

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

2. Vierteljahr 1968



Bestellnummer: 310700 — 680302

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Schaubilder	
Indices der Seefrachtraten	3
Preise für Verkehrsleistungen im 2. Vierteljahr 1968	4
Allgemeine Vorbemerkungen	8
Abkürzungen, Maße und Gewichte	8
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	9
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	10
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	12
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	13
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen	13
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	14
II. 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	27
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	28
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	30
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	32
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main)	33
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr	34
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr	34
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland	34
4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland	35
5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland	35
6. Indices der Postgebühren im Inlandsverkehr	36
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse	36
2. Ortsgesprächsgebühren	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)	37
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr	37
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr	37
3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse	38
4. Telexgebühren im Inlandsverkehr	38
Erläuterungen bzw. Anmerkungen	38
Quellenverzeichnis	43

Abgeschlossen am 1. November 1968

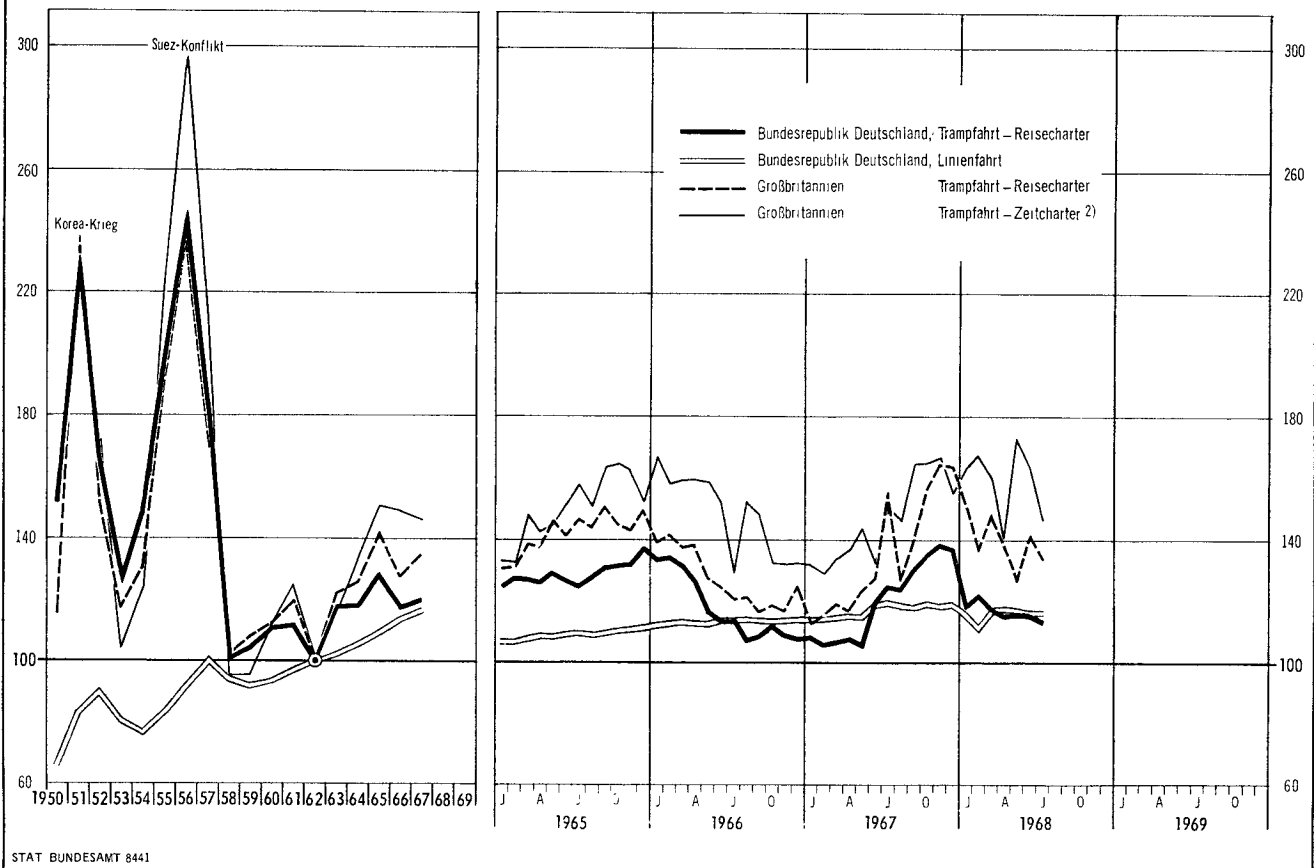
Erschienen im Dezember 1968

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

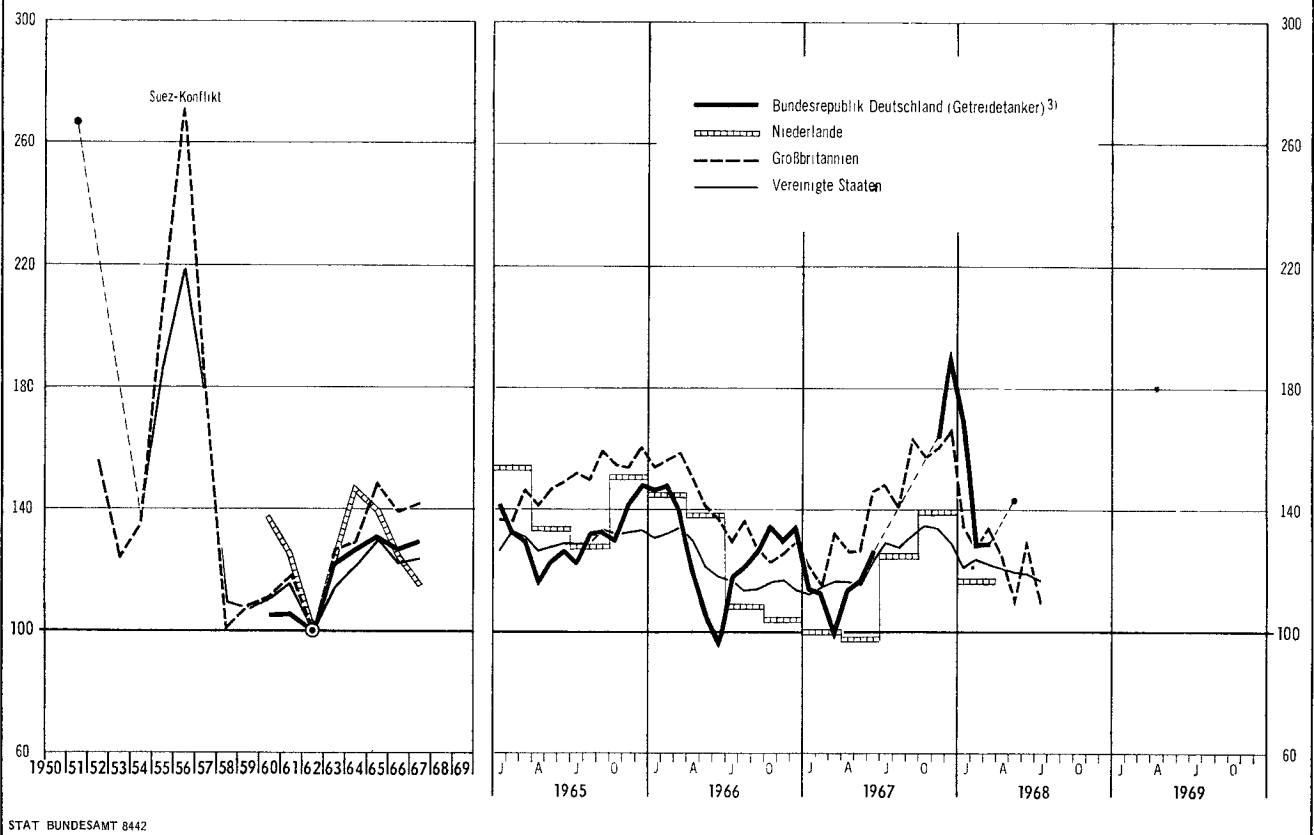
Preis: DM 4,—

Druck: Carl Ritter & Co., Wiesbaden

INDICES DER SEEFRACHTRATEN¹⁾ Umbasiert auf 1962 = 100



INDICES DER GETREIDEFRACHTRATEN (Reisecharter) Umbasiert auf 1962 = 100



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 38

Preise für Verkehrsleistungen im 2. Vierteljahr 1968

Eisenbahnverkehr

Laut Beschluß der Ständigen Tariffkommission der deutschen Eisenbahnen vom 16. Mai 1968 wurden die Frachtpositionen

Borverbindungen,
Harnstoff für technische Zwecke,
Kalziumkarbonat, gefällt,
Trester, ausgebraucht,

der Gütereinteilung des DEGT-Regelklassensektors für Wagenladungen von Güterklasse A nach B abtarifliert. Auch die Frachtberechnung für Fische und Fischwaren wurde geändert. Wegen Schwierigkeiten bei der Feststellung des Nettogewichts der Fischladungen wurde das als Wärmeschutz beigegebene Eis in die Frachtberechnung erneut einbezogen (vgl. Vortext zu M 7 vj 4/1967 S. 5). Zum Ausgleich der Mehrfrachtkosten für Fischladungen bei der Bruttogewichtsberechnung wird ein besonderer Frachtsatzzeiger mit um 15% gekürzten Frachtsätzen der Regelklasse A angewendet.

Neu eingeführt wurden die Ausnahmetarife

2 B 12 Schwerspat	(am 1. 4. 1968)
3 B 5 Kunststeine	(am 1. 7. 1968)
9 B 5 Aluminium	(am 24. 5. 1968)
12 B 18 Methanol	(am 1. 5. 1968)
12 B 20 Xylol	(am 1. 4. 1968)
12 B 26 Soda	(am 1. 7. 1968)
24 B 12 Ausstamfmasse	(am 1. 6. 1968)

für Transporte in bestimmten Verkehrsverbindungen. Verschiedene Tarifänderungen betrafen einzelne Transportstrecken von nur örtlicher Bedeutung in bereits geltenden Ausnahmetarifen.

Seit Ende Mai d. J. gewährt die Deutsche Schlafwagen-gesellschaft an bestimmten Verkehrstagen und in bestimmten Zügen Mengenrabatte für Reisegruppen. Die Ermäßigungen gegenüber den geltenden Tarifen betragen für Gruppen von

10 bis 14 Reisenden	10%
15 bis 18 Reisenden	20%
19 bis 24 Reisenden	25%
25 bis 30 Reisenden	30%.

Diese Preissenkung soll die verkehrsbedingten Schwankungen in der Platznachfrage ausgleichen helfen.

Schlafwagenzuschläge der Internationalen Schlafwagen-gesellschaft für in Frankreich gelöste Bettkarten wurden Mitte 1968 für Ausländer, die nicht in Frankreich ansässig sind, um 20% ermäßigt.

Darüber hinaus traten mit Wirkung vom 8. April 1968 für den Eisenbahngüterverkehr innerhalb von Frankreich durch Weiterentwicklung der Wagenladungstarife der SNCF bei zahlreichen Güterpositionen unterschiedliche Frachtermäßigungen ein, darunter

bei Ernährungsgütern, Genußmitteln, Futtermitteln,
Sämereien um bis zu 70%,
bei Hopfen um bis zu 740%,
bei Eisen, Stahl und NE-Metallwaren um 5 bis 7,50%,
bei Dextrin um bis zu 240%,
bei synthetischen Textilfasern um bis zu 180%,
bei pharmazeutischen Erzeugnissen um bis zu 370%.
bei Eisenbahnfahrzeugen ohne eigenen Antrieb um 160%.

Die teilweise sehr erheblichen Verbilligungen ergaben sich vor allem aus der Einführung höherer Gewichtsnebenklassen (3, 5,

6, 7, 10/12 t) bzw. neuer Hauptgewichtsklassen (15, 20, 25 t) sowie aus der Erhöhung der Tarifstufen (Barèmes) für verschiedene Nummerntarife.

Demgegenüber wurden die Wagenladungstarife der niederländischen Eisenbahnen (NS) am 16. April 1968 erhöht, und zwar für den Transport von

EGKS-Gütern um 100% und von
sonstigen Frachtgütern um 10,40%.

Die defizitäre Entwicklung des Eisenbahnbudgets in Indien veranlaßte den indischen Eisenbahnminister, eine allgemeine Erhöhung der Eisenbahntarife zu fordern. Danach sollten mit Wirkung vom 1. April 1968 vorbehaltlich einzelner Abänderungswünsche des indischen Parlaments

die Gütertarife um 60% (später um bis zu 90%),
der Expressgut- und Gepäcktarif um 10 (später um bis zu 200%)

heraufgesetzt werden. Die Tariffzuschläge für den Personenverkehr wurden nicht näher bekanntgegeben.

Die Interstate Commerce Commission (ICC) stimmte im Juni d. J. einer Erhöhung der amerikanischen Eisenbahnfrachtsätze um 30% zu. Bereits im Mai 1967 hatte sie den amerikanischen Eisenbahngesellschaften eine 3,50%ige Frachtanhebung zugestanden. Dementsprechend waren die Jahreseinnahmen der Gesellschaften um 462 Mill. \$ angestiegen. Die weitergehenden Tariffwünsche der Gesellschaften (Anhebung um bis zu 100%) werden von der ICC gegenwärtig noch geprüft.

Ferner stiegen am 1. Mai 1968 die Bahn-Import-Domestic-Raten der Canadian National Railways für den Weitertransport von Seefrachtgütern ins Landesinnere um rund 50% an.

Straßenverkehr

Mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr traten im Laufe des 2. Quartals 1968 verschiedene Änderungen des Reichskraftwagentarifs für den Güterfernverkehr in Kraft. Die Güterposition „Handtücher, Servietten aus Papier“ der Gütereinteilung des RKT für den Regelgüterverkehr in Wagenladungen wurde von Güterklasse A/B nach C/D umgestuft.

Neu eingeführt wurden die Ausnahmetarife

091 Getreide (im Berlinverkehr) am 1. 7. 1968
604 Kautschuk, Latex am 1. 5. 1968
691 Zellwolle (im Berlinverkehr) am 1. 7. 1968.

Außerdem wurden der örtliche Geltungsbereich, die Gütereinteilung bzw. einzelne Frachtsätze verschiedener Ausnahmetarife des RKT geändert. Diese Tarifmaßnahmen haben für die Verkehrsunternehmer und für die Verlader jedoch nur regionale bzw. branchenbegrenzte Bedeutung.

Mit Wirkung vom 1. 7. 1968 trat die „Anordnung über Erhebung einer Steuerausgleichsabgabe für Beförderungsleistungen westdeutscher und Westberliner Unternehmer auf Straßen und Wasserstraßen der Deutschen Demokratischen Republik vom 11. Juni 1968“ in Kraft. Danach erhebt die Zollverwaltung der SBZ für die Beförderung von Gütern im Straßengüterverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin bzw. der SBZ eine Sonderabgabe in Höhe von 3 Pf je Tonnenkilometer der Fahrtstrecke innerhalb der SBZ. Für Transporte „gefährlicher Güter“, insbesondere für Benzin, Heizöl und verschiedene Chemikalien gilt ein erhöhter Abgabensatz (4 Pf je tkm). Da nahezu ein Drittel aller Gütertransporte im Berlinverkehr aus „gefährlichen“ Gütern besteht, muß für rund 30% der Transportmengen der höhere Abgabensatz angewendet wer-

den. Für den Omnibusverkehr auf Interzonenstrecken wurde die Steuerausgleichsabgabe auf 0,8 Pf je Personenkilometer festgesetzt. Außerdem führten die SBZ-Behörden am 15. Juli 1968 für Grenzübertritte im Berlin- und Interzonenverkehr gebührenpflichtige Visa ein. Im Berlinverkehr werden je Grenzübertritt und Person 5 DM, im Verkehr mit der SBZ 15 DM erhoben. Im Eisenbahn- und Pkw-Verkehr mit Berlin und der SBZ entstehen außer Visagebühren keine zusätzlichen Reisekosten. Die Bundesregierung erklärte sich bereit, die Mehrbelastung des Berlin- und Interzonenverkehrs durch die Ausgleichsabgaben und Visa-Gebühren voll zu übernehmen und erließ am 16. Juli 1968 Richtlinien zur Erstattung der gezahlten Beträge an die Zahlungspflichtigen. Insgesamt wird die jährliche Belastung des Bundeshaushalts durch die Erstattungskosten auf 105 Mill. DM veranschlagt, und zwar

für Straßenbenutzungsgebühren ¹⁾ des Güterverkehrs	30 Mill. DM
für Steuerausgleichsabgaben des Straßengüterverkehrs	30 Mill. DM
für Steuerausgleichsabgaben des Omnibusverkehrs	3 bis 4 Mill. DM
für Steuerausgleichsabgaben der Binnenschifffahrt	3 Mill. DM
für Visagebühren	37 bis 38 Mill. DM.

Im Zusammenhang mit einer Umstellung der Gebührenberechnung wurden die Gebühren für die Benutzung der italienischen Autobahnen am 1. Juli 1968 um 15% heraufgesetzt. Je nach Größenklasse des durchfahrenden Kraftfahrzeugs bzw. je nach Autobahn-Art werden unterschiedliche Gebühren berechnet. Z. B. werden für die Durchfahrt eines Volkswagens auf einer „offenen“ Autobahn 5,51 Lit je km im Flachland und 10,25 Lit je km auf gebirgigen Strecken erhoben. Für die Benutzung einer „geschlossenen“ Autobahn stellen sich die Durchfahrtgebühren auf 6,90 bzw. 5,28 Lit je km. Es werden zwei verschiedene Gebührenerhebungsverfahren angewendet. Auf „offenen“ Autobahnen wird das Wegegeld an verschiedenen Stellen jeweils bei der Durchfahrt erhoben. Die Fahrzeugklasse wird aufgrund des Achsenabstandes der Vorder- und Hinterräder (z. B. Volkswagen: Klasse 2,05 bis 3,20 m) festgestellt und die Höhe des entsprechenden Wegegeldes danach elektronisch ermittelt. Auf „geschlossenen“ Autobahnen erhält der Autofahrer bei der Einfahrt ein Billet mit Angabe des Einfahrtssortes, wonach (bei der Ausfahrt) das Wegegeld unter Berücksichtigung der Steuer-PS berechnet wird. Die italienischen Autobahngesellschaften müssen die Kosten für den Ausbau und die Instandhaltung ihres Autobahnnetzes selbst aufbringen und werden vom italienischen Staat nicht subventioniert. Eine abermalige Aufstockung der Nutzungsgebühren um jeweils 5% ist für den 1. Juli 1971 und für den 1. Juli 1973 vorgesehen.

Am 1. April 1968 wurde eine neue Tarifordnung der Züricher Verkehrsbetriebe in Kraft gesetzt. Danach stiegen die Straßenbahn- und Omnibusfahrpreise um etwa 20 bis 40% an. Außerdem stehen etwa 10 bis 15% höhere Tarife der Züricher Kleintaxis in Aussicht.

Die österreichische Brenner-Autobahn AG führte Mitte Juni d. J. für den Lkw-Verkehr auf der Brenner-Straße einen verbilligten Nachttarif ein, der bis zur Fertigstellung der neuen Autobahn auf dieser Route gelten soll. Anstatt 6 S werden in der Zeit von 18.00 bis 8.00 Uhr 4 S je Nutzlasttonne erhoben.

In Anpassung an die Aufhebung der Beförderungssteuer in der Bundesrepublik Deutschland senkte die tschechoslowakische Finanz- und Verkehrsbehörde mit Wirkung vom 1. Juli d. J. die Gebühr für die Transporteinzelnachweisung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs deutscher Fahrzeuge von 130 auf 30 DM.

Demgegenüber wurden Straßengütertransporte in die Sowjetunion ab 1. April d. J. mit höheren Straßensteuern belastet. Bisher waren Grenzabgaben in Höhe von 100 Rbl je Lkw zu entrichten. Ab 1. April wird die Steuer mit 18,90 Rbl je t Nutzlast (jedoch mindestens mit 100 Rbl je Lkw) berechnet. Bei Zugrundelegung eines durchschnittlichen Gewichts von 14 t je Lkw-Transport ergibt sich nach der neuen Gebührenberechnung eine Verteuerung um rund 165%, von der in erster Linie die Messestransporte betroffen sind.

Binnenschiffahrtsverkehr

Nach einem Beschluß des Frachtausschusses Bremen wurde der Transportsatz für Importkohle von Bremen nach Wolfsburg/Fallersleben am 1. Mai 1968 um 10% ermäßigt. Gleichzeitig wurden die Lade- und Löschfristen dieser Transportrelation auf die halbe gesetzliche Lade- und Löschzeit verkürzt. Die sonstigen im Lauf des 2. Quartals 1968 wirksam gewordenen Beschlüsse der Binnenschiffahrts-Frachtausschüsse betrafen vor allem Frachtfestsetzungen für neue Verkehrsrelationen.

Zu den bereits veröffentlichten Frachtsätzen und sonstigen Beförderungsbedingungen für den Baustofftransport von Mittel- und Landkanalstationen nach Berlin wurden am 10. Juli 1968 besondere Bestimmungen für Lade- und Löschfristen erlassen, um Frachtratenunterbietungen infolge Fehlens entsprechender Tarifvorschriften auszuschalten.

Die neue Anordnung der SBZ-Behörden über die Erhebung von Steuerausgleichsabgaben sowie das neue eingeführte kostenpflichtige Visum betrifft neben dem Straßengüterverkehr auch den Binnenschiffahrtsverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin (vgl. entsprechende Ausführungen des Vortextes auf Seite 4 und 5 dieser Folge unter „Straßenverkehr“). Für Binnenschiffahrtstransporte werden auf dem Mittellandkanal 35 Pf je t, auf den anderen Wasserstraßen 70 Pf je t erhoben. Die Gebühr erhöht sich beim Transport „Gefährlicher Güter“ auf 45 bzw. 90 Pf. Danach ergeben sich für Transporte von Normalgütern von und nach Berlin (West) folgende Abgabensätze:

über Rühren (in Richtung Weser, Ems und Rhein)	1,05 DM je t,
über Schnackenburg (in Richtung Unterelbe)	0,70 DM je t.

Dementsprechend stellen sich die Gesamtabgaben für „Gefährliche Güter“ auf 1,35 bzw. 0,90 DM je t. Die Bundesregierung wird auch der Binnenschiffahrt die Mehrkosten erstatten.

Die Wiederzunahme der Massengutanlandungen im Seehafen Rotterdam regte im Laufe des 2. Quartals 1968 den freien Rheinfrachtenmarkt kräftig an. Neben der Mengenkonjunktur bei den Abtransporten von Massengütern ins Hinterland verbesserte sich auch die Marktlage der Rheinschiffahrt für Transporte in der Gegenrichtung. Von April bis Juli 1968 stiegen die Rheinfachtraten in der Bergfahrt um 9%, in der Talfahrt um 4% an.

Seeverkehr

Der im Tabellenteil veröffentlichte Trampfrachtenindex des italienischen Ministeriums für Handelsschiffahrt wurde Anfang dieses Jahres revidiert und auf die Basis 1965 = 100 umgestellt. Außerdem werden von der Schifffahrtspresse seit einigen Monaten der Seefrachtenindex des italienischen Handelskammerverbandes für die Mittelmeerküstenfahrt sowie drei Seefrachtenindizes des Büros der COMECON-Länder für die Seefrachtenkoordination veröffentlicht. Im Tabellenteil dieser Folge sind diese Indizes erstmalig enthalten. Kurzdarstellungen der entsprechenden Indexmethoden folgen auf Seite 6 und 7.

Unter dem Eindruck des jahreszeitlich bedingt ruhigen Geschäftsverlaufes sowie der Blockade des St.-Lawrence-Seeweges durch den Streik des kanadischen Schleusenpersonals (vom 21. 6. bis 7. 7. 1968) entwickelten sich die **Trampfrachten** von April bis Juli d. J. uneinheitlich. Nach vorübergehenden Ratensteigerungen auf einzelnen Marktsektoren setzten sich schließlich — vor allem in der Getreidefahrt — Baissetendenzen durch. Gemessen am mittleren Stand der Seefrachtenindizes wichtiger Schifffahrtsländer gingen die Raten von April bis Juli 1968 um rund 30% zurück. Die nach dem Streikende einsetzende Geschäftsbelebung wirkte sich bis Ende Juli noch nicht ratensteigernd aus.

Die unsichere Ratenentwicklung des Trampfrachtenmarktes hatte sich im Zeitchartersektor besonders stark ausgeprägt. Je nach Größenklasse und Qualität sowie je nach Dringlichkeitsgrad des Tonnagebedarfs wurde die angebotene Tramptonnage verschieden hoch bewertet. Die Großkunden des Zeitchartermarktes, die VR China sowie japanische und amerikanische Charterer, stimmten ihre Marktanforderungen angesichts der Spannungen in Fernost jeweils mit der stark wechselhaften Versorgungslage ab, so daß sich die Zeitcharterraten während des 2. Quartals 1968 sehr unterschiedlich entwickelten.

¹⁾ Bereits 1962 eingeführt (vgl. Vortext zu PLW M 7, vj. 2/67, S. 7)

Die Küstenfrachtraten des nordeuropäischen Marktsektors änderten sich von April bis Juli 1968 nur wenig. Neben einzelnen Ratengewinnen in der Holzfahrt machte sich aufgrund der Sommerflaute allgemein eine leichte Ratenschwäche für prompte Verladungen bemerkbar. Insgesamt gesehen blieb die Ratenentwicklung des Küstenfrachtenmarktes weit hinter dem relativ starken Auftrieb der Reedereikosten — vor allem für Hafenleistungen — zurück. Dementsprechend entwickelten sich die Betriebsergebnisse seit Jahresbeginn für die Küstenschiffer im ganzen ungünstig.

Am Tankerfrachtenmarkt verlief die Bewegung der Tagesraten für Rohöltransporte im 2. Quartal 1968 wiederum stark schwankend. Im Laufe des April schien der unsichere Ratenverlauf zunächst in die übliche Ratenflaute des Tankermarktes während der Sommerzeit einzumünden. Nachdem jedoch mehrere europäische Ölgesellschaften, u. a. Esso, Shell und British Petrol, Anfang Mai in verstärktem Umfang Tonnage aufgenommen hatten, führten im weiteren Verlaufe des Mai und Juni Stoßgeschäfte, die aufgrund der Marktnervosität wegen Neubauverzögerungen abgeschlossen wurden, zu zwei kurzfristigen Ratenhaussen (gegenüber April + 46 bzw. + 57%). Die Spitzenraten wurden jedoch im Juli angesichts der nachlassenden Tonnagenachfrage am Persischen Golf überraschend schnell bis unter den Ratenstand im April abgebaut. Dieses hektische Auf und Ab der Tankerraten mitten im Sommer wird von der nach wie vor unsicheren Situation in Nahost sowie von der zwangsläufigen Umleitung der Tankerfahrt vom Persischen Golf nach Europa und Amerika über die Kaproute stark beeinflusst. Außerdem verstärkte der Angebotsdruck der zum Ölfrachtenmarkt zurückkehrenden Getreidetanker die erneute Baisseneigung der Tankerraten.

Im Gegensatz zum Rohölfrachtenmarkt entwickelten sich die Tagesraten für den Transport von Erdölderivaten im gleichen Zeitraum sehr viel ausgeglichener (+ 3%).

Die Tankerraten für langfristige Beschäftigung reagierten auf die nervöse Übersteigerung der Tagesraten im Mai und Juni sowie auf den anschließenden Ratenverfall nur sehr schwach. Sie waren von April bis Juni um 16% angestiegen und lagen im Juli nur noch um rund 8% über dem Ratenstand im April und um 15% unter den Juliraten des Vorjahres.

Maßnahmen verschiedener Linienkonferenzen zur Aufhebung bzw. Ermäßigung von Winter-, Bunkeröl- und Erschwerniszuschlägen, z. B. in der Finnland-, Westafrika-, Rote-Meer-, Nahost- und Mittelostfahrt sowie in der Südamerikafahrt führten zu einer leichten Abschwächung der Linienfrachtraten. Nach der Indexberechnung des Bundesministeriums für Verkehr gingen sie von April bis Juli durchschnittlich um 0,9% zurück.

Luftverkehr

Die Anhebung der Benzinsteuern und der Flugplatzgebühren in Frankreich veranlaßte die französische Fluggesellschaft „Air Inter“, ihre Flugpreise im französischen Binnenverkehr am 8. Juli 1968 um 10% heraufzusetzen. Gleichzeitig jedoch führte die „Air Inter“ für Flüge ausländischer Touristen innerhalb Frankreichs einen 20%igen Preisnachlaß ein.

Die unabhängige britische Fluggesellschaft „Transglobe Airways“ kündigte Anfang Juni d. J. eine Ermäßigung ihrer Luftfrachtraten um 25% an. Sie erhielt vom britischen „Air

Zur Beachtung:

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

Neue Indexberechnungen:

Der im Auftrage des Ministeriums für Handelsschifffahrt, Rom, von Dr. Vito Dante Flore berechnete **italienische Trampfrachtenindex** wurde zu Jahresbeginn 1968 revidiert. Die alte Berechnung auf Basis 1954 = 100 wurde auf die Basis 1965 = 100 umgestellt. Ihr liegen wie bisher ausgewählte Verkehrsrelationen der weltweiten Trampschifffahrt unter Berücksichtigung des italienischen Seegüterverkehrs zugrunde, wobei die Veränderungen der Raten für Seetransporte verschiedener Massen-

Transport Licensing Board“ außerdem die Erlaubnis, den Transportraum jeweils einer Maschine unter bis zu vier Befrachter aufzuteilen. Bisher mußten die Maschinen jeweils im ganzen verchartert werden.

Die Personenflugpreise 1. Klasse in der Verkehrsverbindung zwischen Flughäfen im Nordwesten der Vereinigten Staaten einerseits und Hawaii andererseits wurden am 26. Juli 1968 um rund 7% gesenkt. Für diese Flugverbindungen gelten die Tarifbestimmungen des amerikanischen Kabotageverkehrs.

Post- und Fernmeldeverkehr

Im handvermittelten Auslandsfernsprechverkehr der Deutschen Bundespost wurden im Laufe dieses Jahres wiederum die Gebühren für verschiedene Sprechverbindungen ermäßigt, und zwar für Gespräche (je 3-Minuten-Verbindung)

- mit Libyen von 37,80 DM auf 17,40 DM (am 1. 2. 1968),
- mit dem Iran von 47,10 DM auf 24,90 DM (am 15. 4. 1968).

Außerdem wurde im vollautomatischen Grenzfernsprechverkehr mit Dänemark die Sprechverbindung zwischen der Hauptvermittlungszone Flensburg mit dem Netzbereich der dänischen Grenzzone 2 aufgenommen. Als Sprechgebühren werden 18 Pf (= 1 Ortsgebühreneinheit) für je 26,181 Sekunden Sprechzeit berechnet.

Der Fernschreibdienst deutscher Telexteilnehmer mit dem Ausland wurde

- am 16. 2. 1968 auf Honduras
- am 1. 4. 1968 auf Gambia
- am 15. 5. 1968 auf Swasiland

ausgedehnt. Die Gebühr für eine 3-Minuten-Verbindung nach Honduras beträgt 48 DM, nach Gambia und Swasiland 36 DM. Für den Fernschreibdienst mit Grönland ermäßigte sich die 3-Minuten-Gebühr am 1. 2. 1968 von 25,20 DM auf 19,50 DM.

Spedition und Lagerei

Am 30. Juni 1968 trat eine Änderungsverordnung des Bundesministers für Wirtschaft zur „Kundensatzverordnung über Vergütungen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen vom 21. September 1966“ in Kraft. Danach wurden die bisher geltenden Kunden-Mindestsätze, die vom Spediteur ohne besondere Vereinbarung mit dem Frachtkunden um bis zu 10% erhöht werden konnten, ohne Frachtsatzänderung in Richtsätze umgewandelt, die um bis zu 15% überschritten und um bis zu 5% unterschritten werden können. Eine von diesen Richtsätzen abweichende Frachtberechnung wird jedoch nach den Bestimmungen der Änderungsverordnung von einer solchen — bereits bei Abschluß des Transportvertrages zu treffenden — Vereinbarung abhängig gemacht. Außerdem wurden verschiedene Speditionsleistungen durch eine besondere Bestimmung vom Geltungsbereich der Kundensatzverordnung ausdrücklich ausgeschlossen. Darunter fallen die der deutschen Tarifhoheit unterliegenden Transportstrecken im grenzüberschreitenden Speditionsverkehr, der Vor- und Nachlauf von Luftfrachtspeditionsendungen, der Speditionsverkehr von Berlin nach dem übrigen Bundesgebiet und der Durchfuhrverkehr von Speditionssendungen, deren Erstversandort und Endempfangsort außerhalb der Bundesrepublik Deutschland liegen.

güter in derselben Verkehrsrelation gegenüber den entsprechenden Durchschnittsraten des Basisjahres monatlich gemessen werden. Die so gewonnenen Einzelindexreihen werden ungewogen zum Gesamtindex sowie zu Gruppenindices zusammengefaßt, die nach der Lage der Lösch- bzw. Ladehäfen innerhalb der fünf Erdteile gegliedert sind. Einzelne schwach besetzte Verkehrsrelationen wurden durch besser frequentierte ersetzt, andere Verkehrsrelationen wurden hinsichtlich ihrer Güterzusammensetzung revidiert. Außerdem wurde eine Reihe von Verkehrsrelationen

— vor allem im amerikanischen und asiatischen Sektor — in die Neuberechnung zusätzlich aufgenommen. Die geographische Verteilung der im Index enthaltenen Verkehrsrelationen ist mit denen des Weltseegüterverkehrs (nach statistischen Untersuchungen der Vereinten Nationen für das Jahr 1965) mit gewissen Einschränkungen vergleichbar.

Unter der Bezeichnung „**Indexzahlen der Küstenfrachtraten des Verbandes italienischer Handelskammern**“ wird von der Schifffahrtskommission dieser Vereinigung auf Basis 1965 vierteljährlich ein Preisindikator für die Ratenentwicklung des Mittelmeerfrachtenmarktes ab 1965 berechnet. Unter Zugrundelegung der für Schiffsladungen der Küstentonnage von 200 bis 700 BRT abgeschlossenen Frachtraten werden Maßzahlen für die einzelnen Transportrelationen berechnet und unter Wägung mit den in den Jahren 1964 und 1965 transportierten Mengen der in die Berechnung einbezogenen Güter und Verkehrswege zu Gruppenindices und zum Gesamtindex zusammengefaßt. Die Indexberechnung umfaßt Frachtenreihen für den Transport wichtiger Massengüter (Getreide, Holz, Bimsstein, Schwefel, Pozzulanerde, Salz, Bauxit, Düngemittel und Zement) im nationalen italienischen Küstenverkehr sowie im Nah-See-Verkehr zwischen italienischen Häfen und den Häfen sonstiger Mittelmeerländer. Wägungsanteile wurden bisher noch nicht veröffentlicht.

Neben dem Seefrachtenindex der Sowjetunion auf Basis 1960 werden von der Fachpresse der Ostblockländer seit Juli 1967 „**Seefrachtenindices des Länderrats für gegenseitige Wirtschaftshilfe (COMECON-Länder)**“ für ausgewählte Größenklassen der Trampschiff tonnage veröffentlicht. Diese Indices werden vom Büro für Seefrachtkoordination des COMECON in Warschau monatlich auf Basis 1964 = 100 berechnet, und zwar

- a) für Trampschiffe über 8 000 tdw, vorwiegend im überseeischen Transporteinsatz (über 50% der beobachteten Tonnage)

- b) für Trampschiffe von 2 000 bis 5 500 tdw, im europäischen Transporteinsatz (Nord- und Ostseeverkehr, Mittelmeer-verkehr sowie Zwischenverkehr; etwa 33% der beobachteten Tonnage)
- c) für Küstentonnage von 1 100 bis 2 000 tdw, fast ausschließlich im nordeuropäischen Küstentransporteinsatz (nahezu 17% der beobachteten Tonnage).

Unter Berücksichtigung besonderer Befrachtungs- und Güterumschlagsmerkmale werden die Ratenveränderungen der Einzelrelationen gegenüber den entsprechenden mittleren Raten im Basisjahr (1964) monatlich gemessen und aufgrund einer festen **Wägung** für den Bereich der Großtonnage (Überseefahrt) und der mittleren Tonnage (große Küstenfahrt) den Verkehrsrichtungen entsprechend zu Teilindices sowie zu Gesamtindices zusammengefaßt. Für den Frachtenindex der Küstentonnage werden keine Regionalindices berechnet. Eine Gruppierung der Indices nach der Güterart sehen die Berechnungen nicht vor.

Die Frachtindices der Großtonnage werden aus 29 Einzelrelationen für den Transport von Getreide, Zucker, Erz, Kohle, Rohphosphat, Zement, Eisen und Stahl gebildet.

Im mittleren Tonnagebereich werden Maßzahlen für 33 Einzelrelationen berechnet, die sich auf den Transport von Getreide, Sonnenblumensaat, Holz, Erz, Kohle, Asphalt, Bitumen, Chemikalien, Phosphat, Zement, Eisen und Stahl beziehen.

Dem Index der Küstentonnage liegen 23 Relationen für den Transport von Getreide, Schnittholz, Chinaclay, Kohle, Koks, Düngemittel, Eisen und Stahl zugrunde.

Die Zusammensetzung der entsprechenden Wägungsschemata wurde nicht bekanntgegeben.

Allgemeine Vorbemerkungen

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

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

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

Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment	Hbg. = Hamburg
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl	Emd. = Emden
ALALC = Asociacion Latinoamericana de Libre Comercio	Rttd. = Rotterdam
ALAMAR = Asociacion Latinoamericana de Armadores	Antw. = Antwerpen
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	Nordd. = Norddeutsche
RKT = Reichskraftwagentarif	Wk. = Westküste
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	Ok. = Ostküste
E = Eilzug	n = Nominell
D = Schnellzug	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
Bf = Bahnhof	RM = Reichsmark
Hbf = Hauptbahnhof	Rpf = Reichspfennig
Hgbf = Hauptgüterbahnhof	DM = Deutsche Mark
Vbf = Verschiebebahnhof	Dpf = Deutscher Pfennig
Pr. = Privat	bfrs = Belgische Francs
UIC = Union Internationale des Chemins de fer	dkr = Dänische Kronen
IRU = International Road Transport Union	hfl = Holländische Gulden
IATA = International Air Transport Association	nkr = Norwegische Kronen
ICAO = International Civil Aviation Organization	skr = Schwedische Kronen
Vj. = Vierteljahr	sfr = Schweizer Franken
Hj. = Halbjahr	£ = Pfund Sterling
MOT = Ministry of Transport (UK)	s = Shilling
USMC = United States Maritime Commission	d = Pence
USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)	\$ = US-Dollar
UK = United Kingdom	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
	FMB = Federal Maritime Board (USA)
	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	Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur Ladelinie.
t. l. d. = Tons light displacement	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 lb = 453,59237 Gramm	1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t
1 qr = 480 lbs = 217,724 kg	1 Fathom = 165 cu ft = 4,6721 cbm
1 t = 1 000 kg	1 Standard (St. Petersburg) = 216 cu ft = 6,116 cbm
1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t	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

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	12,00	8,40	23,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00
1. 3. 1966	6,40	4,20	13,20	8,80	24,60	16,40	43,60	29,00	60,00	40,00	114,00	76,00

Hin- und Rückfahrt

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

b) Schnellzug-(D-)Zuschläge³⁾

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

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

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

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

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

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

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

f) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft

	bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		alle Entfernungen		
	1. Klasse			Einbettabteil			2. Klasse Zweibettabteil			3. Klasse					
bis 14. 2. 1951.....	25,00		29,00		15,00		17,50		12,50		14,50		10,00		
15. 2. 1951.....	30,00				17,50		20,00		15,00		17,00		10,00		
12. 2. 1953.....	35,00				21,00		24,00		18,00		20,00		12,00		
	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km
1. 3. 1955... ..	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00			
	1. Klasse									2. Klasse					
	Einbettklasse *)			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse					
3. 6. 1956 ²⁾	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00			
1. 3. 1958	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	12,00			
15. 3. 1961 ⁸⁾	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	13,50			
27. 5. 1962 ⁹⁾	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	16,00			
1. 11. 1964	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	15,50	16,50	17,00			
22. 5. 1966	61,00r	69,00r	74,00r	28,00	31,00	33,00	31,00r	33,00r	35,00r	20,00r	21,50r	22,00r			
23. 5. 1967		75,50r			33,00			33,00r			22,00r				
26. 5. 1968		78,50			34,50			34,50			23,00				

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

A. Personenverkehr
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland
DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	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. 6. 1963	6,29	4,19	25,14	16,76	43,65	29,10	—	—
1. 5. 1965	6,30	4,20	25,10	16,70	43,50	29,00	—	—
1. 9. 1965	7,00	4,70	27,90	18,60	48,80	32,60	—	—
1. 5. 1966	7,10	4,80	28,40	19,00	49,70	33,10	—	—
1. 7. 1967	8,00	5,30	31,70	21,10	55,10	37,00	—	—
1. 12. 1967	7,50	5,00	29,50	19,70	51,40	34,40	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 6. 1950	6,30	4,22	24,75	16,50	42,91	28,60	—	—
1. 6. 1951	6,60	4,40	26,40	17,60	46,57	31,05	—	—
1. 5. 1953	7,09	4,71	28,12	18,70	49,87	33,25	—	—
1. 10. 1954	7,65	5,10	30,35	20,27	53,90	35,93	—	—
1. 8. 1959	8,26	5,46	32,78	21,85	57,06	38,24	—	—
15. 1. 1962	8,78	5,79	34,75	23,17	60,84	40,37	—	—
1. 5. 1963	9,43	6,29	37,71	25,14	65,77	43,65	—	—
1. 5. 1965 ²⁾	9,40	6,30	37,60	25,10	65,60	43,50	—	—
1. 9. 1965	11,20	7,50	44,70	29,80	78,50	52,30	—	—
1. 5. 1966	11,40	7,60	45,40	30,30	79,80	53,20	—	—
1. 7. 1967	12,70	8,50	51,00	34,00	87,90	58,60	—	—
1. 12. 1967	11,80	8,00	47,60	31,80	82,00	54,60	—	—
Frankreich, Einfache Fahrt³⁾								
1950	3,29	2,51	12,95	9,87	31,95	24,34	63,60	48,46
1952	3,92	3,14	15,41	12,34	38,03	30,43	75,71	60,58
15. 5. 1953	4,90	3,92	19,24	15,41	47,46	38,03	94,49	75,71
3. 6. 1956	5,61	4,03	21,84	15,62	53,80	38,43	107,24	76,62
6. 1. 1958	6,60	4,20	25,80	16,68	63,60	41,16	126,60	81,96
1. 1. 1959	7,44	5,04	29,40	19,63	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 Fahrt³⁾⁴⁾								
1. 1. 1950	6,41	3,85	25,06	15,02	62,34	37,37	124,68	74,75
1. 5. 1952	4,14	2,76	16,19	10,77	40,28	26,80	80,57	53,61
15. 9. 1957	4,70	3,14	18,38	12,25	45,72	30,48	91,43	60,96
1. 11. 1959	5,29	3,53	20,66	13,78	50,11	33,42	95,82	63,90
12. 6. 1960	5,88	3,92	22,97	15,31	50,13	33,42	95,84	63,90
1. 9. 1961	6,51	4,31	25,42	16,84	54,05	35,87	99,76	66,35
3. 6. 1962	6,80	4,53	26,55	17,70	55,38	36,92	99,42	66,28
15. 9. 1962	6,76	4,51	26,41	17,61	57,71	38,47	96,12	64,03
1. 2. 1965	7,20	4,90	28,70	19,20	62,90	42,20	108,80	72,40
1. 3. 1966	7,30	4,90	29,10	19,40	67,90	45,10	120,20	80,40
1. 12. 1967	6,30	4,30	24,80	16,60	60,30	40,20	108,70	72,60
Italien, Einfache Fahrt								
1950	2,57	1,52	10,28	6,08	25,08	14,74	46,64	27,45
1. 8. 1952	2,70	1,59	10,82	6,35	26,36	15,48	49,01	28,87
10. 12. 1953	3,38	1,99	13,52	7,98	32,92	19,40	59,29	34,95
1. 8. 1956	3,92	2,23	15,68	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961	4,36	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963	5,00	2,80	20,15	11,05	50,05	27,63	89,70	50,05
1. 2. 1964	5,20	3,00	20,20	11,10	50,10	27,70	89,70	50,10
Hin- und Rückfahrt								
1950	5,14	3,04	20,56	12,16	50,16	29,48	93,28	54,90
1. 8. 1952	4,33	2,57	17,31	10,14	52,73	30,96	100,05	57,73
10. 12. 1953	5,41	3,18	21,63	12,71	65,84	38,80	118,57	69,90
1. 8. 1956	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961	7,41	4,16	29,51	16,38	87,10	48,10	156,00	87,10
1. 1. 1963	10,00	5,60	40,30	22,10	100,10	55,26	179,40	100,10
1. 2. 1964	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt³⁾								
1952	3,80	2,53	15,20	10,13	37,99	25,33	75,98	50,65
1953	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,39
1954	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,39
1955	3,30	2,20	12,44	8,29	22,84	15,23	45,68	30,46
1. 2. 1956	4,48	2,99	14,47	9,64	25,38	16,92	50,25	33,50
1. 3. 1957 ⁵⁾	4,40	2,93	14,47	9,64	31,13	20,76	61,67	41,17
1. 1. 1959	5,08	3,38	16,67	11,11	35,87	23,91	71,06	47,38
1. 4. 1961	5,50	3,67	19,46	12,97	42,30	28,20	84,60	56,40
1. 4. 1965	4,50 ⁶⁾	3,60 ⁶⁾	11,80 ⁶⁾	8,70 ⁶⁾	26,20 ⁶⁾	19,80 ⁶⁾	49,70 ⁶⁾	36,80 ⁶⁾
1. 8. 1965	2,80 ⁶⁾	1,90 ⁶⁾	8,00 ⁶⁾	5,90 ⁶⁾	17,80 ⁶⁾	13,30 ⁶⁾	34,00 ⁶⁾	24,90 ⁶⁾
1. 3. 1966	3,00 ⁶⁾	2,00 ⁶⁾	11,90 ⁶⁾	8,00 ⁶⁾	29,70 ⁶⁾	19,80 ⁶⁾	59,40 ⁶⁾	39,60 ⁶⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt³⁾								
1. 3. 1957	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23
1. 4. 1965	— ⁶⁾	— ⁶⁾	— ⁶⁾	— ⁶⁾	— ⁶⁾	— ⁶⁾	— ⁶⁾	— ⁶⁾

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

A. Personenverkehr
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾	1. Klasse ¹⁾	2. Klasse ¹⁾
Luxemburg, Einfache Fahrt								
1950	5,07	3,55	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	6,12	4,25	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965	7,40	4,90	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965	7,50	5,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967	8,00	5,40	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967	8,30	5,60	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	8,61	5,99	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	10,46	7,23	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965	14,80	9,80	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965	15,00	10,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967	16,00	10,80	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967	16,60	11,20	—	—	—	—	—	—
Niederlande, Personen- und D-Züge, ab 1. 12. 1962 Personenzüge, Einfache Fahrt²⁾								
1. 2. 1950	2,78	1,94	9,27	6,44	—	—	—	—
1. 2. 1952	3,05	2,11	10,66	7,33	—	—	—	—
1. 9. 1955	3,24	2,23	11,95	8,27	—	—	—	—
1. 4. 1957	3,50	2,44	12,78	8,89	—	—	—	—
1. 12. 1962	3,80	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 Fahrt³⁾								
1. 12. 1962	1,23	1,23	1,23	1,23	—	—	—	—
1. 10. 1963	2,45	2,45	2,45	2,45	—	—	—	—
1. 5. 1964	2,56	2,56	2,56	2,56	—	—	—	—
1. 2. 1967	2,30	2,30	2,30	2,30	—	—	—	—
Norwegen, Einfache Fahrt²⁾								
1950	5,02	2,84	20,09	11,23	50,23	28,07	75,34	42,25
1. 5. 1952	5,32	2,96	21,28	11,82	53,19	29,55	79,79	44,33
1. 10. 1954	7,09	4,73	20,39	13,59	46,98	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 Fahrt²⁾								
1950	2,37	1,58	9,48	6,32	19,56	13,04	26,68	17,78
1. 9. 1951	2,96	1,98	11,86	7,90	27,57	18,38	43,57	29,05
1. 1. 1954	3,07	2,04	12,17	8,12	28,34	18,89	44,79	29,86
1. 1. 1961	4,37	2,56	17,16	10,05	40,72	23,87	70,04	41,18
1. 8. 1966	5,70	3,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt²⁾								
1950	0,79	—	3,16	—	6,52	—	8,88	—
1. 9. 1951	1,00	—	3,94	—	9,19	—	14,53	—
1. 1. 1954	1,01	—	4,07	—	9,44	—	14,93	—
1. 1. 1961	0,75	—	2,94	—	7,02	—	12,32	—
1. 1. 1964	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56
1. 8. 1966	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
Schweden, Personenzüge, ab 1. 5. 1966 Personen- und D-Züge, Einfache Fahrt								
1950	4,77	3,18	18,36	12,24	34,51	23,01	53,60	35,74
1. 5. 1951	4,90	3,26	19,58	13,05	41,00	27,33	62,42	41,61
1. 4. 1952	5,88	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	78,43
1. 4. 1952	8,81	5,87	35,49	23,66	84,45	56,30	121,16	80,77
1. 6. 1955	9,76	6,50	37,80	25,20	84,15	56,10	123,17	82,11
1. 1. 1957	10,71	7,14	42,58	28,39	92,45	61,64	136,25	90,83
1. 2. 1958	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,92
1. 9. 1959	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,92
1. 9. 1962	12,18	8,12	46,86	31,24	101,92	67,95	148,78	99,19
1. 10. 1964	13,07	8,71	49,01	32,68	107,36	71,58	156,38	104,25
1. 5. 1966	21,80 ³⁾	17,20 ³⁾	59,90 ³⁾	42,50 ³⁾	122,40 ³⁾	84,30 ³⁾	175,50 ³⁾	119,70 ³⁾
1. 1. 1967	26,20 ³⁾	20,00 ³⁾	68,80 ³⁾	48,60 ³⁾	139,20 ³⁾	95,40 ³⁾	200,00 ³⁾	136,00 ³⁾
1. 1. 1968	19,80 ³⁾	13,40 ³⁾	66,20 ³⁾	44,20 ³⁾	155,20 ³⁾	103,20 ³⁾	222,00 ³⁾	148,00 ³⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt²⁾								
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. 39, Quellenverzeichnis s. S. 43.

A. Personenverkehr
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

DM

Änderungsdatum	50 km			200 km			500 km			1000 km		
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
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	4,48	.	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	60,60	55,40	139,20	110,80
	Hoek van Holland—Venlo (Grenze) ..	191	21,10	15,00	42,20	30,00
	Venlo (Grenze)—Passau	767	89,00	60,00	154,00	104,00
	Passau—Wien West	298	34,40	22,50	68,80	45,00
	Insgesamt	1562	214,10	152,90	404,20	289,80
	b) über Dover—Ostende					
	London—Dover	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	Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	68,50	45,70	137,00	91,40
	Kehl (Grenze)—Salzburg	561	69,60	47,00	121,00	82,00
	Insgesamt	1073	138,10	92,70	258,00	173,40
Paris—Kopenhagen	Paris—Nord—Jeumont (Grenze)	241	33,30	22,20	66,60	44,40
	Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze) ..	174	24,40	16,40	48,80	32,80
	Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze) ..	719	87,60	59,00	148,00	100,00
	Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	366	45,40	30,10	72,20	48,20
	Insgesamt	1500	190,70	127,70	335,60	225,40
Paris—Prag	Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	68,50	45,70	137,00	91,40
	Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	65,00	44,00	115,00	78,00
	Cheb (Grenze)—Prag	230	41,00	27,30	82,00	54,60
	Insgesamt	1249	174,50	117,00	334,00	224,00
Amsterdam—Bern	Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	19,50	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
Brüssel—Rom	Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	21,60	14,50	43,20	29,00
	Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf.	597	75,60	51,00	130,00	88,00
	Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	330	41,50	28,00	82,20	41,50
	Chiasso/Iselle fr.—Rom	687	68,90	38,40	137,80	76,80
	Insgesamt	1767	207,60	131,90	373,20	235,30
Kopenhagen—Innsbruck	Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	238	35,50	23,50	56,20	37,60
	Puttgarden Mitte See—Kufstein	1115	122,00	82,00	196,00	132,00
	Kufstein—Innsbruck	73	10,70	7,60	21,40	15,20
	Insgesamt	1426	168,20	113,10	273,60	184,80
Kopenhagen—Belgrad	Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	366	45,40	30,10	72,20	48,20
	Flensburg (Grenze)—Salzburg	1154	128,00	86,00	202,00	136,00
	Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	26,30	17,40	52,60	34,80
	Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	38,70	25,80	77,40	51,60
	Insgesamt	2368	238,40	159,30	404,20	270,60
Oslo—Malland	Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	27,30	18,20	54,60	36,40
	Kornsjö (Grenze)—Lübeck/Travemünde Hafen ..	748	134,60	102,40	212,60	160,60
	Lübeck/Travemünde Hafen—Basel Bad. Bf.	945	110,00	74,00	181,00	122,00
	Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	330	41,50	28,00	82,20	41,50
	Chiasso/Iselle fr.—Malland	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 ..	268	39,80	26,40	62,40	41,80
	Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze) ..	736	87,60	59,00	148,00	100,00
	Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze) ..	174	24,40	16,40	48,80	32,80
	Jeumont (Grenze)—Paris	241	33,30	22,20	66,60	44,40
	Insgesamt	2033	297,70	198,80	507,60	340,20

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

B. Güterverkehr

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

DM je 100 kg

Gewichtsstufen	Änderungsdatum									
	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963	15. 3. 1966	1. 1. 1968

a) Stückgutsätze

1— 100 kg	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36	6,98	7,69	8,74	9,04	8,40
101— 500 kg	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	7,38	8,26	8,56	7,96
501—1000 kg	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	6,22	6,87	7,17	6,66
über 1000 kg							5,25	5,77	6,07	5,65

b) Stückgutzuschläge (je Sendung bis 1 000 kg)

1— 500 kg	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70	3,00 ¹⁾	2,79 ¹⁾
501—1000 kg	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70	3,00 ¹⁾	2,79 ¹⁾

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

Nach Änderungsdaten

DM je 100 kg

Geltungsdauer der Güterklasseneinteilung	Regeltarif														Ausnahme- tarif	
	für die Güterklassen ²⁾								für die Montangüterklassen							
	A	B	C	D	Dk ³⁾	E	F	Fk ³⁾	G	Gk ³⁾	(C)	(D)	(F)	(Fk ³⁾)		
	A/B		C/D			E		F		G	Gk ³⁾	I	II	III	IV	V
1. 8. 42—31. 1. 58										C	Ck ³⁾	I	II/III		IV	V
1. 2. 58—14. 3. 66	A/B		C/D			E		F		G	Gk ³⁾	I	II	III	IV	V
ab 15. 3. 66	A					B				C	Ck ³⁾	I	II/III		IV	V
5 t - Klasse																
16. 8. 1948	2,45	2,20	1,96	1,74	1,63	1,57	1,27	1,19	1,09	1,03	1,96	1,74	1,27	1,19	—	—
1. 1. 1950	1,98	1,85	1,83	1,80	1,68	1,69	1,43	1,33	1,26	1,18	1,83	1,80	1,43	1,33	—	—
1. 1. 1951	2,29	2,14	2,10	2,05	1,92	1,91	1,62	1,50	1,41	1,32	2,10	2,05	1,62	1,50	—	—
15. 10. 1951	2,86	2,63	2,54	2,44	2,28	2,23	1,88	1,74	1,62	1,52	2,54	2,44	1,88	1,74	—	—
5. 8. 1952	3,06	2,81	2,72	2,61		2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,72	2,61	2,01	1,86	—	—
1. 8. 1953	2,44	2,39	2,39	2,39		2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,39	2,39	2,01	1,86	—	—
1. 2. 1958	2,98			2,98		2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—
6. 7. 1960	3,14			2,98		2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—
15. 10. 1962	3,36			3,20		2,96	2,67		2,22	2,01	3,18	3,17	2,67	2,66	2,59	—
1. 8. 1964	3,42			3,23		3,06	2,83		2,62	2,46	2,72	2,69	2,38	2,37	2,30	—
15. 3. 1966			3,85				3,48		3,21	3,00	3,48	3,16		3,14	3,04	—
1. 1. 1968			3,56				3,23		2,97	—	3,22	2,92		2,92	3,02	—
10 t - Klasse																
16. 8. 1948	2,34	2,10	1,83	1,58	1,49	1,33	1,08	1,01	0,87	0,82	1,83	1,58	1,08	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	1,53
1. 1. 1951	2,11	1,98	1,87	1,74	1,63	1,52	1,29	1,19	1,06	0,98	1,87	1,74	1,29	1,19	1,06	1,73
15. 10. 1951	2,64	2,44	2,26	2,07	1,94	1,78	1,50	1,38	1,22	1,13	2,26	2,07	1,50	1,38	1,23	1,99
5. 8. 1952	2,82	2,61	2,42	2,21		1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,42	2,21	1,61	1,48	1,32	2,13
1. 8. 1953	2,25	2,19	2,10	1,99		1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,10	1,99	1,61	1,48	1,32	2,13
1. 2. 1958	2,35			2,24		2,07	1,75		1,46	1,36	2,23	2,22	1,75	1,74	1,70	1,46
1. 8. 1964	1,89			1,79		1,69	1,56		1,45	1,36	1,79	1,76	1,56	1,55	1,51	1,29
15. 3. 1966			1,93				1,74		1,61	1,50	1,91	1,74		1,73	1,67	1,29
1. 1. 1968			1,78				1,62		1,49	—	1,77	1,61		1,61	1,66	1,28
20 t - Klasse ⁶⁾																
1. 2. 1958	2,24		2,13			1,97	1,67		1,39	1,30	2,12	2,11	1,67	1,66	1,62	1,46
1. 8. 1964	1,80		1,70			1,61	1,49		1,38	1,30	1,70	1,68	1,49	1,48	1,44	1,29 ⁷⁾
15. 3. 1966			1,84				1,66		1,53	1,43	1,83	1,66		1,65	1,60	1,29
1. 1. 1968			1,70				1,54		1,42	—	1,69	1,53		1,53	1,59	1,28
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
1. 1. 1968			1,62				1,47		1,35	—	1,61	1,46		1,46	1,51	1,28
																2,29

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

B. Güterverkehr

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

DM je 1000 kg

Ware	Weizen ²⁾		Kar- toffeln	Apfel- sinen	FrISChe FISChe	Schweine- schmalz	Kaffee, roh			Tabak, roh			Pflz. u. tier. Öle, Fette ³⁾	
von	Straubing	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg	Bremerh. Fischerei- hafen	Hamburg								
Strecke	nach	Bamberg	Augsburg	Essen Hbf	Düsseldorf	Frank- furt (M) Hbf	Mannheim	Frank- furt (M)	Viersen	Hannover	Trier	München	Dissen- Bad Rothenf.	
Strecke in km	208	739	229	387	493	588	507	402	162	592	797	254		
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	A ⁴⁾ b)	17 S 1 b)	1 6 B 1 b)	18 S 5 b)	A ⁴⁾ a) (5 t-Kl.) ⁵⁾	A ⁴⁾ b)		24 S 5 b)		A ⁴⁾ b)	24 S 5 b) (15 t-Kl.) ⁶⁾	A ⁴⁾ b)	A ⁴⁾ b)	
1958 D Febr./Dez.	27,40	37,60 ⁷⁾	14,30	20,10	58,01 ⁸⁾	58,70	53,90	26,00 ⁹⁾	25,26 ⁸⁾	35,45 ⁸⁾	56,59 ⁸⁾	28,70		
1959 D	27,40	37,60	14,30	19,83	46,90	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70		
1960 D	27,40	37,60	14,70	19,00	47,31	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70		
1961 D	27,40	37,60	16,70	19,00	50,30	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	57,40	28,70		
1962 D	22,44	33,93	16,70	19,00	52,20	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	55,15	28,70		
1963 D	15,50	28,80	16,70	19,00	52,20	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	52,00	28,70		
1964 D	15,50	28,80	16,70	19,00	52,20	52,58	48,36	25,00	23,22	35,80	52,00	26,08		
1965 D	15,50	28,80	16,70	19,00	52,20	44,00	40,60	25,00	20,30	35,80	52,00	22,40		
1966 D	15,50 ¹⁰⁾	28,80	16,70 ¹⁰⁾	19,00	53,05	42,40 ¹⁰⁾	39,20 ¹⁰⁾	25,00	20,54	35,80	52,32	21,70 ¹⁰⁾		
1967 D	16,60	29,60 ¹⁰⁾	17,80	20,50 ¹⁰⁾	60,10	42,40	39,20	26,30 ¹⁰⁾	20,60	38,50	52,40	21,70		
1967 Okt.	16,60	29,60	17,80	20,50	60,10	42,40	39,20	26,30	20,60	39,40	52,40	21,70		
Nov.	16,60	29,60	17,80	20,50	60,10	42,40	39,20	26,30	20,60	39,40	52,40	21,70		
Dez.	16,60	29,60	17,80	20,50	60,10	42,40	39,20	26,30	20,60	39,40	52,40	21,70		
1968 Jan.	15,40	27,40	16,50	19,00	78,10 ⁵⁾	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10		
Febr.	15,40	27,40	16,50	19,00	78,10	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10		
März	15,40	27,40	16,50	19,00	78,10	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10		
April	15,40	27,40	16,50	19,00	78,10	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10		
Mai	15,40	27,40	16,50	19,00	78,10	39,30	36,30	24,60	19,10	35,60	48,60	20,10		
Juni	15,40	27,40	16,50	19,00	78,10	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
Juli	15,40	27,40	16,50	19,00	78,10	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		

Ware	Grubenholz		Faserholz		Faserholz, Papierholz	Stammholz über 1,5 m lang		Schnitt- holz	Holzzellstoff mit mehr als 40% Wassergehalt		Wolle	Baumwolle
von	Gerolz- hofen	Batten- berg	Hinzerath	Klein- engstingen	Pfullen- dorf	Bruchsal	Hamburg	Hüfingen	Aschaffen- burg Hbf	Mh.-Sandh. Zellst.- Fabr.	Bremen	
Strecke	nach	Dortmund Hbf	Langenbrand- Bermersbach	Mh.-Sandh. Zellst.- Fabr.	Karl- stadt (M)	Göppingen	Bergisch- Gladbach	Wuppertal- Beyenburg	Weingarten (Württ.)	Eitorf	Rheine	
Strecke in km	400	144	261	140	331	199	716	485	278	354	163	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	1 B 34 c)	C ⁴⁾ c)	1 B 21 c)	C ⁴⁾ c)	1 B 22 c)	B ⁴⁾ c)	1 S 3 ⁴⁾ c)	1 B 1 ⁴⁾ b)	B ⁴⁾ b)	A ⁴⁾ b)	21 S 2 b) (15 t-Kl.) ¹¹⁾	21 S 1 b)
1958 D Febr./Dez.	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	27,60 ⁸⁾	16,50 ⁸⁾
1959 D	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	27,80	16,50
1960 D	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	27,72	16,50
1961 D	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	26,80	16,50
1962 D	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	35,55	40,40	26,20	38,10	26,80	16,50
1963 D	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	27,60	40,40	26,20	38,10	26,80	16,50
1964 D	23,20	13,52	18,40	13,22	19,40	19,76	27,60	38,15	24,70	34,39	26,80	16,50
1965 D	23,20	13,40	18,40	13,10	19,40	18,30	27,60	35,00	22,60	29,20	26,80	16,50
1966 D	24,10 ¹⁰⁾	14,20 ¹⁰⁾	19,30 ¹⁰⁾	13,90 ¹⁰⁾	19,20 ¹⁰⁾	19,40 ¹⁰⁾	27,60	34,10 ¹⁰⁾	22,60 ¹⁰⁾	29,90 ¹⁰⁾	27,00	15,83
1967 D	24,10	14,20	19,30	13,90	19,20	19,40	27,60 ¹⁰⁾	34,10	24,10	29,90	29,20	16,23
1967 Okt.	24,10	14,20	19,30	13,90	19,20	19,40	27,60	34,10	24,10	29,90	29,20	16,50
Nov.	24,10	14,20	19,30	13,90	19,20	19,40	27,60	34,10	24,10	29,90	29,20	16,50
Dez.	24,10	14,20	19,30	13,90	19,20	19,40	27,60	34,10	24,10	29,90	29,20	16,50
1968 Jan.	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Febr.	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
März	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
April	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Mai	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,20	22,30	27,80	27,10	15,30
Juni	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,20	22,30	27,80	27,10	15,30
Juli	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,20	22,30	27,80	27,10	15,30

Ware	Häute u. Felle	Ton, roh	Kalkstein		Schwefel- kies	Kalk, kohlen- saurer	Stein- u. Siedesalz	Eisen- und Manganerz				Schwefel- kies- abbrände
von	Hamburg	Siershahn	Dornap- Hahnen- furth	Flanders- bach	Meggen (Westf.)	Regens- burg Hbf	Hameln	Regensburg Donau- Umschl.-St.	Peine	Aumenau	Emden	Duisburg- Hochfeld- Süd
Strecke	nach	Wein- heim (Bergstr.)	Lübeck- Dänisch- burg	Oberhausen	Lever- kusen- Bayerwerk	München Hbf	Hamburg	Luitpold- hutte	Salzgitter Hütte-Süd	Rhein- hausen	Dortmund- Eving	Hagen- Harkorten- Huttenw.
Strecke in km	569	578	50	34	122	136	209	71	33	217	230	69
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	23 S 3 b)	C ⁴⁾ c)	4 B 1 b)	4 B 90 ⁴⁾ b)	7 B 21 ⁴⁾ c)	11 B 1 b)	B ⁴⁾ b)	7 B 1 c)	7 B 24 ⁴⁾ c)	7 B 25 c)	7 S 21 ²⁾ c)	7 B 1 c)
1958 D Febr./Dez.	35,60	32,30	7,10	5,70	9,22	6,10	21,30	8,23 ⁸⁾	3,27 ⁸⁾	7,94 ⁸⁾	5,45 ⁸⁾	8,03 ⁸⁾
1959 D	35,60	32,30	7,10	5,70	8,00	6,10	21,30	8,30	3,30	8,00	5,09	8,10
1960 D	33,93	32,30	7,10	5,70	8,00	6,26	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10
1961 D	31,60	32,30	7,10	5,70	8,00	8,00	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10
1962 D	31,60	32,30	7,10	4,95	8,00	8,00	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10
1963 D	31,60	32,30	7,10	4,80	8,00	8,00	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10
1964 D	31,60	32,05	7,10	4,80	8,00	8,00	20,22	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10
1965 D	31,60	31,70	7,10	4,80	8,00	8,00	18,70	8,01	3,24	7,70	4,68	8,10
1966 D	31,60	33,70 ¹⁰⁾	7,10 ¹⁰⁾	4,60 ¹⁰⁾	8,50 ¹⁰⁾	9,90 ¹⁰⁾	19,90 ¹⁰⁾	7,80 ¹⁰⁾	3,20 ¹⁰⁾	7,50 ¹⁰⁾	4,60 ¹⁰⁾	8,10 ¹⁰⁾
1967 D	32,90 ¹⁰⁾	33,70	7,10	4,18	8,50	9,90	19,90	8,40	3,20	7,50	4,80	8,70
1967 Okt.	32,90	33,70	7,10	4,10	8,50	9,90	19,90	8,40	3,20	7,50	4,80	8,70
Nov.	32,90	33,70	7,10	4,10	8,50	9,90	19,90	8,40	3,20	7,50	4,80	8,70
Dez.	32,90	33,70	7,10	4,10	8,50	9,90	19,90	8,40	3,20	7,50	4,80	8,70
1968 Jan.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,90	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
Febr.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,90	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
März	30,50	31,20	6,70	3,90	7,90	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
April	30,50	31,20	6,70	3,90	7,90	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
Mai	30,50	31,20	6,70	3,90	7,90	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
Juni	30,50	31,20	6,70	3,90	7,90	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
Juli	30,50	31,20	6,70	3,90	7,90	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10

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

B. Güterverkehr

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

DM je 1000 kg

Ware	Stahlschrott	Steinkohlen ²⁾				Steinkohlen, -briketts u. -koks ²⁾		Steinkohlen und -koks ²⁾		Braunkohle, roh	Braunkohlenbriketts	
von	Hamm (Westf.)	Recklinghausen Ost	Alsdorf (Kr. Aachen)			Gelsenkirchen		Oberaden	Herne	Nieder- außem	Frechen	
Strecke	Oberhausen Hbf	Großkrotzenburg	Mannheim-Rheinau	Stuttgart Ost I ³⁾	Stuttgart II ³⁾	Hbf	Schalke	Salzgitter Hütte-Nord	Peine	Düsseldorfer Holz	Hamm (Westf.)	Hamburg
Strecke in km	77	283	320	456		139	347	248	266	52	145	153
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	IV ⁴⁾ c)	6 B 35 ⁴⁾ c)				6 B 1 c)	6 B 11 c)	6 B 33 c)		6 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 14 c)
1958 D Febr./Dez.	10,70	.	.	.	.	13,80 ⁵⁾	19,05 ⁵⁾	9,73 ⁵⁾	10,31 ⁵⁾	6,64 ⁵⁾	14,19 ⁵⁾	21,94 ⁵⁾
1959 D	10,60	.	.	.	.	13,90	19,20	9,80	10,40	6,70	14,30	22,10
1960 D	10,60	.	.	.	.	13,80	18,38	10,12	10,69	6,70	14,30	22,10
1961 D	10,60	.	.	.	.	12,70	17,55	9,51	10,06	6,70	14,30	22,10
1962 D	10,60	.	.	.	.	11,48	16,94	9,16	9,71	6,20	12,88	21,68
1963 D	10,60	.	9,78	18,64	13,85	11,24	16,09	9,05	9,60	6,10	12,60	21,10
1964 D	10,18	.	9,59	19,35	13,82	11,34	16,22	9,13	9,68	6,10	12,60	21,10
1965 D	9,60	9,42	9,61	18,50	13,86	11,37	16,26	9,15	9,70	6,10	12,60	21,10
1966 D ⁶⁾	10,10	9,42	9,61	18,39	13,86	11,37	16,26	9,15	9,70	6,10	12,60	21,10
1967 D	10,10	9,42	9,45	18,39	13,86	11,37	16,26	9,15	9,70	6,10	12,60	21,10
1967 Okt.	10,10	9,42	9,42	18,39	13,86	11,37	16,26	9,15	9,70	6,10	12,60	21,10
Nov.	10,10	9,42	9,42	18,39	13,86	11,37	16,26	9,15	9,70	6,10	12,60	21,10
Dez.	10,10	9,42	9,42	18,39	13,86	11,37	16,26	9,15	9,70	6,10	12,60	21,10
1968 Jan.	9,40	9,42	9,42	18,39	13,86	11,27	16,17	9,15	9,70	6,00	12,50	20,90
Febr.	9,40	9,42	9,42	18,39	13,86	11,27	16,17	9,15	9,70	6,00	12,50	20,90
März	9,40	9,42	9,42	18,39	13,86	11,27	16,17	9,07	9,62	6,00	12,50	20,90
April	9,40	9,42	9,42	18,39	13,86	11,27	16,17	9,06	9,61	6,00	12,50	20,90
Mai	9,40	9,42	9,42	18,39	13,86	11,27	16,17	9,06	9,61	6,00	12,50	20,90
Juni	9,40	9,42	9,42	18,39	13,86	11,27	16,17	9,06	9,61	6,00	12,50	20,90
Juli	9,40	9,42	9,42	18,39	13,86	11,27	16,17	9,06	9,61	6,00	12,50	20,90

Ware	Erdöl, roh	Benzin (VK)			Dieselkraftstoff (DK)			Heizöl				Benzol
von	Barnstorf (Han.)	Spellen (Niederrhein)	Karlsruhe-Knielingen	Ingolstadt Nord	Mainz-Gustavsburg	Godorf Shell	Karlsruhe-Knielingen	Köln Esso	Ingolstadt Nord	Erngaden	Ingolstadt Nord	Bochum-Langendreer
Strecke	Holt-Hausen (Ems)	Kassel-Unterstadt	Stuttgart Hafen	Würzburg Hbf	Stuttgart Hafen	Osnabrück	Stuttgart Hafen	Kassel-Unterstadt	Würzburg Hbf	Badenfurt	Würzburg Hbf	Duisburg Hbf
Strecke in km	153	282	107	192	212	214	107	289	192	221	192	42
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	14 B 1 d)	A ⁴⁾ d)	14 B 52 d)	14 B 55 d)	B ⁴⁾ d)	14 B 16 d)	14 B 52 d)	B ⁴⁾ d)	14 B 55 d)	B ⁴⁾ d)	14 B 55 d)	A ⁴⁾ d)
1958 D Febr./Dez.	7,48 ⁵⁾	31,20	—	—	18,70	.	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1959 D	7,50	31,20	—	—	18,70	.	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1960 D	7,50	31,20	—	—	18,70	.	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1961 D	6,60	31,20	—	—	18,70	.	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1962 D	6,60	31,20	—	—	18,70	.	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1963 D	6,60	31,20	6,20	—	18,70	6,20	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1964 D	6,60	28,28	6,20	13,62	17,74	6,20	—	21,51	12,82	19,30	15,95	6,88
1965 D	6,60	24,20	6,20	9,60	16,40	6,20	—	19,70	8,80	19,30	15,60	6,30
1966 D ⁶⁾	6,60 ⁵⁾	23,40	6,20	9,60	17,40	9,00	6,20	20,90	8,80	17,90	15,60	6,50
1967 D	6,60	23,40	6,20	9,60	17,40	9,00	6,20	20,90	8,80	17,90	15,60	6,50
1967 Okt.	6,60	23,40	6,20	9,60	17,40	9,00	6,20	20,90	8,80	17,90	15,60	6,50
Nov.	6,60	23,40	6,20	9,60	17,40	9,00	6,20	20,90	8,80	17,90	15,60	6,50
Dez.	6,60	23,40	6,20	9,60	17,40	9,00	6,20	20,90	8,80	17,90	15,60	6,50
1968 Jan.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Febr.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
März	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
April	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Mai	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Juni	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Juli	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20

Ware	Schwefelsäure	Thomasphosphat	Glühphosphat	Ammonitrat	Kalk, gebrannt	Zement	Roheisen in Masseln	Halbzeug ⁷⁾	Walzdraht aus Stahl	Stab- u. Formstahl unbearb.	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren aus Stahl
von	Duisburg-Hochfeld-Süd	Braunschweig Hgbf	Brunsbüttelkoog	Ludwigshafen (Rh.) BASF	Flandersbach	W.-Biebrich Industrie-Bahnhof	Gelsenkirchen	Dortmund	Duisburg Hbf	Oberhausen Hbf	Braunschweig Hgbf	Düsseldorfer Grafenberg
Strecke	Hagen Hbf	Kiel Hgbf	Sehnde	Bamberg	Oberhausen West	Bad König	Duisburg	Iserlohn	Hamm (Westf.)	Osnabrück	Hamburg Hgbf	Herford
Strecke in km	64	284	265	267	34	76	26	38	85	134	182	180
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	B ⁴⁾ d)	11 B 1 b)	11 B 16 ⁴⁾ b)	11 B 1 b)	4 B 90 ⁴⁾ b)	B ⁴⁾ b)	8 B 8 ⁴⁾ c)		I ⁴⁾ c)			A ⁴⁾ c)
1958 D Febr./Dez.	9,60	16,10	17,40	17,40	6,40	10,40	5,80	6,90	14,00	19,60	25,10	24,50
1959 D	9,60	16,10	17,40	17,40	6,40	10,40	5,26	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1960 D	9,25	16,26	17,45	17,43	6,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1961 D	7,90	18,00	17,70	17,70	6,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1962 D	7,90	18,00	14,62	17,70	5,57	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1963 D	7,90	18,00	14,00	17,70	5,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1964 D	7,90	18,00	14,00	17,70	5,30	10,03	5,20	6,40	12,66	17,92	22,93	22,42
1965 D	7,75	18,00	14,00	17,70	5,10	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1966 D ⁶⁾	7,70	19,00	14,00 ⁵⁾	18,80	5,40	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 D	7,70	19,00	14,00	18,80	4,65	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 Okt.	7,70	19,00	14,00	18,80	4,50	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Nov.	7,70	19,00	14,00	18,80	4,50	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
Dez.	7,70	19,00	14,00	18,80	4,50	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1968 Jan.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Febr.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
März	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
April	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Mai	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Juni	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Juli	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

Ware	Strecke	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	Futter-
		Hamburg		Bremen		Heilbronn ³⁾		Emden		Köln		
von	nach	Düsseldorf	Braunschweig	Köln	Mannheim	Heilbronn ³⁾	Köln					
1957 D		15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 ⁴⁾	15,03 ⁴⁾	9,04	8,44
1958 D		16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28 ⁴⁾	16,58 ⁴⁾	10,28	9,58
1959 D		15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42 ⁴⁾	16,71 ⁴⁾	10,38	9,67
1960 D		15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25 ⁴⁾	16,54 ⁴⁾	10,38	9,67
1961 D		15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 D		13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67
1963 D		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 D		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1965 D		10,88	10,49	7,39	7,88	7,62	11,24	10,97	12,76	12,50	7,52	7,26
1966 D		10,52	10,44	7,44		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 D		10,71		7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1967 Juli		10,71		7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
Aug.		10,71		7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
Sept.		10,71		7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
Okt.		10,71		7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
Nov.		10,71		7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
Dez.		10,71		7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1968 Jan.		10,67		7,60		7,58		10,92		12,44		7,22
Febr.		10,67		7,60		7,58		10,92		12,44		7,22
März		10,67		7,60		7,58		10,92		12,49		7,22
April		10,67		7,60		7,58		10,92r		12,49		7,22
Mai		10,67		7,60		7,58		10,92		12,49		7,22
Juni		10,67		7,60		7,58		10,92		12,49		7,22
Juli		10,67		7,60		7,58		10,92		12,49		7,22

Ware	Strecke	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
von	nach	Mannheim	Heilbronn ³⁾	Berlin	Emden						
1957 D		13,22	12,62	15,13 ⁴⁾	14,53 ⁴⁾	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31	
1958 D		14,72	14,02	16,78 ⁴⁾	16,08 ⁴⁾	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62	
1959 D		14,85	14,14	16,92 ⁴⁾	16,21 ⁴⁾	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12	
1960 D		14,85	14,14	16,75 ⁴⁾	16,04 ⁴⁾	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58	
1961 D		14,85	14,14	16,72	16,01	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24	
1962 D		13,80	12,67	14,98	14,34	12,15	13,56	9,05	6,55	7,24	
1963 D		11,14	10,61	12,66	12,13	10,17	13,56	9,05	6,55	7,24	
1964 D		11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42	9,54	6,60	7,30	
1965 D		10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	6,62	7,32	
1966 D		10,73		12,32		10,91	14,93	9,74	6,62	7,32	
1967 D		10,73		12,32		11,25	16,17	9,84	6,62	7,32	
1967 Juli		10,73		12,32		11,25	16,17	9,70	6,62	7,32	
Aug.		10,73		12,32		11,25	16,17	9,70	6,62	7,32	
Sept.		10,73		12,32		11,25	16,17	9,70	6,62	7,32	
Okt.		10,73		12,32		11,25	16,17	9,70	6,62	7,32	
Nov.		10,73		12,32		11,25	16,17	9,70	6,62	7,32	
Dez.		10,73		12,32		11,25	16,17	9,70	6,62	7,32	
1968 Jan.		10,70		12,29		11,21	16,12	9,66	6,59	7,29	
Febr.		10,70		12,29		11,21	16,12	9,66	6,59	7,29	
März		10,70		12,33		11,21	16,12	9,66	6,59	7,29	
April		10,70		12,33		11,21	16,12	9,66	6,59	7,29	
Mai		10,70		12,33		11,21	16,12	9,66	6,59	7,29	
Juni		10,70		12,33		11,21	16,12	9,66	6,59	7,29	
Juli		10,70		12,33		11,21	16,12	9,66	6,59	7,29	

Ware	Strecke	Küstenkohle ⁶⁾ b)			Exportkohle ⁶⁾ c)			Bunkerkohle ⁶⁾ d)		
		Zechengruppen des Ruhrgebiets			Zechengruppen des Ruhrgebiets			Zechengruppen des Ruhrgebiets		
		I	II	III	I	II	III	I	II	III
von	nach	Emden			Emden			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	6,76
1965 D		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1966 D		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1967 D		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1967 Juli		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
Aug.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
Sept.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
Okt.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
Nov.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
Dez.		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1968 Jan.		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
Febr.		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
März		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
April		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
Mai		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
Juni		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
Juli		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. 43.

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze
DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle ¹⁾	Ortskohle ¹⁾	Steinkohle ¹⁾							Braunkohlenbriketts	
Strecke von	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
nach	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ²⁾ Osthafen	Würzburg ²⁾	Mannheim	Heilbronn ³⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main) ²⁾	Würzburg ²⁾	
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55 ³⁾	9,41	6,35	9,25
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 ³⁾	10,02	6,57	9,51
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35 ³⁾	10,02	6,57	9,51
1960 D	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71 ³⁾	9,59	6,57	9,51
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	6,57	9,51
1962 D	7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	6,57	9,51
1963 D	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 D	7,26	8,32	7,67	16,22	7,15	9,67	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	9,45	8,45	6,58	9,78
1966 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45	8,45	6,67	9,87
1967 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45	8,45	6,67	9,87
1967 Juli	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45	8,45	6,67	9,87
Aug.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45	8,45	6,67	9,87
Sept.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45	8,45	6,67	9,87
Okt.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45	8,45	6,67	9,87
Nov.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45	8,45	6,67	9,87
Dez.	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,45	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
Febr.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,12	9,65	7,08	9,42	8,41	6,64	9,83
März	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
April	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Mai	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Juni	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Juli	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 von	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim ⁴⁾	Heilbronn ⁴⁾	Kehl ⁵⁾	Bremen ⁶⁾	
nach	Mannheim	Heilbronn ³⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)	
1957 D	6,34	8,94 ³⁾	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 ³⁾	2,85	14,20	13,65
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46 ³⁾	2,85	15,12	14,67
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85		
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	15,20 ⁷⁾	
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I 16,92	III 14,37
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	14,35
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35
1964 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35
1965 D	6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35
1966 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35
1967 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35
1967 Juli	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35
Aug.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35
Sept.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35
Okt.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35
Nov.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35
Dez.	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	14,35
1968 Jan.	6,58	9,22	8,09	4,50	4,82	3,06	4,43	2,84	16,85	14,30
Febr.	6,58	9,22	8,09	4,50	4,82	3,06	4,43	2,84	16,85	14,30
März	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	14,30
April	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	14,30
Mai	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	14,30
Juni	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	14,30
Juli	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	14,30

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)						Kies			Bims Kies ⁸⁾		
Strecke von	Bremen ⁶⁾						Emmerich/Rh.			Ladestellen Vellendar bis Brohl/Rh.		
nach	Heilbronn ³⁾ über Küsten-Kan. u. Wes.-Dat.-Kan.			Mannheim über Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Dat.-Kan.			Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
1957 D	27,30			21,31	21,83	20,50	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						3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D	27,75 ⁷⁾				21,95 ⁷⁾		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	I 28,77	II 25,92	III 24,47	I 24,32	II 21,87	III 20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1965 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,55	7,86	8,60
1966 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
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 Juli	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
Aug.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
Sept.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
Okt.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
Nov.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
Dez.	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
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
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
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
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
Mai	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Juni	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Juli	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67

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

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

Ware	Strecke	Bimskies ¹⁾		Salz ²⁾			Grubenholz		Stammholz	Schnittholz
		Ladest. Vallendar bis Brohl/Rh.		Heilbronn ²⁾		Borth/Rh.	Nordenham		Bremen	Heilbronn ²⁾
		Frankfurt/M. ³⁾ —Oberhafen	Heilbronn ³⁾	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Herne, Castrop- Rauxel, Datteln, Dortmund	Essen	Holzminnen	Duisburg- Ruhrort
1957 D		4,42	6,39 ⁴⁾	3,83 ⁴⁾	4,03 ⁴⁾	3,65	.	.	.	5,62 ⁴⁾
1958 D		4,91	7,21 ⁴⁾	4,26 ⁴⁾	4,46 ⁴⁾	4,17	.	.	.	6,23 ⁴⁾
1959 D		4,95	7,28 ⁴⁾	4,20	4,40	4,11	7,67	8,23	12,83	6,19
1960 D		4,95	7,11 ⁴⁾	4,11	4,40	3,95	7,10	7,62	12,83	6,19
1961 D		4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	7,10	7,62	12,83	6,19
1962 D		4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	7,10	7,62	12,83	6,19
1963 D		4,34	6,34	4,33 ⁵⁾	4,78 ⁵⁾	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1964 D		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1965 D		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1966 D		4,32	6,34	3,75	4,20	3,80	7,44	8,00	13,34	6,31
1967 D		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
1967 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
Mai		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Juni		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Juli		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien von										
		unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	
Rhein-Ruhr-Häfen										
		Mannheim		Würzburg ²⁾		Heilbronn ²⁾		Karlsruhe		
1957 D		8,00	7,00	11,50	10,50	11,20 ⁴⁾	10,20 ⁴⁾	10,10		9,10
1958 D		9,47	8,28	13,02	11,92	12,67 ⁴⁾	11,53 ⁴⁾	11,43		10,30
1959 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,85 ⁴⁾	11,70 ⁴⁾	11,60		10,45
1960 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,68 ⁴⁾	11,53 ⁴⁾	11,60		10,45
1961 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60		10,45
1962 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60		10,45
1963 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60		10,45
1964 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60		10,45
1965 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60		10,45
1966 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60		10,45
1967 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60		10,45
1967 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
Mai		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55		10,40
Juni		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55		10,40
Juli		9,56	8,36	13,15	12,05	12,80	11,45	11,55		10,40
Normalgüter in Partien ab 100 t ⁶⁾										
		I	II	III	IV	V	VI			
Hamburg (Bugsiergebiet A)										
Berlin										
1957 D		13,89		13,70	13,53	13,33		13,20		13,09
1958 D		14,33		14,18	14,03	13,87		13,77		13,70
1959 D		14,33		14,18	14,03	13,87		13,77		13,70
1960 D		14,33		14,18	14,03	13,87		13,77		13,70
1961 D		14,33		14,18	14,03	13,87		13,77		13,70
1962 D		14,33		14,18	14,03	13,87		13,77		13,70
1963 D		14,33		14,18	14,03	13,87		13,77		13,70
1964 D		15,19		15,04	14,88	14,73		14,63		14,55
1965 D		15,27		15,12	14,96	14,81		14,71		14,63
1966 D		15,67		15,53	15,38	15,24		15,14		15,06
1967 D			16,62		16,57	16,47		16,42		16,30
1967 Juli			16,62		16,57	16,47		16,42		16,30
Aug.			16,62		16,57	16,47		16,42		16,30
Sept.			16,62		16,57	16,47		16,42		16,30
Okt.			16,62		16,57	16,47		16,42		16,30
Nov.			16,62		16,57	16,47		16,42		16,30
Dez.			16,62		16,57	16,47		16,42		16,30
1968 Jan.			16,57		16,52	16,42		16,37		16,25
Febr.			16,57		16,52	16,42		16,37		16,25
März			16,57		16,52	16,42		16,37		16,25
April			16,57		16,52	16,42		16,37		16,25
Mai			16,57		16,52	16,42		16,37		16,25
Juni			16,57		16,52	16,42		16,37		16,25
Juli			16,57		16,52	16,42		16,37		16,25

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

A. Binnenschifffahrt

2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar

Dpf je 1 000 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. 1968
Getreide	Bremen	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00	89,60
Steinkohle u. Braunkohlenbriketts	Emden	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00	89,60
	Rhein-Ruhrhäfen	—Frankfurt (M) Osthafen	7,00	8,70	8,70	12,20	12,25	14,00
		—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
Güterklasse 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
Bimskies	Ladestationen							
	Vallendar-Brohl/Rh.	—Frankfurt (M) Oberhafen	5,20	5,20	7,80	7,00	9,20	12,00
		—Heilbronn	11,20	11,20	11,20	22,40	25,76	33,60
Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie	Rhein-Ruhrhäfen	—Würzburg						
Güterklasse I			50,00	50,00	83,33	83,30	108,36	166,00
Güterklasse II			45,00	45,00	75,00	75,00	108,36	169,00
Güterklasse III			35,00	35,00	58,33	58,30	90,30	135,20
Güterklasse IV			25,00	25,00	41,66	50,00	90,30	135,20
	Rhein-Ruhrhäfen	—Heilbronn						
Güterklasse I			89,60	89,60	89,60	120,00	100,80	112,00
Güterklasse II			78,40	78,40	78,40	100,80	100,80	112,00
Güterklasse III			67,20	67,20	67,20	78,40	84,00	89,60
Güterklasse IV			56,00	56,00	56,00	67,20	84,00	89,60

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

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

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

Ware	Getreide ¹⁾								Ölkuchen ²⁾				
	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/Aarhus ³⁾	Elbe				Rotterdam ⁴⁾	Elbe				
	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 ⁶⁾	nördlich Fredericia/Aarhus ³⁾	nördlich Aarhus/Aalborg ⁴⁾	Helsingborg/Ystad (Schweden)	
Währung	s. d.		DM										
Mengeneinheit	1 000 kg												
1957 D	22,8	.	7,10	7,88	7,53	8,07	10,26	9,91	9,50	9,39	8,75	11,25	
1958 D	17,5	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78	
1959 D	18,6	.	5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,83	9,08	8,81	10,66	11,03	
1960 D	18,5	.	6,17	7,66	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19	
1961 D	18,10	19,8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	10,96	8,25	8,72	10,81	9,96	
1962 D	18,1	19,0	6,03	7,31	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39	
1963 D	19,10	22,4	6,52	7,39	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	9,83	11,19	11,38	
1964 D	21,4	22,1	5,72	7,70	7,94	8,45	9,50	12,90	8,79	9,89	12,44	10,72	
1965 D	20,7	22,4	6,52	7,81	8,34	8,97	9,76	13,52	9,09	10,17	11,84	10,89	
1966 D	22,8	21,5	5,74	7,39	7,79	8,54	8,74	13,99	8,50	9,59	11,28	10,73	
1967 D	21,8	21,6	5,34	7,00	7,35	8,51	8,88	12,72	8,04	8,46	9,76	11,13	
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	8,88	15,05	7,85	9,14	10,96	9,82	
IV. Vj.	22,4	21,1	5,76	7,60	8,35	9,62	9,44	13,84	8,63	9,82	11,59	11,91	
1967 I. Vj.	20,8	19,2	4,87	6,94	6,82	7,92	8,25	11,20	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	21,2	5,70	6,75	6,89	7,67	.	.	7,46	7,93	8,98	9,26	
IV. Vj.	.	23,6 ¹⁴⁾	6,15	7,57	8,64	11,06	9,88	.	9,27	9,73	11,62	.	
1968 I. Vj. ¹⁵⁾	.	24,11	5,46	7,46	8,50	8,39	9,00	12,40	8,24	8,61	10,57	11,35	
Ware	Ölkuchen ³⁾		Grubenholz		Schnittholz								
von	Elbe	Hamina/Björneborg (Finnland)	südl. Vestervik/Ystad ⁷⁾ (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)						Brahestad/Tornia (Finnland)	Göteborg/Vänernsee (Schweden)		
Route	nördl. Ystad/Oskarshamn (Schweden)	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser/Ems	belg. ⁸⁾ Rheinhäfen	niederl. ⁹⁾ Rheinhäfen	Rhein-/hären ¹⁰⁾ Ruhrhäf.	Jade/Ems	Elbe/Weser	Lübeck/Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinhäfen ⁹⁾		
Währung	DM	s. d.	DM	s. d.	hfl	Standard							
Mengeneinheit	1 000 kg	Fathom											
1957 D	9,00	183,6	.	205,6	102,86	140,60	98,69	94,67	94,78	216,0	245,9	86,98	
1958 D	9,16	127,1	.	169,2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180,5	200,6	71,13	
1959 D	10,79	146,6	66,00	171,7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7	75,08	
1960 D	11,01	170,2	.	209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10	86,91	
1961 D	10,27	158,9	84,00	212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240,8	78,81	
1962 D	11,85	156,4	74,80	200,6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,6	225,5	75,38	
1963 D	11,39	182,1	74,56	227,6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	253,9	94,54	
1964 D	11,38	180,0	78,37	226,5	103,31	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	10,9 ⁸⁾	190,7	70,00	231,0	96,00	129,88	111,81	106,32	109,11	254,8	273,8	86,88	
1967 D	11,07	189,7r	.	226,2	92,78	126,15	103,02	102,69	108,61	256,2	275,10	87,05	
1965 III. Vj.	10,55	183,9	77,25	221,0	99,12	130,24	106,29	104,75	115,59	247,2	259,8	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.	12,18	191,5	.	232,1	96,02	131,00	106,90	103,33	115,38	254,0	293,6	91,04	
1967 I. Vj.	11,00	193,5	.	220,10	90,19	.	.	105,11	.	237,8	261,8	90,83	
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	100,92	103,93	104,56	241,9	257,3	78,01	
IV. Vj.	13,13	.	.	248,2	104,21	121,00	.	100,66	119,66	303,2	331,8	100,00	
1968 I. Vj. ¹⁵⁾	11,76	.	.	267,3	110,50	.	107,55	100,54	115,83	293,7	.	80,67	
Ware	Schnittholz				Kaolin ¹¹⁾		Naturwerksteine						
von	westl. Ystad/Varberg (Schweden)	südl. Vestervik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelösund/Härnösand ¹²⁾ (Schweden)	Stettin/Danzig	Großbritannien, Kanal-küste	Elbe/Weser	Bornholm (Dänemark)	Limfjörds-häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)				
Route	Elbe/Weser	Rhein-/hären ¹⁰⁾ Ruhrhäf.	niederländische Rheinhäfen ⁹⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser	Elbe	Lübeck/Flensburg	Elbe	Lübeck/Flensburg				
Währung	DM		hfl	s. d.	DM								
Mengeneinheit	Standard				1 000 kg								
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209,4	131,4	15,19	9,00	.	9,92	9,00		
1958 D	65,10	.	60,00	70,64	181,6	127,1	13,45	7,67	.	7,00	9,04	8,34	
1959 D	67,70	92,18	.	70,83	182,8	138,8	14,69	7,68	6,75	6,21	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	9,49	
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223,2	146,7	15,31	9,02	6,90	5,25	9,42	7,82	
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202,11	145,9	14,23	8,60	7,41	6,08	8,93	8,03	
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41	6,25	9,26	7,23	
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250,0	177,2	15,21	9,15	9,21	6,26	9,38	7,72	
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	7,88	
1967 D	.	.	78,84	91,76	255,9	173,7	13,55	9,03	.	5,51	8,38	7,84	
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.	.	.	.	90,88	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	8,38	
II. Vj.	.	103,00	79,38	93,82	267,6	179,4	15,18	8,89	.	6,77	8,36	7,75	
III. Vj.	.	100,63	.	96,78	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	6,57	
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.	.	.	85,00	105,56	302,1	212,9	14,54	.	.	.	9,28	.	
1968 I. Vj. ¹⁵⁾	291,1	206,8	14,50	11,33	.	.	8,48	7,50	

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

B. Seeschifffahrt

I. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Kiesel, Schotter, Splitt						Sand	Salz	Schlacke ¹⁾	Schrott ²⁾	Steinkohle	
von	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt ³⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁴⁾	Limfjörds- hafen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)		Antwerpen	Lübeck	Rotter- dam ⁵⁾	Aarhus und südlich davon ⁶⁾		Stettin/ Danzig
Route	Lübeck/ Flensburg	Elbe				Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) ⁷⁾	Elbe		Rhein- hafen ⁸⁾ / Ruhrhäfen	Elbe
Währung	DM						s. d.	skr	hfl	DM		
Mengeneinh.	1 000 kg											
1957 D	6,67				7,81			16,06			16,53	
1958 D		5,41	5,50		7,81	7,22		13,42				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.		4,86	5,04	6,04	8,90		23,2		7,40	5,75	14,47	11,73
1968 I. Vj. ¹³⁾ ..	5,75	4,67	4,94	5,66	8,21	6,57			7,40	4,81	14,88	9,63

Ware	Steinkohle						Koks ⁹⁾					
von	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe	
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südlich davon ¹⁰⁾	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark ¹⁰⁾	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon ¹¹⁾	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm ¹²⁾	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon ¹¹⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ¹¹⁾
Währung	DM	dkr		s. d.		s. d.	s. d.	skr			s. d.	
Mengeneinh.	1 000 kg			2240 lbs			1 000 kg					
1957 D		17,72	21,2	17,2	19,4	15,6	18,8	14,19	14,77	24,2	16,9	20,1
1958 D	8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9
1959 D	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7
1960 D	10,15	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6
1961 D	9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7
1962 D	8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4
1963 D	10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,6	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11
1964 D	10,92	19,05	18,2	17,5	19,2	17,6	22,11	17,12	17,15	22,10	20,9	22,7
1965 D	10,28	18,57	17,5	16,8	18,9	17,3	23,2	17,32	19,47	25,4	20,8	21,3
1966 D	9,68	19,19	17,1	16,7	20,0	17,11	24,0	18,26	21,03	26,0	20,11	21,3
1967 D	10,32	18,47	17,5	17,2	18,1	17,8	23,4	16,81	19,75	23,11	20,3	21,1
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.	11,15	24,18	23,2	18,6	21,3	21,4	26,0 ¹¹⁾				23,5 ¹¹⁾	
1968 I. Vj. ¹³⁾ ..	9,94	18,20	22,9			21,0	26,0	16,65			23,4	

Ware	Koks ⁹⁾			Briketts ¹²⁾	Kalldüngemittel		Eisen und Stahl					
von	Elbe	Lübeck	Groß- britan- nien, Ostküste	Wis- mar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- hafen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ¹⁰⁾	Däne- mark ¹⁰⁾	Aarhus und südlich davon ¹¹⁾		Varberg/ Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ¹¹⁾	Strömst./ Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon ¹¹⁾	Strömstadt/ Malmö (Schweden)	
Währung	skr	s. d.		dkr		skr	s. d.	skr			DM	
Mengeneinh.	1 000 kg											
1957 D	12,81	14,11	24,6	14,29	17,84	17,86	23,8	14,75	15,94		10,50	
1958 D	11,84	16,0	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,35	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	17,90	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01	8,84
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51	8,91
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83	10,25
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07	9,75
1965 D	15,46	18,5	29,4	18,79	21,02	20,70	23,6	16,97	17,65	16,67	8,71	9,78
1966 D	16,25	23,2	31,9	18,29	21,07	20,56	23,3	17,24	17,42	16,60	8,73	9,72
1967 D	14,94		27,9	16,95	21,87	22,13	22,6	16,37	17,39	16,30	8,94	9,50
1965 III. Vj. ...	16,08		28,3	18,36	19,51	17,25	20,8	14,48	14,96	16,31	8,64	9,48
IV. Vj. ...	16,88	22,9	35,10	21,25	22,96	20,33	27,10	19,21	21,05	17,22	9,14	10,13
1966 I. Vj.	19,57	23,2	31,5	18,56	22,25	22,11	26,4	19,83	20,72	15,38	8,94	10,09
II. Vj.	15,17		27,2	15,00	19,00	18,00	22,7	15,70	16,77	17,28	8,29	9,19
III. Vj.	15,00		35,1	17,50	20,50	23,50	21,6	15,27	15,35	16,67	8,56	9,45
IV. Vj.	15,33		33,6	19,64	22,33	18,89	22,6	18,18	17,94	16,71	9,13	10,25
1967 I. Vj.	14,94		27,0	15,28	19,98	22,00	20,8	16,56	17,25	16,00	8,34	8,58
II. Vj.			25,5	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.			23,5	19,46	27,04	24,38	28,8 ¹¹⁾	19,55 ¹²⁾	20,36 ¹²⁾	16,42	10,21	10,50
1968 I. Vj. ¹³⁾ ..		22,3 ¹¹⁾	27,8	17,60	23,90	26,48	26,4	16,58	16,32	15,92	8,76	9,45

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

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

Ware	Getreide											
von	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf				
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan ²⁾
nach												
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	4,60	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 Juli	61.6	7,65	38.9	4,03	4,00			59.0	5,13	5,56	129.0 ³⁾	13,42 ³⁾
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	3,99r	4,40		8,32
Mai	63.10	6,30	29.7	2,96	3,22	50.0	4,25		4,46	4,26	95.0	8,51
Juni	61.1	6,58	31.9	3,65	3,32		3,36		4,02	4,54		8,20
Juli	59.4	6,75	33.9	2,74			3,75		3,84	3,93		8,58

Ware	Getreide										
von	Mexiko, Westküste	Nord-Pazifik ⁴⁾				La Plata ⁵⁾			West-Australien	Full Range	Australien
Route	Japan	UK	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.		China
nach											
Währung	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.					
Mengeneinheit	2240 lbs										
1958 D		56.9	7,06	63.2	5,43	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4
1959 D		59.10	7,09	62.2	5,41	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10
1960 D		59.2	7,37	63.1	5,73	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9
1961 D		6.81 ⁶⁾	6,97	66.8	6,45	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2
1962 D		6.17	6,88	56.8	5,41	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7
1963 D		7.44	7,69	71.1	6,49	78.8	74.6	78.0	76.5	84.10	83.7
1964 D	9,38	7,85	7,82	74.8	7,00	83.8	77.0	83.10	75.3	83.8	81.8
1965 D	10,22	8,54	7,56	83.4	8,35	95.5	84.6	88.0	87.0	94.5	91.6
1966 D	9,32	7,94	7,62	77.9	7,38	90.3	78.8	83.7	83.7	87.3	82.7
1967 D	9,37	8,22	6,99	80.8	8,15	89.3	72.2	76.5	73.9	79.7	78.11
1967 Juli	11,15			93.4	9,32		66.3				
Aug.				93.6	8,67	85.0	62.6	61.3			
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		85.2r			72.6
April	10,25				8,44		71.11	82.6			72.6
Mai	10,05				7,86	91.0	85.0	75.0			69.6
Juni	10,00				7,99	94.0	70.10	72.6			
Juli	9,75				7,83			72.11			65.0

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./Rttd./Amst.	USNH	UK	Antw./Hbg.	
nach													
Währung	s. d.			\$	s. d.	\$		s. d.		\$	s. d.	\$	
Mengeneinheit	2240 lbs			cu ft	2240 lbs								cu ft ¹²⁾
1958 D		54.0	30.2	0,15	80.11	5,41		76.11	75.3		58.7		
1959 D		60.4	38.3	0,17	79.4	5,91		92.3	89.9	8,06	62.11		
1960 D		62.5	38.4	0,18	81.2	7,29	5,87	90.1	87.7	7,91	63.10		
1961 D		62.8	40.4	0,16	81.8	8,10	5,96	93.0	90.6	6,89	65.7		
1962 D	35.11	52.5	33.5	0,15	81.0	5,60	5,01	83.10	81.4	5,95	57.3	0,14	
1963 D	46.2	61.11	36.11	0,19	85.2	7,94	6,81	97.2	94.8	7,14	79.4	0,15	
1964 D	50.2	59.7	37.6	0,20	93.5	9,05	6,03	92.5	89.11	7,23	73.1	0,20	
1965 D	53.3	61.7		0,24	92.7	10,15	7,65	100.7	98.1	8,58	81.7	0,23	
1966 D	47.7	52.0		0,21	89.7	9,62	7,24	95.9	93.3	7,49	58.11	0,17	
1967 D	51.11	55.7	46.8	0,23	92.6	11,27	7,70	91.2	88.9	6,78	65.3	0,21	
1967 Juli	55.5	50.9	49.9	0,28 ¹³⁾			8,25			7,00 ¹³⁾	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 ³⁾	92.6 ³⁾	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			
Mai	78.8	56.8					7,00			7,13	72.6		
Juni	84.0	51.11		0,26			7,67	105.0	102.6	7,00			
Juli	80.0	56.11		0,26	102.6		8,00	107.6	105.0	7,10	72.6		

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

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

Ware	Grubenholz	Schwefelkies		Schwefel	Eisen- und Manganerze			Schrott		Zinkkonz.	Kohlen	
von	Archangel'sk ²⁾	Morphou-Bay	Huelva	US-Golf	Vitoria	Marmagoa		USNH		Port Pirie	Hampton Roads	
Route	UK (Ostküste)	UK	Belgien	UK	Antw./Rttd./Hbg.		Adria	Japan	Westitalien	Japan	Brist. Kan./Le Havre/Hbg.	Nordd. Häfen
Währung	s. d.								\$ ³⁾		s. d.	
Mengeneinheit	Fathom	2240 lbs										
1958 D	189.6	37.0	22.9	49.6	39.4	41.1	37.2	39.5	6,47	.	74.0	25.8
1959 D	175.0	39.0	25.9	47.10	41.1	46.8	55.0	40.5	6,42	10,33	91.10	24.10
1960 D	194.7	38.11	24.11	49.2	44.11	45.11	41.7	43.8	7,08	11,08	100.0	27.5
1961 D	223.9	40.5	22.5	54.2	43.11	42.10	43.9	47.8	7,56	13,72	86.9	30.1
1962 D	198.4	34.4	20.10	41.6	34.2	32.9	31.11	36.0	6,08	10,44	75.8	22.11
1963 D	216.8	39.8	25.6	50.5	36.8	37.7	40.8	39.5	7,52	12,28	95.1	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 Juli	240.0	.	.	67.0	30.0	.	53.0 ⁴⁾	43.0	.	14,42 ⁴⁾	.	.
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	.	60.0	.	77.6	27.9	.	58.9	.	.	9,52	.	.
Mai	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11,42	.	.
Juni	.	55.0	.	.	35.3	.	.	50.8	4,65	9,85	.	.
Juli	.	.	.	.	.	45.0	.	.	.	11,02	.	.

Ware	Kohlen						Düngemittel					
von	Hampton Roads				Australien	Danzig/Stettin		US-Golf ⁶⁾		Rotes Meer ⁵⁾	Casa-blanca ⁵⁾	Antw./Hbg.
Route	Rotterdam	Westitalien	Japan	Rio de Janeiro	Japan	Portugal	Westitalien	UK	Indien, Westküste	Antw./Rttd.	Südchina	
Währung	s. d.	\$			s. d.			\$		s. d.		
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	24.2	3,97	7,60	4,95	36.2	28.10	22.0	46,11	.	46.3	19.8	59.7
1959 D	23.0	3,80	7,76	5,25	40.0	30.9	25.3	47,11	.	55.2	19.9	59.2
1960 D	26.2	4,14	8,35	5,30	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	13,37	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 Juli	.	.	9,01 ⁴⁾	9,75	38.3	.	24.5	.	18,02 ⁴⁾	51.11	.	143.7 ⁴⁾
Aug.	.	.	.	9,75	37.10	.	.	62,6	17,71	52.6	23.6	140.6
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	143.2
Nov.	.	.	8,69	.	41.8	.	.	.	19,00	49.3	.	145.4
Dez.	.	4,90	8,35	.	42.11	53.2	.	.	19,75	57.3	.	158.10
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
Mai	.	4,25	7,08	.	.	.	.	.	14,00	57.0	.	.
Juni	.	.	7,15	.	30.2	.	.	.	.	59.6	.	142.1
Juli	.	.	6.87	.	27.6	.	.	68,2	15,50	58.3	.	139.8

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Ware	Rohöl							Erdölderivate				
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		
Währung	s. d.	\$	s. d.		\$		s. d.					
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	16.11	1,32	31.1	26.11	3,79	4,60	.	.	18.8	22.9	25.7	12.8
1959 D	16.9	1,29	28.4	23.4	3,25	4,06	.	.	13.5	19.6	21.4	13.1
1960 D	15.8	1,34	30.8	24.11	3,40	4,33	12.8	.	19.7	21.11	19.7	14.4
1961 D	14.11	1,27	28.5	23.3	3,23	4,02	11.3	.	14.1	21.2	25.0	13.11
1962 D	16.6	1,42	31.11	26.7	3,50	4,43	12.6	14.8	15.6	22.0	24.3	15.10
1963 D	22.3	1,64	39.2	31.1	4,48	4,84	13.5	15.9	23.4	27.5	31.4	18.6
1964 D	19.11	1,55	34.4	27.11	3,78	4,90	15.9	17.2	21.1	27.6	27.4	18.0
1965 D	20.5	1,46	32.11	26.9	3,68	4,77	13.5	15.4	20.1	26.4	31.8	17.11
1966 D	17.1	1,60	30.10	25.5	3,26	4,78	12.9	15.6	16.9	26.4	27.0	17.0
1967 D	36.5	2,39	70.0	64.7	6,16	9,18	20.10	15.11	13.9	42.11	62.11	28.6
1967 Juli	64.9	4,18	136.0 ⁶⁾	131.4 ⁶⁾	11,46 ⁶⁾	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	1,38r	81.0	78.11	5,95	9,02	18.7	21.10	25.1	36.9	.	23.7
Febr.	39.0	1,76r	64.6	62.11	4,68	7,40	.	.	.	28.2	.	19.10
März	23.1	1,60r	77.7r	74.1r	5,87r	8,55r	16.11	19.11	22.10	42.8	.	22.10
April	30.2	1,84r	78.7r	75.9r	5,85r	9,13r	21.10	25.8r	29.6	43.10	.	24.4
Mai	40.3	2,48	96.2	93.0	6,84	11,61	24.10	29.2	.	.	34.9	22.8
Juni	43.2	2,34	120.0	116.5	8,40	12,36	27.10	32.9	49.5	.	.	27.9
Juli	41.2	2,64	87.4	83.8	6,26	10,22	25.11	30.2	.	.	.	26.9

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

C. Schifffahrtsindizes
1. Indizes der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland									Niederlande					
Berechnende Stelle	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg								Heinz Peters, Hamburg	Statistisches Zentralamt, Den Haag					
Einsatzart	Linienfahrt			Tramp-fahrt	Tankerfahrt			Tramp-fahrt ²⁾	Tanker-fahrt	Trampfahrt					
Indexgruppe	Gesamt-index	Stückgut	Massen-gut	ins-gesamt	Gesamt-index	Rohöl	Erdöl-prod.	ins-gesamt	Getreide (insg.)	Hochseeschiffahrt ³⁾					
										Gesamt-index	Getreide	Schwefel-kies	Erz	Kohle	Dünge-mittel
Basis	1965 = 100				Intascale = 100			1960 = 100		1960 = 100					
1963 D	93,5 ¹⁾	93,7 ¹⁾	92,8 ¹⁾	91,1 ¹⁾	—	65,7	—	107,0	115,5	88	90	95	78	92	91
1964 D	97,0 ¹⁾	97,4 ¹⁾	95,7 ¹⁾	91,6 ¹⁾	—	59,0	—	112,6	120,1	100	108	119	81	93	97
1965 D	100,0 ¹⁾	100,0 ¹⁾	100,0 ¹⁾	100,0 ¹⁾	—	58,9	—	127,1	124,7	100	102	121	90	105	103
1966 D	104,1 ¹⁾	104,9 ¹⁾	102,2 ¹⁾	91,2 ¹⁾	—	55,1	—	109,8	120,2	89 ^r	91	126	74	84	91
1967 D	107,4 ¹⁾	109,1 ¹⁾	103,2 ¹⁾	93,3 ¹⁾	—	101,5	—	121,2	123,1	81	84	128	65	70	95
1967 Juli	109,2 ¹⁾	110,8 ¹⁾	105,2 ¹⁾	96,7 ¹⁾	—	182,5	—	134,7	—	86	91	126	66	73	96
Aug.	108,8 ¹⁾	110,9 ¹⁾	103,5 ¹⁾	96,3 ¹⁾	—	171,4	—	134,5	—						
Sept.	108,7 ¹⁾	110,5 ¹⁾	104,5 ¹⁾	101,3 ¹⁾	—	161,6	—	132,6	—						
Okt.	109,4 ¹⁾	110,1 ¹⁾	107,4 ¹⁾	104,7 ¹⁾	—	124,2	—	143,1	—						
Nov.	113,4 ¹⁾	114,4 ¹⁾	110,7 ¹⁾	107,5 ¹⁾	—	127,1	—	144,1	155,9	92	102	129	59	—	112
Dez.	116,0 ¹⁾	117,6 ¹⁾	111,9 ¹⁾	106,5 ¹⁾	—	100,1	—	139,3	182,4						
1968 Jan.	106,6	107,2	103,3	91,3	99,7	98,7	103,3	120,9	160,6	83	85	131	61	103	98
Febr.	106,4	107,2	102,3	94,2	81,9	81,8	82,2	123,3	121,8						
März.	107,7	108,6	102,8	91,4	98,8	96,0	110,0	122,9	122,4						
April	108,2	109,0	103,0	89,5	94,5	90,6	115,0	118,1	—						
Mai	107,8	108,5	103,9	89,8	116,2	116,3	115,9	116,6	135,9	...	...	...	...	...	...
Juni	107,2	108,0	102,8	89,7	131,6	133,7	116,9	115,5	—						
Juli	107,2	108,1	102,8	88,0	112,3	112,0	118,8	113,2							

Land	Niederlande			Großbritannien									Norwegen		
Berechnende Stelle	Statistisches Zentralamt, Den Haag			Chamber of Shipping, London									Mullion & Co, London	Norwegian Shipping News, Oslo	
Einsatzart	Trampfahrt			Trampfahrt									Tanker-fahrt	Tramp-fahrt	Tanker-fahrt
Indexgruppe	Küstenschiffahrt ⁴⁾			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
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 Juli	98	98	92	138,0	133,8	105,2	106,3	143,8	—	110,4	242,5	172,8	104,0	183,8	
Aug.				113,2	126,5	97,4	95,9	130,8	—	—	171,1	102,2	187,2		
Sept.				125,8	147,5	103,7	104,6	139,8	—	117,3	—	154,7	105,3	190,6	
Okt.				139,8	141,8	105,5	118,7	—	115,3	114,4	240,9	110,5	107,5	160,9	
Nov.	108	108	112	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	
Mai	...	...	...	112,7	98,9	95,7	116,2	—	—	95,3	177,7	116,6	93,1	121,4
Juni				126,0	116,9	102,2	119,6	—	—	93,3	212,3	119,3	92,9	129,9	
Juli				119,0	98,6	101,2	117,7	—	—	97,1	209,9	109,6	93,4	110,3	

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschiffahrt Rom ⁵⁾														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Gesamt-index	Europa-fahrt zusammen	Getreide						Getreide, Zucker, Zink-konzentrat	Mais, Zucker, Erz	Getreide	Schwefelkies	Getreide, Kohle		
von			Große Seen	Ost-Kanada	US-Golf	La Plata	Nord-Pazifik	Austra-lien	Südostafrika	Schwarz-meer	Ost-mittel-meer	Northern Range			
Fahrttroute nach															
Basis	1965 = 100														
1963 D	89 ⁶⁾	93 ⁶⁾	—	—	—	—	—	92 ⁶⁾	—	—	—	—	72 ⁶⁾	—	—
1964 D	88 ⁶⁾	89 ⁶⁾	—	—	—	—	—	89 ⁶⁾	—	—	—	—	87 ⁶⁾	—	—
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D	89 ⁶⁾	91 ⁶⁾	—	—	—	—	—	101 ⁶⁾	—	—	—	—	99 ⁶⁾	—	—
1967 D	84 ⁶⁾	87 ⁶⁾	—	—	—	—	—	96 ⁶⁾	—	—	—	—	89 ⁶⁾	—	—
1967 Juli	96 ⁶⁾	90 ⁶⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aug.	98 ⁶⁾	91 ⁶⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96 ⁶⁾	—	—
Sept.	97 ⁶⁾	99 ⁶⁾	—	—	—	—	—	116 ⁶⁾	—	—	—	—	—	—	—
Okt.	100	98	100	109	97	92	96	106	93	101	94	—	—	—	119
Nov.	104	101	91	113	95	108	95	113	95	99	93	—	—	100	—
Dez.	105	99	97	116	85	85	104	88	107	103	113	—	—	105	96
1968 Jan.	99	92	—	91	67	77	103	96	107	113	108	—	—	76	69
Febr.	96	93	72	82	82	87	98	72	106	115	108	—	—	85	—
März.	100	90	—	69	70	77	97	—	103	132	—	—	—	74	—
April	100	91	69	88	113	—	99	—	102	85	—	—	—	74	—
Mai	98	95	—	—	105	86	93	—	97	92	—	—	—	85	98
Juni	102	87	70	74	64	87	101	—	100	89	87	113	—	77	83
Juli	94	85	71	69	78	—	81	—	103	111	84	—	—	65	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, Quellenverzeichnis s. S. 43/44.

C. Schifffahrtsindices
I. Indices der Seefrachtraten

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Erz			Erz, Phosphat	Kohle		Afrika-fahrt zusammen	Phosphat		Amerika-fahrt zusammen	Getreide	Kopra	Zucker		Erz
von	Bra-silien	Indien	West-afrika	Westl. Mittel-meer, Nord-afrika	Nord-europa			Nord-, West-afrika	Ost-afrika, Rotes Meer		US-Golf	Philip-pinen	Karib. Inseln	Kuba	Bra-silien
Fahrtroute nach	Europa	Nord-europa, Mittel-meer	Nordeuropa		Süd-amerika	West-italien		Süd-afrika	Indien, Ceylon		Bra-silien	Vereinigte Staaten		Afrika	USNH, US-Golf
Basis	1965 = 100														
1963 D	.	.	—	82 ²⁾	89 ²⁾	100 ²⁾	.	.	—	86 ²⁾	—	—	—	—	68 ²⁾
1964 D	.	.	—	89 ²⁾	95 ²⁾	101 ²⁾	.	.	—	93 ²⁾	—	—	—	—	85 ²⁾
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D	.	.	.	96 ²⁾	109 ²⁾	90 ²⁾	.	.	.	86 ²⁾	68 ²⁾
1967 D	.	.	.	72 ²⁾	104 ²⁾	80 ²⁾	.	.	.	95 ²⁾	99 ²⁾
1967 Juli	.	.	.	—	—	74 ²⁾	.	.	.	144 ²⁾	—
Aug.	.	.	.	—	—	77 ²⁾	.	.	.	144 ²⁾	—
Sept.	.	.	.	—	—	124 ²⁾	.	.	.	89 ²⁾	—
Okt.	78	82	86	—	—	—	90	—	90	91	115	72	—	—	93
Nov.	104	109	—	—	—	—	91	—	91	193	122	—	—	—	94
Dez.	—	92	—	—	—	—	120	124	116	94	111	76	—	—	101
1968 Jan.	98	106	—	—	—	86	105	—	105	89	101	75	—	—	91
Febr.	83	128	88	—	—	—	116	—	116	92	95	83	77	—	87
März.	—	108	—	—	—	93	117	—	117	86	86	75	90	—	87
April	69	117	—	—	—	—	116	—	116	85	94	73	—	—	100
Mai	80	122	—	—	—	—	111	—	111	103	—	78	—	—	94
Juni	81	103	—	—	—	—	116	—	116	86	93	—	—	—	100
Juli.	—	104	—	—	—	—	113	—	113	91	84	—	—	—	101

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Erz				Asien-/Austra-lien-fahrt zusammen	Getreide		Reis	Getreide, Phosphat	Getreide, Schrott	Erz		Kohle	Kohle, Schrott	
von	Westk. Süd-amerika	Indien, Ost-afrika	West-afrika	Turkei, Mittel-meer		La Plata	Austra-lien	Süd-china	US-Golf	Nord-Pazifik	Südost-afrika	Indien	Austra-lien	US-Nord-atlantik	
Fahrtroute nach	Vereinigte Staaten					Fernost	Indien	Ceylon	Japan, China	Indien	Japan, China, Indien	Japan	Japan, China	Japan	
Basis	1965 = 100														
1963 D	—	.	.	.	80 ²⁾	—	—	—	—	—	.	.	—	.	
1964 D	—	.	.	.	86 ²⁾	—	—	—	—	—	.	.	—	.	
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
1966 D	.	.	.	.	88 ²⁾	
1967 D	.	.	.	.	89 ²⁾	
1967 Juli	.	.	.	.	98 ²⁾	
Aug.	.	.	.	.	100 ²⁾	
Sept.	.	.	.	.	97 ²⁾	
Okt.	—	64	—	—	112	—	—	91	114	110	134	110	—	88	
Nov.	124	—	—	—	106	—	106	102	113	—	101	116	—	101	
Dez.	106	77	—	—	116	—	—	112	108	142	115	120	104	96	
1968 Jan.	—	84	95	—	112	—	135	132	92	126	110	111	96	113	
Febr.	108	78	102	105	105	—	—	132	92	113	101	117	87	105	
März.	—	—	94	—	114	175	—	127	107	101	116	113	97	113	
April	76	83	—	—	117	197	—	124	91	115	92	117	—	115	
Mai	—	—	129	109	98	—	—	123	92	97	89	86	103	108	
Juni	65	—	—	—	102	—	—	130	66	—	83	98	—	154	
Juli.	96	57	115	—	107	—	—	136	90	—	102	118	—	117	

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

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

C. Schifffahrtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	COMECON-Länder												
Berechnende Stelle	Büro für Seefrachtkoordination des Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Warschau												
Einsatzart	Trampfahrt												
Indexgruppe	Großtonnage (8000 und mehr tdw) ¹⁾								Tonnage mittl. Größe (2000—5500 tdw) ²⁾				Küsten- tonnage ³⁾
	Gesamt- index	Nord- europa	Mittel- meer	West- afrika	Indien	Nord- amerika	Mittel- amerika	Süd-	Gesamt- index	Schwarz- m./ Mittelm.	Ostsee/ Nordsee	Weiß- meer	Gesamt- index
Basis	1964 = 100												
1963 D	100,1	98,7	97,5	95,7	100,2	119,5	88,1	102,7	97,3	91,9	101,5	104,1	103,2
1964 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
1965 D	110,0	107,2	107,6	109,4	108,7	111,0	110,5	114,6	102,2	102,4	101,7	101,4	101,9
1966 D	92,3	106,0	109,0	107,9	79,2	83,5	105,4	91,8	102,0	100,7	102,3	103,5	100,2
1967 D	100,5p	117,6p	129,2p	90,3p	65,0p	104,5p	114,0p	94,9p	102,8p	100,8p	104,3p	100,3p	104,1p
1967 Juli	106,4	110,4	138,6	96,6	69,5	107,7	126,2	113,3	99,9	100,9	99,4	98,5	96,4
Aug.	105,7	139,3	140,3	84,5	65,0	111,9	113,5	88,3	98,2	97,5	98,4	98,5	95,5
Sept.	109,5	131,4	150,2	99,1	65,8	116,0	121,4	92,7	99,1	98,3	99,3	100,7	96,8
Okt.	114,2	125,8	155,0	99,1	67,7	119,9	117,9	122,4	104,2	102,4	107,3	100,7	107,7
Nov.	119,5	145,7	159,8	99,1	76,8	—	128,6	120,4	116,4	108,3	125,5	—	134,2
Dez.	124,0	150,5	158,0	—	79,5	128,5	132,2	117,4	136,4	129,1	144,7	—	161,5
1968 Jan.	119,6	137,0	157,9	107,5	72,8	100,9	117,1	94,2	128,4	130,0	126,7	—	122,3
Febr.	121,0	138,8	155,8	103,3	76,9	102,2	118,4	101,1	124,0	128,5	119,0	—	113,8
März	121,1	119,8	155,4	106,9	77,3	—	—	—	124,7	132,2	116,3	—	108,7
April	114,5	118,9	138,2	106,9	84,3	—	103,2	—	119,8	123,0	113,8	125,0	115,7
Mai	109,0	107,6	137,7	—	80,2	93,1	106,1	—	115,8	118,0	109,8	123,7	116,2
Juni	110,0	116,7	141,3	120,7	77,0	78,4	107,1	105,9	110,8	106,6	109,4	124,9	122,3
Juli	109,9	120,4	144,2	94,8	73,6	75,8	110,1	110,6	121,8	117,3	122,9	131,1	113,4

Land	Sowjetunion															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Gesamt- index	Getreide	Holz	Erz	Kohle	Zement	Dünge- mittel	Eisen und Stahl	ab Nordmeerhäfen			ab Ostseehäfen				
									zusam- men	Schnitt- holz	Apatit	zusam- men	Schnitt- holz	Kohle	Dünge- mittel	Eisen und Stahl
Basis	1960 = 100															
1962 D	95,4	91,3	99,2	84,1	92,6	106,4	92,8	87,9	99,5	100,6	92,4	93,5	95,4	92,6	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	102,3	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	98,6	89,3
1966 D	107,6	100,1	110,7	100,0	99,4	139,2	108,1	82,9	111,8	112,2	111,7	102,7	107,7	99,4	—	82,9
1967 D	111,7p	113,4p	111,6p	103,8p	103,9p	147,5p	159,3p	81,8p	116,4p	111,7p	177,6p	103,5p	110,4p	103,9p	—	81,8p
1967 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	—	—
Mai	120,6	100,1	118,8	—	—	—	—	—	137,5	119,0	—	103,3	118,2	—	—	—
Juni	120,6	97,3	119,5	—	—	—	—	—	137,4	118,9	—	104,8	120,9	—	—	—
Juli	112,3	101,3	122,7	—	—	—	105,6	—	122,4	125,4	109,7	102,2	116,1	—	—	—

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	
	zu- sammen	Getreide	Erz	Zement	zu- sammen	Rohöl 11 000 bis 23 000 t	über 23 000 t	Erdöl- Produkte							
Basis	1960 = 100				Intascale = 100				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	46,7	—	35,7
1966 D	105,7	100,1	100,1	139,2	77,1p	72,2	57,0	83,2	43,4	45,6	47,4	59,3	46,9	—	34,4
1967 D	114,2p	113,4p	103,8p	147,5p	160,6p	154,9p	129,7p	172,1p	43,1	46,5	46,9	58,1	47,1	—	33,0
1967 Juli	116,2	120,6	—	—	—	—	—	—	44,2	48,5	46,9	—	47,7	—	33,4
Aug.	118,9	121,8	—	—	—	—	—	—	43,8	47,9	46,0	—	47,8	—	33,1
Sept.	120,9	121,6	109,1	—	—	190,0	176,7	222,5	44,6	49,4	48,0	—	47,8	—	33,4
Okt.	114,8	109,0	—	—	188,4	198,7	178,1	260,2	45,0	50,4	47,2	—	48,0	—	33,6
Nov.	120,7	121,0	—	—	153,9	164,2	143,7	208,7	45,0	50,3	47,3	—	48,0	—	33,6
Dez.	134,4	148,9	—	—	139,6	167,5	111,7	162,8	44,2	48,5	47,3	—	48,0	—	33,4
1968 Jan.	127,5	135,0	—	—	—	99,7	—	—	43,1	45,5	47,2	—	48,0	—	33,1
Febr.	118,6	116,8	—	—	—	—	—	101,0	43,0	46,4	47,2	—	48,4	—	32,9
März	120,3	120,2	—	—	—	—	—	—	42,8	45,9	47,2	—	48,3	—	32,7
April	—	—	—	—	—	95,0	—	100,0	42,6	45,4	47,2	—	48,4	—	32,8
Mai	110,4	100,1	—	—	—	100,0	—	117,5	42,4	44,9	47,2	—	48,4	—	32,8
Juni	109,1	97,3	—	—	—	136,2	132,9	119,8	42,3	44,7	47,3	—	48,5	—	32,9
Juli	105,9	—	101,3	—	113,1	110,0	116,4	114,4	42,0	43,9	47,3	—	48,5	—	32,8

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

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												
Fahrtroute von → nach →	alle Fahrtrouten insgesamt			Venezuela/ Niederl. Indien			Persischer Golf			Algerien/Tunesien			Syrien/Libanon			
Tankergrößenklasse →	Wilhelmshaven															
	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.	117,9r	107,4r	84,5r	40,8r	37,1r	29,2r	94,6 ²⁾ r	86,1 ²⁾ r	67,9 ²⁾ r	24,11 ²⁾	22,9r	17,11r	33,10r	30,9r	24,3r	
67 Dez.—68 Mai	101,8	94,4	76,9	36,2	33,6	27,4	84,3	78,1	63,8	22,3	20,7	16,9	30,0	27,10	22,8	
1967 Juli	117,7	113,9	93,1	40,7	39,4	32,1	94,3 ³⁾	91,2 ³⁾	74,7 ³⁾	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	
Mai	101,6	97,0	76,8	36,1	34,5	27,4	84,1	80,3	63,7	22,2	21,2	16,9	30,0	28,7	22,8	
Juni	105,4	102,8	85,8	37,5	36,6	30,6	87,2	85,1	71,0	23,0	22,5	18,9	31,1	30,4	25,4	
Juli	105,4	94,6	76,4	37,5	33,7	27,1	87,2	78,4	63,3	23,0	20,8	16,8	31,1	27,11	22,6	
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 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 £) | (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)						
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 Juli																
Aug.																
Sept.																
Okt.																
Nov.																
Dez.																
1968 Jan.																
Febr.																
März																
April																
Mai																
Juni																
Juli																
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 ⁸⁾ Tanker in			bis 24 (12000/ 25000 t dw ⁹⁾			bis 9 Monate (mehr als 9000 t dw ¹⁰⁾	bis 12 (10000/ 25000 t dw ¹¹⁾	bis 1 Monat	1 bis 2	2 bis 3	mehr als 6				
	Nord- europa	Süd- europa	Fernost													
Basis →	1962 = 100 (10.16,2 £ je t ld) | (11.7,5 £ je t ld) | (15.10,1 £ je t ld)						1964 = 100	1960 = 100	Juli 1965 bis Juni 66 = 100	1951 = 100						
1963 D	83,1	82,8	95,3	—	104,8	78,8	47,5	38,4	42,3	42,8						
1964 D	131,9	147,3	100,0	119,0	88,3	54,1	41,8	48,4	57,5	55,2						
1965 D	138,8	143,6	115,6	134,0	99,0	61,3	48,6	57,5	55,2	55,1						
1966 D	107,9	135,2	127,0	108,2	132,4	88,7	53,8	43,0	55,2	53,1						
1967 D	120,3	113,2	101,0	115,1	130,4	88,8	40,3	43,8	56,2	55,3						
1967 Juli																
Aug.																
Sept.																
Okt.																
Nov.																
Dez.																
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						
Mai		152,4		120,8	153,8	91,0	46,6	51,1	55,5	56,0						
Juni		143,7	145,1	116,8	145,5	91,3	53,1	49,0	57,9	55,4						
Juli		145,1			130,7	88,4	45,4	44,0	56,1	53,0						

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

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

Von Frankfurt (Main) nach			1963		1964		1965		1966		1967		1968	
			Durchschnitt										Juli	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Spar ³⁾	I.	Spar ³⁾
Europa			116	82	117	83	117	83	117	83	117	83	117	84
Belgien	Brüssel	HF	218	155	223	158	223	158	223	158	223	158	222	158
		HR a)	—	123	—	126	—	f) 126 ¹⁾	—	f) 126	—	f) 131	—	f) 132
Bulgarien	Sofia	HF	538	391	538	391	572	415	583	423	583	423	583	423
		HR	1009	733	1023	743	1087	789	1108	804	1108	804	1108	804
Deutschland	Berlin	HF	111	86	111	84	111	84	111	84	112	84	112	84
		HR	217	133	222	136	222	136	222	136	223	136	224	136
		HR b)	—	123	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bremen	HF	120	79	120	79	120	79	122	81	123	82	129	86
		HR	240	158	240	158	240	158	245	163	246	164	258	172
	Düsseldorf	HF	62	42	62	42	62	42	85	57	93	62	97	65
		HR	124	84	124	84	124	84	171	114	186	124	194	130
	Hamburg	HF	128	87	128	87	128	87	189	93	142	95	150	100
		HR	256	174	256	174	256	174	277	186	284	190	300	200
		HF e)	—	75	—	73	—	72	—	74	—	—	—	—
		HR e)	—	135	—	135	—	135	—	146	—	—	—	—
	Hannover	HF	85	57	85	57	85	57	101	68	106	71	111	74
		HR	170	114	170	114	170	114	202	135	212	142	222	148
		HR c)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	München	HF	85	66	85	66	85	66	105	73	112	75	118	79
		HR	170	132	170	132	170	132	211	146	224	150	236	158
	Nürnberg	HF	50	38	50	38	50	38	71	49	78	52	82	55
		HR	100	76	100	76	100	76	142	97	156	104	164	110
	Stuttgart	HF	50	35	50	35	50	35	64	43	69	46	73	49
		HR	100	70	100	70	100	70	129	87	138	92	146	98
Finnland	Helsinki	HF	578	438	581	441	581	441	581	441	581	441	581	441
		HR	1083	822	1104	838	1104	838	1104	838	1104	838	1104	838
		HR f)	—	645 ²⁾	—	645 ²⁾	—	653 ²⁾	—	653 ²⁾	—	669 ²⁾	—	—
Frankreich	Paris	HF	173	129	175	130	175	135	175	136	175	136	175	136
		HR	325	241	333	247	333	256	333	259	333	259	332	259
Griechenland	Athen	HF	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511
		HR	1264	958	1281	971	1281	971	1281	971	1281	971	1281	970
		HR a)	—	846	—	830	—	f) 779	—	f) 766	—	f) 766	—	f) 766
Groß- britannien	London	HF	249	189	250	189	252	191	252	191	252	191	252	191
		HR	467	355	475	360	478	362	479	363	479	363	479	363
Italien	Mailand	HF	226	164	226	164	226	164	226	164	226	164	226	164
		HR	424	308	430	312	430	312	430	312	430	312	429	312
		HR a)	—	252	—	254	—	254	—	f) 254	—	f) 254	—	f) 254
	Rom	HF	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240
		HR	619	450	627	456	627	456	627	456	627	456	627	456
		HR a)	—	369	—	372	—	372	—	f) 372	—	f) 372	—	f) 372
Jugoslawien	Belgrad	HF	399	281	397	278	397	278	397	278	397	278	397	278
		HR	748	527	755	529	755	529	755	529	755	529	755	529
		HR a)	—	418	—	418	—	418	—	f) 418	—	f) 412	—	f) 412
Niederlande	Amsterdam	HF	123	87	124	87	124	87	124	87	124	87	124	87
		HR	231	163	236	166	236	166	236	166	236	166	236	166
		HR a)	—	ab) 128	—	ab) 130	—	ab) 130	—	f) 137	—	f) 132	—	f) 132
Norwegen	Oslo	HF	422	341	427	345	427	345	427	345	433	351	435	354
		HR	792	640	812	656	812	656	812	656	823	667	827	672
		HR d)	—	—	—	475	—	482	—	484	—	513	—	524
Österreich	Wien	HF	210	153	210	153	210	153	210	153	210	153	211	154
		HR	394	287	399	291	399	291	399	291	399	291	400	292
Portugal	Lissabon	HF	531	385	535	386	535	386	535	386	535	386	536	386
		HR	996	723	1017	734	1017	734	1017	734	1017	734	1018	734
		HR a)	—	605	—	605	—	605	—	f) 605	—	f) 605	—	f) 606
Rumänien	Bukarest	HF	608	442	608	442	589	428	583	423	583	423	583	423
		HR	1140	829	1156	840	1120	813	1108	804	1108	804	1108	804
Spanien	Barcelona	HF	334	244	334	244	334	244	334	244	334	244	334	244
		HR	627	458	635	464	635	464	635	464	635	464	635	464
		HR a)	—	373	—	378	—	378	—	f) 378	—	f) 378	—	f) 378
	Madrid	HF	409	302	412	305	412	305	412	305	412	305	412	305
		HR	767	568	783	580	783	580	783	580	783	580	783	580
		HR a)	—	465	—	473	—	473	—	f) 473	—	f) 473	—	f) 473
Schweden	Stockholm	HF	422	341	427	345	427	345	427	345	433	351	435	354
		HR	792	640	812	656	812	656	812	656	823	667	827	672
		HR d)	—	475	—	475	—	482	—	484	—	506	—	524
Schweiz	Genf	HF	174	132	174	132	174	132	174	132	174	132	174	132
		HR	331	247	331	251	331	251	331	251	331	251	331	251
	Zürich	HF	126	92	126	92	126	92	126	92	126	92	127	92
		HR	240	173	240	175	240	175	240	175	240	175	240	175
Türkei	Istanbul	HF	791	579	791	579	791	580	791	580	791	580	791	580
		HR	1483	1087	1503	1101	1503	1102	1503	1102	1503	1102	1503	1102
		HR f)	—	949	—	927	—	927	—	f) 884	—	f) 869	—	f) 869

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

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

DM

Von Frankfurt (Main) nach			1963		1964		1965		1966		1967		1968	
			Durchschnitt										Juli	
			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														
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	2065
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
Südjemen	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
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. 41, Quellenverzeichnis s. S. 44.

B. Güterverkehr

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

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				Juli
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	0,46	0,43
		über 45	0,35	ab 45	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	0,84	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	2,73	ab 45	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52
Spanien	Madrid	1 bis 45	2,88	unter 45	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
		über 45	2,16	ab 45	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Schweden	Stockholm	1 bis 45	3,16	unter 45	3,16	3,21	3,32	3,36	3,36	3,48
		über 45	2,40	ab 45	2,40	2,44	2,52	2,55	2,55	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	2,35	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	10,93	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	—	—	—	—	—	—	—
		über 7500	10,96	—	—	—	—	—	—	
Indien	Bombay	1 bis 45	12,88	unter 45	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		über 45	9,68	ab 45	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88
	Kalkutta	1 bis 45	14,08	unter 45	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36
		über 45	10,56	ab 45	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76
Indonesien	Djakarta	1 bis 45	19,96	unter 45	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36
		46 bis 2500	14,96	ab 45	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28
		2501 bis 7500	14,20	—	—	—	—	—	—	—
		über 7500	13,32	—	—	—	—	—	—	—
Irak	Basra	1 bis 45	8,04	unter 45	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04
		über 45	6,04	ab 45	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04
Iran	Teheran	1 bis 45	9,24	unter 45	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24
		über 45	6,96	ab 45	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96
Israel	Tel Aviv	1 bis 45	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Japan	Tokio	1 bis 45	26,52	unter 45	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04
		46 bis 100	19,88	ab 45	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28
		101 bis 250	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
		über 7500	10,60	—	—	—	—	—	—	—
Libanon	Beirut	1 bis 45	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Pakistan	Karachi	1 bis 45	11,76	unter 45	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
		über 45	8,84	ab 45	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00
Syrien	Damaskus	1 bis 45	6,00	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		über 45	4,48	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Thailand	Bangkok	1 bis 45	17,88	unter 45	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24
		über 45	13,40	ab 45	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68

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

B. Güterverkehr

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

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				Juli
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sidney ¹⁾	1 bis 45	24,48	unter 45	26,24	26,24	25,65	24,48	24,48	24,48
		über 45	18,36	ab 45	19,68	19,68	19,24	18,36	18,36	18,36
Neuseeland	Auckland ¹⁾	1 bis 45	28,48	unter 45	28,48	28,48	28,45	28,40	28,40	28,40
		über 45	21,36	ab 45	21,36	21,36	21,33	21,28	21,28	21,28
Amerika										
Argentinien	Buenos Aires	1 bis 45	21,32	unter 45	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28
		46 bis 100	16,00	ab 45	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48
		101 bis 250	13,96	ab 100	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68
		251 bis 500	13,04	ab 200	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		über 500	9,24	ab 300	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12
				ab 400	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
				ab 500	10,12	10,12	10,12	10,12	10,12	
Bolivien	La Paz	1 bis 45	21,04	unter 45	22,24	22,24	22,24	22,24	22,24	22,24
		46 bis 100	15,16	ab 45	16,68	16,68	16,68	16,68	16,68	16,68
		101 bis 250	12,76	ab 100	13,08	13,08	13,08	13,08	13,08	13,08
		251 bis 500	11,88	ab 200	11,76	11,76	11,76	11,75	11,75	11,72
		501 bis 1000	9,56	ab 300	10,92	10,92	10,92	10,92	10,81	10,48
		1001 bis 1500	9,24	ab 400	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16
	über 1500	8,32	ab 500	9,40	9,40	9,40	9,40	9,25	8,80	
Brasilien	Rio de Janeiro	1 bis 45	19,56	unter 45	21,52	21,52	21,52	21,52	21,52	21,52
		46 bis 100	14,68	ab 45	16,16	16,16	16,16	16,16	16,16	16,16
		101 bis 250	12,84	ab 100	13,56	13,56	13,56	13,56	13,56	13,56
		251 bis 500	12,00	ab 200	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16
		über 500	8,56	ab 300	11,24	11,24	11,24	11,24	11,24	11,24
				ab 400	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36
				ab 500	9,44	9,44	9,44	9,44	9,44	
Chile	Santiago	1 bis 45	21,84	unter 45	23,80	23,80	23,80	23,80	23,80	23,80
		46 bis 100	16,40	ab 45	17,88	17,88	17,88	17,88	17,88	17,88
		101 bis 250	14,32	ab 100	15,04	15,04	15,04	15,04	15,04	15,04
		251 bis 500	13,36	ab 200	13,52	13,52	13,52	13,52	13,52	13,52
		über 500	9,56	ab 300	12,48	12,48	12,48	12,48	12,48	12,48
				ab 400	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48
				ab 500	10,44	10,44	10,44	10,44	10,44	
Kanada	Montreal	1 bis 45	9,92	unter 45	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
		46 bis 100	6,80	ab 45	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32
		101 bis 250	4,48	ab 100	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
		251 bis 500	3,68	ab 200	4,48	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08
		501 bis 1000	3,32	ab 300	4,08	4,08	4,08	4,08	3,97	3,64
		über 1000	3,00	ab 400	3,80	3,80	3,80	3,80	3,69	3,36
				ab 500	3,52	3,52	3,52	3,52	3,41	3,08
Kolumbien	Barranquilla	1 bis 45	15,04	unter 45	16,24	16,24	16,24	16,24	16,24	16,24
		46 bis 100	10,64	ab 45	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16
		101 bis 250	8,24	ab 100	9,04	9,04	9,04	9,04	9,04	9,04
		251 bis 500	7,36	ab 200	8,16	8,16	8,16	8,16	8,07	7,80
		501 bis 1000	6,12	ab 300	7,56	7,56	7,56	7,56	7,47	7,20
		1001 bis 1500	5,80	ab 400	7,00	7,00	7,00	7,00	6,91	6,64
	über 1500	5,48	ab 500	6,28	6,28	6,28	6,28	6,19	5,92	
Kuba	Havana	1 bis 45	12,04	unter 45	13,24	13,24	13,24	13,24	13,24	13,24
		46 bis 100	8,44	ab 45	9,96	9,96	9,96	9,96	9,96	9,96
		101 bis 250	6,04	ab 100	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84
		251 bis 500	5,16	ab 200	5,96	5,96	5,96	5,96	5,86	5,56
		501 bis 1000	4,76	ab 300	5,56	5,56	5,56	5,56	5,45	5,12
		1001 bis 1500	4,44	ab 400	5,24	5,24	5,24	5,24	5,13	4,80
	über 1500	4,32	ab 500	4,96	4,96	4,96	4,96	4,85	4,52	
Mexiko	Mexiko City	1 bis 45	13,28	unter 45	14,72	14,56	14,48	14,08	13,64	14,72
		46 bis 100	9,64	ab 45	11,32	11,21	11,11	10,55	10,08	11,32
		101 bis 250	7,24	ab 100	8,20	8,09	8,00	7,69	7,48	8,20
		251 bis 500	6,36	ab 200	7,32	7,21	7,13	7,13	7,16	6,92 ²⁾
		501 bis 1000	5,92	ab 300	6,92	6,81	6,73	6,57	6,39	6,48
		1001 bis 1500	5,60	ab 400	6,60	6,49	6,41	6,36	6,31	6,16
	über 1500	5,28	ab 500	6,12	6,19	6,07	5,95	5,86	5,68 ³⁾	
Peru	Lima	1 bis 45	19,28	unter 45	20,48	20,48	20,33	20,43	20,48	20,48
		46 bis 100	13,84	ab 45	15,36	15,36	15,27	15,33	15,36	15,36
		101 bis 250	11,44	ab 100	11,88	11,88	11,82	11,86	11,88	11,88
		251 bis 500	10,56	ab 200	10,64	10,64	10,61	10,63	10,60	10,48
		501 bis 1000	8,52	ab 300	9,88	9,88	9,88	9,88	9,77	9,44
		1001 bis 1500	8,20	ab 400	9,20	9,20	9,20	9,20	9,18	9,12
	über 1500	7,52	ab 500	8,56	8,56	8,44	8,52	8,42	8,00	
Uruguay	Montevideo	1 bis 45	21,32	unter 45	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28
		46 bis 100	16,00	ab 45	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48
		101 bis 250	13,96	ab 100	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68
		251 bis 500	13,04	ab 200	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		über 500	9,24	ab 300	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12
				ab 400	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
				ab 500	10,12	10,12	10,12	10,12	10,12	
Venezuela	Caracas	1 bis 45	14,68	unter 45	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88
		46 bis 100	10,36	ab 45	11,88	11,88	11,88	11,88	11,88	11,88
		101 bis 250	7,96	ab 100	8,76	8,76	8,76	8,76	8,76	8,76
		251 bis 500	7,08	ab 200	7,88	7,88	7,88	7,88	7,52	7,52
		501 bis 1000	5,84	ab 300	7,48	7,48	7,48	7,48	7,12	7,12
		1001 bis 1500	5,52	ab 400	7,28	7,28	7,28	7,28	6,92	6,92
	über 1500	5,08	ab 500	5,84	5,84	5,84	5,84	5,48	5,48	
Vereinigte Staaten	New York	1 bis 45	10,28	unter 45	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48
		46 bis 100	7,04	ab 45	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56
		101 bis 250	4,64	ab 100	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44
		251 bis 500	3,76	ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56	4,40	4,16
		501 bis 1000	3,36	ab 300	4,16	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72
		über 1000	3,04	ab 400	3,84	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40
				ab 500	3,56	3,56	3,56	3,56	3,45	3,12

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

B. Güterverkehr

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

DM je kg

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindestgewicht je Sendung in kg	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
			Durchschnitt						Juli
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel	Bagdad	100	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
	Beirut	45	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	Brüssel	100	0,45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Damaskus	100	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
	New York	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
		100	3,64	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44
		500	3,64	3,16	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	Teheran	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbekleidung	Damaskus	45	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
	New York	45	3,20	3,20	3,20	3,20	3,21	3,21	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⁾	12,96 ¹⁾
		100	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas	45	10,36 ¹⁾	11,50 ¹⁾	11,88 ¹⁾	11,88 ¹⁾	5,16	5,16	5,16
		100	5,68	5,68	5,68	5,30	4,92	4,92	4,92
		500	5,68	5,68	5,68	5,12	4,56	4,56	4,56
	Göteborg	100	1,36	1,36	1,36	1,39	1,44	1,44	1,44
	Mexiko City	45	9,64 ¹⁾	10,90 ¹⁾	11,21 ¹⁾	11,11 ¹⁾	10,55 ¹⁾	10,08 ¹⁾	11,32 ¹⁾
		100	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York	45	2,88	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,72	2,54	2,42	2,40	2,40	2,40	2,40
	Stockholm	100	1,68	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80	1,76
	Teheran	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel	45	0,45	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 ⁵⁾
	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⁾
		100	1,68	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80	1,76
Bijouteriewaren	Teheran	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile	London	45	0,85	0,88	0,88	0,91	0,96	0,96	1,00 ⁴⁾
	Algier	45	1,48	1,54	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56
	Brüssel	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		500	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40 ⁵⁾
	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 ²⁾	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
Kugellager		3000	2,64	2,46	2,10	2,00	2,00	2,00	2,00
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen ..	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
	Algier	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
		1000	3,24	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor-	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
		250	0,69	0,64	0,64	0,64	0,68	0,68	0,72
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör	Beirut	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Kairo	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	New York	45	3,24	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	4,38	4,08
		250	3,68	4,28	4,48	4,48	4,48	4,38	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. 41, Quellenverzeichnis s. S. 44.

B. Güterverkehr

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

DM je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
			Durchschnitt						Juli
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 ³⁾	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 ²⁾	4,81 ²⁾
		250	3,00	3,00	3,00	3,00	3,13	3,52	3,52
		500	3,00	3,00	3,00	3,00	2,98	3,28	3,28
	London	100	0,83	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84	0,88
		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	1,52 ¹⁾
		100	0,92	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00	1,04
		250	0,92	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,96
		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 Textilfertigwaren	Bogota	100	6,68	6,68	6,68	6,68	8,86 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
		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 ²⁾	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	0,52 ⁷⁾
	Tokio	100	8,00	8,42	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56
		250	8,00	8,42	8,56	8,37	8,00	8,00	8,00
		500	8,00	8,42	8,56	8,24	7,60	7,60	7,60
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	1,86 ²⁾	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
		100	1,24	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16
		250	1,20	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
	Brüssel	45	0,61 ²⁾	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,44	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		250	0,43	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Malmö	100	1,20	1,20	1,20	1,23	1,28	1,28	1,28
	Manchester	45	1,29	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 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 ⁷⁾
	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. 41, Quellenverzeichnis s. S. 44.

IV. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Briefe											
	Orts-					Fern-					Auslands-	
	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g
1933 1. Dezember..	8		16	20	30	12		24	40	60	25	15
1946 1. März	16		32	40	60	24		48	80	120	50	30
1948 1. September..	10		20	30	40	20		40	60	80	30	20
1954 1. Juli	10		20	30	40	20		40	60	80	40 ^{a)}	20
1963 1. März	20 ^{1)a)}		40 ²⁾	70 ³⁾	90 ³⁾	20 ¹⁾		40	70	90	40 ^{a)}	20
1966 1. April	30 ^{1)a)}	50 ^{a)}	70 ^{a)}	90 ^{a)}	110 ^{a)}	30 ¹⁾	50	70	90	110	50 ^{a)}	30

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

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

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

Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Pakete									
	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg	über 7 kg bis 8 kg	über 8 kg bis 9 kg	über 9 kg bis 10 kg	über 10 kg bis 11 kg	über 11 kg bis 12 kg	über 12 kg bis 13 kg	über 13 kg bis 14 kg
1932 15. Januar ...	40	50	60	70	80	90	105	120	135	150
1946 1. März	80	100	120	140	160	180	210	240	270	300
1948 1. September..	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
1951 20. Oktober ...	80	100	125	150	175	200	225	250	275	300
1958 1. Mai	100	120	150	180	210	240	270	300	330	360
1963 ^{a)} 1. März	110	160	210	260	300	340	389	420	460	500
1966 ^{a)} 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 ^{a)}	60 ^{a)}	70 ^{a)}
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 ^{a)} 1. März	540	580	620	660	700	740	100	140	180
1966 ^{a)} 1. April	570	610	650	690	730	770	120	170	220

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungsstück ¹⁰⁾

Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Zeitungsgebühr ¹¹⁾ bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummerngewicht				Zeitungszustellgebühr ¹¹⁾				
	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	Höchstsaatz
		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

Vertriebsgebühr¹¹⁾

bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummernstückgewicht

1964 1. Januar	bis 30 g	über 30 g bis 1000 g für je 10 g
	18,00	0,90
	Vertriebsgebühr ¹²⁾ je Zeitungsnummernstück ¹⁰⁾ mit einem Durchschnittsgewicht	
	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 42, Quellenverzeichnis s. Seite 44.

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

Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Postzeitungsgut ¹⁾			Zeitungsdrucksachen ²⁾					
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenlg.	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 100 g bis 1000 g
	bis 50 km	über 50 km							
1933 1. Dezember..	2,5	5,0	20,0	3	4	8	15	30	—
1939 1. Mai	2,5	5,0	20,0		3	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 ²⁾			Postzeitungs-schnellgut je kg ²⁾	Streifbandzeitungen					
1964 1. Januar	10,0		12,0	10		15	20	25	50
1967 1. Januar	13,0		16,0	10		15	25	40	70

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland
Rpf/Dpf

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

5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland
RM/DM ⁴⁾

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

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

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

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

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse

RM/DM

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

2. Ortsgesprächsgebühren

RM/DM

Änderungsdatum	Gebühr für ein Ortsgespräch			
	von einer Teilnehmersprechstelle	von einer öffentlichen Sprechstelle		
		mit gewöhnlichem Sprechapparat	mit Münzfernsprecher	
1927 1. Mai		0,10		0,10
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)

RM/DM

Änderungsdatum	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer ²⁾ bei einer Entfernung zwischen den Ortsnetzen												
	bis 5 km	üb. 5 km bis 10 km	üb. 10 km bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	üb. 100 km bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 0 bis 18 und 21 bis 24 Uhr													
1927 1. Mai	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00 ³⁾
1940 1. Januar		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946 1. April		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950 1. Juni		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36		
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	1,80	2,16	2,52	2,88	3,24	3,60
1954 1. Juli		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	1,92	2,30		2,69		
1964 1. August ...		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03		

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

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

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

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

Änderungsdatum	Gewöhnliche		Dringende		Blitztelegramme ⁶⁾	Brieftelegramme ⁷⁾	
	Ortstelegramme ⁸⁾	Ferntelegramme ⁸⁾	Ortstelegramme ⁸⁾	Ferntelegramme ⁸⁾		bis zu 22 Wörtern ¹⁰⁾	für jedes weit. Wort
1929 1. April	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50	1,10	0,05
1931 1. März	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50	1,10	0,05
1946 1. April	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00	— 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⁾
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	0,30	0,30
			b)	0,085	0,08	0,135	0,13	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	1,20	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	1,80	1,80
		b)	0,47	0,47	0,945	0,94	0,945	0,945	0,90	0,90
Japan	Tokio	a)	2,88	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	2,70	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	2,70	2,70
		b)	0,71	0,71	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
Vereinigte Staaten	New York	a)	1,03	1,03	0,97	0,97	0,97	0,97	1,00	1,00
		b)	0,34	0,34	0,485	0,48	0,485	0,485	0,50	0,50
	San Franzisko	a)	1,60	1,60	1,13	1,13	1,13	1,13	1,20	1,20
		b)	0,53	0,53	0,565	0,57	0,565	0,565	0,60	0,60

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

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

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

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

Änderungsdatum	In der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 28. 1. 1956 von 7 bis 18.30 Uhr					
	zwischen den an dieselbe Telexvermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	zwischen Teilnehmern, die an verschiedene Telexvermittlungsstellen angeschlossen sind (Ferngebühr)				
		bei Entfernungen				
		bis zu 75 km	über 75 bis 200 km	über 200 bis 400 km	über 400 bis 600 km	über 600 km
1939 1. Januar	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
	innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)		innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)	
1956 1. Februar ²⁾ 3). 1964 1. August	0,60		1,20		1,80	
	In der Zeit von 19 bis 8 Uhr, bzw. ab 28. 1. 1956 von 18.30 bis 7 Uhr					
	zwischen den an dieselbe Telexvermittlungsstelle angeschlossenen Teilnehmern (Ortsgebühr)	zwischen Teilnehmern, die an verschiedene Telexvermittlungsstellen angeschlossen sind (Ferngebühr)				
		bei Entfernungen				
		bis zu 75 km	über 75 bis 200 km	über 200 bis 400 km	über 400 bis 600 km	über 600 km
1939 1. Januar	0,10	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20
1948 9. März ⁴⁾	0,10	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80
1951 1. Januar	0,10	0,40	0,60	0,90	1,00	1,20
	innerhalb des Bereichs einer Hauptvermittlungsstelle (Hauptvermittlungszone)		innerhalb des Bereichs einer Zentralvermittlungsstelle (Zentralvermittlungszone)		zwischen verschiedenen Zentralvermittlungsstellen (Weitzone)	
1956 1. Februar ²⁾ 3). 1964 1. August	0,60		0,80		1,20	

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen

Schaubilder

Seite 3

Indices der Seefrachtraten

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

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amts für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

In den Personenfahrpreisen der DB für Beförderungstrecken 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 Personentransitverkehr unterliegt nur der Fahrpreis für die deutsche Teilstrecke der Umsatzbesteuerung.

Gebietstand: 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 9

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Der Grundpreis je Kilometer für die frühere 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — ³⁾ Vor dem 23. 5. 1954 wurden für die Benutzung von Eilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — ⁴⁾ Für die Benutzung von Trans-Europ-Expreßzügen (TEE-Züge) waren vom 1. 12. 1957 bis zum 29. 5. 1965 zusätzlich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzugzuschlag wird angerechnet. — ⁵⁾ Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — ⁶⁾ Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklassen sind vom 3. 6. 1956 bis zum 31. 5. 1966 folgende Eisenbahnzuschläge einbezogen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00 (v. 28. 5. 1967 b. 25. 5. 1968: bis 300 km DM 3,50, über 300 km DM 9,50). Mit Wirkung vom 29. 9. 1968 entfällt der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse. — ⁷⁾ Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen bei den Preisen für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — ⁸⁾ Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12% des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde). — ⁹⁾ Für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (klimatisiert, WL „K“) gelten ab 27. 2. 1962 in der Touristenklasse um DM 2,00, in der Doppelbettklasse um DM 3,00 und in der Einbettklasse um DM 3,00 höhere Preise. Mit Ausnahme der Spezialklasse, die in „K“ Schlafwagen nicht geführt wird, werden die „K“-Zuschläge bei den ab 22. 5. 1966 veröffentlichten Bettkartenpreise berücksichtigt, da die Schlafwagenläufe bis zu diesem Zeitpunkt nahezu vollständig klimatisiert worden sind.

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.

Seite 10

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

Seite 11

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

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

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr

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

B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

Bis 31. 12. 1967 war in den Eisenbahnfrachtsätzen des DEGT für Stückgut und Wagenladungen mit Ausnahme der Regelsätze für beförderungssteuerfreie Güter die Beförderungssteuer enthalten (für 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	
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 Rauchkammerlöschke, ab 1. 5. 1965 auch Eisen-erze (Ck m. W. v. 1. 1. 1968 weggefallen; vgl. Anm ³⁾ zu Seite 13)
(C)	I	I	Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial): Bandstahl, Stahlstreifen, Warmbreitband (unbearb.), Stahlbleche und -platten, Eisenbahnbohrerstäbe, Hohlbohrerstäbe, Spundwandstahl, Stab- und Formstahl, Walzdraht
(D)	II	II	Röhrenvormaterial: Bandstahl (auch z. Auswalzen u. Profilieren), Stahlstreifen, Warmbreitband (mit einem Kaltstich versehen), Stahlbleche, Stahlplatinen
(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)

3) Ohne Montangüterklassen. — 3) Die Sonderklassen mit Zusatzbezeichnung —k gelten für Wagenladungen mit beförderungssteuerfreien Gütern, nämlich mit Kohlen (Fk) und Kohlenabfällen (Gk, darunter ab 1. 5. 1965 auch Eisen- und Manganerze einschließlich Abfälle und Zwischenerzeugnisse aus diesen Erzen) sowie mit Kohlen und Kohlenabfällen in Eilguttransporten (Dk). Die Klasse Gk wurde zum 15. 3. 1966 in „Ck“ umbenannt. Ab 1. 1. 1968 ist auch für die vorher beförderungssteuerfreien Güter Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) zu zahlen. Mit der gleichzeitigen Umstellung der Frachtsätze auf Nettobasis ist daher die Regelklasse „Ck“ weggefallen. — 4) Bei Anwendung der Kohlen-Ausnahmetarife wird die Fracht nach dem Mindestgewicht berechnet. Ist jedoch der Wagen bei der Übergabe auf dem Versandbahnhof räumlich vollausgenutzt, wird der Frachtberechnung abweichend vom 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 %₀. — 5) Da der Tarif erst von 291 km an gilt und die mittlere Transportweite etwa bei 500 km liegt, werden hier die Frachtsätze für eine Entfernung von 500 km angegeben. — 6) Am 1. 2. 1958 wurden Frachtsätze der 20-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 20000 kg und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 15-t-Klasse abgefertigt. — 7) Ab 1. 3. 1962. — 8) Am 15. 3. 1966 wurden Frachtsätze der 25-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 25000 kg und mehr. Vom 1. 2. 1958 bis 14. 3. 1966 wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 20-t-Klasse abgefertigt.

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

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

1) Vor dem 15. 3. 1966 wurde die Eisenbahnfracht für volle Wagenladungen allgemein nach 20 t-Sätzen anstatt nach 25 t-Sätzen berechnet. Für verschiedene hier dargestellte Ausnahmetarife gelten jedoch spätere Umstellungstermine (bis zum 1. 6. 1967). Für die Berichtsjahre 1966 bzw. 1967 werden demzufolge mittlere 1000 kg-Frachten für weniger als 12 Monate angegeben, denen je nach Änderungsdatum entweder 20 t-Sätze oder 25 t-Sätze zugrunde liegen. In den Zahlenspalten der Tabellen ist der Übergang zur Frachtberechnung nach 25 t-Sätzen durch einen waagerechten Strich angedeutet. Einzelheiten teilt das Statistische Bundesamt auf Anfrage mit. — 2) In der Zeit vom 1. 8. 1962 bis 30. 6. 1967 wurde für Getreidetransporte eine Frachthilfe in Höhe von 25 % des Frachtsatzes über die Deutsche Bundesbahn als Frachtführer gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962, Nr. 142 vom 31. 12. 1962). Vom 1. 7. 1967 bis 31. 7. 1968 wurde die Frachthilfe unmittelbar durch das Bundesamt für Ernährung und Forstwirtschaft, Frankfurt (M) an die Empfangsberechtigten gezahlt (lt. Bundesanzeiger Nr. 127 vom 12. 7. 1967). Ab 1. 8. 1968 wird sie erneut durch die Deutsche Bundesbahn erstattet (Bundesanzeiger Nr. 136 vom 25. 7. 1968). Die Ermäßigung wurde unbeachtlich des Erstattungsverfahrens bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — 3) Ohne Speisefette. — 4) Für die Frachtenbildung dieser Verkehrsrelation galten im Laufe der dargestellten Berichtsjahre nacheinander verschiedene Regelklassen bzw. Ausnahmetarife. Die entsprechenden Angaben der Tabellenkopfspalte beziehen sich auf die jeweils zur Zeit maßgebende Tarifstelle. Einzelheiten über früher geltende Tarifstellen teilt das Statistische Bundesamt, Abt. VI/A auf Anfrage mit. — 5) Die mittlere Wagenauslastung für Fische in vollen Wagenladungen liegt bei 5 bis 6 t. Das Frachtberechnungsgewicht umfaßte auch das zum Schutz der Fische beigegebene Eis. Ab 1. 1. 1968 wird beigegebenes Eis frachtfrei befördert. — 6) Die mittlere Wagenauslastung für Tabak in vollen Wagenladungen liegt bei rd. 13 t. — 7) Durchschnitt April/Dezember. — 8) Durchschnitt Januar/Dezember. — 9) Durchschnitt Juli/Dezember. — 10) Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — 11) Übliche Gewichtsklasse für Wolle bzw. Baumwolle. — 12) Der Ausnahmetarif gilt nur für geschlossene Züge.

1) Vgl. Anm. 1) zu Seite 14. — 2) Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6 % des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); seit dem 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6 % des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — 3) Für Sendungen an die Technischen Werke Stuttgart: I Heizkraftwerk, II Blockkraftwerk und Gaskokerei. — 4) Vgl. Anm. 1) zu Seite 14. — 5) Durchschnitt Januar/Dezember. — 6) Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen berechnet. — 7) Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Röhren, gewalzte Stahlplatinen zum Schmieden in warmem Zustand oder zum Auswalzen. Erläuterungen zu Seiten 15 und 16: a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — d) Privatkesselwagen, die im Binnenverkehr der Deutschen Eisenbahnen zugelassen sind. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder in gewöhnlich gedeckten Wagen gleich.

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

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

1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Monatszahlen der Binnenschiffsfrachten werden aus den von den einzelnen Frachenausschüssen festgesetzten Tarifen unter Berücksichtigung der mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung errechnet. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Monatszahlen.
Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 19).

Seite 16

¹⁾ Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ²⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ⁴⁾ Ab 1. 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.

Erläuterungen: a) Verbleibt im Raum Emden; zum dortigen Verbrauch bestimmt. — b) Auf Seeschiffe umgeschlagen und zum Verbrauch im Raume Schleswig-Holstein und Hamburg bestimmt. — c) Auf Seeschiffe umgeschlagen und für den Verbrauch im Ausland bestimmt. — d) Schiffskohle. — Zechengruppen: I = Zeeenhäfen 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 = Zeeenhäfen 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 = Zeeenhäfen 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 Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ³⁾ Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁴⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ⁵⁾ Lade- und Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$ und umgekehrt. — ⁶⁾ Nach Beschluß des Frachenausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774 (Flugbenzin; Motorenkraftstoff), II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899 (Rohöle verschiedener Herkunftsländer ohne Venezuela bzw. Trinidad; Petroleum, Gasöl/Dieselmotorkraftstoff), III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an (Rohöle aus Venezuela bzw. Trinidad; Heizöle, Schmieröle und Bitumen). — ⁷⁾ D Januar/Juli. — ⁸⁾ Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder.

Seite 18

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — ²⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — ⁴⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁵⁾ Ab 1. 4. 1963 Lade- und Löszeit $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$, D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löszeiten) berechnet. — ⁶⁾ Siehe Seite 16, Anmerkung 5.

2. Schiffsabgaben auf den kanalisiertten Flüssen Main und Neckar

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

Seite 19

¹⁾ Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt.

3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

Seite 19 (Fortsetzung)

¹⁾ Tarifliche Pegelmeßstelle Kaub. — ²⁾ Tarifliche Pegelmeßstelle Köln. — ³⁾ 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. — ⁴⁾ 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 Zwiandrecht. — 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⁾ Chinacay. — ¹²⁾ Einschl. Mälarsee. — ¹³⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erhebungstechnischen Gründen. — ¹⁴⁾ Ab 18. 11. 1967 einschl. umgerechneter DM-, bzw. FF-Abschlüsse.

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. — ¹⁴⁾ Ab 18. 11. 1967 einschl. umgerechneter DM- bzw. dKr-Abschlüsse. — ¹⁵⁾ Einschl. umgerechneter DM-, dKr- bzw. hfl-Abschlüsse.

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 22

¹⁾ Außerdem große Küstenschifffahrt (Mittelmeerfahrt). — ²⁾ Einschl. Sojabohnen. — ³⁾ Ab 6. 6. 1967 via Kaproute. — ⁴⁾ Einschl. Brit. Kolumbien. — ⁵⁾ Einschl. Abschlüsse zu berth terms. Verladung fußabwärts in San Lorenzo beginnend. Komplettierung in Buenos Aires. — ⁶⁾ Ab 1961 § je 2240 lbs. — ⁷⁾ Reis. — ⁸⁾ Mais. — ⁹⁾ Freiein und aus. — ¹⁰⁾ Mechanische Bulkverladungen in Mackay oder Townsville. — ¹¹⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ¹²⁾ Errechnet aus US-Pauschalfrachten. — ¹³⁾ Ab 6. 6. 1967 via Kaproute oder Panamakanal.

Seite 23

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

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Seite 23 (Fortsetzung)

⁶⁾ Ab 16. 5. 1967 via Kaproute.

C. Schifffahrtsindizes

1. Indices der Seefrachten

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

Monatszahlen der Trampfrachtenindizes stellen die Meßzahlen der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtenindizes 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⁾ Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen der früher auf Basis 2. Hj. 1954 bzw. Dezember 1959 berechneten Indices (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“ Vj. 1/1968. — ²⁾ Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengutern in 17 weltweiten Relationen im einfachen Durchschnitt der Meßzahlen berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrage der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — ³⁾ Einschl. große Küstenfahrt (Mittelmeer). — ⁴⁾ Nordeuropäische Küstenfahrt. — ⁵⁾ Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom. — ⁶⁾ Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen des bisher auf Basis 1954 berechneten Trampfrachtenindex (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“ Vj. 1/1968).

Seite 25

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

Seite 26

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

2. Sonstige Schifffahrtsindizes

Seite 27

¹⁾ Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wurde vom 1. 7. 1954 bis zum 30. 6. 1959 jeweils am Quartalsbeginn als mittlere Rate aller Intascale-werte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse im abgelaufenen Quartal sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften veröffentlicht; einbezogen wurden Tanker aller Größen über 9999 tdw. Gesamttragfähigkeit; 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 Verbilligung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — ⁵⁾ Ungerechnet vom Baupreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1325000 £). — ⁶⁾ Ungerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1200000 £). — ⁷⁾ Berechnet aufgrund der Jahresberichte der Schiffsmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes) Paris, Quartalszahlen sowie jeweils neueste Jahreszahlen fortgerechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — ⁸⁾ Berechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — ⁹⁾ Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit von 14 Seemeilen (je Stunde) und schneller. — ¹⁰⁾ Motorschiffe. — ¹¹⁾ Ölbrenner und Motorschiffe.

III. Luftverkehr

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

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

A. Personenverkehr

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

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

Seite 28

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

Seite 29

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen, ab 1. 7. 1965 innerhalb eines Monats. — b) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen, ab 1. 4. 1964 innerhalb 21 Tagen. ¹⁾ 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 pro 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 31

¹⁾ Ostroute über Indien.

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

Seite 32

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

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

Seite 33

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 ffrs.

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Seite 34

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

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

Seite 34 (Fortsetzung)

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

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

Seite 34 (Fortsetzung)

a) Monatliche Gebühren je Zeitungsstück im Postzeitungsvertrieb

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

Seite 35

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

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

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland

5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland

Seite 35 (Fortsetzung)

⁴⁾ Ohne Berücksichtigung von örtlichen Sonderverhältnissen. — ⁵⁾ Richtpreise. — ⁶⁾ Für Rückfahrtscheine mit beschränkter Geltungsdauer (z. B. Sonn- und Feiertags-Rückfahrtscheine) gelten besondere Bestimmungen. — ⁷⁾ Rückfahrtscheine werden nur in bestimmten Verkehrsbeziehungen und in der Regel nur für Fahrten ausgegeben, deren einfache Streckengebühr DM 1,10 und mehr beträgt. — ⁸⁾ Schülerzeitkarten werden wie Schülerzeitkarten nur auf Antrag ausgegeben. Bezugsberechtigung wie bei den Schülerzeitkarten (vgl. Anm. 10). Bis 31. 12. 1962 waren außerdem auch Personen bis zu einem Alter von 21 Jahren als Teilnehmer an Lehrgängen und Kursen mit allgemeinen und hauswirtschaftlichen Bildungszielen bezugsberechtigt. Ab 1. 1. 1963 erstreckt sich die Bezugsberechtigung außer auf Schüler gem. Anm. 10 unter bestimmten Voraussetzungen auch auf Schüler von Privatschulen. — ⁹⁾ Bis 1951 wurden Arbeiterzeitkarten nur an Arbeiter, Angestellte und Beamte mit einem monatlichen Bruttoeinkommen unter RM/DM 200, ab 1952 unter DM 300, ab 1957 unter DM 750, ab 1958 unter DM 1250 ausgegeben. Ab 1. 1. 1961 entfiel für die Zeitkartenausgabe jede Beschränkung hinsichtlich Personenkreis und Einkommenshöhe; ab 1. 1. 1963 werden besondere Arbeiterzeitkarten nicht mehr ausgegeben. — ¹⁰⁾ Schülerzeitkarten werden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgegeben. Ab 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Bezugsberechtigten einbezogen; Ab 1. 1. 1963 Lehrlinge nur noch bei einem Bruttoarbeitsentgelt bis zu 150 DM monatlich. Ab 1. 3. 1966 können Schülerzeitkarten von Antragsberechtigten bis zum vollendeten 27. Lebensjahr gelöst werden.

6. Indices der Postgebühren im Inland

Seite 36

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

B. Fernspreverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernspreanschlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 36 (Fortsetzung)

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 37

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 Ortsgebührensätzen befördert. — ¹⁰⁾ Gesamtgebühren. — ¹¹⁾ Blitztelegramme sind ab 1. 4. 1966 fortgefallen.

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

¹²⁾ Ab 1. 7. 1950 wurde die Gebühr für 5 Wörter, ab 1. 1. 1960 die Gebühr für 7 Wörter als Mindestsatz berechnet. — ¹³⁾ Als Mindestsatz für Brieftelegramme wurde bis zum 30. 6. 1950 die Gebühr für 25, ab 1. 7. 1950 die Gebühr für 22 Wörter berechnet.

3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

Seite 38

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

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

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

B. Güterverkehr

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

II. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze:
Bundesministerium für Verkehr, Bonn; Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg
2. Schiffsabgaben auf den kanalisiertten Flüssen Main und Neckar:
Bundesministerium für Verkehr, Bonn
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt:
Wasser- und Schifffahrtsdirektion, Mainz (Wasserstände); Binnenschifffahrts-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 Maritime, 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 Maritime, 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:

Verfasser: Dr. Vito Dante Flore, Informazioni Marittime Anno XXIII Num. 4, April 1968¹⁾, s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 2/1968, S. 7¹⁾

Küstenfrachtenindex, Italien:

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

Seefrachtenindices, COMECON-Länder:

Verfasser: Büro für Seefrachtkoordination des Länderrats für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Warschau; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 104. Jg. — 1967 — Nr. 21 (1. Novemberheft 1967); s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 2/1968, S. 7¹⁾

Seefrachtenindex, Sowjetunion:

Sojurnornijprojekt, Moskau (staatl. wissenschaftliches Institut für Entwurfs- und Konstruktionsaufgaben im Seeverkehr der Sowjetunion) im Auftrage des sowjetischen Ministeriums für die Handelsschifffahrt, Moskau, „Morskoi Flot“, Jg. 1966, Novemberausgabe „Lloyd's List“, Nr. 46 934 vom 23. 6. 1965, „Hansa“, 103. Jg., Nr. 24, II. Dezemberheft 1966, s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 2/1967, S. 11¹⁾

Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten:

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

2. Sonstige Schifffahrtsindices

Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt:

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

Preismeßzahlen für Neubautonnage:

Fairplay, Shipping Journal, London E. C. 2

Preismeßzahlen für Zweithandtonnage:

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

b) Zum Abbruch bestimmt: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung:

Bundesrepublik Deutschland: Heinz Peters, Hamburg LA

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

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

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

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. Telegrafen- und Telexverkehr:

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

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