeweils zu zahlenden Fahrpreis.

Der grenzüberschreitende Containerverkehr wurde am 18. 3. 1968 mit Großbritannien, am 1. 5. 1968 mit Dänemark aufgenommen. Der Europäische Wagenladungstarif für Transcontainer wurde entsprechend ergänzt.

Die Trans-Europe-Rail-Route-Express-Gesellschaft (TERRE) senkte ihre Tarife für den regelmäßigen Container-Zugverkehr zwischen Antwerpen bzw. Rotterdam und Mailand Anfang März d. J. um bis zu 25%.

In einigen außerdeutschen Ländern erhöhten die Eisenbahnen im Laufe des ersten Quartals 1968 verschiedene Positionen ihrer Gütertarife. Z. B. wurden angehoben:

in Österreich die Wagenstandsgelder um etwa 10 bis 20%
in Schweden die Stückgut- und Wagenladungstarife¹⁾ (1. 1. 1968)

in Finnland die Stückgut- und Wagenladungstarife um etwa 5 bis 11% (1. 1. 1968)

in Portugal die Stückgutsätze um rund 33% (1. 1. 68).

Die Tarifreform der Ungarischen Staatsbahnen vom 1. 1. 1968 sah eine weitgehende Veränderung der Tarifstruktur vor. An Stelle des Werttarifizierungssystems wurde dem Tarifaufbau das Kostenprinzip zugrunde gelegt.

Die in Kenia, Tansania und Uganda operierenden Ostafrikanischen Eisenbahnen vereinheitlichten ihren Frachttarif anlässlich der Tarifreform von Anfang März 1968. Dabei ergaben sich für Wagenladungen durch Angleichung der Frachttafeln an die jeweils untere Tarifgruppe Frachtsenkungen. Für importierte Agrargüter und Landmaschinen wurden niedrigere Frachtsätze, für landwirtschaftliche Ausfuhrgrüter, Baumaterial u. ä. Rabatte in Höhe von 5% eingeführt.

Straßengüterverkehr

Im Laufe des ersten Quartals 1968 wurden verschiedene Einzelpositionen des Reichskraftwagentarifs (RKT) für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland geändert bzw. ergänzt. Wegen ihrer nur örtlichen Bedeutung haben sich jedoch die Tarifmaßnahmen auf die allgemeine Preisentwicklung der Transportleistungen im Güterfernverkehr kaum ausgewirkt.

Die französische Regierung beschloß am 1. Januar, dem Stichtag für die Reform des französischen Mehrwertsteuersystems, für die Straßenbenutzung innerhalb Frankreichs durch schwere Lastkraftwagen (über 15 t zulässiges Gesamtgewicht) sowohl französischer als auch ausländischer Nationalität eine Sondersteuer zu erheben. Die neue „Straßenbenutzungssteuer“ ist zwar mit Hilfe einer entsprechenden Durchführungsverordnung am 1. Mai d. J. allgemein in Kraft gesetzt worden, sie soll jedoch für den ausländischen Lkw-Verkehr innerhalb Frankreichs erst vom 1. 10. 1968 an wirksam werden. Die steuerpflichtigen Ausländer sollen sich an die äußerst komplizierte Erhebungstabelle erst gewöhnen. Nach den neuen Richtlinien für die französische Umsatzsteuer wurde die bisher erhobene Transportmittelsteuer für Fahrzeuge über 3 t sowie die Zusatzsteuer für Fahrzeuge über 6 t, die „taxe générale et surtaxe“, mit der Umstellung des Steuersystems außer Kraft gesetzt. Für den Straßengütertransport mit leichten und mittelschweren Fahrzeugen (bis 15 t), der außer mit der neuen Mehrwertsteuer (20%) nach wie vor auch noch mit einer Mineralölsteuer be-

lastet ist, bedeutete die Änderung des Besteuerungsverfahrens dennoch eine Steuererleichterung.

In Österreich trat am 1. 1. 1968 ein neuer „Allgemeiner Straßentransporttarif“ in Kraft. Er enthält Richtsätze, die um bis zu 12% erhöht bzw. reduziert werden dürfen. Unter bestimmten Voraussetzungen dürfen die Richtsätze um bis zu 30% unterschritten werden. Wie der Eisenbahngütertarif der ÖBB enthält auch der österreichische Straßengütertarif 5 Regelklassen (I bis V). Seine Mindestsätze entsprechen in etwa den Festfrachtsätzen des österreichischen Eisenbahngütertarifs, jedoch liegen die Sätze der Klassen I und II um 5% niedriger, die der Klasse V zum Teil um 10% höher als die vergleichbaren Eisenbahn-Frachtsätze. Verschiedene Güterarten wurden auch günstiger eingestuft als bei der ÖBB. Nach dem neuen Rahmentarif sind neben dem Regelklassentarif für Wagenladungen des Straßengüterverkehrs 57 Ausnahmetarife vorgesehen, die im allgemeinen den Ausnahmetarifen der ÖBB entsprechen.

Die jugoslawische Regierung führte am 1. 1. 1968 für beladene und unbeladene Fahrzeuge des In- und Auslandes eine besondere Straßenbenutzungsgebühr ein. Die Höhe dieser Gebühr liegt je nach Tragfähigkeit des Fahrzeugs zwischen 1 300 und 7 000 Dinar (420 bis 2 300 DM) je Gütertransport bzw. Leerfahrt. Lastkraftwagen und Anhänger aus der Bundesrepublik sind bei Fahrten auf jugoslawischem Gebiet von der Zahlung dieser zusätzlichen Gebühr befreit.

Binnenschifffahrt

Im Bereich der Elbe und des Elbekanals wurden auf Grund der Eisbehinderung vom 10. bis 22. Januar 1968 Winterschläge zu den Binnenschiffsfrachten in Höhe von 1,00 bis 1,50 DM je t erhoben.

Für das Fahrgebiet des Frachtausschusses Hamburg wurden am 1. Februar 1968 Tagesmietsätze für Binnenschiffe neu eingeführt. Der Frachtausschuß Bremen setzte entsprechende Mietsätze am 20. März d. J. fest. Die Tagesmietsätze beider Fahrgebiete liegen rund 10% über den entsprechenden Festsetzungen für die Rheinschifffahrt.

Die Schiffsabgaben für Binnenschiffs-Transporte auf dem Neckar, dem Main, dem Main-Donau-Kanal, der Regnitz und der Lahn wurden am 1. 3. 1968 um etwa 7 bis 17% heraufgesetzt.

Der Rheintarif der Duisburger Frachtenkonvention für den Stückgutverkehr zwischen den Rheinendhäfen und der Bundesrepublik wurde zum 1. April 1968 revidiert. Danach erhöhten sich die Rheinflachfrachtsätze um rund 3% und die Platzspesen für die Häfen Rotterdam und Antwerpen um 4 bis 6%.

Die freien Frachtraten im grenzüberschreitenden Rheinverkehr gingen von Dezember 1967 bis April 1968 stark zurück (bergwärts — rund 49%, talwärts — rund 33%). Diese Ratenabschwächung beruhte einmal auf dem Abbau des besonders hohen Ratenniveaus vom Ende des Jahres 1967, zum andern auf der unverändert guten Wasserführung des Rheins.

Seeverkehr

Der Fährverkehr zwischen britischen Häfen und den Nordseehäfen des Kontinents ist zur Zeit stark übersetzt. Im Zuge der Rationalisierung bzw. der Automatisierung des Fährbetriebs entwickelte sich besonders seit Jahresbeginn unter den beteiligten Fährdiensten ein scharfer Wettbewerb um die Ladung, der sich in drastischen Preissenkungen für Fährleistungen niederschlug, vor allem im Haus-zu-Haus-Verkehr mit Einheitsbehältern und mit Einheitswagenladungen in Anhängern (für Sattelschlepper). So setzten z. B. die zwischen Rotterdam und Hull verkehrenden „North Sea Ferries“ am 10. 2. 1968 ihre Frachtraten um 5 bis 20% herab. Daraufhin ermäßigte der „Transport Ferry Service“ Anfang Mai d. J. seine Tarife für die Fährverbindung zwischen Felixtowe und Rotterdam — Europort/Antwerpen sowie zwischen Tilbury und Antwerpen um 30 bis 50%. Schließlich kündigte der Gemeinschafts-Fährdienst der „British Railways“ und der „Zeeland Steamship Company“ Preissenkungen in ähnlichem Ausmaß für den vollautomatischen „roll-on-roll-off“-Dienst zwischen Harwich und Hoek van Holland an, der im Juli 1968 aufgenommen wird.

¹⁾ Stärkere Anhebung der unteren Gewichtsklassen. Das Ausmaß der Tarifierhöhung wurde nicht bekanntgegeben.

Im Verkehr zwischen Häfen der Bundesrepublik und skandinavischen Häfen verlangten die Fährdienste vom Saisonbeginn (April) 1968 im allgemeinen etwas höhere Fahrpreise als in der Saison 1967. Lediglich die Fahrpreise im Personen- und Autoverkehr der „Vogelfluglinie“ (Großenbrode—Gedser) und der „Moltzau-Linie“ (Travemünde—Gedser) wurden geringfügig herabgesetzt.

Die 17 Mitgliedsreedereien der Atlantik-Konferenz für Passagierschifffahrt führten zum 1. Mai d. J. einen Sondertarif für europäische Amerika-Besucher ein. Reisende, die sich nicht länger als 35 Tage in den Vereinigten Staaten aufhalten und hin und zurück auf dem Seewege reisen, erhalten einen 20%igen Nachlaß auf den normalen Preis für die Schiffspassage.

Das Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, hat seine Indexberechnung für die Entwicklung der Tramp-, Tanker- und Linienfrachtraten mit Wirkung vom 1. Januar 1968 revidiert. Eine Kurzdarstellung der Änderungen folgt auf Seite 8.

Nach den Seefrachtratenindizes der wichtigsten Schifffahrtsländer gingen die Trampfrachtraten von Dezember 1967 bis April 1968 um etwa 12 bis 16% zurück. Dieser Ratenverfall war zum Teil jahreszeitlich bedingt. Darüber hinaus wirkte sich seit März 1968 die Zurückhaltung der Marktpartner wegen der Krise um das Pfund Sterling und den Dollar sowie später auch wegen der Osterfeiertage markthemmend aus. Die Ungewißheit über die Lösung des Nahostkonflikts und über den Ausgang der Vietnam-Verhandlungen trug ebenfalls zur Schwäche des Frachtenmarktes bei.

Auch die Ratenbewegung des Zeitchartermarktes neigte zur Schwäche. Die Abschläge betrugen hier etwa 10 bis 11%. Im Gegensatz zum Tagesmarkt war aber die Abschlußstätigkeit im Zeitchartergeschäft sehr lebhaft. Im Laufe der ersten vier Monate des Jahres 1968 ging die aufliegende Tramptonnage um 36% auf 353 000 tdw zurück.

Die Trampfrachtraten des Nord- und Ostseesektors bewegten sich im Gegensatz zum Überseefrachtenmarkt bis Ende April weiterhin auf dem zum Jahresende 1967 erreichten hohen Niveau. Im Februar wurden für prompte Holzabschlüsse der Leit-Relation Südfinnland — Großbritannien-Ostküste Raten von 340 bis 350 s je Standard erzielt (gegenüber 260 s vor Jahresfrist). Später pendelten sich auch die Holzfrachtraten für zeitnahe Ladetermine (April—Juni) auf einem ähnlich hohen Rateniveau ein (300/330 s gegenüber 235/245 s vor Jahresfrist). Diese Frachterhöhung in der Küstenschifffahrt beruht zum Teil auf einer empfindlichen Verteuerung der Dienstleistungen in den nordeuropäischen Häfen. Darüber hinaus wurde, soweit möglich, durch Frachtzuschläge die £-Abwertung ausgeglichen.

Das Küstenfrachtengeschäft verlief zu Anfang des Jahres ruhig. Es belebte sich erst, als im Laufe des März und April die Eisbehinderung der Ostseefahrt zurückging. Einer Belebung des Holzfrachtenmarktes in der Richtung Skandinavien—Bundesrepublik Deutschland steht vorläufig immer noch der starke Anfall des Vorjahres an Windbruchholz im Bundesgebiet entgegen.

Die Öltankerraten waren nach dem Abklingen der Suez-Krise bis zum Jahresende 1967 stark zurückgegangen. Sie schwächten sich bis April 1968 mit kurzen Unterbrechungen weiter ab. Sie lagen im April 1968 um 10% niedriger als im Dezember 1967. Erst gegen Ende April zogen sie unter dem Einfluß verstärkter Tonnagenachfrage seitens der Ölgesellschaften wieder kräftig an.

Die Abschlußraten des Marktes für langfristige Tankerbeschäftigung bildeten sich vom Jahresende 1967 bis April 1968 um etwa 14 bis 20% zurück. Sie neigen weiterhin zur Schwäche. Von der aufgelegten Tankertonnage sind in der Zeit vom 1. Januar bis 1. Mai 1968 nur etwa 10% (20 000 t) zum Tankermarkt zurückgekehrt.

Auf Grund der Tarifierhöhungen zahlreicher Liniendienste, vor allem im Transatlantikverkehr, hielt der leichte Aufwärtstrend der Linienfrachtraten auch in den Monaten Januar bis April an. Die Erhebung neuer bzw. die Erhöhung bereits bestehender Erschwerniszuschläge für Umschlagsverzögerungen in den Lade- und Löschhäfen der Linienfahrt trugen ebenfalls zur Ratenbefestigung bei. Dagegen hatten die Raten-

abschwächungen, die vom Trampfrachtenmarkt auf den Massengutsektor der Linienfahrt übergriffen, keinen sichtbaren Einfluß auf die allgemeine Frachtenentwicklung.

Luftverkehr

Die am Nordatlantikverkehr beteiligten IATA-Fluggesellschaften führten mit Wirkung vom 22. April 1968 einen Sondertarif für Hin- und Rückflüge in der Verkehrsrichtung Europa/Nahost—New York/Boston/Montreal ein. Danach genießen mitreisende Familienangehörige (Ehefrau, Kinder bis 21 Jahre) einen 50%igen Nachlaß auf den Hin- und Rückflugpreis nach dem Normaltarif bzw. nach dem 21-Tage-Tarif. Die Anwendung dieses stark begünstigten Familientarifs für Amerikareisen ist von der gleichzeitigen Buchung des Rückflugs abhängig.

Die Landerechte der außerhalb der IATA operierenden isländischen Loftleidir im Verkehr zwischen amerikanischen und skandinavischen Flughäfen wurden in einem Dreijahresvertrag zwischen skandinavischen und isländischen Luftfahrtbehörden neu geregelt. Danach wurde die Verkehrsmaschine CL 44 (Canadair mit 189 Plätzen) an Stelle der bisher verwendeten DC 6 auch in der Ostrichtung zugelassen. Allerdings wurde gleichzeitig die Anzahl der je Flug zugelassenen Passagiere auf 160 in der Sommersaison (3 Flüge wöchentlich) bzw. auf 114 in der Wintersaison (2 Flüge wöchentlich) beschränkt. Die Flugpreise der Loftleidir im Verkehr zwischen Skandinavien und Amerika dürfen die entsprechenden Flugpreise des Scandinavian Airways Systems (SAS) um nicht mehr als 10% unterschreiten. Die Loftleidir kann in Zukunft auch Charterflüge für skandinavische Seeleute ausführen, sofern sie dabei die gleichen Bedingungen wie das SAS einhält.

Presseberichten zufolge ist die staatliche Luftverkehrsgesellschaft Aeronaves de Mexiko aus der IATA ausgetreten. Das Unternehmen begründet diesen Schritt mit dem Hinweis auf die Benachteiligung mittlerer und kleiner Gesellschaften innerhalb der IATA. Die Gesellschaft wird sich jedoch auch weiterhin an die IATA-Regeln halten.

Die Israel Airlines (EL AL) ermäßigte für die Zeit vom 1. 3. bis 30. 4. 1968 sowie vom 1. 6. bis 15. 10. 1968 von neuem ihre Schüler- und Studententarife für Flüge von Frankfurt, München und von einigen anderen europäischen Flughäfen nach Tel Aviv. Die Sonderflugpreise liegen um 55 bis 60% unter dem Normaltarif.

Die deutschen Luftfracht-Sammel-Speditionen „Deutsches Luftfrachtkontor“ sowie „Schenker & Co.“ senkten auf Grund der günstigen Entwicklung ihres Verkehrsaufkommens und auf Grund der vorausgegangenen Ermäßigung der IATA-Luftfrachtraten für höhere Ladungsgewichte ihre Kundenraten am 1. 2. 1968 um bis zu 40%. Je nach Verkehrsrichtung und Versandgewicht ergaben sich unterschiedliche Ratenverbilligungen. Für Kleinsendungen wurden die Pauschalraten (Minimumraten) wie folgt ermäßigt:

- nach New York, Boston und Montreal um bis zu 36%,
- nach Los Angeles, San Francisco und Toronto bis zu 20%,
- nach Tokio und Osaka um 15%,
- nach Sydney und Melbourne um 40%,
- nach Johannesburg um 20%.

Außerdem ermäßigten sich die Kundenraten für Sendungen unter 45 kg

- nach New York, Boston und Montreal um bis zu 27%,
- nach Los Angeles, San Francisco und Toronto um bis zu 16%,
- nach Johannesburg um 4%.

Ferner wurden für Luftfrachten von der Bundesrepublik nach Johannesburg im Luftfrachtsammelverkehr neue Spezialraten mit Preisvorteilen bis zu 10% eingeführt.

Diesen Tarifmaßnahmen schloß sich am 8. Februar d. J. auch die im ausgehenden Luftfracht-Sammelverkehr ab Frankfurt, Stuttgart, München, Hamburg und Düsseldorf tätige Luftfrachtspedition Airborne Freight Corporation an.

In verschiedenen Ländern wurden die Beförderungstarife der Binnenflugdienste erhöht, und zwar stiegen die Personenflugpreise, Luftfrachtraten und Luftpostzuschläge innerhalb Österreichs um 12% (1. 4. 1968),

die Personenflugpreise

innerhalb der Tschechoslowakei um 15% (max. 32%
1. 4. 1968)

innerhalb Kanadas um 10% (28. 4. 1968)

innerhalb Australiens einheitlich um 1 \$ (am 1. 1. 1968).

Amerikanische und kanadische Fluggesellschaften führten am 28. April d. J. einen allgemein 50%igen Rabatt für Flugreisen ausländischer Amerikabesucher ein, soweit sie außerhalb der westlichen Hemisphäre ansässig sind. Die Preisermäßigungen werden nur für Binnen-Rundflüge bei einer Reisedauer von mindestens 14 und höchstens 30 Tagen gewährt. Außerdem sind mindestens 3 Fahrtunterbrechungen (einschl. der Unterbrechung am Umkehrort) vorgeschrieben. Die Tarifvergünstigungen der amerikanischen Fluggesellschaften stehen in Zusammenhang mit einem groß angelegten Werbefeldzug der amerikanischen Regierung um ausländische Touristen, der neben der Einführung von IATA-Familientarifen im Nordatlantikverkehr in westlicher Richtung und der Senkung der amerikanischen Rundflugtarife auch Sonderermäßigungen der amerikanischen Eisenbahnfahrpreise (um 25%), der Luft-Charter-Tarife (um 10%), der Mietwagenpreise (um 10%), der Schiffspassagen von Europa nach den Vereinigten Staaten (um 20%) und der Übernachtungspreise in 7 Hotel- und Motel-Ketten des amerikanischen Hotelgewerbes (bis zu 40%) vorsieht.

Mit Wirkung vom 1. 4. 1968 wurden die seit 1964 geltenden Fluggastgebühren in französischen Flughäfen geändert. Sie erhöhten sich

im Binnenflugverkehr innerhalb Frankreichs von 4 auf 5 FF,

im grenzüberschreitenden Flugverkehr mit europäischen Ländern von 7 auf 10 FF,

im grenzüberschreitenden Flugverkehr mit außereuropäischen Ländern von 15 auf 25 FF.

Die Verwaltung des neuen tschechoslowakischen Großflughafens Prag-Ruzyně führte ebenfalls zum 1. 4. 1968 für alle grenzüberschreitenden Flüge eine einheitliche Fluggastgebühr von 20 Kčs ein.

Die Lande- und Navigationsgebühren der britischen Flughäfen stiegen im Zusammenhang mit der Pfundabwertung am 1. 4. 1968 um rund 12,5%. Die entsprechenden Gebührensätze des Londoner Flughafens Heathrow für Landungen nach interkontinentalen Flügen wurden davon abweichend sogar um 16,7% heraufgesetzt.

Zur Beachtung:

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

Zur Umstellung der deutschen Seefrachtenindices:

Nach einer Verlautbarung des **Bundesministeriums für Verkehr, Abt. See**, betr. Umstellung der Seefrachtenindices sind die Indices der Linien- und Trampfahrt im weltweiten Seeverkehr der nordkontinentalen Häfen mit Beginn des Jahres 1968 auf die Zeitbasis 1965 = 100 (früher: 2. Hj. 1954 = 100) umgestellt worden. Dabei wurde die Preisverzerrung gegenüber dem Basiszeitraum, die bei £-Sterling-Frachten infolge der £-Abwertung eingetreten waren, ausgeschaltet.

Für den **Frachtenindex der Linienfahrt** wurden repräsentative Güterpositionen im Linienverkehr der deutschen Seehäfen ausgewählt. Die Konferenz-, Tarif- und „offenen“ Frachtsätze werden bei konstanter Gewichtung zu den entsprechenden Raten des Basisjahres ins Verhältnis gesetzt. Der neue „Warenkorb“ repräsentiert rund 74% des im Basiszeitraum 1965 in der Linienfahrt umgeschlagenen Gütervolumens. Die Teilindices für „Stückgut“ und „Massengut“ ergeben, gewogen nach ihrem prozentualen Anteil am gesamten Frachtwert von 85 bzw. 15%, den Gesamtindex (gegenüber den früheren Anteilen von 70 und 30% nach der Frachtwertstruktur des Jahres 1958).

Auch der Wägung des **Reisecharterindex der Trampfahrt** nach Güterarten und Fahrtgebieten wurden die Frachtwerte des Jahres 1965 zugrunde gelegt (s. die folgende Tabelle mit den Vergleichszahlen für die früheren Basiszeiträume):

Die amerikanischen Großflughäfen erhöhten ihre Lande-taxen für die täglichen Spitzen-Betriebszeiten von 5 auf 25 \$. Diese Tarifmaßnahme richtet sich vor allem gegen die Überfüllung der Flughäfen mit Klein- bzw. Privatflugzeugen.

Post- und Fernmeldeverkehr

Die niederländische Regierung erhöhte am 1. 1. 1968 die jährlichen Gesamtgebühren für Fernseh- und Rundfunkgeräte auf zusammen 75 hfl, für Hörfunkgeräte allein auf 24 hfl. Gleichzeitig stiegen die jährlichen Hörfunkgebühren der Schweizerischen Radio- und Fernsehgesellschaft von 33 auf 40 sfrs.

Als Vorwegnahme für eine umfassende Revision der Gebühren für Post- und Fernmeldeleistungen setzte die britische Postbehörde am 16. 4. 1968 die Einrichtungsgebühren für Telefonanschlüsse von maximal 10 £ auf maximal 20 £ herauf.

Die polnische Postverwaltung kündigte für den 1. 4. 1968 für Ferngespräche und Fernschreiben eine Gebührenverdoppelung an. Die jugoslawischen Brief- und Postkartengebühren im In- und Auslandsdienst wurden am 15. 4. 1968 um 50% angehoben.

Die Anwendung eines neuen Umrechnungskurses im Zahlungsverkehr mit dem Ausland veranlaßte die ungarische Postverwaltung, ihre Gebührensätze für Verbindungen mit verschiedenen, dem automatischen Telexsystem angeschlossenen Ländern sowie für automatische Auslandsferngespräche und Auslandstelegramme neu festzusetzen. Mit Wirkung vom 1. 1. 1968 stiegen die Gebühren im ungarischen Auslandsfernsprech- und Auslandstelegrammdienst demzufolge durchschnittlich um 25%.

In Indonesien hatte der Übergang vom offiziellen Kurs von 100 Rp = 1 \$ auf den jeweils geltenden Export-Zertifikatskurs (= BE-Kurs: zur Zeit 260 Rp = 1 \$) Rückwirkungen auf den Auslandspostverkehr. Danach wurden die indonesischen Luftpostzuschläge am 1. 2. 1968 drastisch erhöht.

Die Federal Communications Commission hat der amerikanischen Western Union Telegraph Company Erhöhungen ihrer Telegrammgebühren unter der Auflage bewilligt, daß die Gesellschaft ihren inländischen Telegrammdienst bis Ende Oktober beschleunigen muß. Aus der Gebührenerhöhung erwartet die Western Union eine jährliche Einnahmesteigerung von rund 2,7 Mill. \$.

Wägung des Reisecharterindex in %

Güterart	Zeitbasis: 2. Halbjahr 1954 Wägungsbasis			1965
	1954	1960	1965	
Getreide	45	39	39	
Ölfruchte (Kopra)	—	3	10 ¹⁾	
Rohrzucker	6	2	—	
Schnittholz	—	6	8	
Steine, Erden	—	2	2	
Erze	17	23	13 ²⁾	
Kohle, Koks	22	15	12	
Düngemittel (Phosphate)	10	10	11 ³⁾	
Eisen, Stahl, Schrott, Bleche	—	—	5	
Zusammen	100	100	100	

¹⁾ Einschl. Sojabohnen und Sojamehl. — ²⁾ Einschl. Schlacken. — ³⁾ Einschl. Salz.

Der **Index der Tankerfrachten** in der Rohölfahrt wurde um die Reisecharterabschlüsse für Mineralölprodukte, also um die „reine“ Tankerfahrt, erweitert. Der für alle Tankergrößen geltende Index ergibt sich aus dem einfachen — ungewogenen — arithmetischen Mittel aller Raten der im Berichtsmonat bekanntgewordenen Reisecharterabschlüsse für Transporte von Rohöl bzw. Mineralölprodukten in den wichtigsten Relationen nach UK/Kontinent. Die Indexbasis ist wie bisher das Frachtsystem „The International Tanker Nominal Freight Scale — INTASCALE“ in der Fassung vom 15. Mai 1962.

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 (sog. Zwölfsmonatsmittel) 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 und Stahl	Wk. = Westküste
ALALC = Asociacion Latinoamericana de Libre Comercio	Ok. = Ostküste
ALAMAR = Asociacion Latinoamericana de Armadores	n = Nominell
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	LSL = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
RKT = Reichskraftwagentarif	RM = Reichsmark
GNT = Tarif für den Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen	Rpf = Reichspfennig
E = Eilzug	DM = Deutsche Mark
D = Schnellzug	Dpf = Deutscher Pfennig
Bf = Bahnhof	bfrs = Belgische Francs
Hbf = Hauptbahnhof	dkr = Dänische Kronen
Vbf = Verschiebebahn	ffrs = Französische Francs (bis 31.12.1959)
Pr. = Privat	NF = Nouveaux Francs (vom 1.1.1960 bis 31.12.1962)
UIC = Union Internationale des Chemins de fer	FF = Französische Francs (ab 1.1.1963)
Vj. = Vierteljahr	lfrs = Luxemburgische Francs
Hj. = Halbjahr	hfl = Holländische Gulden
MOT = Ministry of Transport (UK)	nkr = Norwegische Kronen
USMC = United States Maritime Commission	S = Österreichische Schilling
IATA = International Air Transport Association	skr = Schwedische Kronen
ICAO = International Civil Aviation Organization	sfr = Schweizer Franken
USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)	£ = Pfund Sterling
UK = United Kingdom	s = Shilling
Hbg. = Hamburg	\$ = US-Dollar
Emd. = Emden	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
Rttd. = Rotterdam	FMB = Federal Maritime Board (USA)
Antw. = Antwerpen	CAB = Civil Aeronautics Board (USA)
	ICC = Interstate Commerce Commission (USA)
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)	
c. c. = cubic capacity	
t. l. d. = Tons light displacement	Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur sogenannten Ladelinie.
1 lb = 453,59237 Gramm	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.
1 qr = 480 lbs = 217,724 kg	
1 t = 1 000 kg	
1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t	
	1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t
	1 Fathom = 165 cu ft = 4,6721 cbm
	1 Standard (St. Petersburg) = 216 cu ft = 6,116 cbm
	1 engl. Meile = 1 609,34 m
	p = vorläufige Zahl
	r = berichtigte Zahl
	s = geschätzte Zahl
	— = nichts vorhanden
	(bei Veränderungszahlen vgl. Vorbemerkung)
	. = kein Nachweis vorhanden
	... = Angaben liegen zum Zeitpunkt des Druckes noch nicht vor

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

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

in RM/DM

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

a) Sätze in allen Zügen²⁾

Einfache Fahrt

1. 6. 1932	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00
1. 2. 1958	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00
1. 1. 1963	6,00	4,00	12,60	8,40	28,40	18,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00
1. 3. 1966	6,40	4,20	13,20	8,80	24,60	16,40	43,60	29,00	60,00	40,00	114,00	76,00

Hin- und Rückfahrt

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

b) Schnellzug-(D-)Zuschläge³⁾

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

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

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

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

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

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

	im Binnenverkehr	im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der			im grenzüberschreitenden Verkehr anderer europäischer Eisenbahnen ⁵⁾
		Deutschen Reichsbahn	Österreich. Bundesbahn	Dänischen Staatsbahn	
1. 5. 1955	5,00	7,00	8,00	8,00	8,00
1. 4. 1958	6,50	6,50	6,50	6,50	8,00
1. 5. 1961	6,50	6,50	6,50	6,50	9,00
26. 5. 1963	7,00	7,00	9,00	9,00	9,00
1. 1. 1965	9,00	7,00	9,00	9,00	9,00
30. 5. 1965	9,00	9,00	11,50	11,50	11,50

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		Einbettabteil		2. Klasse		Zweibettabteil		3. Klasse				
bis 14. 2. 1951	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
15. 2. 1951	30,00	30,00	17,50	20,00	15,00	17,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
12. 2. 1953	35,00	35,00	21,00	24,00	18,00	20,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	
1. 3. 1955	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	
	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00	
3. 6. 1956 ⁶⁾	1. Klasse			2. Klasse									
	Einbettklasse ⁷⁾			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse			
1. 3. 1958	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00	
15. 3. 1961 ⁸⁾	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	12,00	
27. 5. 1962 ⁹⁾	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	13,50	
1. 11. 1964	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	16,00	
22. 5. 1966	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	15,50	16,50	17,00	
28. 5. 1967	55,00	63,00	68,00	28,00	31,00	33,00	26,00	28,00	30,00	16,50	18,00	18,50	
	66,50			33,00			28,50			19,00			

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

A. Personenverkehr
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	6,21	3,83	24,48	15,22	—	—	—	—
1. 4. 1964	6,02	4,01	23,82	15,88	—	—	—	—
1. 6. 1966	6,80	4,50	26,80	17,90	—	—	—	—
1. 4. 1967	6,90	4,70	26,60	17,80	—	—	—	—
1. 12. 1967	7,20	4,90	27,90	18,70	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 12. 1949	10,05	5,82	39,76	22,88	—	—	—	—
1. 7. 1952	10,05	6,42	32,33	21,86	—	—	—	—
1. 8. 1956	10,12	6,72	32,81	23,29	—	—	—	—
15. 3. 1959	10,54	7,14	33,83	24,65	—	—	—	—
1. 4. 1964	10,83	7,22	42,91	28,63	—	—	—	—
1. 6. 1966	13,60	9,00	53,60	35,80	—	—	—	—
1. 4. 1967	13,80	9,40	53,20	35,60	—	—	—	—
1. 12. 1967	14,40	9,80	55,80	37,40	—	—	—	—
Dänemark, Einfache Fahrt								
1. 6. 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	17,90	46,57	31,05	—	—
1. 5. 1953	7,09	4,71	28,12	18,70	49,87	33,25	—	—
1. 10. 1954	7,65	5,10	30,35	20,27	53,90	35,93	—	—
1. 8. 1959	8,26	5,46	32,78	21,85	57,06	38,24	—	—
15. 1. 1962	8,78	5,79	34,75	23,17	60,84	40,37	—	—
1. 5. 1963	9,43	6,29	37,71	25,14	65,77	43,65	—	—
1. 5. 1965 ²⁾	9,40	6,30	37,60	25,10	65,60	43,50	—	—
1. 9. 1965	11,20	7,50	44,70	29,80	78,50	52,30	—	—
1. 5. 1966	11,40	7,60	45,40	30,30	79,80	53,20	—	—
1. 7. 1967	12,70	8,50	51,00	34,00	87,90	58,60	—	—
1. 12. 1967	11,80	8,00	47,60	31,80	82,00	54,60	—	—
Frankreich, Einfache 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	44,80	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	30,39
1954	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,39
1955	3,30	2,20	12,44	8,29	22,84	15,23	45,68	30,46
1. 2. 1956	4,48	2,99	14,47	9,64	25,38	16,92	50,25	33,50
1. 3. 1957 ⁶⁾	4,40	2,93	14,47	9,64	31,13	20,76	61,67	41,17
1. 1. 1959	5,08	3,88	16,67	11,11	35,87	23,91	71,06	47,38
1. 4. 1961	5,50	3,67	19,46	12,97	42,30	28,20	84,60	56,40
1. 4. 1965	4,50 ⁵⁾	3,60 ⁵⁾	11,80 ⁵⁾	8,70 ⁵⁾	26,20 ⁵⁾	19,80 ⁵⁾	49,70 ⁵⁾	36,80 ⁵⁾
1. 8. 1965	2,80 ⁵⁾	1,90 ⁵⁾	8,00 ⁵⁾	5,90 ⁵⁾	17,80 ⁵⁾	13,30 ⁵⁾	34,00 ⁵⁾	24,90 ⁵⁾
1. 3. 1966	3,00 ⁵⁾	2,00 ⁵⁾	11,90 ⁵⁾	8,00 ⁵⁾	29,70 ⁵⁾	19,80 ⁵⁾	59,40 ⁵⁾	39,60 ⁵⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt ³⁾								
1. 3. 1957	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23
1. 4. 1965	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾

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

A. Personenverkehr
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	—	—	—	—
20. 1. 1968	5,50	3,80	19,30	13,00	—	—	—	—
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⁾
1. 1. 1968	10,00 ³⁾	6,70 ³⁾	41,80 ³⁾	27,60 ³⁾	96,80 ³⁾	64,60 ³⁾	136,20 ³⁾	90,60 ³⁾
Hin- und Rückfahrt								
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	90,33
1. 2. 1958	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,92
1. 9. 1959	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,92
1. 9. 1962	12,18	8,12	46,86	31,24	101,92	67,95	148,78	99,19
1. 10. 1964	13,07	8,71	49,01	32,68	107,36	71,58	156,38	104,25
1. 5. 1966	21,80 ³⁾	17,20 ³⁾	59,90 ³⁾	42,50 ³⁾	122,40 ³⁾	84,30 ³⁾	175,50 ³⁾	119,70 ³⁾
1. 1. 1967	26,20 ³⁾	20,00 ³⁾	68,80 ³⁾	48,60 ³⁾	139,20 ³⁾	95,40 ³⁾	200,00 ³⁾	136,00 ³⁾
1. 1. 1968	19,80 ³⁾	13,40 ³⁾	66,20 ³⁾	44,20 ³⁾	155,20 ³⁾	103,20 ³⁾	222,00 ³⁾	148,00 ³⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache 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.

A. Personenverkehr
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland
in DM

Änderungsdatum	50 km			200 km			500 km			1000 km		
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Portugal ¹⁾ , Einfache Fahrt ²⁾												
1. 4. 1949	2,68	2,35	1,68	10,74	9,40	6,72	26,86	23,50	16,79	—	—	—
1. 9. 1955	2,94	2,79	2,06	11,74	11,16	8,22	29,36	27,89	20,55	—	—	—
1. 7. 1961	3,24	2,82	2,12	12,97	11,28	8,46	32,43	28,20	21,15	—	—	—
1. 8. 1963	3,36	2,24	— ¹⁾	13,44	8,96	— ¹⁾	33,60	22,40	— ¹⁾	—	—	—
1. 12. 1965	3,50	2,30	—	13,80	9,20	—	34,40	22,90	—	—	—	—
1. 5. 1968	3,90	2,60	—	15,40	10,30	—	38,40	25,60	—	—	—	—
Spanien, Einfache Fahrt ²⁾												
1950—1953 .....	.	1,79	1,12	.	7,14	4,46	.	17,84	11,15	.	35,68	22,30
21. 5. 1954	2,70	1,97	1,23	10,80	7,85	4,91	26,98	19,63	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⁾
Stand: 1. Mai 1968

Fahrtstrecke		km ⁴⁾	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
			1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien	a) über Harwich—Hoek van Holland					
	London—Hoek van Holland	306	69,60	55,40	139,20	110,80
	Hoek van Holland—Venlo (Grenze)	191	21,10	15,00	42,20	30,00
	Venlo (Grenze)—Passau	767	89,00	60,00	154,00	104,00
	Passau—Wien West	298	34,40	22,50	68,80	45,00
	Insgesamt	1562	214,10	152,90	404,20	259,80
	b) über Dover—Ostende					
	London—Dover	126	16,20	10,80	32,40	21,60
	Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	70,50	50,90	141,00	91,80
	Aachen Süd (Grenze)—Passau	758	89,00	60,00	154,00	104,00
Paris—Salzburg	Passau—Wien West	298	34,40	22,50	68,80	45,00
	Insgesamt	1570	210,10	144,20	396,20	262,40
Paris—Kopenhagen	Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	68,50	45,70	137,00	91,40
	Kehl (Grenze)—Salzburg	561	69,60	47,00	121,00	82,00
	Insgesamt	1073	138,10	92,70	258,00	173,40
	Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	33,30	22,20	66,60	44,40
Paris—Prag	Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	174	24,40	16,40	48,80	32,80
	Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	87,60	59,00	148,00	100,00
	Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	366	45,40	30,10	72,20	48,20
	Insgesamt	1500	190,70	127,70	335,60	225,40
Amsterdam—Bern	Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	68,50	45,70	137,00	91,40
	Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	65,00	44,00	115,00	78,00
	Cheb (Grenze)—Prag	230	41,00	27,30	82,00	54,60
	Insgesamt	1249	174,50	117,00	334,00	224,00
Brüssel—Rom	Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	19,50	13,90	39,00	27,80
	Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,60	51,00	130,00	88,00
	Basel Bad. Bf.—Bern	117	22,50	15,30	33,70	22,50
	Insgesamt	898	117,60	80,20	202,70	138,30
Kopenhagen—Innsbruck	Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	21,60	14,50	43,20	29,00
	Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf.	597	75,60	51,00	130,00	88,00
	Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	330	41,50	28,00	62,20	41,50
	Chiasso/Iselle fr.—Rom	687	68,90	38,40	137,80	76,80
Kopenhagen—Belgrad	Insgesamt	1767	207,60	131,90	373,20	235,30
	Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	238	35,50	23,50	56,20	37,60
	Puttgarden Mitte See—Kufstein	1115	122,00	82,00	196,00	132,00
	Kufstein—Innsbruck	73	10,70	7,60	21,40	15,20
Oslo—Mailand	Insgesamt	1426	168,20	113,10	273,60	184,80
	Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	366	45,40	30,10	72,20	48,20
	Flensburg (Grenze)—Salzburg	1154	128,00	86,00	202,00	136,00
	Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	26,30	17,40	52,60	34,80
Stockholm—Paris	Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	38,70	25,80	77,40	51,60
	Insgesamt	2368	238,40	159,30	404,20	270,60
	Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	27,30	18,20	54,60	36,40
	Kornsjö (Grenze)—Lübeck/Travemünde Hafen ..	748	134,60	102,40	212,60	160,60
Stockholm—Paris	Lübeck/Travemünde Hafen—Basel Bad. Bf.	945	110,00	74,00	181,00	122,00
	Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	330	41,50	28,00	62,20	41,50
	Chiasso/Iselle fr.—Mailand	55	5,90	3,30	11,80	6,60
	Insgesamt	2248	319,30	225,90	522,20	367,10
Stockholm—Paris	Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	112,60	74,80	181,80	121,20
	Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See ..	263	39,80	26,40	62,40	41,80
	Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze) ..	736	87,60	59,00	148,00	100,00
	Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	174	24,40	16,40	48,80	32,80
Stockholm—Paris	Jeumont (Grenze)—Paris	241	33,30	22,20	66,60	44,40
	Insgesamt	2033	297,70	198,80	507,60	340,20

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

B. Güterverkehr

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

in 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										
501—1000 kg										
über 1000 kg	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	6,22	6,87	7,17	6,66
	3,10	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	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-		
	für die Güterklassen ²⁾										für die Montangüterklassen						
	A	B	C	D	Dk ³⁾	E	F	Fk ³⁾	G	Gk ³⁾	(C)	(D)	(F)	(Fk) ³⁾	6 B 1 (Kohlen) ⁴⁾	1 B 34 (Grubenholz) ⁵⁾	
	A/B		C/D				F				I	II	III	IV			V
1. 8. 42—31. 1. 58																	
1. 2. 58—14. 3. 66																	
ab 15. 3. 66	A					B			C	Gk 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	2,88	2,87	2,80	—	—
15. 3. 1966	3,85					3,48			3,21	3,00	3,48	3,16		3,14	3,04	—	—
1. 1. 1968	3,56					3,23			2,97	—	3,22	2,92		2,92	3,02	—	—
10 t - Klasse																	
16. 8. 1948	2,34	2,10	1,83	1,58	1,49	1,33	1,08	1,01	0,87	0,82	1,83	1,58	1,08	1,19	—	—	
1. 1. 1950	1,89	1,77	1,72	1,64	1,54	1,43	1,21	1,13	1,00	0,94	1,72	1,64	1,21	1,33	—	—	
1. 1. 1951	2,20	2,06	1,99	1,89	1,78	1,65	1,40	1,30	1,15	1,08	1,99	1,89	1,40	1,50	—	—	
15. 10. 1951	2,75	2,53	2,41	2,25	2,12	1,93	1,62	1,51	1,32	1,24	2,41	2,25	1,62	1,74	—	—	
5. 8. 1952	2,94	2,71	2,58	2,41		2,07	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	1,58	
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	1,83	1,66		1,65	1,60	1,29	2,37
1. 1. 1968	1,70					1,54			1,42	—	1,69	1,53		1,53	1,59	1,28	2,40
25 t - Klasse 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	1,28	2,29

B. Güterverkehr
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten
Volle Wagenladungen in DM je 1 000 kg

Ware	Weizen	Kartoffeln	Fische	Kaffee	Tabak ²⁾	Öle und Fette		Grubenholz	Faser-, Papierholz	Stammholz über 1,5 m lang	Schnittholz	Holzzellstoff		Wolle	
						best. tier. Öle u. Fette	pflz. u. tier. Öle u. Fette (ausgenom. Speisefette)					mit mehr als 40 % Wassergehalt	weniger als 40 % Wassergehalt		
von	Hamburg	Nienburg (Weser)	Bremerh. Fischereihafen	Hamburg				Regensburg Hbf.	Kaufbeuren	Neustadt (Schwarzwald)	Berleburg	Passau Hbf.	Mannheim-Sandhofen Zellst.-Fabr.	Mainz-Kastel	Bremen
nach	Augsburg (739 km)	Essen Hbf. (229 km)	Frankf. (Main) Hbf. (493 km)	Frankfurt (Main) (507 km)	Hannover (162 km)	Mannheim (588 km)	Dissen-Bad Rothenf. (254 km)	Bochum-Riemke (580 km)	Karlsruhe-Rheinbr. (311 km)	Mannheim-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)	A ¹⁾	24 S 5 b)	A ³⁾ b)	24 S 5 b)	A ³⁾ d)	1 B 34 c)	1 B 21 c)	1 B 22 c)	B ³⁾ c)	B ³⁾ c)	B ³⁾ b)	A ³⁾ 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 ¹⁵⁾	53,05	33,60	20,54	32,90	21,70 ¹⁶⁾	25,00 ¹⁸⁾	20,60 ¹⁸⁾	16,10 ¹⁸⁾	20,50 ¹⁸⁾	40,90 ¹⁸⁾	26,30 ¹⁸⁾	33,80 ¹⁸⁾	39,80 ¹⁸⁾
1967 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 Juli	29,60	17,80	60,10	32,40	20,60	34,50	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
Aug.	29,60	17,80	60,10	32,40	20,60	34,50	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
Sept.	29,60	17,80	60,10	32,40	20,60	34,50	21,70	25,00	20,60	16,10	20,50	40,90	26,30	33,80	41,40
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
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
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
1968 Jan.	27,50	16,50	78,10	31,30	19,10	32,00	20,10	23,20	19,10	14,90	19,00	38,00	24,40	31,40	38,40
Febr.	27,50	16,50	78,10	31,30	19,10	32,00	20,10	23,20	19,10	14,90	19,00	38,00	24,40	31,40	38,40
März	27,50	16,50	78,10	31,30	19,10	32,00	20,10	23,20	19,10	14,90	19,00	38,00	24,40	31,40	38,40
April	27,50	16,50	78,10	31,30	19,10	32,00	20,10	23,20	19,10	14,90	19,00	38,00	24,40	31,40	38,40
Ware	Baumwolle	Häute u. Felle	Ton, roh	Schweifekies	Stein- u. Siedesalz	Schwefelkies-abbände	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		
nach	Rheine (163 km)	Weinheim (Brgstr.) (569 km)	Oberhausen West (180 km)	Leverkusen Bayerwerk	Hamburg (209 km)	Hagen-Harkorten (69 km)	Salzgitter Hütte Süd (33 km)	Oberhausen Hbf. (77 km)	Siegen (139 km)	Hamburg (346 km)	Düsseld.-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⁾ c)	7 B 21 c)	B ³⁾ 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 11 ¹¹⁾ d)	A ³⁾ d)
Gewichtsklasse	15 t	20 t	25 t ⁷⁾										25 t ¹³⁾	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	15,83	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 Juli	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Aug.	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
Sept.	16,50	32,90	16,50	8,50	19,90	8,10	3,20	10,10	11,40	16,30	6,10	12,60	21,10	7,00	22,90
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
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
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
1968 Jan.	20,80	32,00	15,30	7,80	18,50	8,10	3,20	9,40	11,30	16,20	6,00	12,50	20,90	6,20	21,20
Febr.	20,80	32,00	15,30	7,80	18,50	8,10	3,20	9,40	11,30	16,20	6,00	12,50	20,90	6,20	21,20
März	20,80	32,00	15,30	7,80	18,50	8,10	3,20	9,40	11,30	16,20	6,00	12,50	20,90	6,20	21,20
April	20,80	32,00	15,30	7,80	18,50	8,10	3,20	9,40	11,30	16,20	6,00	12,50	20,90	6,20	21,20
Ware	Dieselmotoren (DK)	Heizöl, leichtes (HL)	Heizöl, schweres (HS)	Benzol	Schwefelsäure	Thomasphosphat	Ammonnitrat	Kohlensäure Kalk	Zement	Roh-eisen in Masseln	Halbzeug ¹²⁾	Walzdraht aus Stahl	Stab-, Formstahl ¹³⁾	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren aus Stahl
von	Hamburg Süd	Wesseling	Bochum-Langreer	Duisburg-Hochfeld Süd	Braunschweig Hgbf.	Ludwigshafen (Rh.) BASF	Regensburg Hbf.	Wiesbaden-Biebrich Industriebf.	Gelsenkirchen	Dortmund	Duisburg Hbf.	Oberhausen Hbf.	Braunschweig Hgbf.	Düsseld.-Grafenberg	
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⁾ d)	B ³⁾ d)	14 B 4 d)	A ³⁾ d)	B ³⁾ d)	11 B 1 b)			B ³⁾ b)	8 B 8 ⁴⁾ c)		I ⁴⁾ c)		A ³⁾ 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 ¹⁴⁾	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80	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	18,80	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	18,80	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Aug.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Sept.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Okt.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Nov.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Dez.	20,50	23,20	23,20	6,50	7,70	19,00	18,80	9,90	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1968 Jan.	19,00	21,50	21,50	6,20	7,10	17,60	17,40	9,20	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Febr.	19,00	21,50	21,50	6,20	7,10	17,60	17,40	9,20	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
März	19,00	21,50	21,50	6,20	7,10	17,60	17,40	9,20	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
April	19,00	21,50	21,50	6,20	7,10	17,60	17,40	9,20	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50

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 ³⁾)	Roggen und Weizen ²⁾	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futtergetreide
	Hamburg			Bremen						Emden	
von	Düsseldorf		Braunschweig	Köln		Mannheim		Heilbronn ³⁾		Köln	
Strecke 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		12,48		7,25
1967 April	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Mai	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Juni	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Juli	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Aug.	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Sept.	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Okt.	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Nov.	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Dez.	10,71	10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1968 Jan.	10,67	10,67	7,60		7,58		10,92		12,44		7,22
1968 Febr.	10,67	10,67	7,60		7,58		10,92		12,44		7,22
1968 März	10,67	10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22
1968 April	10,67	10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22

Ware	Getreide ¹⁾				Getreide ¹⁾ ab 100 t ⁵⁾	Mehl	Steinkohle in kompl. Ladungen ⁶⁾	Ortskohle ⁶⁾ a)		
	Roggen und Weizen	Futtergetreide	Roggen und Weizen	Futtergetreide				Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	Emden							Hamburg			I	II	III
Strecke von					Berlin			Emden		
Strecke nach	Mannheim		Heilbronn ³⁾							
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 April		10,73		12,32	11,25	16,17	9,93	5,99	6,62	7,32
1967 Mai		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
1967 Juni		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
1967 Juli		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
1967 Aug.		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
1967 Sept.		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
1967 Okt.		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
1967 Nov.		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
1967 Dez.		10,73		12,32	11,25	16,17	9,70	5,99	6,62	7,32
1968 Jan.		10,70		12,29	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
1968 Febr.		10,70		12,29	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
1968 März		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
1968 April		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29

Ware	Küstenkohle ⁶⁾ b)			Exportkohle ⁶⁾ c)			Bunkerkohle ⁶⁾ d)		
	Zechengruppen des Ruhrgebiets								
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Strecke von									
Strecke nach	Emden								
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 April	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78r
1967 Mai	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78r
1967 Juni	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78r
1967 Juli	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78r
1967 Aug.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78r
1967 Sept.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78r
1967 Okt.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78r
1967 Nov.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78r
1967 Dez.	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78r
1968 Jan.	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
1968 Febr.	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
1968 März	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
1968 April	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75

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

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle ¹⁾	Ortskohle ¹⁾	Steinkohle ¹⁾							Braunkohlenbriketts	
Strecke	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ²⁾ Osthafen	Würzburg ²⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main ²⁾)	Würzburg ²⁾	
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	9,45r	8,45	6,58	9,78
1966 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45r	8,45	6,67	9,87
1967 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45r	8,45	6,67	9,87
1967 April	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45r	8,45	6,67	9,87
1967 Mai	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45r	8,45	6,67	9,87
1967 Juni	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45r	8,45	6,67	9,87
1967 Juli	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45r	8,45	6,67	9,87
1967 Aug.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45r	8,45	6,67	9,87
1967 Sept.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45r	8,45	6,67	9,87
1967 Okt.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45r	8,45	6,67	9,87
1967 Nov.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45r	8,45	6,67	9,87
1967 Dez.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45r	8,45	6,67	9,87
1968 Jan.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,12	9,65	7,08	9,42	8,41	6,64	9,83
1968 Febr.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,12	9,65	7,08	9,42	8,41	6,64	9,83
1968 März	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1968 April	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze				Mineralöl (in Tankschiffen)		
Strecke	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim ⁴⁾	Heilbronn ⁴⁾	Kehl ⁵⁾	Bremen ⁶⁾	
	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-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	14,67
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	15,20 ⁷⁾	14,67
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I 16,92	II 15,22
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	15,20
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1964 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1965 D	6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1966 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1967 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1967 April	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1967 Mai	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1967 Juni	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1967 Juli	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1967 Aug.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1967 Sept.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1967 Okt.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1967 Nov.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1967 Dez.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1968 Jan.	6,58	9,22	8,09	4,50	4,82	3,06	4,43	2,84	16,85	15,15
1968 Febr.	6,58	9,22	8,09	4,50	4,82	3,06	4,43	2,84	16,85	15,15
1968 März	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15
1968 April	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)					Kies			Bims Kies ⁴⁾			
Strecke	Bremen ⁶⁾					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.			
	Heilbronn ⁸⁾ über Küsten-Kan. u. Wes.-Dat.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Datt.-Kan.			Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig	
1957 D	27,30	21,31	21,83	2,48	5,60							6,28	4,00	6,70	7,32
1958 D	27,71	19,85	20,50	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37			
1959 D	27,75	21,95	21,95	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47			
1960 D	27,75 ⁷⁾	21,95 ⁷⁾	21,95 ⁷⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47			
1961 D	I 28,77	II 25,92	III 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 April	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 Mai	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 Juni	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 Juli	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 Aug.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 Sept.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 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
1967 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
1967 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
1968 Jan.	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1968 Febr.	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1968 März	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1968 April	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67

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

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

in DM je 1000 kg

Ware	Bims Kies ¹⁾		Salz ¹⁾			Grubenholz		Stammholz	Schnittholz
Strecke von	Ladest. Vallendar bis Brohl/Rh.		Heilbronn ²⁾		Borth/Rh.	Nordenham		Bremen	Heilbronn ³⁾
nach	Frankfurt/M. ³⁾ —Oberhafen	Heilbronn ³⁾	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Herne, Castrop- Rauxel, Datteln, Dortmund	Essen	Holzminden	Duisburg- Ruhrort
1957 D	4,42	6,39 ⁴⁾	3,83 ⁴⁾	4,03 ⁴⁾	3,65	.	.	.	5,62 ⁴⁾
1958 D	4,91	7,21	4,26	4,46	4,17	.	.	.	6,23
1959 D	4,95	7,28	4,20	4,40	4,11	7,67	8,23	12,83	6,19
1960 D	4,95	7,11	4,11	4,40	3,95	7,10	7,62	12,83	6,19
1961 D	4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	7,10	7,62	12,83	6,19
1962 D	4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	7,10	7,62	12,83	6,19
1963 D	4,34	6,34	4,33 ⁵⁾	4,78 ⁵⁾	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1964 D	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1965 D	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1966 D	4,32	6,34	3,75	4,20	3,80	7,44	8,00	13,34	6,31
1967 D	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
1967 April	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Mai	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Juni	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Juli	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Aug.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Sept.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Okt.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Nov.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
Dez.	4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
1968 Jan.	4,32	6,31	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,28
Febr.	4,32	6,31	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,28
März	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
April	4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39

Ware	Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien von							
Strecke von	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr
nach	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
1967 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
1968 Jan.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Febr.	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
März	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
April	9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40

Ware	Normalgüter in Partien von 100 t ⁶⁾					
Güterklasse	I	II	III	IV	V	VI
Strecke von	Hamburg (Bugsiergebiet A)					
nach	Berlin					
1957 D	13,89	13,70	13,53	13,33	13,20	13,09
1958 D	14,33	14,13	14,03	13,87	13,77	13,70
1959 D	14,33	14,13	14,03	13,87	13,77	13,70
1960 D	14,33	14,13	14,03	13,87	13,77	13,70
1961 D	14,33	14,13	14,03	13,87	13,77	13,70
1962 D	14,33	14,13	14,03	13,87	13,77	13,70
1963 D	14,33	14,13	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
1967 April	16,42	16,27	16,12	15,97	15,87	15,80
Mai	16,42	16,27	16,12	15,97	15,87	15,80
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
1968 Jan.	16,57	16,57	16,52	16,42	16,37	16,25
Febr.	16,57	16,57	16,52	16,42	16,37	16,25
März	16,57	16,57	16,52	16,42	16,37	16,25
April	16,57	16,57	16,52	16,42	16,37	16,25

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	15. 2. 1951	15. 12. 1951	1. 11. 1952	15. 5. 1957	1. 1. 1963	1. 3. 1963
Getreide	Bremen	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00	89,60
	Emden	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00	89,60
Steinkohle u. Braunkohlen-	Rhein-Ruhrhäfen	—Frankfurt (M) Osthafen	7,00	8,70	8,70	12,20	12,25	14,00
briketts		—Würzburg	10,00	12,50	17,00	17,00	42,14	67,60
		Heilbronn	11,20	22,40	28,00 ¹⁾	39,20	39,20	44,80
Erz	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	2,24	2,24	2,24	22,40	28,00	56,00
Salz	Heilbronn	—Köln, Leverkusen, Duisburg-Ruhrort						
Güterklasse V			44,80	44,80	44,80	56,00	33,60	44,80
VI			33,60	33,60	33,60	39,20	33,60	44,80
Ausnahmesatz			22,40	22,40	22,40	33,60	33,60	44,80
Schnittholz	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	44,80	44,80	44,80	56,00	67,20	78,40
Bims Kies	Ladestationen	—Frankfurt (M) Oberhafen	5,20	5,20	7,80	7,00	9,20	12,00
	Vallendar-Brohl/Rh.		11,20	11,20	11,20	22,40	25,76	33,60
		—Heilbronn						
Erzeugnisse der eisenschaffen-	Rhein-Ruhrhäfen	—Würzburg	50,00	50,00	83,33	83,30	108,36	166,00
den Industrie			45,00	45,00	75,00	75,00	108,36	169,00
Güterklasse I			35,00	35,00	58,33	58,30	90,30	135,20
II			25,00	25,00	41,66	50,00	90,30	135,20
III	Rhein-Ruhrhäfen	—Heilbronn	89,60	89,60	89,60	120,00	100,80	112,00
IV			78,40	78,40	78,40	100,80	100,80	112,00
			67,20	67,20	67,20	78,40	84,00	89,60
			56,00	56,00	56,00	67,20	84,00	89,60

3. Kleinwasserschläge der Rheinschifffahrt
Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Ware	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts
	Rhein-Ruhr-Häfen		Niederrheinstationen	Rhein-Ruhr-Häfen	
	von	nach			
			Oberrhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾	Braubach ³⁾	Lülsdorf ³⁾
			(oder umgekehrt)		Rhein-, Main-, Neckarstationen ²⁾⁴⁾
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 nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Getreide ¹⁾							Ölkuchen ²⁾				
von	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	Elbe			Rotter- dam ⁴⁾	Elbe				
Route	Elbe	Stettin/ Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/ Oskarshamn	Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ⁶⁾	Helsing- borg/Ystad (Schweden)
Währung Mengeneinheit	s. d 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	21,8	21,6	5,34	7,00	7,35	8,51	8,88	12,72	8,04	8,46	9,76	11,13
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	21,2r	5,70	6,75	6,89	7,67	.	.	7,46	7,93	8,98	9,26
IV. Vj. ¹⁸⁾	.	23,6	6,15	7,57	8,64	11,06	9,88	.	9,27	9,73	11,62	.

Ware	Ölkuchen ⁹⁾	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- hähfen ¹⁰⁾	Rhein- hähfen ¹⁰⁾ Ruhrhähf.	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend- hähfen ¹⁰⁾	
Währung Mengeneinheit	DM/1000 kg	s. d/Fathom	DM/Fathom	s. d/Stand.	hfl/Stand.	DM je Standard				s. d je Standard	hfl/Stand.	
1957 D	9,00	183,6	.	205,6	102,86	140,60	98,69	94,67	94,78	216 0	245,9	86,98
1958 D	9,16	127,1	.	169,2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180 5	200,6	71,13
1959 D	10,79	146,6	66,00	171,7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7	75,08
1960 D	11,01	170,2	.	209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10	86,91
1961 D	10,27	158 9	84,00	212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240 8	78,81
1962 D	11,85	156,4	74,80	200,6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,8	225 5	75,38
1963 D	11,39	182,1	74,56	227,6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	253 9	94,54
1964 D	11,36	180,0	78,37	226,5	102,31	130,89	105,03	103,69	105,70	251,9	266,2	92,32
1965 D	12,00	200,5	75,00	225,5	103,09	131,15	104,67	103,47	109 07	247,11	262,4	89,66
1966 D	10,98	190,7	70,00	231,0	96,00	129,88	111,81	106,32	109,11	254,3	273,8	86,88
1967 D	11,07	187,11	.	226,2	92,78	126,15	103,02	102,69	108,61	256,2	275,10	87,05
1965 III. Vj.	10,55	188,9	77,25	221,0	99,12	130,24	106,29	104,75	115,59	247,2	259,8	93,75
IV. Vj.	12,72	190,0	.	227,9	107,74	133,00	113,00	101,12	.	254,4	276,1	91,40
1966 I. Vj.	10,75	.	.	228,10	93,17	128,63	111,57	104,86	113,82	246,6	261,11	73,89
II. Vj.	9,69	185,0	.	231,5	96,57	128,73	114,44	107,28	105,47	264,11	271,11	91,14
III. Vj.	11,36	192,6	.	231,7	97,32	131,72	115,46	109,80	105,42	253,4	263,4	93,75
IV. Vj.	12,13	191,5	.	232,1	96,02	131,00	106,90	103,33	115,38	254,0	293,6	91,04
1967 I. Vj.	11,00	193,5	.	220,10	90,19	.	.	105,11	.	237,8	261,8r	90,83
II. Vj.	9,88	179,4	.	215,8	89,12	.	102,82	101,08	99,49	242,2	252 10	80,67
III. Vj.	10,27	.	.	220,0	87,61	128,25	100,92r	103,93	104,56	241,9	257,3r	78,01
IV. Vj. ¹⁸⁾	13,13	.	.	248,2	104,21	121,00	.	100,66	119,66	303,2	331,8	100,00

Ware	Schnittholz				Kaolin ¹¹⁾	Naturwerksteine					
von	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vester- vik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelösund/ Härnösand ¹²⁾ (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)	Limfjör- d-häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)			
Route	Elbe/ Weser	Rhein- hähfen ¹⁰⁾ Ruhrhähfen	niederländische Rheinendhähfen ⁹⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weser	Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg		
Währung Mengeneinheit	DM je Standard		hfl je Standard	s. d je Standard	DM je 1000 kg						
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209,4	131,4	15,19	9,00	.	9,92	9,00
1958 D	65,10	.	60,00	70,64	181 6	127,1	13,45	7,67	.	9,04	8,34
1959 D	67,70	92,18	.	70,83	182,8	138 8	14,69	7,68	6,75	8,65	8,42
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229,2	156,6	16,26	8,47	.	6,50	9,10
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223 2	146,7	15,31	9,02	6,90	5,25	9,42
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202,11	145,9	14,23	8,60	7,41	6,08	8,93
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41	6,25	9,26
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250,0	177,2	15,21	9,15	9,21	6,26	9,38
1965 D	80,14	99,50	82,44	91,14	249,0	179,4	14,99	9,11	9,00	6,44	9,54
1966 D	.	100,31	77,86	97,25	258,9	173,5	15,06	9,07	7,94	6,79	9,00
1967 D	.	.	78,84	91,76	255,9	173,7	13,55	9,03	.	5,51	8,38
1965 III. Vj.	78,67	99,67	81,50	93,33	244,11	179,5	14,61	9,25	.	6,42	10,30
IV. Vj.	.	.	.	90,83	266,9	200,11	15,88	9,07	.	6,36	10,53
1966 I. Vj.	.	102,15	75,25	105,50	247,10	146,2	15,34	8,83	.	6,75	8,58
II. Vj.	.	103,00	79,38	93,82	267 6	179,4	15,18	8,89	.	6,77	8,36
III. Vj.	.	100,63	.	96,73	255,4	181,9	14,40	9,28	.	6,87	9,80
IV. Vj.	.	94,38	82,67	95,67	262,9	186,5	15,38	9,24	.	.	9,19
1967 I. Vj.	.	.	79,16	89,44	241,4	145,8	13,53	8,09	.	5,00	7,65
II. Vj.	.	.	.	84,71	238,9	168,8	13,17	8,50	.	5,05	8,47
III. Vj.	.	.	.	91,15	240,11	167,4	12,96	.	.	.	8,13
IV. Vj. ¹⁸⁾	.	.	85,00	105,56	302,1	212,9	14,54	.	.	.	9,28

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⁾	Limfjorð-häfen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)		Antwerpen	Lübeck	Rotterdam 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. d/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	13,95	10,25
1962 D	5,58	5,48	5,61	6,81	7,62	6,36	14,6	13,24	7,11	5,49	14,30	10,26
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19	8,51	6,91	16,1	13,21	7,18	5,83	15,54	12,19
1964 D	5,85	5,45	5,97	6,70	7,97	7,08	16,8	12,76	7,25	5,52	14,91	12,04
1965 D	6,13	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	5,51	15,36	11,03
1966 D	5,33	5,07	5,83	6,49	8,06	6,82	17,5	13,00	7,39	5,04	16,04	10,19
1967 D	4,63	4,68	5,12	5,54	7,36	7,25	19,0	13,53	7,40	4,89	14,48	10,18
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	16,33	11,34
1966 I. Vj.		5,19		6,46	7,80				7,41	4,96	16,35	10,30
II. Vj.	5,35	4,85		6,53	8,31	7,09	16,11	12,94	7,39	4,88	17,25	9,71
III. Vj.	5,63	5,28		6,82	8,08	6,39	17,5	13,03	7,37	5,24	14,52	10,41
IV. Vj.	6,00	4,99		6,13	7,87	6,61	18,4	13,00	7,40	5,07		10,33
1967 I. Vj.	4,88	4,48		5,11	6,67				7,40	4,59	15,33	9,48
II. Vj.	4,58	4,59	5,44	5,38	6,59		16,9	13,00	7,40	4,48	15,04	9,76
III. Vj.		4,78	5,06	5,61	7,28	8,00	16,4	12,99	7,40	4,74	13,06	9,74
IV. Vj. ¹³⁾		4,86	5,04	6,04	8,90		23,2		7,40	5,75	14,47	11,73

Ware	Steinkohle						Koks ⁸⁾					
von	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe	
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südlich davon ⁹⁾	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne-mark ¹⁰⁾	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm ⁶⁾	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ¹¹⁾
Währung Mengeneinh.	DM 1000 kg	dkr 1000 kg	s. d je 1000 kg			s. d/2240 lbs	s. d/1000 kg	skr je 1000 kg		s. d 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	10,32	18,47	17,5	17,2	18,1	17,8	23,4	16,81	19,75	23,11	20,3	21,1
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.	10,63	21,01	18,11	16,11	20,9	16,9		19,00	21,50	28,9	22,9	24,2
1967 I. Vj.	10,00	15,66	16,5	17,1	17,5	15,8	22,7	17,54			19,7	22,8
II. Vj.	9,94	14,61	14,9	17,3	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⁾	11,15	24,18	23,2	18,6	21,3	21,4	26,0				23,5	

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	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Strömstadt/ Malmö (Schweden)
Währung Mengeneinh.	skr/1000 kg	s. d je 1000 kg		dkr je 1000 kg	skr/1000 kg	s. d/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	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01	8,84
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51	8,91
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,88	10,25
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07	9,75
1965 D	15,46	18,5	29,4	18,79	21,02	20,70	23,6	16,97	17,65	16,67	8,71	9,78
1966 D	16,25	23,2	31,9	18,29	21,07	20,56	23,3	17,24	17,42	16,60	8,73	9,72
1967 D	14,94		27,9	16,95	21,87	22,13	22,6	16,37	17,39	16,30	8,94	9,50
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	15,88	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.			25,5	16,13	19,81	18,00	20,9	15,54	15,75	16,54	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⁾			23,5	19,46	27,04	24,38	28,8	19,55	20,36	16,42	10,21	10,50

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Trampschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	Getreide											
von	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf				
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rtttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rtttd./Amst.	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan ²⁾
Währung	s. d.	\$	s. d.	\$		s. d.	\$	s. d.	\$		s. d.	\$
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	92.10		40.11	4,14	4,85	42.0	4,40	45.9	4,67	4,95	66.11	8,37
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,65	4,86	56.6	8,41
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,85	4,04	43.2	4,95	53.1	4,60	4,75	69.1	9,38
1961 D	83.0	9,42	45.10	3,89	4,44	46.7	5,41	56.5	4,45	5,36	73.11	10,86
1962 D	65.11	7,75	35.8	3,03	3,48	35.1	4,06	40.5	3,86	4,39	59.3	7,88
1963 D	68.11	8,44	41.2	4,90	5,01	41.3	4,53	51.11	5,22	5,59	77.3	9,69
1964 D	68.10	8,86	41.1	4,39	4,49	42.4	5,73	51.0	5,03	5,26	85.2	10,27
1965 D	78.4	9,44	47.7	4,91	4,80	48.7	5,74	64.1	5,38	5,60	90.8	12,01
1966 D	69.7	8,55	44.7	3,82	4,10	41.5	4,66	51.10	4,18	4,28	86.2	10,32
1967 D	75.4	8,34	45.1	4,11	4,30	44.9	5,34	45.7	4,78	5,02	107.4	11,43
1967 April	76.6	8,42	44.11	3,51	3,76	44.3	.	43.11	3,81	4,13	65.6	10,87
Mai	80.8	8,75	41.0	3,44	3,58	.	.	.	3,74	4,20	99.0	10,18
Juni	74.5	8,07	43.3	4,16	4,23	.	5,70	56.0	4,74	5,14	124.0 ³⁾	12,23 ³⁾
Juli	61.6	7,65	38.9	4,03	4,00	.	.	59.0	5,13	5,56	129.0	13,42
Aug.	71.3	7,75	.	3,84	4,88	46.7	4,93	48.7	5,35	5,66	129.6	12,99
Sept.	74.0	9,37	44.2	5,18	4,65	50.1	5,87	.	6,13	6,26	132.6	13,01
Okt.	85.2	9,58	56.11	5,38	5,24	53.8	.	.	6,21	6,37	132.6	12,68
Nov.	86.2	8,90	54.0	4,75	4,75	57.0	6,75	.	6,31	6,54	.	12,28
Dez.	.	.	.	5,08	5,15	57.7	4,60	.	5,05	5,08	150.10	11,60
1968 Jan.	.	.	.	.	.	45.5	3,35	46.6	3,46	3,90	126.3	9,86
Febr.	.	7,43	.	3,30	3,43	45.3	3,82	50.0	4,57	4,87	97.5	9,33
März	72.4	7,34	40.10	3,47	3,64	44.5	4,38	.	4,41	4,63	101.3	10,33
April	62.9	6,30	35.2	2,60	3,07	.	3,68	50.0	3,98	4,40	.	8,32

Ware	Getreide											
von	Mexiko, Westküste	Nord-Pazifik ⁴⁾				La Plata ⁵⁾			West-Australien	Ost-Australien	Full Range	Australien
Route	Japan	UK	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.		China	
Währg./Mengeneinh.	\$ je 2240 lbs	s. d. je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s. d. je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s. d. je 2240 lbs						
1958 D	.	56.9	7,06	63.2	5,43	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	.
1959 D	.	59.10	7,09	62.2	5,41	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	.
1960 D	.	59.2	7,37	63.1	5,73	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	.
1961 D	.	6,81 ⁶⁾	6,97	66.8	6,45	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	50.6
1962 D	.	6,17	6,88	56.8	5,41	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	41.6
1963 D	.	7,44	7,69	71.1	6,49	78.8	74.6	78.0	76.5	84.10	83.7	45.8
1964 D	9,38	7,85	7,82	74.8	7,00	83.8	77.0	83.10	75.3	83.8	81.8	48.4
1965 D	10,22	8,54	7,56	83.4	8,35	95.5	84.6	88.0	87.0	94.5	91.6	53.1
1966 D	9,32	7,94	7,62	77.9	7,38	90.3	78.8	83.7	83.7	87.3	82.7	49.5
1967 D	9,37	8,22	6,99	80.8	8,15	89.3	72.2	76.5	73.9	79.7	78.11	50.0
1967 April	.	.	.	56.2	7,37	83.0	63.2	74.1	.	80.0	.	38.2
Mai	8,75	.	.	66.6	7,55	82.6	58.3	73.9	77.6	79.2	78.11	38.7
Juni	10,00	.	.	82.6	8,20	.	70.8	78.3	.	.	.	.
Juli	11,15	.	.	93.4	9,32	.	66.3	.	.	.	.	61.10
Aug.	.	.	.	93.6	8,67	85.0	62.6	61.3	.	.	.	60.8
Sept.	.	8,13	8,50	.	8,80	.	73.3	75.8	.	.	.	.
Okt.	.	8,55	7,23	.	8,98	92.9	77.10	75.6	.	.	.	.
Nov.	10,29	8,25	.	.	8,96	105.0	96.6	75.0	.	.	.	64.0
Dez.	10,34	7,94	.	102.4	8,88	108.7	101.4	98.0	.	.	.	70.0
1968 Jan.	9,75	7,12	.	97.6	8,90	102.8	99.2	101.7	.	.	.	70.0
Febr.	9,69	.	.	95.5	8,75	95.0	.	83.2	.	.	.	71.6
März	9,25	.	.	92.6	8,74	93.3	.	84.7	.	.	.	72.6
April	10,25	.	.	.	8,44	.	71.11	82.6	.	.	.	72.6

Ware	Getreide			Kopra	Esparto	Zucker					Fischmehl	
von	Süd-china ⁷⁾	Süd-afrika ⁸⁾	Schwarz-meer	Philip-pinen	Algerien	Kuba ⁹⁾	Recife/Santos	Queensland ¹⁰⁾		Philip-pinen	Mauritius	Peru
Route	Ceylon	UK	Antw./Hbg. ¹¹⁾	Antw./Hbg. ¹¹⁾	UK	Casablanca	USNH	UK	Antw./Rtttd./Amst.	USNH	UK	Antw./Hbg.
Währg./Mengeneinh.	s. d. je 2240 lbs			\$ je cu ft	s. d. je 2240 lbs	\$ je 2240 lbs		s. d. je 2240 lbs		\$ je 2240 lbs	s. d. je 2240 lbs	\$ je cu ft ¹²⁾
1958 D	.	54.0	30.2	0,15	80.11	5,41	.	76.11	75.3	.	58.7	.
1959 D	.	60.4	38.3	0,17	79.4	5,91	.	92.3	89.9	8,06	62.11	.
1960 D	.	62.5	38.4	0,18	81.2	7,29	5,87	90.1	87.7	7,91	63.10	.
1961 D	.	62.8	40.4	0,16	81.8	8,10	5,96	93.0	90.6	6,89	65.7	.
1962 D	35.11	52.5	33.5	0,15	81.0	5,60	5,01	83.10	81.4	5,95	57.3	0,14
1963 D	46.2	61.11	36.11	0,19	85.2	7,94	6,81	97.2	94.8	7,14	79.4	0,15
1964 D	50.2	59.7	37.6	0,20	93.5	9,05	6,03	92.5	89.11	7,23	73.1	0,20
1965 D	53.3	61.7	.	0,24	92.7	10,15	7,65	100.7	98.1	8,58	81.7	0,23
1966 D	47.7	52.0	.	0,21	89.7	9,62	7,24	95.9	93.3	7,49	58.11	0,17
1967 D	51.11	55.7	46.8	0,23	92.6	11,27	7,70	91.2	88.9	6,78	65.3	0,21
1967 April	43.0	49.1	.	0,17	.	.	8,88	87.3	84.9	6,06	.	0,19
Mai	44.5	61.3	.	0,17	90.0	.	10,00	90.0	87.6	6,18	.	.
Juni	48.3	52.2	41.0	0,27 ¹⁰⁾	.	12,50	.	90.0 ³⁾	87.6 ³⁾	6,00 ¹³⁾	62.6	.
Juli	55.5	50.9	49.9	0,28	.	.	8,25	.	.	7,00	65.10	.
Aug.	52.6	52.2	49.3	0,24	.	11,78	.	.	.	.	62.6	.
Sept.	.	63.3	.	0,28	90.0	11,55	7,00	95.0	92.6	7,25	65.9	.
Okt.	53.9	60.10	.	0,27	.	.	.	96.3	93.9	8,75	.	.
Nov.	57.6	65.11	.	0,27	.	.	7,25	96.3	93.9	7,35	70.0	0,22
Dez.	67.9	63.11	.	0,26	107.6	.	7,78	105.0	102.6	7,23	77.6	.
1968 Jan.	78.4	67.6	.	0,26	102.6	.	7,00	104.5	101.11	7,04	.	0,22
Febr.	77.6	.	.	.	100.0	.	7,52	103.9	101.3	7,49	.	.
März	67.11	51.11	.	.	.	.	.	.	.	7,18	.	.
April	72.6	.	.	0,25	.	.	.	103.9	101.3	7,00	.	.

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Trampschifffahrt¹⁾ (in Reisecharter)

Ware	Grubenholz	Schwefelkies		Schwefel	Eisen- und Manganerze				Schrott		Zinkkonz.	Kohlen	
Route	von nach	Archangel ²⁾	Morphou-Bay	Huelva	US-Golf	Vitoria	Marmagoa		USNH		Port Pirie	Hampton Roads	
		UK (Ostküste)	UK	Belgien	UK	Antw./Rttdd./Hbg.		Adria	Japan	Westitalien	Japan	Brist. Kan./Le Havre/Hbg.	Nordd. Häfen
Währg./Mengeneinh.	→	s. d. je Fathom	s. d. je 2240 lbs							\$ je 2240 lbs ³⁾		s. d. je 2240 lbs	
1958 D		189.6	37.0	22.9	49.6	39.4	41.1	37.2	39.5	6,47	.	74.0	25.8
1959 D		175.0	39.0	25.9	47.10	41.1	46.8	55.0	40.5	6,42	10,33	91.10	24.10
1960 D		194.7	38.11	24.11	49.2	44.11	45.11	41.7	43.8	7,08	11,08	100.0	27.5
1961 D		223.9	40.5	22.5	54.2	43.11	42.10	43.9	47.8	7,56	13,72	86.9	30.1
1962 D		198.4	34.4	20.10	41.6	34.2	32.9	31.11	36.0	6,08	10,44	75.8	22.11
1963 D		216.8	39.8	25.6	50.5	36.8	37.7	40.8	39.5	7,52	12,28	95.1	28.11
1964 D		225.0	43.6	29.0	59.10	32.8	41.1	44.11	41.0	8,28	12,76	86.7	27.0
1965 D		230.6	48.8	27.4	66.3	39.2	49.1	51.4	47.7	9,47	13,67	98.10	31.1
1966 D		240.0	47.4	34.0	61.7	26.0	35.2	38.4	39.10	8,34	11,27	95.6	23.1
1967 D		238.9	50.8	22.8	61.5	21.5	40.6	43.0	40.11	10,51	12,03	91.1	23.3
1967 April		.	.	20.0	.	17.2	.	.	.	11,52	11,68	85.0	23.6
Mai		.	43.0	.	60.9	20.0	30.0	.	.	.	11,88	87.6	22.2
Juni		.	.	.	66.0	25.0	66.0 ⁴⁾	31.0 ⁴⁾	34.0	.	13,45 ⁴⁾	83.9	.
Juli		240.0	.	.	67.0	30.0	.	53.0	43.0	.	14,42	.	.
Aug.		237.6	.	.	63.0	.	.	51.6	43.0	.	14,50	.	.
Sept.		.	52.6	.	64.0	.	.	55.0	42.0	.	13,04	95.0	27.6
Okt.		46.3	.	.	.	.	.	.
Nov.		.	63.9	.	.	.	.	.	44.11	9,50	9,32	97.6	.
Dez.		61.6	52.6	.	.	107.6	.
1968 Jan.		.	.	30.6	72.0	.	.	58.9	46.5	.	.	102.11	.
Febr.		.	62.6	.	71.3	30.5	.	65.0	41.3	4,25	8,25	105.0	32.11
März		46.7	4,08	10,79	.	.
April		.	.	.	77.6	27.9	.	58.9	.	.	9,52	.	.
Ware	→	Kohlen						Düngemittel					
Route	von nach	Hampton Roads				Australien	Danzig/Stettin		US-Golf ⁵⁾		Rotes Meer ⁵⁾	Casa-blanca ⁵⁾	Antw./Hbg.
		Rotterdam	Westitalien	Japan	Rio de Janeiro	Japan	Portugal	Westitalien	UK	Indien, Westküste		Antw./Rttdd.	Südchina
Währg./Mengeneinh.	→	s. d. ⁶⁾	\$ je 2240 lbs			s. d. je 2240 lbs			\$ je 2240 lbs		s. d. je 2240 lbs		
1958 D		24.2	3,97	7,60	4,95	36.2	28.10	22.0	46,11	.	46.3	19.8	59.7
1959 D		23.0	3,80	7,76	5,25	40.0	30.9	25.3	47,11	.	55.2	19.9	59.2
1960 D		26.2	4,14	8,35	5,30	39.3	.	25.2	49,4	.	54.6	20.4	59.10
1961 D		27.4	4,25	9,02	6,32	41.4	35.11	30.4	51,10	9,58	53.9	20.5	66.2
1962 D		20.3	3,61	6,55	5,06	34.7	30.2	22.1	44,9	8,71	57.9	18.9	58.11
1963 D		27.3	4,83	7,18	7,44	34.11	31.0	35.5	.	10,23	53.6	21.0	66.4
1964 D		24.6	4,45	7,32	8,11	30.9	34.2	33.8	55,6	9,69	52.8	22.8	66.7
1965 D		27.11	4,82	8,31	8,09	35.7	36.6	31.0	64,0	14,50	51.4	26.2	82.8
1966 D		20.6	4,04	6,99	7,06	29.7	34.4	25.2	66,0	13,87	49.6	28.10	80.1
1967 D		18.7	4,62	7,56	8,56	33.3	47.2	25.11	63,4	16,58	49.3	27.8r	116.0
1967 April		19.3	3,45	6,42	.	26.9	.	.	.	14,77	.	.	90.7
Mai		21.0	.	6,67	7,75	28.5	.	20.6	.	14,71	46.6	.	85.0
Juni		.	.	7,93 ⁴⁾	8,10	26.7	.	.	63,9	18,00 ⁴⁾	49.0	25.6	.
Juli		.	.	9,01	9,75	38.3	.	24.5	.	18,02	51.11	.	143.7 ⁴⁾
Aug.		.	.	.	9,75	37.10	.	.	62,6	17,71	52.6	28.6	140.6r
Sept.		.	.	8,79	9,75	35.6	.	32.9	63,9	18,70	51.6	.	.
Okt.		.	5,50	8,90	.	37.8	41.3	.	.	18,92	50.7	29.0	143.2r
Nov.		.	.	8,69	.	41.8	.	.	.	19,00	49.3	.	145.4r
Dez.		.	4,90	8,35	.	42.11	53.2	.	.	19,75	57.3	.	158.10r
1968 Jan.		.	.	7,43	.	37.4	.	28.4	.	18,50	58.3	.	151.10
Febr.		.	.	6,89	.	33.2	41.6	.	.	17,25	59.6	.	.
März		.	.	7,13	.	42.6	40.0	.	.	17,30	60.9	.	146.6
April		.	.	7,08	.	36.0	.	.	72.6	.	57.5	.	144.8

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Ware	Rohöl								Erdölprodukte			
Route	Venezuela/ Niederl. Westindien		Persischer Golf				Algerien/ Tunesien	Lybien	Syrien/ Libanon	Venezuela/ Trinidad/ Niederl. Westindien	Sowjet- union am Schwarzen Meer Rumänien	West- italien, Sizilien
	Wilhelms- haven	New York	Wilhelms- haven	Lavéra	Yokohama	New York	Wilhelmshaven			Rotterdam		
Wahrg./Mengeneinh.	s. d. 2240 lbs	\$ je 2240 lbs	s. d. je 2240 lbs		\$ je 2240 lbs		s. d. je 2240 lbs					
1958 D	16.11	1,32	31.1	26.11	3,79	4,60	.	.	18.8	22.9	25.7	12.8
1959 D	16.9	1,29	28.4	23.4	3,25	4,06	.	.	13.5	19.6	21.4	13.1
1960 D	15.8	1,34	30.8	24.11	3,40	4,33	12.8	.	19.7	21.11	19.7	14.4
1961 D	14.11	1,27	28.5	23.3	3,23	4,02	11.3	.	14.1	21.2	25.0	13.11
1962 D	16.6	1,42	31.11	26.7	3,50	4,43	12.6	14.8	15.6	22.0	24.3	15.10
1963 D	22.3	1,64	39.2	31.1	4,48	4,84	13.5	15.9	23.4	27.5	31.4	18.6
1964 D	19.11	1,55	34.4	27.11	3,78	4,90	15.9	17.2	21.1	27.6	27.4	18.0
1965 D	20.5	1,46	32.11	26.9	3,68	4,77	13.5	15.4	20.1	26.4	31.8	17.11
1966 D	17.1	1,60	30.10	25.5	3,26	4,78	12.9	15.6	16.9	26.4	27.0	17.0
1967 D	36.5	2,39	70.0	64.7	6,16	9,18	20.10	15.11	13.9	42.11	62.11	28.6
1967 April	10.9	1,03	20.4	16.6	1,75	2,64	6.9	7.9	7.11	13.3	.	11.5
Mai	18.8	1,39	21.10	20.10	1,87	3,02	7.11	7.6	9.10	14.11	.	12.1
Juni	43.7	2,61	79.3 ⁹⁾	79.2 ⁹⁾	8,24	9,86 ⁹⁾	15.4	13.8	.	43.11	.	16.9
Juli	64.9	4,18	136.0	131.4	11,46	18,10	52.11	.	.	62.0	.	50.5
Aug.	58.8	4,06	129.11	123.6	11,05	16.27	38.10	.	.	76.8	72.1	51.2
Sept.	65.0	4,23	111.11	110.3	10,19	16,36	.	42.4	.	99.6	67.6	41.10
Okt.	.	2,84	81.1	54.2	6,85	12,87	25.5	.	.	63.0	63.10	47.4
Nov.	62.1	2,56	79.0	75.1	7,12	9,35	31.9	.	.	49.9	65.4	37.8
Dez.	.	2,04	89.11	88.10	6,27	8,85	20.1	23.8	25.10	36.1	45.11	29.8
1968 Jan.	31.11	1,80	81.0	78.11	5,95	9,02	18.7	21.10	25.1	36.9	.	23.7
Febr.	39.0	2,14	64.6	62.11	4,68	7,40	.	.	.	28.2	.	19.10
März	23.1	1,28	77.2	72.10	5,81	8,43	16.11	19.11	22.10	42.8	.	22.10
April	30.2	1,08	78.2	75.5	5,57	8,15	21.10	24.8	29.6	43.10	.	24.4

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	Rohöl (insg.)	ins-gesamt	Getreide (insg.)	Hochseeschiffahrt ⁴⁾									
Basis	2. Hj. 1954 = 100	Dez. 1959 = 100		2. Hj. 1954 = 100	Scale = 100 ⁵⁾	1960 = 100		Gesamt-index	Getreide	Schwefel-kies	Erz	Kohle	Dünge-mittel				
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	91r				
1967 D	152,5	130,0	118,2	81,0	101,5	121,2	123,1	81	84	128	65	70	95				
1967 April	150,0	128,0	116,1	72,3	35,1	106,7	107,6	74r	71	129	70r	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	—	92	102	129	59	—	112				
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										
1968 Jan.	151,4 ¹⁶⁾	127,8 ¹⁶⁾	118,3 ¹⁶⁾	79,2 ¹⁶⁾	98,7	120,9	160,6	83	85	131	61	103	98				
Febr.	151,1	127,8	117,1	81,8	81,8	123,3	121,8										
Marz	152,9	129,4	117,7	79,3	96,0	122,9	122,4										
April	153,6	129,9	117,9	77,7	90,6	118,1	—										
Land	Niederlande			Großbritannien										Norwegen			
Berechnende Stelle	Statistisches Zentralamt, Den Haag			Chamber of Shipping, London										Norwegian Shipping News, Oslo			
Einsatzart	Trampfahrt			Trampfahrt										Trampfahrt			
Indexgruppe	Küstenschiffahrt ⁶⁾			Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Dünge-mittel	Rohöl (insg.)	ins-gesamt	Mineralöl (insg.)			
	Gesamt-index	Holz	Kohle														
Basis	1960 = 100			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	102	102	98	120,5	127,9	99,1	108,9	128,7	82,1	96,5	185,1	96,3	94,1	113,7			
1967 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.	108	108	112	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			
1968 Jan.	107	107	117	134,5	121,2	102,2	127,6	136,6	—	100,7	241,8	91,7	92,7	99,7			
Febr.				122,0	115,0	101,0	101,6	133,6	—	94,8	206,8	88,7	91,8	88,7			
März				131,7	120,3	—	111,0	—	—	95,7	214,0	84,9	94,0	94,7			
April				123,2	112,0	101,0	111,6	144,5	—	92,9	210,7	90,3	90,3	98,4			
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			
			Nord-Ame-rika ⁹⁾	Nord-Pazifik	Austra-lien	Schwarz-meer	Mittel-Ame-rika ¹⁰⁾	Süd-Ame-rika ¹¹⁾	Südost-afrika ¹²⁾	Austra-lien/ Mauritius	Mittel-meer ¹³⁾	Indien Ägypten ¹⁴⁾	westl. Mittel-meer ¹⁵⁾	Northern Range			
			Großbritannien/ Kontinent		Europa	Großbritannien/ Kontinent		Europa	Großbritannien/ Kontinent		West-europa	Großbrit./ Kontinent	West-Italien	Großbrit./ Kontinent			
			1954 = 100														
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 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	—		
1968 Jan.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Febr.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
März	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
April	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

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

C. Schiffsfrachtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Kohle			Phosphat		Ein-kom-mende Ame-rika-fahrt zu-sammen	Erz			Kohle	Ein-kom-mende Asien-fahrt zu-sammen	Getreide	Getreide/ Zucker/ kohle	Salz/ Phos-phat	Erz
von	Groß-britan-nien	Nord-Europa	Groß-britannien Kontinent	Nord-Afrika ²⁾	Casa-blanca		Brasi-lien	Afrika/ Mittel-meer ⁴⁾	Indien	Nor-thern Range		Nord-Pazifik	Nord-Atlan-tik ⁵⁾	Mittelmeer/ Rotes Meer ⁶⁾	Indien/ Ma-laysia ⁷⁾
Fahrtroute nach	Westitalien		Buenos Aires	Großbrit./ Kontinent	Süd-afrika ³⁾		Northern Range			Süd-amerika		Japan			
Basis	1954 = 100														
1962 D	90	82	83	70	71	87	86	107	79	84	65	61	65	82	66
1963 D	147	119	92	80	84	96	60	66	87	122	73	74	73	71	72
1964 D	—	120	98	75	85	103	75	63	99	128	78	78	82	87	75
1965 D	121	119	103	75	—	111	88	66	120	131	91	94	91	94	87
1966 D	—	107	112	91	—	96	60	63	96	115	80	87	76	76	76
1967 D	—	95	107	75	—	105	87	56	63	120	81	89	81	—	69
1967 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
1968 Jan.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Febr.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
März	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
April	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Land	Sowjetunion															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau ⁸⁾															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Gesamt-index	Getreide	Holz	Erz	Kohle	Zement	Dünge-mittel	Eisen und Stahl	ab Nordmeerhafen			ab Ostseehäfen				
Basis									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	92,9	87,9
1963 D	106,9	99,2	113,5	87,1	102,8	106,4	106,5	98,5	110,9	112,4	104,7	110,3	116,2	102,8	113,5	98,5
1964 D	106,4	101,4	109,8	88,0	103,3	120,0	103,4	97,6	110,4	109,7	106,0	108,0	111,4	103,3	94,9	97,6
1965 D	106,9	107,6	110,7	99,5	100,6	141,0	104,1	89,3	110,3	110,6	107,5	103,5	108,3	100,6	93,6	89,3
1966 D	107,6	100,1	110,7	100,0	99,4	139,2	108,1	82,9	111,8	112,2	111,7	102,7	107,7	99,4	—	82,9
1967 D	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1967 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	—	—
1968 Jan.	127,8	135,0	117,8	—	—	—	—	—	—	—	—	117,5	121,4	—	—	—
Febr.	123,5	116,8	113,6	—	—	—	—	—	—	—	—	109,9	106,9	—	—	—
März	118,3	120,2	107,1	—	107,3	—	—	—	128,9	108,4	—	101,5	103,8	107,3	—	—
April	118,7	—	111,1	—	87,3	—	—	—	131,0	111,0	—	99,8	111,5	87,3	—	—

Land	Sowjetunion								Vereinigte Staaten von Amerika							
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau								Maritime Research Inc., New York							
Einsatzart	Trampfahrt				Tankerfahrt				Trampfahrt							
Indexgruppe	ab Schwarzmeerhäfen				ab Schwarzmeerhäfen				Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle		
Basis	zu-sammen	Getreide	Erz	Zement	zu-sammen	Rohol 11000 bis 23000 t	über 23000 t	Mineral-öl-Derivate							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	52,9	84,6	45,3	48,9	47,4	59,6	35,7			
1966 D	105,7	100,1	100,1	139,2	—	72,2	57,0	83,2	43,4	45,6	47,4	59,3	34,4			
1967 D	...	...	...	...	...	...	...	...	43,1	46,5	46,9	58,1	33,0
1967 April	103,4	94,9	—	—	—	—	—	—	41,5	43,8	46,6	58,1	32,4			
Mai	104,4	96,8	98,4	166,6	—	—	—	—	41,4	43,4	46,6	58,1	32,5			
Juni	110,4	109,0	—	—	—	135,0	110,3	106,2	42,9	46,3	46,7	—	32,8			
Juli	116,2	120,6	—	—	—	—	—	—	44,2	48,5	46,9	—	33,4			
Aug.	118,9	121,8	103,9	—	—	—	—	—	43,8	47,9	46,9	—	33,1			
Sept.	120,9	121,6	109,1	—	—	190,0	176,7	222,5	44,6	49,4	48,0	—	33,4			
Okt.	114,8	109,0	—	—	188,4	198,7	178,1	260,2	45,0	50,4	47,2	—	33,6			
Nov.	120,7	121,0	—	—	153,9	164,2	143,7	208,7	45,0	50,3	47,3	—	33,6			
Dez.	134,4	148,9	—	—	139,6	167,5	111,7	162,8	44,2	48,5	47,3	—	33,4			
1968 Jan.	127,5	135,0	—	—	—	99,7	—	—	43,1	45,5	47,2	—	33,1			
Febr.	118,6	116,8	—	—	—	—	—	101,0	43,0	46,4	47,2	—	32,9			
März	120,3	120,2	—	—	—	—	—	—	42,8	45,9	47,2	—	32,7			
April	—	—	—	—	—	95,0	—	100,0	42,6	45,4	47,2	—	32,8			

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

C. Schifffahrtsindices
2. Sonstige Schifffahrtsindices

Land →	Großbritannien														
Berechnende Stelle →	London Tanker Brokers' Panel, London														
Indexart →	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt ¹⁾														
Darstellungsform →	Gewogene Maßzahlen Intascale = 100			Raten in s. d. je 2240 lbs											
von Fahrtroute → nach	alle Fahrtrouten insgesamt			Venezuela/ Niederl. Indien			Persischer Golf			Algerien/Tunesien			Syrien/Libanon		
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	28,4	24,8	20,9	47,8	42,5	36,8	17,5	15,2	12,9	23,6	20,6	17,3
65 Juni—Nov.	79,8	68,6	58,2	27,6	23,8	20,1	46,6	40,11	35,9	16,11	14,6	12,4	22,11	19,8	16,8
65 Dez.—66 Mai	82,9	73,4	59,1	28,7	25,4	20,5	48,1	43,4	36,2	17,7	15,6	12,6	23,9	21,0	16,11
66 Juni—Nov.	75,9	63,5	53,6	26,2	21,11	18,6	44,6	38,4	33,5	16,1	13,5	11,4	21,9	18,2	15,4
66 Dez.—67 Mai	71,3	61,8	53,4	24,7	21,4	18,5	42,2	37,6	33,3	15,1	13,1	11,4	20,5	17,9	15,4
67 Juni—Nov.	93,2	86,7	67,1	32,2	29,11	23,2	74,8 ²⁾	69,5 ²⁾	53,9 ²⁾	19,9	18,4	14,2	26,9	24,10	19,3
1967 Juli	117,7	113,9	93,1	40,7	39,4	32,1	94,3 ²⁾	91,2 ²⁾	74,7 ²⁾	24,11	24,1	19,8	33,9	32,8	26,8
Aug.	121,8	116,0	90,8	42,0	40,0	31,4	97,6	92,10	72,9	25,9	24,7	19,3	34,11	33,3	26,0
Sept.	126,7	120,3	91,9	43,9	41,6	31,8	101,5	96,4	73,7	26,10	25,6	19,5	36,4	34,6	26,4
Okt.	123,8	117,1	87,7	42,9	40,5	30,3	99,1	93,9	70,3	26,2	24,9	18,7	35,6	33,7	25,2
Nov.	122,4	112,5	86,1	42,3	38,10	29,8	98,0	90,1	69,0	25,11	23,10	18,3	35,1	32,3	24,8
Dez.	113,4	109,2	85,1	39,1	37,8	29,4	90,11	87,6	68,3	24,0	23,1	18,1	32,6	31,4	24,5
1968 Jan.	105,7	97,9	80,0	37,6	34,9	28,5	87,5	81,0	66,3	23,1	21,4	17,6	31,2	28,11	23,7
Febr.	96,0	84,8	73,6	34,1	30,1	26,2	79,5	70,3	61,0	21,0	18,6	16,1	28,4	25,0	21,9
März	95,3	89,7	76,5	33,10	31,10	27,2	78,10	74,3	63,4	20,10	19,7	16,8	28,1	26,6	22,7
April	93,4	87,2	73,7	33,2	30,11	26,2	77,4	72,2	61,1	20,5	19,0	16,1	27,7	25,9	21,9
Land →	Großbritannien						Frankreich			Bundesrepublik Deutschland					
Berechnende Stelle →	Fairplay, London						Barry Rogliano Salles (Ventes), Paris			Statist. Bundesamt, Wiesbaden					
Indexart →	Preismaßzahlen für Neubautonnage ³⁾						Preismaßzahlen für Zweithandtonnage								
Indexgruppe →	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 25000 t dw ⁴⁾		Zur Wiederverwendung bestimmt ⁷⁾			Zum Abbruch bestimmt ⁸⁾ Trockenfrachter in							
	Baupreis	Übergabe- preis	Baupreis	Übergabe- preis	Liberty-Schiff ⁵⁾ 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 (1022500 £) (875000 £)		1962 = 100 (1345200 £) ⁵⁾ (1218800 £) ⁶⁾		(65000 £) (533000 £)		(469375 £)		1962 = 100 (10.14.8 £ je t ld)		(12.11.8 £ je t ld)		(16.2.9 £ je t ld)		
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	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	111,1	55,3	131,6	131,3	110,0					
1966 D	106,9	108,2	103,7	100,5	157,7	117,0	40,2	129,5	120,2	106,4					
1967 D	110,3	110,6	107,2	106,7	139,7	104,0	49,6	106,4	106,0	99,6					
1967 April	107,1	110,6	104,1	106,7	125,2	108,7	40,3	.	95,4	100,7	.	84,8	.	91,8	.
Mai															
Juni															
Juli	113,4	—	110,3	—	140,7	103,5	61,6	106,2	103,3	94,5	.	124,2	.	108,8	.
Aug.															
Sept.															
Okt.															
Nov.															
Dez.															
1968 Jan.	...	—	.	—	111,5 p	147,0 p	29,8 p	110,6	.	.	.	.	.	.	.
Febr.															
März															
Land →	Bundesrepublik Deutschland				Großbritannien	Norwegen	Vereinigte Staaten								
Berechnende Stelle →	Statistisches Bundesamt, Wiesbaden				Heinz Peters, Hamburg	Chamber of Shipping, London	Norwegian Shipp. News, Oslo	Maritime Research Inc., New York							
Indexart →	Preismaßzahlen für Zweithandtonnage				Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung										
Indexgruppe →	Zum Abbruch bestimmt ⁹⁾				bis zu 24 Monate	bis zu 9 Monate	bis zu 12 Monate	bis zu 1 Monat	von 1 bis 2 Monate	von 2 bis 3 Monate	v. mehr als 6 Monate				
	Nord- europa	Süd- europa	Fernost		(12000/ 25000 t dw ⁹⁾)	(mehr als 9000 t dw ¹⁰⁾)	(10000/ 25000 t dw ¹¹⁾)								
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	35,4	29,5	34,5	36,7					
1963 D	83,1	82,8	95,3	—	—	104,8	47,5	38,4	42,3	42,8					
1964 D	131,9	147,3	100,0	—	100,0	119,0	88,3	54,1	41,8	48,4					
1965 D	138,8	143,6	115,6	—	117,5	134,0	99,0	61,3	48,6	57,5					
1966 D	107,9	135,2	127,0	—	108,2	132,4	88,7	53,8	43,0	55,2					
1967 D	120,3	113,2	101,0	—	115,1	130,4	88,8	40,3	43,8	56,2					
1967 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.	.	.	128,2	129,9	94,8	42,1	49,3	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						
1968 Jan.	138,8	.	115,5	145,4	95,1	43,4	45,0	58,7	55,6						
Febr.	.	145,1	118,1	149,0	96,2	42,3	45,8	54,4	57,8						
März	.	.	115,2	142,5	94,5	50,2	50,8	57,9	57,2						
April	.	147,3	113,2	125,6	88,5	46,1	49,4	56,4	54,5						

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		1968	
			Durchschnitt										April	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spars ²⁾	I.	Spars ²⁾
Europa														
Belgien	Brüssel	HF HR HR a)	116 218 —	82 155 123	117 223 —	83 158 126	117 223 —	83 158 f) 126 ¹⁾	117 223 —	83 158 f) 126	117 223 —	83 158 f) 131	117 222 —	84 158 f) 132
Bulgarien	Sofia	HF HR	538 1009	391 733	538 1023	391 743	572 1087	415 789	583 1108	423 804	583 1108	423 804	583 1108	423 804
Deutschland	Berlin	HF HR HR b)	111 217 —	86 133 123	111 222 —	84 136 —	111 222 —	84 136 —	111 222 —	84 136 —	112 223 —	84 136 —	112 224 —	84 136 —
	Bremen	HF HR	120 240	79 158	120 240	79 158	120 240	79 158	122 245	81 163	123 246	82 164	129 258	86 172
	Düsseldorf	HF HR	62 124	42 84	62 124	42 84	62 124	42 84	85 171	57 114	93 186	62 124	97 194	65 130
	Hamburg	HF HR HF e) HR e)	128 256 — —	87 174 75 135	128 256 — —	87 174 73 135	128 256 — —	87 174 72 135	139 277 — —	93 186 74 146	142 284 — —	95 190 — —	150 300 — —	100 200 — —
	Hannover	HF HR HR c)	85 170 —	57 114 —	85 170 —	57 114 —	85 170 —	57 114 —	101 202 —	68 135 —	106 212 —	71 142 —	111 222 —	74 148 —
	München	HF HR	85 170	66 132	85 170	66 132	85 170	66 132	105 211	73 146	112 224	75 150	118 236	79 158
	Nürnberg	HF HR	50 100	38 76	50 100	38 76	50 100	38 76	71 142	49 97	78 156	52 104	82 164	55 110
	Stuttgart	HF HR	50 100	35 70	50 100	35 70	50 100	35 70	64 129	43 87	69 138	46 92	73 146	49 98
Finnland	Helsinki	HF HR HR f)	578 1083 —	438 822 645 ²⁾	581 1104 —	441 838 645 ²⁾	581 1104 —	441 838 653 ²⁾	581 1104 —	441 838 653 ²⁾	581 1104 —	441 838 669 ²⁾	581 1104 —	441 838 —
Frankreich	Paris	HF HR	173 325	129 241	175 333	130 247	175 333	135 256	175 333	136 259	175 333	136 259	175 332	136 259
Griechenland	Athen	HF HR HR a)	674 1284 —	511 958 846	674 1281 —	511 971 830	674 1281 —	511 971 f) 779	674 1281 —	511 971 f) 766	674 1281 —	511 971 f) 766	674 1281 —	511 970 f) 766
Groß- britannien	London	HF HR	249 467	189 355	250 475	189 360	252 478	191 362	252 479	191 363	252 479	191 363	252 479	191 363
Italien	Mailand	HF HR HR a)	226 424 —	164 308 252	226 430 —	164 312 254	226 430 —	164 312 254	226 430 —	164 312 f) 254	226 430 —	164 312 f) 254	226 429 —	164 312 f) 254
	Rom	HF HR HR a)	330 619 —	240 450 369	330 627 —	240 456 372	330 627 —	240 456 372	330 627 —	240 456 f) 372	330 627 —	240 456 f) 372	330 627 —	240 456 f) 372
Jugoslawien	Belgrad	HF HR HR a)	399 748 —	281 527 418	397 755 —	278 529 418	397 755 —	278 529 418	397 755 —	278 529 f) 418	397 755 —	278 529 f) 412	397 755 —	278 529 f) 412
Niederlande	Amsterdam	HF HR HR a)	123 231 —	87 163 ab) 128	124 236 —	87 166 ab) 130	124 236 —	87 166 ab) 130	124 236 —	87 166 f) 137	124 236 —	87 166 f) 132	124 236 —	87 166 f) 132
Norwegen	Oslo	HF HR HR d)	422 792 —	341 640 —	427 812 —	345 656 475	427 812 —	345 656 482	427 812 —	345 656 484	433 823 —	351 667 513	435 827 —	354 672 524
Österreich	Wien	HF HR	210 394	153 287	210 399	153 291	210 399	153 291	210 399	153 291	210 399	153 291	211 400	153 292
Portugal	Lissabon	HF HR HR a)	531 996 —	385 723 605	535 1017 —	386 734 605	535 1017 —	386 734 605	535 1017 —	386 734 f) 605	535 1017 —	386 734 f) 605	536 1018 —	386 734 f) 606
Rumänien	Bukarest	HF HR	608 1140	442 829	608 1156	442 840	589 1120	428 813	583 1108	423 804	583 1108	423 804	583 1108	423 804
Spanien	Barcelona	HF HR HR a)	334 627 —	244 458 373	334 635 —	244 464 378	334 635 —	244 464 378	334 635 —	244 464 f) 378	334 635 —	244 464 f) 378	334 635 —	244 464 f) 378
	Madrid	HF HR HR a)	409 767 —	302 568 465	412 783 —	305 580 473	412 783 —	305 580 473	412 783 —	305 580 f) 473	412 783 —	305 580 f) 473	412 783 —	305 580 f) 473
Schweden	Stockholm	HF HR HR d)	422 792 —	341 640 475	427 812 —	345 656 475	427 812 —	345 656 482	427 812 —	345 656 484	433 823 —	351 667 506	435 827 —	354 672 524
Schweiz	Genf	HF HR	174 331	132 247	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251
	Zürich	HF HR	126 240	92 173	126 240	92 175	126 240	92 175	126 240	92 175	126 240	92 175	127 240	92 175
Türkei	Istanbul	HF HR HR f)	791 1483 —	579 1087 949	791 1503 —	579 1101 927	791 1503 —	580 1102 927	791 1503 —	580 1102 f) 884	791 1503 —	580 1102 f) 869	791 1503 —	580 1102 f) 869

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

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

Von Frankfurt (Main) nach			1963		1964		1965		1966		1967		1968	
			Durchschnitt										April	
			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	774
		HR	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470
		HR a)	—	1029	—	1029	—	990 ²⁾	—	990	—	990	—	991
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2801	1535
		HR	5250	2879	5320	2917	5320	2917	5320	2917	5320	2917	5321	2916
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	2622	1703
		HR	4915	3194	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4981	3236
Indien	Bombay	HF	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1513
		HR	4454	2835	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4512	2874
	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	4938	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	2065
	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	774
		HR	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470
		HR a)	—	1029	—	1029	—	990 ²⁾	—	990	—	990	—	991
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	2017
		HR	6533	3781	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6619	3832
Syrien	Damaskus	HF	1132	773 ¹⁾	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774
		HR	2123	1450 ¹⁾	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470
		HR a)	—	1029	—	1029	—	990 ²⁾	—	990	—	990	—	991
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	6534	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	5257
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	1968
			Durch- schnitt		Apr.-Dez.	Durchschnitt				April
Europa										
Belgien	Brüssel	1 bis 45	0,81	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,88
		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	0,40
		Bremen	1 bis 45	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,29
		über 45	1,05	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,01
	Düsseldorf	1 bis 45	0,60	unter 45	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,58
		über 45	0,45	ab 45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,43
	Hamburg	1 bis 45	1,35	unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,29
		über 45	1,04	ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,01
	München	1 bis 45	0,85	unter 45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,86	0,81
		über 45	0,65	ab 45	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,62
Stuttgart	1 bis 45	0,45	unter 45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,43
	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	3,20	3,32
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	1,76
		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	0,81	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,88
		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	2,78	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	3,16	3,21	3,32	3,36	3,48
		über 45	2,40	ab 45	2,40	2,40	2,44	2,52	2,55	2,64
Schweiz	Zürich	1 bis 45	0,92	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,88
		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	8,08
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	2,36	2,40	2,40	2,64	2,64	2,64
Südafrika	Johannesburg	1 bis 45	15,80	unter 45	15,80	15,80	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	17,32
		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	14,56
		über 45	10,72	ab 45	10,96	10,96	10,96	10,96	10,92	10,92
Hongkong	Viktoria	1 bis 45	22,60	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
	Kalkutta	über 45	9,68	ab 45	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88
		1 bis 45	14,08	unter 45	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36
Indonesien	Djakarta	über 45	10,56	ab 45	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76
		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
		2501 bis 7500	14,20	—	—	—	—	—	—	—
		über 7500	13,32	—	—	—	—	—	—	—
		1 bis 45	8,04	unter 45	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04
Irak	Basra	über 45	6,04	ab 45	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04
		1 bis 45	9,24	unter 45	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24
Iran	Teheran	über 45	6,96	ab 45	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96
		1 bis 45	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
Israel	Tel Aviv	über 45	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
		1 bis 45	26,52	unter 45	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04
Japan	Tokio	46 bis 100	19,88	ab 45	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28
		101 bis 250	18,28	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
		2501 bis 7500	11,48	ab 500	13,48	13,48	13,48	13,33	12,96	12,00
Libanon	Beirut	über 7500	10,60	—	—	—	—	—	—	—
		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
		1 bis 45	11,76	unter 45	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
Pakistan	Karachi	über 45	8,84	ab 45	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00
		1 bis 45	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
Syrien	Damaskus	über 45	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
		1 bis 45	17,88	unter 45	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24
Thailand	Bangkok	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	1968
			Durch- schnitt		April-Dez.	Durchschnitt				April
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 11,75 10,81 10,16 9,25	22,24 16,68 13,08 11,72 10,48 10,16 8,80	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 4,38 3,97 3,69 3,41	11,12 8,32 5,28 4,08 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 8,07 7,47 6,91 6,19	16,24 12,16 9,04 7,80 7,20 6,64 5,92	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 7,13 6,57 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 ²⁾ 6,48 6,16 5,68 ³⁾
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	15,88 11,88 8,76 7,52 7,12 6,92 5,48	15,88 11,88 8,76 7,52 7,12 6,92 5,48
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 4,16 3,73 3,45	11,48 8,56 5,44 4,46 4,05 3,73 3,12	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	Mindestgewicht je Sendung in kg	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
			Durchschnitt						April
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel	Bagdad	100	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
	Beirut	45	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	Brüssel	100	0,45	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
	Teheran	500	3,64	3,16	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbekleidung .....	.....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
	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
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g. ....	.....	100	1,68	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80	1,76
	Teheran	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
	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 ⁶⁾
	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	2,64 ¹⁾
	Teheran	100	1,68	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80	1,80
Bijouteriewaren	London	45	0,85	0,88	0,88	0,91	0,96	0,96	1,00 ⁴⁾

Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile	Alger	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 ⁶⁾
	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 Landwirtschaftlichen 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 ³⁾	Kairo	100	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,71 ³⁾	3,67 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
	.....	3000	2,64	2,46	2,10	2,00	2,00	2,00	2,00
Kugellager	London	100	0,84	0,84	0,84	0,85	1,01	1,07 ³⁾	1,07 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	3,46	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
	.....	500	3,36	3,42	3,12	3,12	3,12	3,12	3,44
Optische Waren, fotogr. u. Projektionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g. ....	.....	1000	2,88	2,94	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
	Alger	45	1,44	1,53	1,72 ³⁾	2,04 ³⁾	2,04 ³⁾	2,03 ³⁾	1,99 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, wissenschaftliche 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	1,00
	.....	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84	0,88
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör .....	.....	250	0,69	0,64	0,64	0,64	0,68	0,68	0,72
	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
	.....	1000	3,24	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64

Uhren aller Art a. n. g.	New York	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
	.....	100	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
	.....	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
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen	Beirut	100	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24
	.....	500	3,24	3,24	3,24	3,14	2,64	2,64	3,24

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	1968
			Durchschnitt						April
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	2,24
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 ³⁾	4,81 ³⁾
		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	0,88
		250	0,83	0,72	0,72	0,73	0,76	0,76	0,80
	Mailand ⁶⁾	100	0,83	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,76
	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	0,88
		100	0,55	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,52
	Teheran	250	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,24
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	0,79	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84
	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	7,60
Gewebe, ohne Textilfertigkeiten	Bogota	100	6,68	6,68	6,68	6,68	8,36 ¹⁾	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	1,32 ¹⁾
		100	0,75	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84	0,88 ¹⁾
		250	0,72	0,72	0,72	0,73	0,76	0,76	0,80
		500	0,69	0,64	0,64	0,67	0,72	0,72	0,76
	Manchester	45	1,29	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 ¹⁾
		100	0,92	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00	1,04
		250	0,89	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,96
		500	0,87	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84
	Mexiko City	100	5,28	5,28	5,28	5,28	7,51 ¹⁾	6,10	5,28
	New York	45	2,90 ³⁾	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,90 ³⁾	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 Unterleidung 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	1,52 ¹⁾
		100	1,21	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00	1,04
		250	0,84	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,96
		500	0,81	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84
	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	0,52 ¹⁾
	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	2,56
		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	1,24
		250	1,08	1,00	1,00	1,00	0,96	0,96	1,00
	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/Dpt

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

Änderungsdatum	Postkarten			Drucksachen						Geschäftspapiere			
	Orts- verkehr	Fern- verkehr	Auslands- verkehr	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
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 ²⁾	7	10	15	25	50	10	10	25	25	50
1963 1. März	15 ²⁾	15	20 ²⁾	10 ¹⁾	15 ¹⁾	20	25	50	4	10 ⁴⁾	20 ¹⁾⁵⁾	40 ¹⁾⁵⁾	40 ⁵⁾ 70 ⁵⁾
1966 1. April	20 ²⁾	20	30 ²⁾	10 ¹⁾	20 ¹⁾	30	40	70	20	10	30 ¹⁾⁵⁾	50 ¹⁾⁵⁾	70 ⁵⁾ 90 ⁵⁾

Änderungsdatum	Geschäftspapiere			Warensendungen (Warenproben) ^{a)}									Päckchen		
	Auslands-			Inlands-					Auslands-				Inlands-	Auslandsverkehr	
	200 g	400 g	500 g	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	min-destens			für je 50 g	min-destens
1933 1. Dezember..	25	40	50		8		15	30	5	5	10	40		10	50
1946 1. März	50	80	100		16		30	60	10	10	20	80		20	100
1948 1. September..	30	45	55		10		20	40	10	5	10	60		10	50
1954 1. Juli	40	80	100		15		25	50	10	10	20	70		20	80
1963 1. März	40	80	100	10 ¹⁾	15	20	25	50	10	10	20	80		20	80
1966 1. April	320 ²⁾	620 ²⁾	770 ²⁾	10 ¹⁾	20	30	40	70	20	10	30	100		20	80

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

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	— ^{a)}	— ^{a)}	— ^{a)}
1948 1. September..	260	280	300	320	340	360	50 ^{b)}	60 ^{b)}	70 ^{b)}
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	Zeitungsg Gebühr 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	Höchstsat
		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				
1967 1. Januar	4,00				0,30				

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

A. Postverkehr
b) Gebühren für Zeitungspostsendungen
Sätze in Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Postzeitungsgut ¹⁾			Zeitungsdrucksachen ²⁾					
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenlg.	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 100 g bis 1000 g
	bis 50 km	über 50 km							
1933 1. Dezember..	2,5	5,0	20,0	3	4	8	15	30	—
1939 1. Mai	2,5	5,0	20,0	3		4	8	15	30
1946 1. März	5,0	10,0	40,0	6	8	16	30	60	—
1948 1. September..	3,5	7,5	30,0	4		6	10	20	40
1954 1. Juli	3,5	7,5	30,0	7		10	15	25	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 Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Postanweisungen												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000					
	RM/DM												
1927 1. August	20	30		40		60	80	100	120				
1954 1. Juli	30	40		50		70	90	110	130				
1963 1. März	30	50	50		80	100	100	130	130				
1966 1. April	60	80	80		100	140	140	180	180				
Änderungsdatum	Zahlkarten												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000	über 1000 bis 1250	über 1250 bis 1500	über 1500 bis 1750	über 1700 bis 2000	über 2000
	RM/DM												
1927 1. August ...	10	15	20		25	30	40	50	60	70	80	90	100
1954 1. Juli	15	20	25		30	40	50	60	70	80	90	90	100
1963 1. März	20	30	30	40	50	50	60	60	80	80	80	80	100
1966 1. April	30	40	40	50	60	60	80	80	100	100	100	100	100

5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland
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	6,80	8,85	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	13,00	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.

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

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst						Postscheckdienst			Postreisedienst			
	ins- gesamt	Brief-	Paket-	Zeitungs-	An- weisungs-	Neben- lei- stungen	ins- gesamt	für		ins- gesamt	Allgem. Reise-	Berufs-u. Schüler-	Beför- derung von Sachen
								Konto-	Nicht-				
								inhaber					
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	117,8
1. August	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 1. März	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	128,3	120,1	140,5	207,5
1. April	168,4	173,1	159,7	138,4	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1967 1. Januar	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5

B. Fernspreverkehr

Sätze in RM/DM

1. Monatliche Grundgebühren für Fernspreanschlüsse

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 ²⁾ bei einer Entfernung zwischen den Ortsnetzen												
	bis 5 km	üb. 5 km bis 10 km	üb. 10 km bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	üb. 100 km bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
	in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 0 bis 18 und 21 bis 24 Uhr												
1927 1. Mai	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00 ³⁾
1940 1. Januar		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946 1. April		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950 1. Juni		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36		
1964 1. August		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03		
	in der Zeit von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 18 bis 21 Uhr												
1927 1. Mai	0,10	0,20	0,20	0,27	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 ⁴⁾
1940 1. Januar		0,20	0,20	0,26 ^{2/3}	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1944 1. September		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946 1. April		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950 1. Juni		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36	3,24	
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.

B. Fernsprechverkehr
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (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	3,86	4,36	4,86
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,86	4,36	4,86
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,86	4,36	4,86
1964 1. August	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,80	5,40	6,00
1. Dezember .	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	4,32	4,86	5,40
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 18 bis 7 Uhr ⁵⁾												
1952 Juli	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes ⁴⁾											
1953 11. August	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30
1954 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96 ⁶⁾	1,28 ⁶⁾	1,60 ⁶⁾	1,92 ⁶⁾	2,24 ⁶⁾	2,56 ⁶⁾	2,88 ⁶⁾	3,20 ⁶⁾	3,52 ⁶⁾
1964 1. August	0,40	0,54	0,80	1,20	1,60	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
1. Dezember .	0,36	0,54	0,72	1,08	1,44	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60

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

Änderungsdatum	Gewöhnliche		Dringende		Blitz- telegramme ⁶⁾	Brieftelegramme ⁷⁾	
	Ortstelegramme ⁶⁾	Ferntelegramme ⁶⁾	Ortstelegramme ⁶⁾	Ferntelegramme ⁶⁾		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	0,10
1966 1. April	0,30 ⁹⁾	0,30	0,60 ⁹⁾	0,60	— ¹¹⁾	2,20	0,10

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

Von Plätzen des Bundesgebiets nach			Änderungsdatum								
			1. 4. 1937	1. 10. 1939	1. 7. 1950	1. 6. 1951	1. 10. 1953	1. 4. 1956	1. 6. 1963	1. 8. 1964	
Europa	Dänemark	Kopenhagen	a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,30	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	Kapstadt	a)	1,44	1,44	1,80	1,81	1,81	1,81	1,20	1,20
			b)	0,48	0,48	0,90	0,91	0,905	0,905	0,60	0,60
Ver. Arab. Republik (Ägypten)	Kairo		a)	0,94	0,94	1,19	1,19	1,19	1,19	1,20	1,20
			b)	0,32	0,32	0,595	0,60	0,595	0,595	0,60	0,60
Asien	Indien	Bombay	a)	1,40	1,40	1,89	1,89	1,89	1,89	1,80	1,80
			b)	0,47	0,47	0,945	0,94	0,945	0,945	0,90	0,90
Japan	Tokio		a)	2,83	2,83	3,08	3,09	3,09	3,09	3,00	3,00
			b)	0,94	0,94	1,54	1,54	1,545	1,545	1,50	1,50
Singapur	Singapur		a)	2,87	2,87	3,60	2,98	2,98	2,98	3,00	3,00
			b)	0,96	0,96	1,80	1,49	1,49	1,49	1,50	1,50
Australien und Ozeanien	Australien	Sydney	a)	2,56	2,56	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
			b)	0,86	0,86	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
Amerika	Argentinien	Buenos Aires	a)	2,13	2,13	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
			b)	0,71	0,71	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
Vereinigte Staaten	New York		a)	1,03	1,03	0,97	0,97	0,97	0,97	1,00	1,00
			b)	0,34	0,34	0,485	0,48	0,485	0,485	0,50	0,50
	San Franzisko		a)	1,60	1,60	1,13	1,13	1,13	1,13	1,20	1,20
			b)	0,53	0,53	0,565	0,57	0,565	0,565	0,60	0,60

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

C. Telegrafen- und Telexverkehr
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	1,50	1,80
1951 1. Januar	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
	innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)		innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)	
1956 1. Februar ²⁾).	0,60	0,80			1,20	
1964 1. August. . . .						

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen

Schaubilder

Indices der Seefrachtraten

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

Indices der Tankerraten (Reisecharter), AFRA-Durchschnittsraten für die Tankerfahrt

Seite 4
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 tdtw, ab 1. 7. 1964 von 15000 bis 69999 tdtw. Für die Jahre 1950 bis 1953 wurde der Ratenverlauf einer zweijährigen Tankerzeitcharter unter folgenden Bedingungen einbezogen: Motortanker, Tragfähigkeit 12000 tdtw, Dienstgeschwindigkeit 11 kn je Stunde, Brennstoffverbrauch 13 t Dieselöl je Tag, Anlieferung prompt (geschätzte Werte aufgrund von Angaben des London Tanker Brokers Panel, die im UN-Monthly Bulletin of Statistics, December 1956, auf Seite VIII Tabelle 4 veröffentlicht wurden).

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amts für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

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

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

Seite 10
¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. 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 zuzüglich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzuschlag wird angerechnet. — ⁵⁾ Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — ⁶⁾ Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklasse sind ab 3. 6. 1956 folgende Eisenbahnzuschläge einbezogen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00. — ⁷⁾ Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen bei den Preisen für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — ⁸⁾ Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12 % des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde). — ⁹⁾ Für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (klimatisiert, WL „K“) gelten ab 27. 2. 1962 in der Touristenklasse um DM 2,00, in der Doppelbettklasse um DM 3,00 und in der Einbettklasse um DM 3,00 höhere Preise (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 inbegriffen.

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Ab 1. 5. 1965 gelten die Hin- und Rückfahrkarten der dänischen Staatsbahnen bis zu einem Monat. — ³⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — ⁴⁾ In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet. — ⁵⁾ Die D-Zug-Zuschläge der jugoslawischen Staatsbahnen sind ab 1. 4. 1965 in den dargestellten 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 Schnellzugszuschläge, 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 Beförderungsstrecken bis 49 km 4 %, ab 50 km 7 % des Frachtsatzes). Am 1. 1. 1968 wurden die Stückgut- und Wagenladungssätze des DEGT wegen der Einführung des Mehrwertsteuersystems auf Nettobasis umgestellt. Die gesondert zu berechnende Mehrwertsteuer beträgt in der Zeit vom 1. 1. bis 30. 6. 1968 10 %, ab 1. 7. 1968 11 %.

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

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

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

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

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

Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nach Regelklassen (Kurzfassung)

Wagenladungsklassen			Zugeordnete Güterarten
Vor dem	Ab	Ab	
1. 2. 1958	15. 3. 1966	15. 3. 1966	
A	A/B	A	Hochwertige gewerbliche Fertigwaren, z. B. Kraftfahrzeuge, Textilien einschl. Textilhalbwaren u. Bekleidung; Genußmittel, z. B. Kaffee, Spirituosen
B	A/B	A	Wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. Maschinen, Möbel Wichtige Nahrungsmittel, z. B. Brot, Zucker, Fleisch, Fette
C	C/D	A	Weniger wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. eiserne Kessel und Röhren Hochwertige gewerbliche Grundstoffe, z. B. Pflanzenfasern, Benzol, Lösungsmittel Obst
D	C/D	A	Mittelwertige gewerbliche Grundstoffe und Vorerzeugnisse, z. B. Porzellanmasse, Mittellagen für Sperrholzplatten, Kacheln, bestimmte NE-Metalle (Blei, Zink u. a.) Wichtige Nahrungsmittel-Grundstoffe, z. B. Getreide, Mehl
E	E	B	Bestimmte gewerbliche Halbwaren und Vorerzeugnisse, z. B. Schnittholz, Schwerchemikalien (Soda, Salzsäure), unbearbeitetes Flach- und Hohlglas (Fensterglas, Konservengläser)
F	F	B	Geringwertige gewerbliche Halb- und Fertigwaren, z. B. Steine, Zement, Dachziegel, Betonrohre, gebrauchte Packmittel und Baugerätschaften Futter- und Düngemittel; Gemüse
G	G	C	Geringwertige gewerbliche Rohstoffe, z. B. Erze (ab 1. 5. 65 nur noch NE-Erze), Sand, Kies, Schlacken Landwirtschaftliche Erzeugnisse, z. B. Heu, Stroh, frische Rüben und Kartoffeln
Gk	Gk	Ck	Beförderungssteuerfreie gewerbliche Rohstoffe: Aschenkohlen, Aschenkoks und Rauchkammerlöschte, ab 1. 5. 1965 auch Eisen- erze (Ck m. W. v. 1. 1. 1968 weggefallen; vgl. Anm ³⁾ zu Seite 14)
(C)	I	I	Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial): Bandstahl, Stahlstreifen, Warmbreitband (unbearb.), Stahlbleche und -platten, Eisenbahnbohrbaustoffe, 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 Montagüterklassen. — 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 und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 15-t-Klasse abgefertigt. — ⁶⁾ Ab 1. 3. 1962. — ⁷⁾ Am 15. 3. 1966 wurden Frachtsätze der 25-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 25000 kg und mehr. Vom 1. 2. 1958 bis 14. 3. 1966 wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 20-t-Klasse abgefertigt.

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

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

¹⁾ Vor dem 1. 1. 1968 nach AT 15 B 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 bis 31. 12. 1967 auch das zum Schutz beigegebene Eis. Ab 1. 1. 1968 wird das Eis frachtfrei befördert. — 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. 1966 20 t-Klasse (vgl. Anm. 7). — ⁵⁾ 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. — ⁶⁾ Vor dem 1. 12. 1966 20 t-Gewichtsklasse 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962 und Nr. 127 vom 12. 7. 1967). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ⁷⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteueraufkommen in Höhe von 8,6 % des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); berücksichtigt. — ⁸⁾ Vor dem 1. 1. 1961 nach AT 14 B 21. — ⁹⁾ Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Röhren, gewalzte Stahlplatten zum Schmieden in warmen Zustand oder zum Auswalzen. — ¹⁰⁾ Unbearbeitet. — ¹¹⁾ Vor dem 2. 5. 1966 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. 7). — ¹²⁾ Vor dem 1. 7. 1966 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. 7). — ¹³⁾ D aus weniger als 12 Monatszahlen berechnet. — ¹⁴⁾ Vor dem 1. 4. 1967 20 t-Gewichtsklasse (vgl. Anm. 7). — ¹⁵⁾ Vor dem 31. 12. 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

Die Frachtsätze und Schiffsahrtsabgaben der deutschen Binnenschifffahrt verstehen sich ohne Beförderungssteuer bzw. ab 1. 1. 1968 ohne Umsatzsteuer. Bis 31. 12. 1967 war in den Frachtsätzen eine Vorsteuerbelastung von 0,5% enthalten. Infolgedessen gelten nach freiwilliger Unterwerfung der gewerblichen Binnenschifffahrt unter die Umsatzsteuerpflicht (lt. § 9 Ums St Ges vom 29. 5. 1967), ab 1. 1. 1968 für den Gütertransport auf dem Wasserwege innerhalb der Bundesrepublik um rd. 0,5% gekürzte Nettosätze.

1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Monatszahlen der Binnenschifffahrtsfrachten werden aus den von den einzelnen 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. Schiffsahrtsabgaben 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 = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Einnündung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen) bis km 37,26 (Schleuse Herne-Ost), am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. — III = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen).

Seite 17

¹⁾ Siehe Seite 16, Anmerkung ⁶⁾. — ²⁾ Einschl. der Schiffsahrtsabgaben 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 $\frac{1}{2} + \frac{1}{1}$, und umgekehrt. — ⁶⁾ Nach Beschluß des Frachtenausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = **leichte Produkte** mit spez. Gewicht bis 0,774, II = **mittelschwere Produkte** mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = **schwere Produkte** mit spez. Gewicht von 0,900 an. — ⁷⁾ D Januar/Juli. — ⁸⁾ Ohne Schiffsahrtsabgaben, Hafen- und Ufergelder.

Seite 18

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

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

Seite 19

¹⁾ Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt.

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

Seite 19 (Fortsetzung)

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

B. Seeschifffahrt

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

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 20

¹⁾ Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste (ohne Hafer und Reis). — ²⁾ Ölkuchen und andere Rückstände von der Gewinnung pflanzlicher Öle. — ³⁾ Dänemark einschl. Inseln, ohne Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ⁴⁾ Einschl. Wormerveer, Zaandam und Zwiindrecht. — 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 Limfjordhäfen 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. Sojabohnen. — ³⁾ Ab 6. 6. 1967 via Kaproute. — ⁴⁾ Einschl. Brit. Kolumbien. — ⁵⁾ Einschl. Abschlüsse zu berth terms. Verladung flußabwärts in San Lorenzo beginnend. Komplettierung in Buenos Aires. — ⁶⁾ Ab 1961 \$ je 2240 lbs. — ⁷⁾ Reis. — ⁸⁾ Mais. — ⁹⁾ Frei ein und aus. — ¹⁰⁾ Mechanische Bulkverladungen in Mackay oder Townsville. — ¹¹⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ¹²⁾ Errechnet aus US-Pauschalfrachten. — ¹³⁾ Ab 6.6. 1967 via Kaproute oder Panamakanal.

Seite 23

¹⁾ Außerdem große Küstenschifffahrt (Mittelmeerfahrt). — ²⁾ Große Ladungen (über 500 Fathoms). — ³⁾ Umgerechnet von US \$-Pauschalfrachten. — ⁴⁾ Ab 6. 6. 1967 via Kaproute. — ⁵⁾ Rohphosphat. — ⁶⁾ Je 2240 lbs.

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Seite 23 (Fortsetzung)

⁶⁾ Ab 16. 5. 1967 via Kaproute.

C. Schifffahrtsindices

1. Indices der Seefrachten

Den Trampfrachtindices liegen Frachtabschlüsse auf dem Tagesmarkt (Reisecharter) in englischen £, US-\$ und DM, skr, dkr und h fl 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, bfra, 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 (sog. Zwölfmonatsmittel).

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

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

Seite 24

¹⁾ 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 Trampfrachtindex 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 Meßzahlen 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 Florio, 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/Morphy/Vassiliko-Bay. — ¹⁴⁾ Ab Abu Zenima (Suez) und Marmagoa/Goa. — ¹⁵⁾ Ab La Goulette, Bona, Melilla und Almeria. — ¹⁶⁾ Ab 1. 1. 1968 werden die deutschen Seefrachtenindices für die Linien- und Trampfahrt auf der Basis 1965 = 100 berechnet. Die Zahlen für Januar bis April 1968 wurden jedoch einstweilen noch von der Originalbasis 1965 auf die Basis 2. HJ. 1954 = 100 umbasiert.

Seite 25

¹⁾ s. Seite 24, 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 Torrevieja (Südspanien), Port Said, Alexandria und Aden. — ⁷⁾ Ab Marmagoa und Dungun. — ⁸⁾ Die sowjetischen Seefrachtenindices werden im Auftrag des sowjetischen Ministeriums für die Handelsschifffahrt vom sowjetischen wissenschaftlichen Institut „Sojuzmornprojekt“ für Entwurfs- und Konstruktionsaufgaben im Seeverkehr berechnet.

2. Sonstige Schifffahrtsindices

Seite 26

¹⁾ Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wurde vom 1. 7. 1954 bis zum 30. 6. 1959 jeweils am Quartalsbeginn als mittlere Rate aller Intascalewerte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse im abgelaufenen Quartal sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften veröffentlicht; einbezogen wurden Tanker aller Größen über 9999 tdw. Gesamttraggfähigkeit; vom 1. 7. 1959 bis zum 30. 6. 1964 wurden stattdessen gesonderte Meßzahlenreihen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 tdw. (GP = General Purpose) und für Großtanker ab 25000 tdw. (LV = Large Vessels) geführt; ab 1. 7. 1964 werden Meßzahlenreihen nur noch halbjährlich, jedoch für 3 Größenklassen berechnet: 14000 bis 24999 tdw. (GP = General Purpose), 25000 bis 44999 tdw. (MR = Medium Range) und 45000 bis 69999 tdw. (LR = Large Range). Seit dem 15. 7. 1967 werden zusätzlich AFRA-Monatszahlen berechnet und veröffentlicht (erstmalig für Juni 1967). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischen Golf. Die Halbjahres- und Monatszahlen werden unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Intascale-Tarifs vom Statistischen Bundesamt in s je t umgerechnet (vgl. Erläuterungen zu C. Index der Seefrachten). — ²⁾ Ab 16. 5. 1967 Kaproute. — ³⁾ 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 Verrbilligung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — ⁵⁾ Umgerechnet vom Baupreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1325000 £). — ⁶⁾ Umgerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1200000 £). — ⁷⁾ Berechnet aufgrund der Jahresberichte der Schiffsmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes) Paris, Quartalszahlen sowie jeweils neueste Jahreszahlen fortgerechnet aufgrund von Preisermeldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — ⁸⁾ Berechnet aufgrund von Preisermeldungen 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 Kursbüchern und Frachtlisen einzelner Fluggesellschaften veröffentlichten IATA-Tarife zusammengestellt und, soweit es sich nicht um Stichmonatsangaben handelt, als arithmetisches Mittel der Monatszahlen in den betreffenden Jahren berechnet.

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

A. Personenverkehr

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

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

Seite 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 Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm³ und im außereuropäischen Verkehr 9 dm³ als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober.

Seite 30

¹⁾ Ostroute über Indien.

Seite 31

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

¹⁾ Allgemeine Luftfrachtraten. — ²⁾ Ab 1. 4. 1964 einschl. Datenverarbeitungsmaschinen (Elektronenrechner u. ä.) und sonstige Maschinen für die maschinelle Aufbereitung. — ³⁾ Kombinierte Raten bei Umladung in anderen deutschen Flughäfen. — ⁴⁾ Ab 100 kg. — ⁵⁾ Ab 250 kg.

Seite 32

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

¹⁾ Allgemeine Luftfrachtraten. — ²⁾ Kombinierte Raten bei Umladung in anderen deutschen Flughäfen. — ³⁾ Frachtraten umgerechnet von US-\$ je lbs. — ⁴⁾ Reptilhäute. — ⁵⁾ Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — ⁶⁾ Fuchspelze. — ⁷⁾ Ab 100 kg.

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

Die Post- und Fernmeldeleistungen sind — mit Ausnahme der Personen- und Gepäckbeförderung im Postomnibusverkehr — auch ab 1. Januar 1968 umsatzsteuerfrei geblieben. Die Postomnibusgebühren schließen bis zum 31. 12. 1967 die Beförderungssteuer, ab 1. 1. 1968 die Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) ein. Trotz der Änderung des **Steuersatzes** von 11 auf 10% (im Nahverkehr bis 50 km auf 5%) am 1. 1. 1968 und auf 11 bzw. 5,5% am 1. 7. 1968 haben sich die zuletzt am 1. 3. 1966 neu festgesetzten Postomnibusgebühren nicht geändert.

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West). — Vor dem 6. Juli 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffs.

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 Ortgebührensätzen 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 Entfernungsszone 2 (über 75 bis 150 km, im Paketverkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet gelten die dargestellten Gebühren seit dem 1. 5. 1955 für Beförderungsstrecken innerhalb der nächsthöheren Entfernungsstufe 3; über 150 bis 300 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungsszone 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 nur bedingt möglich.

Seite 34

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

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

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland

5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland

Seite 34 (Fortsetzung)

⁴⁾ Ohne Berücksichtigung von örtlichen Sonderverhältnissen. — ⁵⁾ Richtpreise. — ⁶⁾ Für Rückfahrtscheine mit beschränkter Geltungsdauer (z. B. Sonn- und Feiertags-Rückfahrtscheine) gelten besondere Bestimmungen. — ⁷⁾ Rückfahrtscheine werden nur in bestimmten Verkehrsbeziehungen und in der Regel nur für Fahrten ausgegeben, deren einfache Streckengebühr DM 1,10 und mehr beträgt. — ⁸⁾ Schülerzeitnerkarten 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.

Seite 35

6. Indices der Postgebühren im Inland

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

B. Fernsprechverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 35 (Fortsetzung)

²⁾ 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. — ³⁾ Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — ⁴⁾ Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag.

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

Seite 36

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

C. Telegraf- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

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

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

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

B. Güterverkehr

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter):
Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Frachtenspiegel des Verbandes deutscher Küstenschiffer, Hamburg-Altona, ab September 1961: Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen
2. Frachtraten der Trampschifffahrt (in Reisecharter):
Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Fairplay, London; Norwegian Shipping News, Oslo; Informazioni Marittime, Roma; Journal of Commerce, New York; Financial Times, London; The Review of the River Plate, Buenos Aires; Metal Bulletin, London; Nitrogen, London; Sulphur, London; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin; Wirtschafts-Correspondent, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen
3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter):
Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Fairplay, London; Norwegian Shipping News, Oslo; Informazioni Marittime, Roma; Journal of Commerce, New York; Financial Times, London; Mullion and Co. Ltd., London; Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg; Tankerfrachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

C. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachtraten
Deutscher Seefrachtenindex:
Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 105. Jahrgang — 1968 — Nr. 4 (2. Februarheft 1968)¹⁾; Mitteilung für die Presse. Bundesministerium für Verkehr — Abt. See — Hamburg, vom 14. Februar 1968¹⁾ (s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 1/68, S. 8)¹⁾
„Welt“-Trampfrachtenindex. — Getreidetankerfrachtenindex:
„Die Welt“, Hamburg, Indexverfasser: Heinz Peters, Hamburg-LA
Index der Seefrachtraten, Norwegen:
Norwegian Shipping News, Oslo, Jahrgang 1967, Nr. 1 A, Neujahrsausgabe 1967, S. 132 ff.¹⁾
Trampfrachtenindices Niederlande:
Statistisches Zentralamt der Niederlande, Den Haag; Maandstatistiek van Verkeer en vervoer, Jahrgang Nr. 25, Heft Nr. 12, Dezember 1962¹⁾
Index der 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

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

Quellenverzeichnis

noch: II. Schiffsverkehr

C. Schifffahrtsindices

1. Indices der Seefrachtraten

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:

Sojurnornii-projekt, 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.

Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten:

„Weekly Newsletter of charter fixtures reported in New York and London“ des Maritime Research Inc. Instituts, New York (berechnende Stelle); Statistik der Schifffahrt, Monatszahlen der Schifffahrt, des Schiffbaus, der Häfen und des Seehandels, herausgegeben vom Institut für Seeverkehrswirtschaft, Bremen

2. Sonstige Schifffahrtsindices

Average Freight Rate Assesment für die Tankerfahrt:

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

Preismeßzahlen für Neubautonnage:

Fairplay, Shipping Journal, London E. C. 2

Preismeßzahlen für Zweithandtonnage:

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

b) Zum Abbruch bestimmt: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung:

Bundesrepublik Deutschland: Heinz Peters, Hamburg LA

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

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

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

III. Luftverkehr

A. Personenverkehr (IATA-Preise):

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

B. Güterverkehr (IATA-Raten):

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

IV. Post- und Fernmeldegebühren

A. Postverkehr

Gebühren: Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

Indices der Postgebühren:

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

B. Fernspreverkehr: 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.

Veröffentlichungen
über Auslandspreise, Preise für Außenhandelsgüter
und Preise für Verkehrsleistungen
in der Fachserie M „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“

Reihe 1: **Preise und Preisindices für Außenhandelsgüter**

monatlich 1,— DM	}	Jahres- abonnement 15,— DM
jährlich		
Ausg. 1967 9,— DM		

Reihe 7: **Preise für Verkehrsleistungen**

Eisenbahnverkehr, Schiffsverkehr, Luftverkehr, Post- und Fernmeldeverkehr – Indices der Seefrachten	}	vierteljährlich 4,— DM Jahresabonnement 14,— DM
--	---	--

Reihe 9: **Preise im Ausland**

I. Großhandelspreise

Grundstoffe

Teil 1: Preise für Getreide, Fleisch und Fette, Molkereiprodukte, Zucker, Genußmittel, Gewürze, Ölsaaten, pflanzliche Öle und andere Nah- rungsmittel – Indices der Großhandelspreise bzw. industriellen Er- zeugerpreise	}	vierteljährlich 3,— DM Jahresabonnement 10,— DM
Teil 2: Preise für Textilien, Häute, Leder, Kautschuk, Mineralöle, Baustoffe, Zellstoff, Holz, Papier, Harze und Wachse	}	vierteljährlich 3,— DM Jahresabonnement 10,— DM
Teil 3: Preise für Kohle, Erze und Mineralien, Eisen und Stahl, NE-Metalle, Chemikalien, Düngemittel, Kunststoffe	}	vierteljährlich 3,— DM Jahresabonnement 10,— DM

Weltmarktpreise ausgewählter Waren

	}	monatlich 1,— DM Jahresabonnement 10,— DM
--	---	--

II. Einzelhandelspreise

Preise für Nahrungs- und Genußmittel, Bekleidung und Schuhwerk, Heiz- und Leuchtmittel, Hausrat und andere Bedarfsgüter – Preisindexziffern der Lebenshaltung und Indexziffern der Einzelhandelspreise	}	vierteljährlich 4,— DM Jahresabonnement 14,— DM
--	---	--

Reihe 10: **Internationaler Vergleich der Preise für die Lebenshaltung**

Berechnungen der Verbrauchergeldparitäten zwischen der DM und Währungen des Auslandes, die Fort- und Rückberechnung der Ergeb- nisse sowie Devisenkurse in langjähriger Übersicht	}	monatlich 1,— DM jährlich Ausg. 1967 5,— DM	}	Jahres- abonnement 15,— DM
---	---	---	---	----------------------------------

Wöchentlich werden Stichtagpreise ausgewählter Waren des Welthandels auch im „Statistischen Wochendienst“ gebracht

Bestellungen sind an den Buchhandel oder direkt an den Verlag W. Kohlhammer GmbH, 65 Mainz, Postfach 2727 zu richten.