

**STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN**

FACHSERIE M

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

3. Vierteljahr 1969



Bestellnummer: 310700—690303

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

Seite

Allgemeine Vorbemerkungen	3
Abkürzungen, Maße und Gewichte	3
Schaubilder	
Indices der Seefrachtraten	4
Preise für Verkehrsleistungen im 3. Vierteljahr 1969	5
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	9
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	10
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	12
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	13
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen	13
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	14
II. Straßenverkehr	
Güterfernverkehr	
Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen	16
III. Spedition	
Kundensätze des Speditionssammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen ...	16
IV. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
Frachtsätze	17
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)	20
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)	22
3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)	23
C. Schiffsverkehrsindices	
1. Indices der Seefrachtraten	24
2. Sonstige Schiffsverkehrsindices	27
V. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	28
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	30
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen	32
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main)	33
VI. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr	34
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr	34
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland	34
4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland	35
5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland	35
6. Indices der Postgebühren im Inlandsverkehr	36
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse	36
2. Ortsgesprächsgebühren	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwähldienst (Inlandsverkehr)	37
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr	37
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr	37
3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse	38
4. Telexgebühren im Inlandsverkehr	38
Erläuterungen bzw. Anmerkungen	38
Quellenverzeichnis	43

Abgeschlossen am 15. Februar 1970

Erschienen im April 1970

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,—

Druck: Carl Ritter & Co., Wiesbaden

Allgemeine Vorbemerkungen

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

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

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

Abkürzungen, Maße und Gewichte

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 = Deutsche 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 = 2240 lbs = 1,016 t
1 qr = 480 lbs = 217,724 kg	1 Fathom = 216 cu ft = 6,116 cbm
1 t = 1000 kg	1 Standard (St. Petersburg) = 165 cu ft = 4,672 cbm
1 sh t = 2000 lbs = 0,907 t	1 engl. Meile = 1 609,34 m

p = vorläufige Zahl

r = berichtigte Zahl

s = geschätzte Zahl

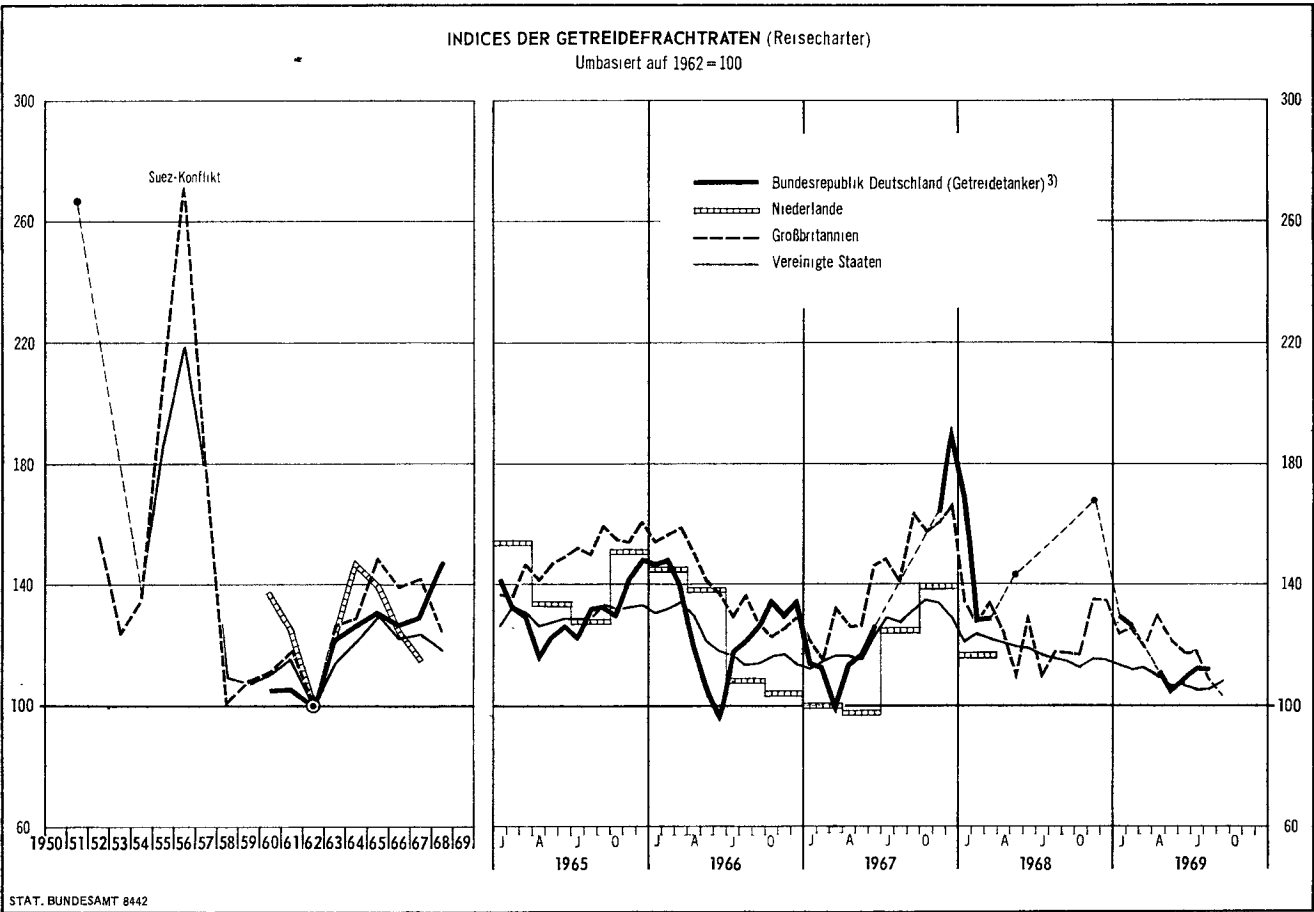
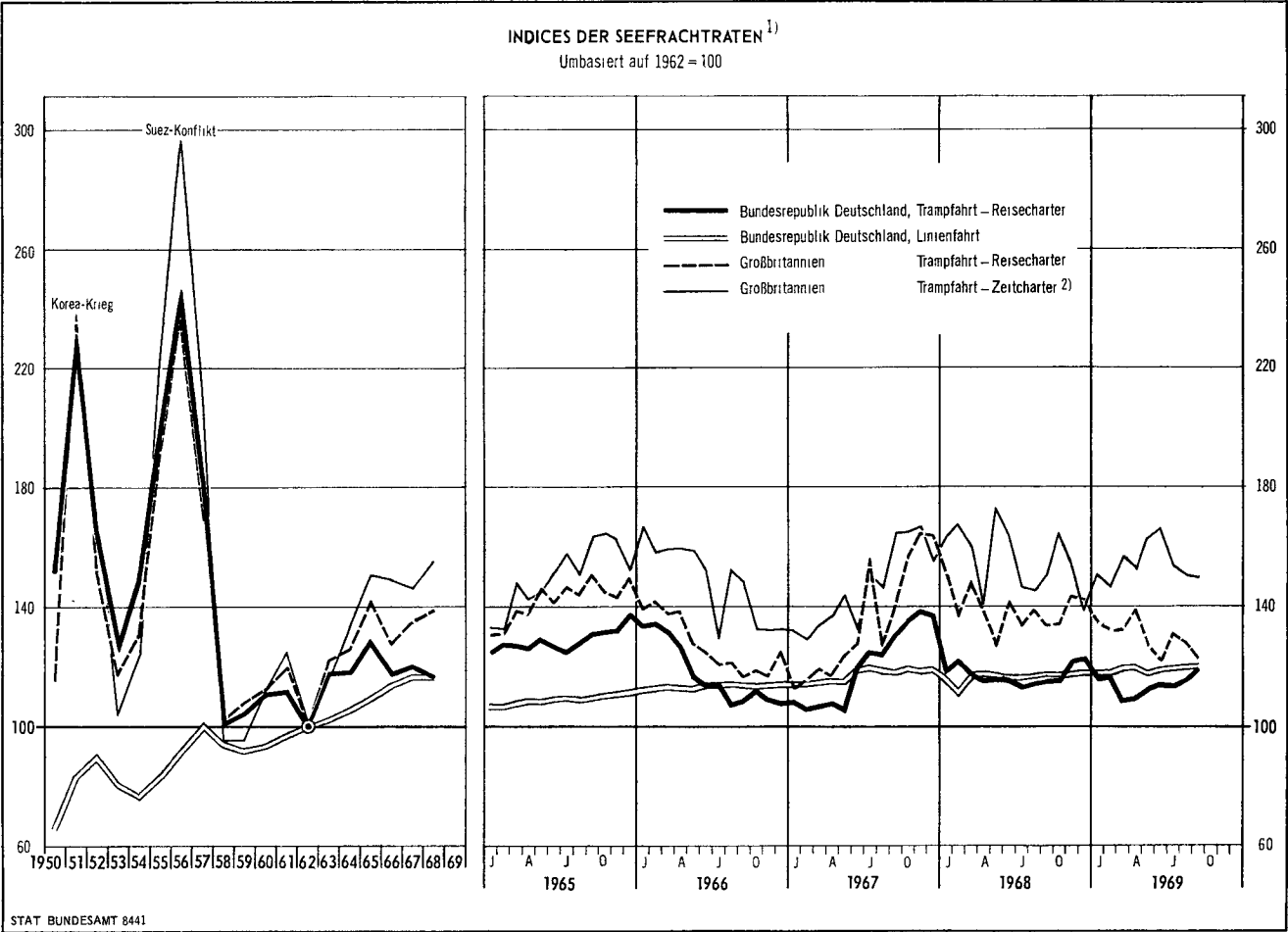
— = nichts vorhanden

(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.



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 38

Preise für Verkehrsleistungen im 3. Vierteljahr 1969

Eisenbahnverkehr

Nach der 78. Verordnung zur Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) kann die Deutsche Bundesbahn ab 27. 6. 1969 unter bestimmten Voraussetzungen Entgelte für den An- und Abtransport von Seehandelsgütern von und nach deutschen Seehäfen in schriftlicher Form ohne Bindung an die Tarife vereinbaren. Solche Sondervereinbarungen sind nur zulässig, wenn Umstände vorliegen, die bei der Festsetzung der geltenden Tarife nicht berücksichtigt worden sind, vor allem aus Wettbewerbsgründen. Voraussetzung ist dabei, daß durch die Vereinbarung das finanzielle Betriebsergebnis der Deutschen Bundesbahn in den betroffenen Transportrelationen verbessert wird. Die Vereinbarung muß für eine gewisse Dauer getroffen werden; sie muß ferner eine Gütermenge von mindestens 500 t in drei Monaten umfassen.

Soweit die bisherigen Als-ob-Tarife als Unterstützungstarife zugunsten der Wirtschaft im Saarland weitergeführt werden, wurden sie am 12. 7. 1969 von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften genehmigt.

Als Ersatz für die sonstigen inzwischen aufgehobenen Als-ob-Tarife bestimmter Montangüterarten¹⁾ wurden mit Wirkung vom 1. 8. 1969 folgende Wettbewerbstarife eingeführt:

6 E 3 für Kohle und Petrolkoks (bisher 6 E 2)

8 B 1 für Ferrophosphor (bisher 8 S 3)

8 S 6 für Eisen und Stahl (bisher 8 S 4).

Die Frachtsätze dieser neuen Ausnahmetarife wurden gegenüber denen der ausgelaufenen Als-ob-Tarife etwas erhöht.

Die Deutsche Bundesbahn führte am 1. 6. 1969 für den Eisenbahn-Personenverkehr ein neues Fahrpreissystem ein. Danach werden D-Zuschläge in Form von besonderen Zuschlagskarten²⁾ nur noch für die Benutzung von Schnellzügen mit Fahrausweisen für Kurzstrecken (1 bis 80 km) oder mit Streckenzeitkarten erhoben. Für die Benutzung von Personen-, Eil- und Schnellzügen auf Fahrstrecken über 80 km werden dagegen nur noch Fahrausweise zu Preisen einschließlich des D-Zuschlags ausgegeben. Demzufolge wurden die Streckenfahrpreise der Entfernungsstufen 81 bis 143 km je nach Entfernung um folgende Zuschläge erhöht:

bei Benutzung der 1. Wagenklasse um 1,40 bis 2,80 DM

bei Benutzung der 2. Wagenklasse um 1,00 bis 1,80 DM.

Bei Fahrstrecken ab 144 km dagegen sind in den Fahrpreisen feste D-Zuschläge enthalten, und zwar

bei Benutzung der 1. Wagenklasse in Höhe von 3 DM

bei Benutzung der 2. Wagenklasse in Höhe von 2 DM.

Unter dem Motto „Alles dreht sich ums Wochenende“ führte die Deutsche Bundesbahn in der Zeit vom 31. 5. bis 30. 9. 1969 erneut eine Verbilligungsaktion zur Verbesserung ihrer Ertragslage durch. In dieser Zeit wurden an 15 verlängerten Wochenenden Sonderrückfahrkarten³⁾ der 1. und 2. Wagenklasse zu Einheitspreisen⁴⁾ ausgegeben, und zwar

für eine einzeln reisende Person zu 75 bzw. 50 DM

für zwei gemeinsam reisende Personen, unabhängig von deren Alter, Geschlecht und Verwandtschaftsverhältnis zu 120 bzw. 80 DM

für gemeinsame Reisen von Eltern, auch eines Elternteils, mit ihren bzw. seinen Kindern⁵⁾ ohne Rücksicht auf die Zahl der mitreisenden Kinder zu 140 bzw. 95 DM.

Die Sonderfahrkarten galten ohne Zuschläge auch in Schnellzügen, Fernschnellzügen und in TEE-Zügen.

Der für den deutsch-britischen Eisenbahnverkehr maßgebliche „Internationale Tarif für die Beförderung von Frachtgut in Wagenladungen zwischen Bahnhöfen in Großbritannien und der Bundesrepublik Deutschland über die Fährbootsstrecke Harwich—Zeebrugge“ (Fährboottarif Nr. 9370) wurde zum 18. 8. 1969 neu herausgegeben. Mit dieser Neuausgabe wurde der Geltungsbereich dieses Tarifs auf nahezu alle deutschen Bahnhöfe erweitert. Die Frachtzahlungsklauseln, die Tarifschnittpunkte und die Tarifklassen wurden den Wünschen der Verloader und den Handelsusancen angepaßt.

Die Erhöhung der Umschlagssätze und des Ufergeldes im Donauhäfen der Stadt Linz⁶⁾ wirkte sich auch auf die Eisenbahnfrachtsätze des Deutsch-Österreichischen Seehafen-Donau-Umschlagstarifs Nr. 9161 (DOSDU) aus. Mit Wirkung vom 10. 9. 1969 wurden daraufhin die Frachtsätze für die Schiffahrtsstation Linz im Teil III dieses Tarifs und die Frachtsätze für Sendungen nach und von österreichischen Bahnhöfen über die Schiffahrtsstation Linz-Stadthafen um 2 S je 1 000 kg heraufgesetzt.

Um dem saisonal bedingten Wagenmangel abzuhelpen und den Güterwagenumlauf zu beschleunigen, müssen die in der DDR und in Berlin (West) zur Be- und Entladung bereitgestellten Güterwagen der Deutschen Reichsbahn (Ost) seit dem 1. 9. 1969 „rund um die Uhr“, d. h. zu jeder Tages- und Nachtzeit be- und entladen werden. Außerdem wurden die standgeldfreien Zeiten teilweise um 10% gekürzt. Das Wagenstandgeld wurde drastisch erhöht.

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) setzten ebenfalls ihren Wagenstandgeldtarif herauf. Am 25. 9. 1969 wurden die Tarifsätze für den zweiten und jeden weiteren gebührenpflichtigen Standtag bahneigener Tieflade- und Drehgestellwagen um 50 bis 150%, für die entsprechenden Standtage der übrigen Güterwagen um 100 bis 167% angehoben. Das Standgeld für die ersten 24 Stunden blieb dagegen unverändert.

Im Laufe des 3. Quartals 1969 wurde der Eisenbahntransport verschiedener Frachtgüter innerhalb Frankreichs durch gezielte Tarifmaßnahmen der Französischen Staatsbahnen (SNCF) verbilligt. Am 1. 7. 1969 wurden verschiedene Tarifstufen bzw. Entfernungszonen des Tarifs Nr. 2 der SNCF für Getreidetransporte geändert. Danach ergaben sich Frachtermäßigungen von 2 bis 3%, vor allem innerhalb der 15 t- und 20 t-Gewichtsklasse. Der Düngemitteltarif Nr. 22 der SNCF wurde am 1. 8. 1969 mit einer 25 t-Gewichtsklasse ergänzt. Die Einführung dieser neuen Hauptladeklasse wirkte sich indirekt als Frachtsenkung um 5% gegenüber den bisher niedrigsten 20 t-Sätzen aus. Dementsprechend ermäßigten sich am 26. 8. 1969 die Eisenbahnfrachtsätze für

Mineralöle, Kautschuk, Mineralölprodukte, Naturharze (Tarif Nr. 15) um 2,5 bis 7,5%

Papier, Papierwaren und -abfälle aller Art um 5 bis 16%.

Die Abwertung des französischen Franken am 12. 9. 1969 löste lediglich im grenzüberschreitenden Eisenbahn-Güterverkehr Frankreichs sowie im französischen Eisenbahntransit gewisse Transportpreissteigerungen in FF aus. Vor allem wurden die mit nichtfranzösischen Eisenbahnverwaltungen vereinbarten „Verbandstarife“ betroffen. Die Währungsmaßnahme wirkte sich entsprechend auch auf die in Verbandstarif Nr. 9120 für den Verkehr zwischen Frankreich und der Bundesrepublik festgesetzten Eisenbahnfrachtsätze aus. Soweit in FF ausgedrückte Frachtsätze dieses Tarifs sich nicht geändert haben, ermäßigten sie sich für den nichtfranzösischen Frachtzahler allgemein um 10 bis 11%. Soweit jedoch

¹⁾ Vgl. Vortext zu M 7, 2/1969, S. 5 unter „Eisenbahnverkehr“. — ²⁾ In beiden Wagenklassen in Höhe von 2 DM. — ³⁾ Gültig jeweils vom Samstag 0 Uhr bis zum darauffolgenden Mittwoch 3 Uhr. — ⁴⁾ Ohne Rücksicht auf die Tarifentfernung. — ⁵⁾ Familienreisen.

⁶⁾ Vgl. Vortext zu M 7, Vj. 1/1969, S. 6 unter „Binnenschiffsverkehr“.

einzelne Frachtsätze in FF erhöht wurden, verminderte sich dieser Währungsvorteil entsprechend. Im einzelnen wurden für folgende Güterarten Frachtzuschläge eingeführt:

bestimmte Chemische Erzeugnisse um 1 bis 4%
Dolomit, roh, um maximal 11%
Hochofenschlacke um 6,5%
Kraftfahrzeuge auf Doppelstockwagen um 4 bis 5%
Fertigwaren a. n. g.¹⁾ und Verpackungsmaterial um 5%
Ton, roh, geschlämmt usw., Kaolin und Kreide um 0,5%
Schwefelsäure, Salzsäure und Mischsäure um 0,5%.

Die auf DM lautenden Verbandsfrachtsätze blieben allgemein unverändert. Bei einigen Güterpositionen dieses Verbandstarifs wurden jedoch die DM-Frachtsätze aufgrund der Frankenabwertung auch herabgesetzt, und zwar für

Ersatzteile für Zugmaschinen um 6,5%
Braunkohle um 4%
Sammelgut um 5 bis 6%
Private Lademittel usw. um 2,5%
Teile von Kraftfahrzeugen um 2,5%
Steinkohlenteerpech um 6%.

Als Abwertungsfolge wurden ferner einige auf fremde Währungen lautende Frachtsätze weiterer Verbandstarife des westeuropäischen Eisenbahngüterverkehrs, z. B.

Deutschland—Spanien/Portugal (Nr. 9127)
Schweiz—Spanien/Portugal (Nr. 9925)
Belgische und Niederländische Seehafen—Schweiz (Nr. 9476)

mehr oder weniger stark ermäßigt.

Die Stückgutfrachten der Spanischen Eisenbahnen (RENFE) für Sendungen bis zu 5000 kg wurden im inner-spanischen und im internationalen Verkehr am 1. 7. 1969 um 10% erhöht.

Mit dem Nachtrag Nr. 6 zum „Godstariff Nr. 820“ wurden am 1. 9. 1969 einige neue Bestimmungen für den Wagenladungsverkehr der Norwegischen Staatsbahnen (NSTB) wirksam. Danach wurden zwei- und dreiaxlige Wagen mit einer Ladefläche von mehr als 14 m (Länge) bei der Frachtberechnung als „zwei Wagenladungen“ definiert. Vorher war die entsprechende Wagenlänge auf „über 13 m“ festgesetzt. Außerdem erhöhten sich die Gebühren für die Benutzung von Spezialwagen um bis zu 300%.

Bereits seit dem 1. 5. 1969 gelten in Großbritannien neue Personalfahrpreise. Die British Railways gingen vom allgemein üblichen Prinzip, nach dem einheitliche, lediglich nach der Beförderungsweite und nach der Wagenklasse abgestufte Streckenpositionen gebildet werden, zu einem variablen Tarifsysteem über, wobei sich die Entfernungsstufen der Fahrpreistafeln auch nach geographischen Merkmalen unterscheiden. Für die höhere oder tiefere Einstufung einer Tarifstrecke sind betriebswirtschaftliche Überlegungen maßgebend. Für repräsentative Fahrstrecken liegen die neuen Fahrpreise nur mäßig höher. Die Tarifzuschläge vermindern sich mit steigender Entfernung. Für Langstrecken ergeben sich dabei sogar Ermäßigungen um 2 bis 3%.

Im August eröffnete die britische National Carborising Co. Ltd. einen neuzeitlichen Kohle-Containerverkehr zwischen ihren Kohlengruben bei Nottingham und dem Großverbrauchszenrum London. Mit Hilfe von Containern ist es der NCC nunmehr möglich, die Brennstoffe mit ihren eigenen Fahrzeugen zum Freightliner-Depot in Nottingham zu bringen, von wo sie im Rahmen des neuen „Bulkliner-Service“ der British Railways in Container-Nachtzügen nach London-Terminal (190 km) befördert werden. Von dort werden sie mit gesellschaftseigenen Fahrzeugen den Kunden direkt zugeführt. Um Leerfahrten zu vermeiden, werden die Kohle-Container für den Rücktransport mit Palettengut, Schrottmetall, Gußeisen, Sand oder Getreide beladen. Bis Oktober d. J. will die NCC die Zahl der in beide Richtungen zu befördernden Container auf 30 pro Nacht steigern. Anderen Brennstoff-Herstellern quotiert die NCC für die Benutzung ihres Bulkliner-Systems eine Rate zwischen 19 und 23 DM je Tonne je nach der Entfernung zwischen Versand- bzw. Empfangsplatz und den Bulkliner-Terminals. Die NCC beabsich-

tigt, sich auch den Freightliner Service der British Railways von London nach Sheffield nutzbar zu machen, um als Rückladung für ihre Container Metallschrott zu transportieren, der in den Stahlwerken von Sheffield benötigt wird.

Die Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) nahmen mit Wirkung vom 1. 7. 1969 erstmals eine besondere Frachtberechnung für Sendungen beladener und leerer Container vor. Sie gilt für Transporte im Binnenverkehr sowie für Ein- und Ausfuhrtransporte, nicht jedoch für Transitsendungen. Die Transcontainer können als Frachtgut oder als Eilgut befördert werden. Die Frachtberechnung ist allein abhängig von der Kategorie des Containers und der Länge des Beförderungsweges. Für als Frachtgut aufgelieferte Sendungen gelten ohne Rücksicht auf die Art und auf das Gewicht des verladenen Gutes Pauschalfrachten aufgrund der Wagenladungsfracht für Güter aller Art der Tarifklasse 1, und zwar für

10'-Container die um 4% gekürzte Fracht für 5 t
20'-Container die um 5% gekürzte Fracht für 10 t
30'-Container die um 6,25% gekürzte Fracht für 15 t
40'-Container die um 10% gekürzte Fracht für 20 t.

Die Fracht für leere Transcontainer auf Strecken vor oder nach einem Volltransport mit der Eisenbahn stellt sich für den

10'-Container auf 5,02 Kčs je Tarifkilometer
20'-Container auf 6,60 Kčs je Tarifkilometer
30'-Container auf 8,26 Kčs je Tarifkilometer
40'-Container auf 10,00 Kčs je Tarifkilometer.

Für gewöhnliche Transporte leicht verderblicher Güter in Containern gelten um 25%, für entsprechende Eilguttransporte um 50% erhöhte Frachten. Für Eil-Container-Transporte anderer Frachtgüter werden doppelte Frachtsätze berechnet. Die Abholung und Zustellung der Transcontainer im Bereich des Container-Terminals wird von der ČSD selbst wahrgenommen. Als Gebühren werden ohne Rücksicht auf die Anzahl und Größe der beförderten Container je An- oder Abfuhr auf Entfernungen

bis 5 km 100 Kčs
bis 10 km 150 Kčs
bis 25 km 250 Kčs
bis 50 km 450 Kčs

erhoben. Die Gebühren für das einmalige Umsetzen eines Containers vom Eisenbahnwagen auf das Straßenfahrzeug oder umgekehrt wurden

auf 70 Kčs für den 10'-Container
auf 100 Kčs für den 20'-Container
festgesetzt.

Erst nachträglich ist eine Revision des Personentarifs der Japanischen Staatsbahnen (JNR) bekannt geworden. Die Tarifänderung ist bereits am 10. 5. 1969 in Kraft getreten. Im Rahmen eines langfristigen Sanierungsprogramms des japanischen Eisenbahnbetriebs wurde der Tarifaufbau grundlegend geändert. Danach wurde unter gleichzeitiger Anhebung des Tarifs für den Personenverkehr um 15% die 1. Wagenklasse aufgehoben. Für die Benutzung der vorhandenen 1200 Wagen 1. Klasse, die als „grüne“ Wagen weiterlaufen, wurde ein Zuschlag eingeführt, der für Kurzstrecken höher, für Langstrecken jedoch niedriger liegt als der frühere Preisunterschied zwischen der 1. und 2. Wagenklasse. Der Fahrpreis für die 1. Klasse betrug vor dem 10. 5. 1969 das 1,8-fache der 2. Klasse.

Die Kanadischen Eisenbahngesellschaften haben ihre Binnen-Gütertarife innerhalb von 5 Monaten zum zweitenmal erhöht. Nach Frachtsteigerungen um 4 bis 8% anlässlich der Tarifrevision vom 1. 4. 1969²⁾ setzten die Canadian National Railways ihre Frachtraten für den Eisenbahngüterverkehr innerhalb Kanadas am 1. 9. 1969 um weitere 2 bis 4% herauf. Gleichzeitig hob auch die Canadian Pacific Railway Co. auf diesem Sektor ihren Tarif um weitere 4% an. Der Expresgut-Binnenverkehr dieser Gesellschaft blieb dagegen von der Tarifrevision unberührt. Außerdem wurden am 23. 9. 1969 von beiden Gesellschaften die Frachtraten für solche Auslandsgüter, die über Häfen der Ostküste Kanadas und der Vereinigten Staaten nach Kanada eingeführt werden, um 0,04 kan\$ je 100 lbs erhöht. Für Importgüter, die in Halifax bzw. in

¹⁾ Andernorts nicht genannt.

²⁾ Vgl. Vortext zu M 7, Vj. 1/1969, S. 5.

St. John's gelöscht werden, gelten seit 23.9.1969 sogar um 9% höhere Frachtraten. Die Einfuhrfrachtraten waren zuletzt im Vorjahr stufenweise erhöht worden (insgesamt um 10%).

Straßenverkehr

Im Rahmen des „Plans zur Gesundung des deutschen Verkehrswesens“ (sog. Leberplan) hat der Bundestag eine Novelle zum Güterkraftverkehrsgesetz verabschiedet, die am 1.7.1969 in Kraft getreten ist. Darin sind neben Änderungen von Rechtsbestimmungen über Fahrzeughaltung und -anmietung, die für den gewerblichen Güterfernverkehr und für den Werkverkehr gewisse Erleichterungen bringen, auch neue Vorschriften für das Tarifbildungsverfahren im allgemeinen Güternahverkehr und Speditionsnahverkehr enthalten. Während den Tarifkommissionen bisher Verladerausschüsse mit lediglich beratender Funktion beigeordnet waren, wurden diese nach den neuen Bestimmungen dem Straßenverkehrsgewerbe als stimmberechtigte Partner gleichgestellt. Bisher entschied bei Differenzen zwischen Gewerbe und Verlader hinsichtlich ihrer Tarifänderungswünsche der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft. Künftig wird in diesem Falle der Vorsitzende einer erweiterten Tarifkommission, der vom Bundesminister für Verkehr ernannt wird, entscheiden. Die bisherige Regelung des Tarifbildungsverfahrens für den Möbelverkehr wurde beibehalten.

Durch eine besondere Bestimmung der gleichen Novelle wurden die Tarifvorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes für die Frachtberechnung im An- und Abtransport von Seehandelsgütern mit Fahrzeugen des Güterfernverkehrsgewerbes ergänzt. Nach dem neu eingeführten § 22a können im Einklang mit einer entsprechenden Regelung für den Eisenbahnverkehr¹⁾ unter bestimmten Voraussetzungen Entgelte für die Beförderung von Außenhandelsgütern von und nach deutschen Seehäfen ohne Bindungen an die geltenden Tarife vereinbart werden.

Aus Wettbewerbsgründen wurde am 1.7.1969 im Straßengüterfernverkehr ein Ausnahmetarif Nr. 590 für die Beförderung von Bandstahl in der Verkehrsrichtung Berlin—Westdeutschland neu eingeführt. Der AT enthält lediglich 20 t-Frachtsätze, die je nach Verkehrsverbindung um 15 bis 20% unter den 20 t-Sätzen der nach dem Regelgütertarif anwendbaren Regelgüterklasse C/D liegen. Die jährliche Beförderungsmenge in dieser Verkehrsrelation wird auf 16000 t geschätzt.

Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Österreich wurde am 1.9.1969 für Fahrzeuge des anderen Vertragslandes die Kraftfahrzeugsteuer, die in beiden Ländern bisher in Form von Tagessteuersätzen erhoben wurde, im gegenseitigen Einvernehmen abgeschafft. Gleichzeitig wurde für Transporte innerhalb Österreichs die Beförderungssteuer um 30 bis 40% herabgesetzt.

Die Londoner Untergrundbahn-Fahrpreise wurden Anfang September d. J. um 20 bis 25% erhöht.

Binnenschiffsverkehr

Mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr wurden als Übergangsregelung befristete Margentarife für Rheinsand- und Rheinkiestransporte ab Oberrheinhäfen sowie für den Transport von Bimskies und Bimsbaustoffen ab Mittelrheinhäfen eingeführt. Danach konnten den Verladern von Rheinsand und Rheinkies in der Zeit vom 24.6. bis 30.9.1969 Frachtnachlässe bis zu 10%, in der Zeit vom 1.10. bis 31.12.1969 bis zu 5% gewährt werden. Für Bimskies- und Bimsbaustofftransporte waren demgegenüber Richtsätze in Höhe der früher geltenden festen Frachtsätze vorgesehen, die in den entsprechenden Zeiträumen um bis zu 10% bzw. um bis zu 5% unter- bzw. überschritten werden konnten. Mit Hilfe der Margen sollte den Verladern, die aufgrund der früher üblichen Unterbietungen tatsächlich oft niedrigere Frachten bezahlten, der Übergang auf die gesetzlich vorgeschriebenen Festpreise erleichtert werden.

Mit Wirkung vom 4.7.1969 wurden für die Verkehrsrelationen

Mainz-Gustavsburg—Volkach (Main)
Mainz-Gustavsburg—Würzburg
Flörsheim — Würzburg

Sondertankfrachten festgelegt, die jedoch nur angewendet werden dürfen, wenn sich der Verlader verpflichtet, in jeder Verkehrsverbindung 15000 t oder bei Lieferungen von beiden Versandstationen nach ein- und demselben Empfangsplatz insgesamt 20000 t innerhalb von 12 aufeinanderfolgenden Monaten zu befördern. Die Sondertankfrachten liegen je nach Empfangsstation bzw. je nach Warengruppe um 19 bis 37% unter den vergleichbaren Normaltankfrachten.

Am 10.8.1969 wurden auch für den Transport von Ruhrkohle nach Berlin Sonderfrachten festgesetzt, die eine Frachtersparnis von 1,50 DM je t (etwa 8 bis 9%) bedeuten. Hier gilt als Voraussetzung für die Anwendung des Sonderfrachtsatzes eine Mindestbeförderungsmenge von 400000 t im Jahr.

Die anhaltende Trockenheit im Juli ließ den Wasserstand der deutschen Ströme stark absinken. Die dadurch verminderte Ladefähigkeit der Binnenschiffe zwang die Schiffseigner, im Güterverkehr zwischen Berlin und Westdeutschland auf dem Wasserwege vom 10.7.1969 an Kleinwasserzuschläge zu erheben. Infolge dieser Maßnahme erhöhten sich die entsprechenden Binnenschiffahrts-Frachtsätze um 17 bis 20%. Auch im west- und süddeutschen Stromgebiet ging der Wasserstand zurück, was sich jedoch bis zum Quartalsende noch nicht auf die Frachtsätze ausgewirkt hatte.

Am Rotterdam er Frachtenmarkt entwickelten sich die freien Raten im grenzüberschreitenden Rheinverkehr von Juni bis September 1969 bei leicht zurückgehender Abschluß-tätigkeit im ganzen gesehen nach oben. Frachtzuschläge waren zu verzeichnen

in der Bergfahrt für Getreide (+20/33%) und für Erz (+10%)

in der Talfahrt für Mehl (+5%), für Koks- und Eisenschlacken (+8%), für Rheinsand und Rheinkies (+3%).

Außerdem stiegen die Tagesmieten für Motorschiffe um 9% und für Schleppkähne um 40%.

Demgegenüber schwächten sich die Frachtsätze in der Talfahrt für Bimssteine, chemische Produkte und Kunstdünger sowie die Flettfrachten und Lagermieten für Binnenschiffsraum im Hafen von Rotterdam etwas ab (—5%).

Seeverkehr

Der Trampfrachtenmarkt wurde im Laufe des Juli von der Senkung des amerikanischen Getreidepreises um 12 US-Cents unter die im Internationalen Weizenabkommen (IGA) von 1967 festgelegten Preisuntergrenze von 1,73 US-\$ je bushel (Hard Red Winter Nr. 2 ordinary) beunruhigt. Im Einklang mit den Maßnahmen der Getreideeinfuhrländer zur Deckung ihres Winterbedarfs wirkte sich diese Verbilligung allerdings später geschäftsbelebend für den Getreidefrachtensektor aus. Vor allem nahmen Verschiffungen von US-Golf-Getreide, die in den ersten 6 Monaten des Jahres gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres um rund 2,5 Mill. t zurückgegangen waren, erneut zu. Lieferungen von La-Plata-Getreide in Richtung Antwerpen/Hamburg und Italien sowie von australischem Getreide nach China und Japan verstärkten gegen Quartalsende die Mengenkonjunktur auf dem Frachtenmarkt. Die Trampfrachtraten zogen daraufhin im September erneut an.

Die Entwicklung der Tramp-Raten für Schiffsbeschäftigung auf Zeitcharter verlief während des 3. Quartals uneinheitlich. Die Monatszahlen des Zeitcharterindex der „Chamber of Shipping“ zeigten von Juni auf September 1969 eine deutliche Abschwächung (—10%).

Auf dem Frachtensektor Nord- und Ostsee herrschte während der Monate Juli und August eine gewisse Marktstille. Verzögerungen in russischen und skandinavischen Ladehäfen sowie in britischen Löschhäfen verlangsamten den Schiffsumlauf erheblich und engten den Küstenfrachtenmarkt ein. Die urlaubsbedingten Ausfälle an Arbeitskräften in skandinavischen Hafenbetrieben sowie die Auseinandersetzung zwischen den Reedern und den Hafenarbeitergewerkschaften in britischen Häfen wegen des sich verstärkenden Container-Um-

¹⁾ Vgl. Vortext zu diesem Bericht, S. 5 unter „Eisenbahnverkehr“.

schlags in der letzten Zeit veranlaßte die Küstenschiffer, bei Frachtverhandlungen mit den Holzverladern höhere Umschlagsrisiken in Rechnung zu stellen. Die Verloader waren jedoch nicht bereit, diese Erschwernisse durch entsprechend höhere Frachtzuschläge bei Abschlüssen von Einzelreisen zu honorieren. Sie nahmen die vor allem für russische Holzpartien benötigte Küstentonnage verstärkt in Zeitcharter. Bis September hatten die Holzfrachtraten allgemein angezogen. Auch für Brennstoff-, Getreide- und Baustofftransporte stieg die Tonnagenachfrage an, so daß sich die Raten für diese Gütertransporte weiter befestigten.

Die Öltankerraten tendierten während des 3. Quartals bei verringertem Abschlußgeschäft weiterhin nach oben. Die politische Krisenlage in Nahost wirkte sich als Unsicherheitsfaktor für die Marktdisposition der Tankerbefrachter aus. So löste z. B. die Sprengung der Trans-Arabian-Pipeline am 30. 5. 1969 eine Abschluß- und Ratenhausse am Persischen Golf aus, die aber mit der Wiederinbetriebnahme dieser Ölleitung nach 14 Tagen abklang. Danach verlief das Öltanker-geschäft bei schwankender Tonnagenachfrage ziemlich schleppend. Trotzdem lagen die Tagesraten der Rohölfahrt im September im ganzen um 30% höher als im Juni. Die Raten für die langfristige Charterbindung sind dagegen zu jener Zeit nach der AFRA-Berechnung um nur durchschnittlich 7% gestiegen.

Am 15. 9. 1969 trat eine neue Skala für die Tankerfrachtenberechnung, und zwar die „Worldwide Tanker Nominal Freight Scale (WS = Worldscale)“ an die Stelle der bisher verwendeten „International Tanker Nominal Freight Scale (IS = Intascale)“ und der „American Tanker Rate Schedule (ATRS)“. Damit wurde den Abweichungen zwischen den Ratenveränderungen nach den beiden bisherigen Systemen ein Ende gesetzt. Der wichtigste Unterschied zwischen „Intascale“ und „ATRS“ lag darin, daß die britische „Intascale“ auf den Betriebskosten eines europäischen Tankers beruhte, während das amerikanische „ATRS“-System von den sehr viel höheren Betriebskosten eines amerikanischen Tankers ausging. Dies hatte u. a. zur Folge, daß bei Intascale-Quotierungen amerikanische Tankerreedereien im Gegensatz zu den US-Linienfrachtreedereien nicht in den Genuß der Subventionen kamen, die von der amerikanischen Regierung für außenwirtschaftlich wichtige Routen gewährt werden.

Die Notierungen des Tankerfrachtenmarktes beziehen sich nunmehr auf den Normalstand der Frachtraten nach dem Tankerraten-Grundtarif „Worldscale“ = 100 anstatt wie früher auf Zu- und Abschlagsprozente der Tankerraten-Grundtarife „Intascale“ und „ATRS“. Dennoch decken sich die neuen Raten des Worldscale-Grundtarifs nicht mit denen des alten „Intascale“-Tarifs, da bei der Umstellung einige Berechnungsfaktoren revidiert wurden, wie z. B. die durchschnittliche Liegezeit, die durchschnittlichen Personalkosten und der Bunkerölpreis. So entspricht WS 100 in der Praxis je nach der Frachtrelation IS — 2,6 bis IS — 14,9%.

Zur Beachtung:

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

Die Frachtraten der Linienfahrt stiegen von Juni bis September 1969 nach der Indexberechnung des Bundesministeriums für Verkehr, Abt. See, allgemein um 1% an und behielten damit ihren leichten Aufwärtstrend bei. Die Linientarife für die von Europa ausgehende US-Atlantik-, Brasilien- und Libyenfahrt wurden um 5 bis 10% erhöht. Daneben wirkte sich auch der Ratenanstieg bei bestimmten wichtigen Importgütern aus, z. B. bei US-Baumwolle und bei griechischen bzw. türkischen Südfrüchten.

Die Franken-Abwertung vom 12. 8. 1969 hatte lediglich die Linienfrachtraten im See-Verkehr zwischen Frankreich und seinen überseeischen Besitzungen bzw. zwischen Frankreich und den Ländern der Franken-Zone beeinflusst. In FF quotierte Linientarife wurden zum gleichen Termin um 12,5% erhöht.

Flugverkehr

Infolge der Abwertung des französischen Franken und der Währungen von 14 Mitgliedstaaten der Franken-Zone verteuerten sich in diesen Ländern die in Landeswährung zahlbaren IATA-Flugpreise und -Luftfrachttarife für den internationalen Verkehr. Innerhalb Frankreichs gelten ab 10. 8. 1969 um 12,5% höhere Franken-Tarife. Für die Länder der Franken-Zone verteuerten sich die IATA-Tarife entsprechend.

Wie erst jetzt bekannt wurde, sind die Binnenflugpreise der Fluggesellschaft Air Canada im Juni 1969 um etwa 5 bis 10% gestiegen. Der Ratenanstieg wurde mit den höheren Abgaben auf kanadischen Flugplätzen sowie mit Lohnerhöhungen begründet.

Post- und Fernmeldeverkehr

Die Deutsche Bundespost ermäßigte ihre Grundgebühren für Drei-Minuten-Gespräche mit Fernsprechteilnehmern in

Thailand am 10. 7. 1969 um 5% auf 47,10 DM und in Japan am 25. 7. 1969 um 7% auf 35,40 DM.

Die in den letzten zwei Jahren für den Fernspreverkehr mit überseeischen Ländern neu eingeführten „Gespräche mit einer bestimmten Person“, für die allgemein ein fester Zuschlag in Höhe von einem Drittel der Grundgesprächsgebühr erhoben wird, wurden im Laufe des 3. Quartals 1969 auf weitere Länder ausgedehnt, und zwar auf

Japan am 25. 7. 1969
Südafrika am 9. 8. 1969
Peru am 15. 9. 1969.

Außerdem wurde der Telexverkehr mit folgenden Ländern neu aufgenommen:

Honduras am 15. 7. 1969
Jordanien am 1. 8. 1969
Mauritius am 9. 9. 1969
Kaiman-Inseln am 12. 9. 1969
Seychellen-Inseln am 15. 9. 1969.

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

RM/DM

Änderungsdatum	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1 000 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
1. 6. 1969 ¹¹⁾	6,40	4,20	14,80	9,80	27,60	18,40	46,60	31,00	63,00	42,00	117,00	78,00

Hin- und Rückfahrt

1. 6. 1932	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	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
1. 6. 1969 ¹¹⁾	11,20	7,40	26,80	17,80	51,00	34,00	85,60	57,00	114,00	76,00	189,00	126,00

b) Schnellzug-(D-)Zuschläge³⁾

1. 6. 1932	1,00	0,50	2,00	1,00	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 1. 1945	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 4. 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
1. 6. 1969 ¹²⁾	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 ¹³⁾	6,00	—	6,00	—	6,00	—	8,00	—	8,00	—	8,00	—

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

	im 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
29. 9. 1966	11,50	9,00	11,50	11,50	11,50

f) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft

	bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		alle Entfernungen		
	1. Klasse		2. Klasse		1. Klasse		2. Klasse		1. Klasse		2. Klasse		3. Klasse		
bis 14. 2. 1951	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50	10,00	10,00	12,50	14,50	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
15. 2. 1951	30,00	35,00	17,50	20,00	15,00	17,00	10,00	10,00	17,00	19,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
12. 2. 1953	35,00	40,00	21,00	24,00	18,00	20,00	12,00	12,00	20,00	22,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00
1. 3. 1955	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	19,00	10,00	11,00	11,00	11,00	11,00
3. 6. 1956 ⁷⁾	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	19,00	10,00	11,00	11,00	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	21,00	11,00	12,00	12,00	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	23,00	12,40	13,50	13,50	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	26,00	14,00	15,00	15,00	15,00	15,00
1. 11. 1964	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	29,00	15,50	16,50	16,50	16,50	16,50
22. 5. 1966	61,00	69,00	74,00	28,00	31,00	33,00	31,00	33,00	35,00	36,00	20,00	21,50	21,50	21,50	21,50
28. 5. 1967	75,50	83,50	88,50	33,00	36,00	38,00	36,00	38,00	40,00	41,00	22,00	23,50	23,50	23,50	23,50
26. 5. 1968	78,50	86,50	91,50	34,50	37,50	39,50	37,50	39,50	41,50	42,50	23,00	24,50	24,50	24,50	24,50
29. 9. 1968 ¹⁰⁾	69,00	77,00	82,00	30,00	33,00	35,00	33,00	35,00	37,00	38,00	23,00	24,50	24,50	24,50	24,50

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. 1951	3,67	2,44	14,67	9,78	26,04	17,36	—	—
1. 5. 1953	4,16	2,75	16,50	11,00	29,34	19,56	—	—
1. 10. 1954	4,49	2,97	17,85	11,90	31,69	21,12	—	—
1. 8. 1959	5,46	3,64	21,85	14,57	38,24	25,49	—	—
15. 1. 1962	5,79	3,86	23,17	15,44	40,37	26,91	—	—
1. 5. 1963	6,29	4,19	25,14	16,76	43,65	29,10	—	—
1. 5. 1965	6,30	4,20	25,10	16,70	43,50	29,00	—	—
1. 9. 1965	7,00	4,70	27,90	18,60	48,80	32,60	—	—
1. 5. 1966	7,10	4,80	28,40	19,00	49,70	33,10	—	—
1. 7. 1967	8,00	5,30	31,70	21,10	55,10	37,00	—	—
1. 12. 1967	7,50	5,00	29,50	19,70	51,40	34,40	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 6. 1951	6,60	4,40	26,40	17,60	46,57	31,05	—	—
1. 5. 1953	7,09	4,71	28,12	18,70	49,87	33,25	—	—
1. 10. 1954	7,65	5,10	30,35	20,27	53,90	35,93	—	—
1. 8. 1959	8,28	5,46	32,78	21,85	57,06	38,24	—	—
15. 1. 1962	8,78	5,79	34,75	23,17	60,84	40,37	—	—
1. 5. 1963	9,43	6,29	37,71	25,14	65,77	43,65	—	—
1. 5. 1965 ²⁾	9,40	6,30	37,60	25,10	65,60	43,50	—	—
1. 9. 1965	11,20	7,50	44,70	29,80	78,50	52,30	—	—
1. 5. 1966	11,40	7,60	45,40	30,30	79,80	53,20	—	—
1. 7. 1967	12,70	8,50	51,00	34,00	87,90	58,60	—	—
1. 12. 1967	11,80	8,00	47,60	31,80	82,00	54,60	—	—
Frankreich, Einfache Fahrt ³⁾								
1950	3,29	2,51	12,95	9,87	31,95	24,34	63,60	48,46
1952	3,92	3,14	15,41	12,34	38,03	30,43	75,71	60,58
15. 5. 1953	4,90	3,92	19,24	15,41	47,46	38,03	94,49	75,71
3. 6. 1956	5,61	4,03	21,84	15,62	53,80	38,43	107,24	76,62
6. 1. 1958	6,60	4,20	25,80	16,68	63,60	41,16	126,60	81,96
1. 1. 1959	7,44	5,04	29,40	19,68	72,60	48,48	144,60	96,48
1. 1. 1960	5,33	3,61	21,07	14,10	52,03	34,74	103,63	69,14
23. 10. 1961	5,39	3,59	21,32	14,22	52,53	35,05	104,66	69,77
20. 5. 1963	5,50	3,70	21,40	14,30	52,80	35,20	105,10	70,10
1. 3. 1966	6,50	4,40	25,50	17,10	62,90	42,00	125,10	83,50
17. 10. 1966	7,60	5,10	26,40	17,60	63,10	42,10	124,40	83,00
1. 10. 1967	8,20	5,40	28,10	18,70	67,20	44,80	132,50	88,30
1. 10. 1968	8,60	5,70	28,90	19,60	69,20	46,40	136,80	91,20
12. 8. 1969	7,80	5,20	26,10	17,70	62,30	42,20	123,20	82,10
Großbritannien, Einfache Fahrt ³⁾ 4)								
1. 1. 1950	6,41	3,85	25,06	15,02	62,34	37,37	124,68	74,75
1. 5. 1952	4,14	2,76	16,19	10,77	40,28	26,80	80,57	53,61
15. 9. 1957	4,70	3,14	18,38	12,25	45,72	30,48	91,43	60,96
1. 11. 1959	5,29	3,53	20,66	13,78	50,11	33,42	95,82	63,90
12. 6. 1960	5,88	3,92	22,97	15,31	50,13	33,42	95,84	63,90
1. 9. 1961	6,51	4,31	25,42	16,84	54,05	35,87	99,76	66,35
3. 6. 1962	6,80	4,53	26,55	17,70	55,38	36,92	99,42	66,28
15. 9. 1962	6,76	4,51	26,41	17,61	57,71	38,47	96,12	64,03
1. 2. 1965	7,20	4,90	28,70	19,20	62,90	42,20	108,80	72,40
1. 3. 1966	7,30	4,90	29,10	19,40	67,90	45,10	120,20	80,40
1. 12. 1967	6,80	4,30	24,80	16,60	60,30	40,20	108,70	72,60
1. 5. 1969 ⁵⁾	6,80	4,61	28,16	17,24	61,17	40,78	105,84	70,46
Italien, Einfache Fahrt								
1950	2,57	1,52	10,28	6,08	25,08	14,74	46,64	27,45
1. 8. 1952	2,70	1,59	10,82	6,35	26,36	15,48	49,01	28,87
10. 12. 1953	3,38	1,99	13,52	7,98	32,92	19,40	59,29	34,95
1. 8. 1956	3,92	2,23	15,68	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961	4,36	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963	5,00	2,80	20,15	11,05	50,05	27,68	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	16,88	87,10	48,10	156,00	87,10
1. 1. 1963	10,00	5,60	40,30	22,10	100,10	55,26	179,40	100,10
1. 2. 1964	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt ⁶⁾								
1952	3,80	2,53	15,20	10,13	37,99	25,33	75,98	50,65
1953	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,39
1954	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,39
1955	3,30	2,20	12,44	8,29	22,84	15,23	45,68	30,46
1. 2. 1956	4,48	2,99	14,47	9,64	25,38	16,92	50,25	33,50
1. 3. 1957	4,40	2,93	14,47	9,64	31,13	20,76	61,67	41,17
1. 1. 1959	5,08	3,38	16,67	11,11	35,87	23,91	71,06	47,38
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⁾
1. 9. 1968	4,00 ⁶⁾	2,70 ⁶⁾	15,90 ⁶⁾	10,60 ⁶⁾	39,60 ⁶⁾	26,40 ⁶⁾	79,20 ⁶⁾	52,80 ⁶⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt ⁶⁾								
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 Fahrt ²⁾								
1. 2. 1950	2,78	1,94	9,27	6,44	—	—	—	—
1. 2. 1952	3,05	2,11	10,66	7,33	—	—	—	—
1. 9. 1955	3,24	2,23	11,95	8,27	—	—	—	—
1. 4. 1957	3,50	2,44	12,78	8,89	—	—	—	—
1. 12. 1962	3,60	2,50	12,90	9,00	—	—	—	—
1. 10. 1963	3,90	2,70	13,60	9,10	—	—	—	—
1. 5. 1964	4,10	2,90	14,80	9,90	—	—	—	—
1. 4. 1965	4,50	3,20	16,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1966	5,00	3,40	17,60	11,90	—	—	—	—
1. 2. 1967	5,30	3,60	18,80	12,60	—	—	—	—
20. 1. 1968	5,50	3,80	19,30	13,00	—	—	—	—
1. 1. 1969	5,90	4,10	19,40	13,10	—	—	—	—
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt ²⁾								
1. 12. 1962	1,23	1,23	1,23	1,23	—	—	—	—
1. 10. 1963	2,45	2,45	2,45	2,45	—	—	—	—
1. 5. 1964	2,56	2,56	2,56	2,56	—	—	—	—
1. 2. 1967	2,30	2,30	2,30	2,30	—	—	—	—
Norwegen, Einfache Fahrt ²⁾								
1950	5,02	2,84	20,09	11,23	50,23	28,07	75,34	42,25
1. 5. 1952	5,32	2,96	21,28	11,82	53,19	29,55	79,79	44,33
1. 10. 1954	7,09	4,73	20,39	13,69	46,98	31,32	69,15	46,10
1. 11. 1956	5,14	3,43	20,39	13,69	51,00	33,98	76,53	51,00
1. 9. 1960	5,82	3,88	23,28	15,52	58,21	38,81	87,32	58,21
1. 7. 1962	6,42	4,28	25,67	17,12	64,18	42,79	96,27	64,18
1. 5. 1966	6,50	4,40	26,80	18,30	65,60	43,90	98,10	65,60
1. 12. 1966	7,50	5,00	30,70	21,00	75,50	50,00	112,30	75,50
1. 9. 1967	7,70	5,20	31,90r	21,60	77,90	52,30	115,90	77,90
1. 9. 1968	8,60	5,80	35,10	23,80	86,50	58,20	129,40	86,50
Österreich, Personenzüge, Einfache Fahrt ²⁾								
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
1. 1. 1969	7,40	4,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt ²⁾								
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								
1. 5. 1951	4,90	3,26	10,58	13,05	41,00	27,33	62,42	41,61
1. 4. 1952	5,38	3,59	21,54	14,36	45,28	30,19	68,54	45,69
1. 6. 1955	6,34	4,23	24,39	16,26	50,00	33,33	73,17	48,78
1. 1. 1957	7,06	4,70	26,76	17,84	55,96	37,31	80,29	53,53
1. 2. 1958	7,24	4,83	27,11	18,07	56,09	37,39	81,80	54,53
1. 9. 1959	7,01	4,67	25,63	17,61	59,59	38,95	86,47	57,65
1. 9. 1962	7,73	5,15	29,29	19,53	64,43	42,96	93,72	62,48
1. 10. 1964	8,17	5,45	31,51	21,01	67,69	45,12	98,03	65,35
1. 5. 1966	12,70 ³⁾	9,80 ³⁾	37,00 ³⁾	26,00 ³⁾	76,00 ³⁾	52,00 ³⁾	109,00 ³⁾	74,00 ³⁾
1. 1. 1967	13,10 ³⁾	10,00 ³⁾	41,40 ³⁾	28,90 ³⁾	86,00 ³⁾	58,60 ³⁾	123,40 ³⁾	83,60 ³⁾
1. 1. 1968	10,00 ³⁾	6,70 ³⁾	41,80 ³⁾	27,60 ³⁾	96,80 ³⁾	64,60 ³⁾	136,20 ³⁾	90,60 ³⁾
Hin- und Rückfahrt								
1. 5. 1951	8,08	5,38	31,82	21,21	75,88	50,59	110,15	73,43
1. 4. 1952	8,81	5,87	35,49	23,66	84,45	56,30	121,16	80,77
1. 6. 1955	9,76	6,50	37,80	25,20	84,15	56,10	123,17	82,11
1. 1. 1957	10,71	7,14	42,58	28,39	92,45	61,64	136,25	90,83
1. 2. 1958	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,92
1. 9. 1959	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,92
1. 9. 1962	12,18	8,12	46,86	31,24	101,92	67,95	148,78	99,19
1. 10. 1964	13,07	8,71	49,01	32,68	107,36	71,58	156,38	104,25
1. 5. 1966	21,80 ³⁾	17,20 ³⁾	59,90 ³⁾	42,50 ³⁾	122,40 ³⁾	84,30 ³⁾	175,50 ³⁾	119,70 ³⁾
1. 1. 1967	26,20 ³⁾	20,00 ³⁾	68,80 ³⁾	48,60 ³⁾	139,20 ³⁾	95,40 ³⁾	200,00 ³⁾	136,00 ³⁾
1. 1. 1968	19,80 ³⁾	13,40 ³⁾	66,20 ³⁾	44,20 ³⁾	155,20 ³⁾	103,20 ³⁾	222,00 ³⁾	148,00 ³⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt ²⁾								
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	—	—
1. 11. 1968	10,10	6,90	33,20	21,80	56,90	37,90	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	10,14	7,24	36,49	26,06	60,81	43,44	—	—
1. 4. 1952	10,71	7,63	38,13	27,22	63,52	45,37	106,09	75,78
1. 10. 1959	11,69	8,38	41,30	29,61	68,76	49,09	—	—
1. 11. 1964	13,20	9,10	42,20	29,20	74,10	51,30	—	—
1. 1. 1967	13,70	9,20	43,90	29,40	77,20	51,60	—	—
1. 11. 1968	15,20	10,10	49,30	33,20	85,30	56,90	—	—

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

A. Personenverkehr
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Änderungsdatum	50 km			200 km			500 km			1000 km		
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Portugal ¹⁾ , Einfache Fahrt ²⁾												
1. 4. 1949	2,68	2,35	1,68	10,74	9,40	6,72	26,86	23,50	16,79	—	—	—
1. 9. 1955	2,94	2,79	2,06	11,74	11,16	8,22	29,36	27,89	20,55	—	—	—
1. 7. 1961	3,24	2,82	2,12	12,97	11,28	8,46	32,43	28,20	21,15	—	—	—
1. 8. 1963	3,36	2,24	— ¹⁾	13,44	8,96	— ¹⁾	33,60	22,40	— ¹⁾	—	—	—
1. 12. 1965	3,50	2,30	—	13,80	9,20	—	34,40	22,90	—	—	—	—
1. 5. 1968	3,90	2,60	—	15,40	10,30	—	38,40	25,60	—	—	—	—
Spanien, Einfache Fahrt ²⁾												
1950—1953		1,79	1,12		7,14	4,46		17,84	11,15		35,68	22,30
21. 5. 1954	2,70	1,97	1,23	10,80	7,85	4,91	26,98	19,63	12,26	53,97	39,25	24,53
1. 10. 1956	2,69	1,96	1,23	10,77	7,84	4,89	26,91	19,57	12,24	53,82	39,14	24,47
1. 4. 1957	3,64	2,66	1,66	14,54	10,57	6,61	36,34	26,43	16,51	72,66	52,84	33,03
1. 11. 1958	3,43	2,53	1,62	13,53	9,90	6,16	33,73	24,54	15,35	67,97	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. September 1969

Fahrtroute von—nach	km	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien	a) über Harwich—Hoek van Holland				
	London—Hoek van Holland	306	70,50	55,90	141,00
	Hoek van Holland—Emmerich (Gr.)/Venlo (Gr.)	189	21,10	15,00	42,20
	Emmerich (Gr.)/Venlo (Grenze)—Passau	780	93,60	63,00	157,00
	Passau—Wien West	298	34,40	22,50	68,80
	Insgesamt	1573	219,60	156,40	409,00
	b) über Dover—Ostende				
	London—Dover/Folkestone	126	16,90	11,30	33,80
	Dover/Folkestone—Ostende—Aachen Süd(Grenze)	388	70,50	50,90	141,00
	Aachen Süd (Grenze)—Passau	758	89,00	60,00	154,00
	Passau—Wien West	298	34,40	22,50	68,80
	Insgesamt	1570	210,80	144,70	397,60
Paris—Salzburg	Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	63,90	42,60	127,70
	Kehl (Grenze)—Salzburg	561	69,60	47,00	121,00
	Insgesamt	1073	133,50	89,60	248,70
Paris—Kopenhagen	Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	31,20	20,90	62,30
	Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	174	24,40	16,40	48,80
	Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	87,60	59,00	148,00
	Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	366	45,40	30,10	72,20
	Insgesamt	1500	188,60	126,40	331,30
Paris—Prag	Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	63,90	42,60	127,70
	Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	65,00	44,00	115,00
	Cheb (Grenze)—Prag	230	41,00	27,30	82,00
	Insgesamt	1249	169,90	113,90	324,70
Amsterdam—Bern	Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	20,40	14,70	40,80
	Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,60	51,00	130,00
	Basel Bad. Bf—Bern	117	25,10	16,80	37,80
	Insgesamt	898	121,10	82,50	208,60
Brüssel—Rom	Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	21,60	14,50	43,20
	Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf.	597	75,60	51,00	130,00
	Basel Bad. Bf—Chiasso/Iselle fr.	330	45,90	31,00	69,00
	Chiasso/Iselle fr.—Rom	687	68,90	38,40	137,80
	Insgesamt	1767	212,00	134,90	380,00
Kopenhagen—Innsbruck	Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	238	35,50	23,50	56,20
	Puttgarden Mitte See—Kufstein	1115	122,00	82,00	196,00
	Kufstein—Innsbruck	73	13,00	9,00	26,00
	Insgesamt	1426	170,50	114,50	278,20
Kopenhagen—Belgrad	Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	366	45,40	30,10	72,20
	Flensburg (Grenze)—Salzburg	1154	128,00	86,00	202,00
	Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	26,30	17,40	52,60
	Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	51,50	34,40	103,00
	Insgesamt	2368	251,20	167,90	429,80
Oslo—Mailand	Oslo—Kornsjø (Grenze)	170	27,30	18,20	54,60
	Kornsjø (Grenze)—Lübeck—Travemünde Hafen	748	134,60	102,40	212,60
	Lübeck—Travemünde—Basel Bad. Bf.	945	110,00	74,00	181,00
	Basel Bad. Bf—Chiasso/Iselle fr.	330	45,90	31,00	69,00
	Chiasso/Iselle fr.—Mailand	55	5,90	3,30	11,80
	Insgesamt	2248	323,70	228,90	529,00
Stockholm—Paris	Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	112,60	74,80	181,80
	Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	268	39,80	26,40	62,40
	Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	736	87,60	59,00	148,00
	Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	174	24,40	16,40	48,80
	Jeumont (Grenze)—Paris	241	31,20	20,90	62,30
	Insgesamt	2033	295,60	197,50	503,30

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	}	6,98	7,69	8,74	9,04	8,40
101— 500 kg		3,53		4,32		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		4,96	6,22	6,87	7,17	6,66
über 1000 kg											5,25	5,77	6,07	5,65

b) Stückgutzuschläge (je Sendung bis 1000 kg)

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

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

Nach Änderungsdaten

DM je 100 kg

Geltungsdauer der Güterklasseneinteilung	Regeltarif														Ausnahme- tarif	
	für die Güterklassen ^{a)}										für die Montangüterklassen					
	A	B	C	D	Dk ^{a)}	E	F	Fk ^{a)}	G	Gk ^{a)}	(C)	(D)	(F)	(Fk ^{a)})		
	A/B		C/D				F		G	Gk ^{a)}	I	II	III	IV	V	
1. 8. 42—31. 1. 58															6 B 1 (Koh- len) ^{d)}	1 B 34 (Gruben- holz) ^{e)}
1. 2. 58—14. 3. 66																
ab 15. 3. 66																
5 t - Klasse																
16. 8. 1948	2,45	2,20	1,96	1,74	1,63	1,57	1,27	1,19	1,09	1,03	1,96	1,74	1,27	1,19	—	—
1. 1. 1950	1,98	1,85	1,83	1,80	1,68	1,69	1,43	1,33	1,26	1,18	1,83	1,80	1,43	1,33	—	—
1. 1. 1951	2,29	2,14	2,10	2,05	1,92	1,91	1,62	1,50	1,41	1,32	2,10	2,05	1,62	1,50	—	—
15. 10. 1951	2,86	2,63	2,54	2,44	2,28	2,23	1,88	1,74	1,62	1,52	2,54	2,44	1,88	1,74	—	—
5. 8. 1952	3,06	2,81	2,72	2,61	2,39	2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,72	2,61	2,01	1,86	—	—
1. 8. 1953	2,44	2,39	2,39	2,39	2,39	2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,39	2,39	2,01	1,86	—	—
1. 2. 1958	2,98			2,98		2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—
6. 7. 1960	3,14			2,98		2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—
15. 10. 1962	3,36			3,20		2,96	2,67		2,22	2,01	3,18	3,17	2,67	2,66	2,59	—
1. 8. 1964	3,42			3,23		3,06	2,83		2,62	2,46	2,72	2,69	2,38	2,37	2,30	—
15. 3. 1966			3,85				3,48		3,21	3,00	3,48	3,16		3,14	3,04	—
1. 1. 1968			3,56				3,23		2,97	—	3,22	2,92		2,92	3,02	—
10 t - Klasse																
16. 8. 1948	2,34	2,10	1,83	1,58	1,49	1,33	1,08	1,01	0,87	0,82	1,83	1,58	1,08	1,19	—	—
1. 1. 1950	1,89	1,77	1,72	1,64	1,54	1,43	1,21	1,13	1,00	0,94	1,72	1,64	1,21	1,33	—	—
1. 1. 1951	2,20	2,06	1,99	1,89	1,78	1,65	1,40	1,30	1,15	1,08	1,99	1,89	1,40	1,50	—	—
15. 10. 1951	2,75	2,53	2,41	2,25	2,12	1,93	1,62	1,51	1,32	1,24	2,41	2,25	1,62	1,74	—	—
5. 8. 1952	2,94	2,71	2,58	2,41	2,07	2,07	1,73	1,62	1,41	1,33	2,58	2,41	1,73	1,86	—	—
1. 8. 1953	2,35	2,27	2,24	2,17	2,07	2,07	1,73	1,62	1,41	1,33	2,24	2,17	1,73	1,86	—	—
1. 2. 1958	2,69			2,56		2,36	2,00		1,67	1,56	2,54	2,53	2,00	1,99	1,94	—
1. 8. 1964	2,52			2,38		2,25	2,09		1,93	1,82	2,04	2,02	1,79	1,78	1,73	—
15. 3. 1966			2,63				2,37		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	1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,42	2,21	1,61	1,48	1,32	2,13
1. 8. 1953	2,25	2,19	2,10	1,99	1,90	1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,10	1,99	1,61	1,48	1,32	2,13
1. 2. 1958	2,35			2,24		2,07	1,75		1,46	1,36	2,23	2,22	1,75	1,74	1,70	1,46
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 ^{a)}																
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 ^{b)}
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 ^{a)}																
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

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 ^{a)}		Kar- toffeln	Apfel- sinen	Frische Fische	Schweine- schmalz	Kaffee, roh		Tabak, roh			Pflz. u. tier. Öle, Fette ^{a)}	
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)	16 B 1 b)	18 S 5 b)	Frz ²⁾ a) (10 t-Kl.) ³⁾		A ⁴⁾ b)		24 S 5 b)	A ⁴⁾ b)	24 S 5 b) (15 t-Kl.) ⁴⁾	A ⁴⁾ b)	A ⁴⁾ b)
1958 D Febr./Dez.	27,40	37,60 ⁷⁾	14,30	20,10	52,83 ⁸⁾	58,70	53,90	26,00 ⁹⁾	25,26 ⁸⁾	35,45 ⁸⁾	56,59 ⁸⁾	28,70	
1959 D	27,40	37,60	14,30	19,83	46,95	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70	
1960 D	27,40	37,60	14,70	19,00	45,15	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70	
1961 D	27,40	37,60	16,70	19,00	46,60	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	57,40	28,70	
1962 D	22,44	33,93	16,70	19,00	46,50	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	55,15	28,70	
1963 D	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	52,00	28,70	
1964 I ¹⁾	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	52,58	48,36	25,00	23,22	35,80	52,00	26,08	
1965 D	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	44,00	40,60	25,00	20,30	35,80	52,00	22,40	
1966 D	15,50 ⁹⁾	28,80	16,70 ⁹⁾	19,00	48,27	42,40 ⁹⁾	39,20 ⁹⁾	25,00	20,54	35,80	52,32	21,70 ⁹⁾	
1967 D	16,60	29,60 ⁹⁾	17,80	20,50 ⁹⁾	60,10	42,40	39,20	26,30 ⁹⁾	20,60	38,50	52,40	21,70	
1968 D	15,40	27,40	16,50	19,00	54,93	39,30	36,30	24,40 ^r	19,10	36,50	48,60	20,10	
1969 Jan.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40 ^r	19,10	36,50	48,60	20,10	
Febr.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40 ^r	19,10	36,50	48,60	20,10	
März	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40 ^r	19,10	36,50	48,60	20,10	
April	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40 ^r	19,10	36,50	48,60	20,10	
Mai	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40 ^r	19,10	36,50	48,60	20,10	
Juni	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40 ^r	19,10	36,50	48,60	20,10	
Juli	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
Aug.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
Sept.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	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-Bernersbach		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	323	354	163
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	1 B 34 c)	C ⁴⁾ c)	1 B 21 c)	C ⁴⁾ c)	1 B 22 c)	B ⁴⁾ c)	1 S 34 ⁴⁾ c)	B ⁴⁾ c)	B ⁴⁾ b)	A ⁴⁾ b)	21 S 2 b) (15 t-KL) ¹⁰⁾	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 ⁹⁾
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 ⁹⁾	14,20 ⁹⁾	19,30 ⁹⁾	13,90 ⁹⁾	19,20 ⁹⁾	19,40 ⁹⁾	27,60	34,10 ⁹⁾	22,60 ⁹⁾	29,90 ⁹⁾	27,00	15,83
1967 D	24,10	14,20	19,30	13,90	19,20	19,40	27,60 ⁹⁾	34,10	24,10	29,90	29,20	16,23
1968 D	22,03	13,20	17,83	12,90	17,58	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 Jan.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Febr.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
März	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
April	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Mai	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Juni	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Juli	21,20	13,20	17,90	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Aug.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Sept.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30

Ware	Häute u. Felle	Ton, roh	Kalkstein		Schwefel-kies	Kalk, kohlen-saurer	Stein- u. Siedesalz	Eisen- und Manganerz				Schwefel-kies-abbrände
von	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-hütte	Salzgitter Hütte-Süd	Rhein-hausen	Dortmund-Eving	Hagen-Harkorten-Hüttenw.
Strecke in km	569	578	50	34	122	136	209	71	33	217	230	69
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	23 S 3 b)	C ⁴⁾ c)	4 B 1 b)	4 B 90 ⁴⁾ b)	7 B 21 ⁴⁾ c)	11 B 1 b)	B ⁴⁾ b)	7 B 1 c)	7 B 25 ⁴⁾ c)	7 B 25 c)	7 S 21 ¹⁾ c)	7 B 1 c)
1958 D Febr./Dez.	35,60	32,30	7,10	5,70	9,22	6,10	21,30	8,23 ⁸⁾	3,27 ⁸⁾	7,94 ⁸⁾	5,45 ⁸⁾	8,03 ⁸⁾
1959 D	35,60	32,30	7,10	5,70	8,00	6,10	21,30	8,30	3,30	8,00	5,09	8,10
1960 D	33,93	32,30	7,10	5,70	8,00	6,26	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10
1961 D	31,60	32,30	7,10	5,70	8,00	8,00	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10
1962 D	31,60	32,30	7,10	4,95	8,00	8,00	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10
1963 D	31,60	32,30	7,10	4,80	8,00	8,00	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10
1964 D	31,60	32,05	7,10	4,80	8,00	8,00	20,22	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10
1965 D	31,60	31,70	7,10	4,80	8,00	8,00	18,70	8,01	3,24	7,70	4,68	8,10
1966 D	31,60	33,70 ⁹⁾	7,10 ⁹⁾	4,60 ⁹⁾	8,50 ⁹⁾	9,90 ⁹⁾	19,90 ⁹⁾	7,80 ⁹⁾	3,20 ⁹⁾	7,50 ⁹⁾	4,60 ⁹⁾	8,10 ⁹⁾
1967 D	32,90 ⁹⁾	33,70	7,10	4,18	8,50	9,90	19,90	8,40	3,20	7,50	4,80	8,70
1968 D	30,50	31,20	6,70	3,90	7,70	9,20	18,50	8,30	3,23	7,60	4,80	8,10
1969 Jan.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
Febr.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
März	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
April	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
Mai	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
Juni	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
Juli	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
Aug.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
Sept.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10

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

B. Güterverkehr

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

DM je 1000 kg

Ware	Stahl- schrott	Steinkohlen ²⁾				Steinkohlen, -briketts u. -koks ²⁾		Steinkohlen und -koks ²⁾		Braun- kohle, roh	Braunkohlen- briketts	
von	Hamm (Westf.)	Reckling- hausen Ost	Alsdorf (Kr. Aachen)			Gelsenkirchen		Oberaden	Herne	Nieder- außem	Frechen	
Strecke						Hbf	Schalke					
nach	Ober- hausen Hbf	Groß- krotzen- burg	Mannheim- Rheinau	Stuttgart Ost I ³⁾	Stuttgart II ³⁾	Siegen	Hamburg	Salzgitter Hütte-Nord	Peine	Düsseldorf- Reisholz	Hamm (Westf.)	Hamburg
Strecke in km	77	283	320	456		139	347	248	266	52	145	439
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	IV ⁴⁾ c)	6 B 35 ⁴⁾ c)				6 B 1 c)	6 B 11 c)	6 B 33 c)		6 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 14 c)
1958 D Febr./Dez.	10,70	21,44 ⁵⁾	22,54 ⁵⁾	27,51 ⁵⁾	27,51 ⁵⁾	13,80 ⁵⁾	19,05 ⁵⁾	9,73 ⁵⁾	10,31 ⁵⁾	6,64 ⁵⁾	14,19 ⁵⁾	21,94 ⁵⁾
1959 D	10,60	21,60	22,70	27,70	27,70	13,90	19,20	9,80	10,40	6,70	14,30	22,10
1960 D	10,60	20,65	21,70	26,60	26,60	13,30	18,35	10,13	10,63	6,70	14,30	22,10
1961 D	10,60	19,70	20,70	25,30	25,30	12,70	17,50	9,51	10,08	6,70	14,30	22,10
1962 D	10,60	17,70	16,54	21,38	19,85	11,45	16,92	9,13	9,73	6,20	12,88	21,68
1963 D	10,60	17,30	9,80	18,68	13,85	11,20	16,10	9,00	9,60	6,10	12,60	21,10
1964 D	10,18	17,45	9,58	19,35	13,85	11,35	16,25	9,08	9,68	6,10	12,60	21,10
1965 D	9,60	10,24	9,60	18,50	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10
1966 D ⁶⁾	10,10	9,40	9,60	18,40	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10
1967 D	10,10	9,40	9,43	18,40	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10
1968 D	9,40	9,21	9,27	18,53	13,96	11,30	16,20	9,10	9,62	6,00	12,50	20,90
1969 Jan.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Febr.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
März	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
April	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Mai	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Juni	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Juli	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Aug.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Sept.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Ware	Erdöl, roh	Benzin (VK)			Dieselkraftstoff (DK)			Heizöl				Benzol
von	Barnstorf (Han.)	Spellen (Nieder- rhein)	Karlsruhe- Knielingen	Ingolstadt Nord	Mainz- Gustavs- burg	Godorf Shell	Karlsruhe- Knielingen	Köln Eesso	Ingolstadt Nord	Erngaden	Ingolstadt Nord	Bochum- Langen- dreer
Strecke												
nach	Holt- hausen (Ems)	Kassel- Unter- stadt	Stuttgart Hafen	Würzburg Hbf	Stuttgart Hafen	Osnabrück	Stuttgart Hafen	Kassel- Unterstadt	Würzburg Hbf	Balenfurt	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	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1959 D	7,50	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1960 D	7,50	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1961 D	6,60	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1962 D	6,60	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1963 D	6,60	31,20	6,20	—	18,70	18,70	6,20	22,80	—	19,30	—	7,30
1964 D	6,60	28,28	6,20	13,62	17,74	17,74	6,20	21,51	12,82	19,30	15,95	6,88
1965 D	6,60	24,20	6,20	9,60	16,40	13,75	6,20	19,70	8,80	19,30	15,60	6,30
1966 D ⁶⁾	6,60 ⁵⁾	23,40	6,20	9,60	17,40	9,00	6,20	20,90	8,80	17,90	15,60	6,50
1967 D	6,60	23,40	6,20	9,60	17,40	9,00	6,20	20,90	8,80	17,90	15,60	6,50
1968 D	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
1969 Jan.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Febr.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
März	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
April	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Mai	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Juni	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
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
Aug.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Sept.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Ware	Schwefel- säure	Thomas- phosphat	Glüh- phosphat	Ammon- nitrat	Kalk, gebrannt	Zement	Roheisen in Masseln	Halbzeug ⁷⁾	Walzdraht aus Stahl	Stab- u. Formstahl unbearb.	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren
von	Duisburg- Hochfeld- Süd	Braun- schweig Hgbf	Brunn- büttelkoog	Ludwigs- hafen (Rh.) BASF	Flanders- bach	W.-Biebrich Industrie- Bahnhof	Gelsen- kirchen	Dortmund	Duisburg Hbf	Ober- hausen Hbf	Braun- schweig Hgbf	Düsseldorf- Grafenberg
Strecke												
nach	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	14,82	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
1968 D	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
1969 Jan.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Febr.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
März	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
April	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Mai	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Juni	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
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
Aug.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Sept.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50

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

II. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen- Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen (Entfernung 261—264 km)

in DM je 100 kg

Geltungsdauer der Gütereinteilung	Wagenladungsklasse														
	für Regelklassengüter (ohne Montangüter)										für Montangüter				
	A	B	C	D	DK ¹⁾	E	F	FK ¹⁾	G	GK ¹⁾	(C)	(D)	(F)		FK ¹⁾
				D						(F)					
	A/B		C/D		F		G		I	II	III	IV	V		
ab 14. 3. 1966					F				I/II		III/IV/V				
5 t-Klasse															
30. 8. 1948	3,82	3,43	3,02	2,67	2,49	2,38	1,93	1,79	1,62	1,51	3,02	2,67	1,93		1,79
1. 1. 1950	3,08	2,89	2,83	2,77	2,60	2,57	2,17	2,03	1,88	1,75	2,86	2,77	2,17		2,03
1. 1. 1951	3,49	3,28	3,19	3,11	2,92	2,86	2,41	2,26	2,08	1,94	3,19	3,11	2,41		2,26
15. 10. 1951	4,36	4,93	3,86	3,70	3,47	3,35	2,80	2,62	2,39	2,23	3,86	3,70	2,80		2,62
5. 8. 1952	4,67	4,31	4,13	3,96		3,58	3,00	2,80	2,56	2,39	4,13	3,96	3,00		2,80
1. 8. 1953	3,73	3,62	3,59	3,58		3,58	3,00	2,80	2,56	2,39	3,59	3,58	3,00		2,80
1. 7. 1955	3,73	3,62	3,59	3,58		3,58	3,00		2,56		3,59	3,58	3,00		3,00
1. 2. 1958	4,28		4,28		3,95		3,57		3,12		4,28	4,28	3,57	3,51	3,57
1. 11. 1960	4,52		4,28		3,95		3,57		3,12		4,28	4,28	3,57	3,51	3,57
8. 4. 1963	4,87		4,60		4,25		3,83		3,11		4,28	4,28	3,57	3,51	3,57
14. 3. 1966 ^{a)}	5,70		5,56		5,15		4,87				5,56		4,87		
1. 1. 1968 ^{a)}	(5,42—5,70)		(5,28—5,56)		(4,89—5,15)		(4,63—4,87)				(5,28—5,56)		(4,63—4,87)		
	5,28		5,15		4,77		4,51				5,15		4,51		
	(5,02—5,28)		(4,89—5,15)		(4,52—4,77)		(4,28—4,51)				(4,89—5,15)		(4,28—4,51)		
10 t-Klasse															
30. 8. 1948	3,64	3,28	2,81	2,45	2,34	2,02	1,64	1,53	1,27	1,15	2,81	2,45	1,64		1,53
1. 1. 1950	2,94	2,76	2,63	2,54	2,38	2,17	1,84	1,71	1,47	1,38	2,63	2,54	1,84		1,71
1. 1. 1951	3,35	3,15	2,99	2,88	2,70	2,46	2,08	1,94	1,67	1,57	2,99	2,88	2,08		1,94
15. 10. 1951	4,19	3,87	3,62	3,43	3,21	2,88	2,41	2,25	1,92	1,81	3,62	3,43	2,41		2,25
5. 8. 1952	4,48	4,14	3,87	3,67		3,08	2,58	2,41	2,05	1,94	3,87	3,67	2,58		2,41
11. 8. 1953	3,58	3,47	3,36	3,30		3,08	2,58	2,41	2,05	1,94	3,36	3,30	2,58		2,41
1. 7. 1955	3,58	3,47	3,36	3,30		3,08	2,58		2,05		3,36	3,30	2,58		2,58
1. 2. 1958	4,18		3,95		3,65		3,06		2,50		3,95	3,95	3,06	3,01	3,06
14. 3. 1966 ^{a)}	4,66		4,45		4,31		3,76				4,45		3,76		
1. 8. 1968 ^{a)}	(4,43—4,66)		(4,23—4,45)		(4,09—4,31)		(3,57—3,76)				(4,23—4,45)		(3,57—3,76)		
	4,32		4,12		4,00		3,48				4,12		3,48		
	(4,10—4,32)		(3,89—4,12)		(3,80—4,00)		(3,31—3,48)				(3,89—4,12)		(3,31—3,48)		
15 t-Klasse															
30. 8. 1948	3,47	3,12	2,63	2,23	2,09	1,83	1,48	1,39	1,16	1,08	2,63	2,23	1,48		1,39
1. 1. 1950	2,80	2,63	2,46	2,31	2,16	1,98	1,66	1,55	1,34	1,26	2,46	2,31	1,66		1,55
1. 1. 1951	3,21	3,02	2,82	2,65	2,48	2,27	1,90	1,78	1,54	1,45	2,82	2,65	1,90		1,78
15. 10. 1951	4,01	3,71	3,41	3,15	2,95	2,66	2,20	2,06	1,77	1,67	3,41	3,15	2,20		2,06
5. 8. 1952	4,29	3,97	3,65	3,37		2,85	2,35	2,20	1,89	1,79	3,65	3,37	2,35		2,20
1. 8. 1953	3,43	3,33	3,17	3,03		2,85	2,35	2,20	1,89	1,79	3,17	3,03	2,35		2,20
1. 7. 1955	3,43	3,33	3,17	3,03		2,85	2,35		1,89		3,17	3,03	2,35		2,35
1. 2. 1958	3,65		3,45		3,19		2,68		2,18		3,45	3,45	2,68	2,64	2,68
14. 3. 1966	3,69		3,55		3,41		2,99				3,55		2,99		
1. 1. 1968	3,42		3,29		3,16		2,77				3,29		2,77		
20 t-Klasse ^{b)}															
15. 12. 1964	3,47		3,28		3,03		2,55		2,18		3,28	3,28	2,55	2,51	2,55
14. 3. 1966	3,48		3,34		3,20		2,78				3,34		2,78		
1. 1. 1968	3,22		3,09		2,97		2,58				3,09		2,58		

III. Spedition

Kundensätze des Spediteursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen

in DM je 100 kg

Änderungs- datum	Transportstrecke →		151 km				350 km			
	Gewicht →		100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg	100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg
1. 1. 1949			4,12	3,86	3,33	2,91	7,60	7,42	6,47	5,66
1. 1. 1950			4,12	3,86	3,33	2,91	7,62	7,42	6,47	5,66
1. 1. 1951			5,15	4,82	4,09	3,49	9,57	9,31	7,94	6,79
26. 10. 1951			6,40	6,16	5,25	4,45	11,10	11,04	9,52	8,35
15. 4. 1958			7,70	7,32	5,85	4,91	13,30	13,20	10,53	8,90
1. 1. 1960			7,90	7,56	6,04	5,06	13,70	13,60	10,85	9,18
22. 3. 1961			8,90	7,96	6,23	5,20	15,20	14,24	11,17	9,40
13. 2. 1963			9,60	8,60	6,72	5,46	16,40	15,36	12,07	9,87
1. 7. 1963			10,40	9,12	6,96	5,77	17,30	15,88	12,21	10,19
31. 3. 1966			12,10	10,12	7,44	6,07	19,00	16,88	12,69	10,49
30. 9. 1966 ^{a)}			12,10	10,12	7,44	6,07	19,00	16,88	12,69	10,49
			(12,10—13,31)	(10,12—11,13)	(7,44—8,18)	(6,07—6,68)	(19,00—20,90)	(16,88—18,57)	(12,69—13,96)	(10,49—11,54)
1. 1. 1968 ^{a)}			11,50	9,60	7,05	5,75	18,00	16,00	12,03	9,94
			(11,50—12,65)	(9,60—10,56)	(7,05—7,76)	(5,75—6,33)	(18,00—19,80)	(16,00—17,60)	(12,03—13,23)	(9,94—10,93)
1. 7. 1968 ^{b)}			11,50	9,60	7,05	5,75	18,00	16,00	12,03	9,94
			(10,93—13,23)	(9,12—11,04)	(6,70—8,11)	(5,46—6,61)	(17,10—20,70)	(15,20—18,40)	(11,43—13,83)	(9,44—11,43)

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

IV. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

Ware	Strecke	Getreide ¹⁾										
		Roggen und Weizen ²⁾		Uebr. Getreide d. Güterkl. IV ²⁾	Roggen und Weizen ²⁾		Brot- Futtermittel		Brot- Futtermittel		Roggen und Weizen	
		Hamburg			Köln		Mannheim		Heilbronn ³⁾		Köln	
von	nach	Düsseldorf	Braunschweig									
1957 D		15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 ⁴⁾	15,08 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	
1968 D		10,67		7,60	7,58		10,92		12,48		7,22	
1968 Okt.		10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
Nov.		10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
Dez.		10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
1969 Jan.		10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
Febr.		10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
März.		10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
April		10,67		7,60	7,58		10,92		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	
Aug.		10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
Sept.		10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
Ware	Strecke	Getreide ¹⁾				Getreide ¹⁾ ab 50 t ⁵⁾	Mehl	Steinkohle in kompl. Ladungen ⁶⁾	Ortskohle ⁶⁾ a)			
		Roggen und Weizen	Futtergetreide	Roggen und Weizen	Futtergetreide				Zechengruppen des Ruhrgebiets			
		von	nach	Emden		Hamburg		I II III				
		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		13,30	12,67	14,98	14,34	12,15	13,56	9,05	5,93	6,55		
1963 D		11,14	10,61	12,66	12,13	10,17	13,56	9,05	5,93	6,55		
1964 D		11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42	9,54	5,98	6,60		
1965 D		10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62		
1966 D			10,73		12,32	10,91	14,93	9,74	5,99	6,62		
1967 D			10,73		12,32	11,25	16,17	9,84	5,99	6,62		
1968 D			10,70		12,32	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59		
1968 Okt.			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59		
Nov.			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59		
Dez.			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59		
1969 Jan.			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59		
Febr.			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59		
März			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59		
April			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59		
Mai			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59		
Juni			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59		
Juli			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59		
Aug.			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59		
Sept.			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59		
Ware	Strecke	Küstenkohle ⁶⁾ b)			Exportkohle ⁶⁾ c)			Bunkerkohle ⁶⁾ d)				
		Zechengruppen des Ruhrgebiets										
		I	II	III	I	II	III	I	II	III		
		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	5,63	6,08	6,71		
1961 D		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,63	6,08	6,71		
1962 D		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,63	6,08	6,71		
1963 D		4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,68	6,13	6,77		
1964 D		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,69	6,15	6,76		
1965 D		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,69	6,15	6,78		
1966 D		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,69	6,15	6,78		
1967 D		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,69	6,15	6,78		
1968 D		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75		
1968 Okt.		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75		
Nov.		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75		
Dez.		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75		
1969 Jan.		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75		
Febr.		4,40	4,85	5,40	3,51	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75		
März		4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74		
April		4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74		
Mai		4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74		
Juni		4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74		
Juli		4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74		
Aug.		4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74		
Sept.		4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74		

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

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze
DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle ¹⁾	Ortskohle ¹⁾	Steinkohle ²⁾							Braunkohlenbriketts	
Strecke von	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
nach	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ³⁾ Osthafen	Würzburg ²⁾	Mannheim	Heilbronn ²⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main ³⁾	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	11,60	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	9,46	8,45	6,58	9,78
1966 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1968 D	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,85	7,08	9,45	8,42	6,65	10,04
1968 Okt.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Nov.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Dez.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Jan.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Febr.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
März	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
April	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Mai	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Juni	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Juli	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Aug.	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Sept.	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
Strecke von	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim ⁴⁾	Heilbronn ⁴⁾	Kehl ⁵⁾	Bremen ⁶⁾		
nach	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal Rhein-Herne- 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	15,20	14,67	
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	15,20 ⁷⁾	14,67	
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I 16,92	II 15,22	
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	15,20	
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	
1964 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	
1965 D	6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	
1966 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	
1967 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	
1968 D	6,58	9,26	8,09	4,50	4,82	3,06	4,66	2,84	16,84	15,14	
1968 Okt.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,15	
Nov.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,15	
Dez.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,15	
1969 Jan.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	
Febr.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	
März	6,58	9,27	8,09	4,53	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	
April	6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	
Mai	6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	
Juni	6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	
Juli	6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	
Aug.	6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	
Sept.	6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	
Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)					Kies			Bims Kies ⁴⁾		
Strecke von	Bremen ⁶⁾					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
nach	Heilbronn ⁶⁾ über Küsten-Kan. u. Wes.-Datt.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Datt.-Kan.			Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
1957 D	27,30		19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1958 D	27,71		21,31	21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37	
1959 D	27,75		21,95	21,95 ⁷⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 D	27,75 ⁷⁾		21,95 ⁷⁾	21,95 ⁷⁾	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1961 D	I 28,77	II 25,92	III 24,47	I 24,32	II 21,87	III 20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	
1962 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	
1963 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	
1964 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	
1965 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,55	
1966 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	
1967 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	
1968 D	28,68	25,83	24,38	24,23	21,79	20,58	3,15	5,79	6,51	4,56	
1968 Okt.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	
Nov.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	
Dez.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	
1969 Jan.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	
Febr.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	
März	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	
April	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	
Mai	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	
Juni	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	
Juli	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	
Aug.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,48	
Sept.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	

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

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

Ware	Strecke	Bimskies ¹⁾		Salz ¹⁾			Grubenholz		Stammholz	Schnittholz
		Ladest. Vallendar bis Brohl/Rh.		Heilbronn ²⁾		Borth/Rh.	Nordenham		Bremen	Heilbronn ³⁾
		Frankfurt/M. ³⁾ —Oberhafen	Heilbronn ³⁾	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Herne, Castrop- Rauxel u. Datteln	Essen	Holzminden	Duisburg- Ruhrort
1957 D		4,42	6,30 ⁴⁾	3,83 ⁴⁾	4,03 ⁴⁾	3,65	.	.	.	5,62 ⁴⁾
1958 D		4,81	7,21 ⁴⁾	4,26 ⁴⁾	4,46 ⁴⁾	4,17	.	.	.	6,23 ⁴⁾
1959 D		4,95	7,28 ⁴⁾	4,20	4,40	4,11	7,67	8,23	12,83	6,19
1960 D		4,95	7,11 ⁴⁾	4,11	4,40	3,95	7,10	7,62	12,83	6,19
1961 D		4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	7,10	7,62	12,83	6,19
1962 D		4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	7,10	7,62	12,83	6,19
1963 D		4,34	6,34	4,33 ⁵⁾	4,78 ⁵⁾	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1964 D		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1965 D		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1966 D		4,32	6,34	3,75	4,20	3,80	7,44	8,00	13,34	6,31
1967 D		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
1968 D		4,34	6,38	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,37
1968 Okt.		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Nov.		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Dez.		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
1969 Jan.		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Febr.		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
März		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
April		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Mai		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Juni		4,22r	6,27r	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39 ⁶⁾
Juli		3,84	5,89	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39 ⁶⁾
Aug.		3,84	5,89	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39 ⁶⁾
Sept.		3,84	5,89	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39 ⁶⁾
Ware		Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie ¹⁾ — Partien von								
Strecke		unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	
		Rhein-Ruhr-Häfen								
		Mannheim		Würzburg ⁴⁾		Heilbronn ⁴⁾		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	
1968 D		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40	
1968 Okt.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40	
Nov.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40	
Dez.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40	
1969 Jan.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40	
Febr.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40	
März		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40	
April		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40	
Mai		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40	
Juni		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40	
Juli		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40	
Aug.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40	
Sept.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40	
Ware		Normalgüter in Partien ab 50 t ¹⁾								
Güterklasse		I	II	III	IV	V	VI			
Strecke		Hamburg (Bugsiergebiet A)								
		Berlin								
1957 D		13,89		13,70		13,53		13,33		13,09
1958 D		14,33		14,18		14,03		13,87		13,70
1959 D		14,33		14,18		14,03		13,87		13,70
1960 D		14,33		14,18		14,03		13,87		13,70
1961 D		14,33		14,18		14,03		13,87		13,70
1962 D		14,33		14,18		14,03		13,87		13,70
1963 D		14,33		14,18		14,03		13,87		13,70
1964 D		15,19		15,04		14,88		14,73		14,55
1965 D		15,27		15,12		14,96		14,81		14,63
1966 D		15,67		15,53		15,38		15,24		15,06
1967 D			16,62			16,57		16,47		16,30
1968 D			16,67			16,52		16,42		16,25
1968 Okt.			16,57			16,52		16,42		16,25
Nov.			16,57			16,52		16,42		16,25
Dez.			16,57			16,52		16,42		16,25
1969 Jan.			16,57			16,52		16,42		16,25
Febr.			16,57			16,52		16,42		16,25
März			16,57			16,52		16,42		16,25
April			16,57			16,52		16,42		16,25
Mai			16,57			16,52		16,42		16,25
Juni			16,57			16,52		16,42		16,25
Juli			16,57			16,52		16,42		16,25
Aug.			16,57			16,52		16,42		16,25
Sept.			16,57			16,52		16,42		16,25

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

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

Ware	Getreide ¹⁾							Ölkuchen ²⁾				
von	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	Elbe			Rotter- dam ⁴⁾	Elbe				
Route	Elbe	Stettin/ Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/ Oskarshamn	Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁴⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ⁶⁾	Helsing- borg/Ystad (Schweden)
Währung	s. d.			DM								
Mengeneinheit	1 000 kg											
1957 D	22,8	.	7,10	7,88	7,53	8,07	10,26	9,91	9,50	9,39	8,75	11,25
1958 D	17,5	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78
1959 D	18,6	.	5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,83	9,08	8,81	10,66	11,03
1960 D	18,5	.	6,17	7,66	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19
1961 D	18,10	19,8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	10,96	8,25	8,72	10,81	9,96
1962 D	18,1	19,0	6,03	7,31	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39
1963 D	19,10	22,4	6,52	7,39	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	9,83	11,19	11,38
1964 D	21,4	22,1	5,72	7,70	7,94	8,45	9,50	12,90	8,79	9,89	12,44	10,72
1965 D	20,7	22,4	6,52	7,81	8,34	8,97	9,76	13,52	9,09	10,17	11,84	10,89
1966 D	22,8	21,5	5,74	7,39	7,79	8,54	8,74	13,99	8,50	9,59	11,28	10,73
1967 D	21,8	21,6	5,34	7,00	7,35	8,51	8,88	12,72	8,04	8,46	9,76	11,13
1968 D	28,5	25,6	6,19	7,11	7,85	8,69	10,12	13,93	8,00	8,91	10,50	11,15
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 ⁷⁾	6,15	7,57	8,64	11,06	9,88	.	9,27	9,73	11,62	.
1968 I. Vj.	.	24,11	5,46	7,46	8,50	8,39	9,00	12,40	8,24	8,61	10,57	11,35
II. Vj.	25,4	.	5,59	6,72	7,08	8,25	8,81	.	7,66	8,47	9,47	11,65
III. Vj.	28,10	23,10	6,55	6,51	7,36	8,25	8,83	14,33	7,61	8,81	10,35	9,57
IV. Vj.	33,1	29,0	6,73	7,74	8,46	9,71	.	14,67	8,50	9,74	11,62	12,05
1969 I. Vj.	25,6	.	6,93	8,63	8,82	8,94	.	12,19	9,92	9,48	11,57	13,09
II. Vj. ¹⁴⁾	29,5	.	6,83	6,86	7,84	8,19	9,67	15,24	8,57	8,83	10,95	10,88

Ware	Ölkuchen ²⁾	Grubenholz		Schnittholz								
von	Elbe	Hamina/ Björneborg (Finnland)	südl. Vester- vik/Ystad ³⁾ (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)						Brahestad/ Tornla (Finnland)	Göteborg/ Vänernsee (Schweden)	
Route	nördl. Ystad/ Oskarshamn (Schweden)	Groß- britannien, Ostküste	Elbe/ Weser/ Ems	belg. ⁹⁾	niederl. ¹⁰⁾	Rhein- häfen ¹¹⁾	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend- häfen ¹⁰⁾	
Währung	DM	s. d.	DM	s. d.	hfl	DM					s. d.	hfl
Mengeneinheit	1 000 kg	Fathom		s. d.	hfl	Standard						
1957 D	9,00	183,6	.	205,6	102,86	140,60	98,69	94,67	94,78	216,0	245,9	86,98
1958 D	9,16	127,1	.	169,2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180,5	200,6	71,13
1959 D	10,79	146,6	66,00	171,7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7	75,08
1960 D	11,01	170,2	.	209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10	86,91
1961 D	10,27	158,9	84,00	212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240,8	78,81
1962 D	11,85	156,4	74,80	200,6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,6	225,5	75,38
1963 D	11,39	182,1	74,56	227,6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	253,9	94,54
1964 D	11,36	180,0	78,37	226,5	102,31	130,89	105,03	103,69	105,70	251,9	266,2	92,32
1965 D	12,00	200,5	75,00	225,5	103,09	131,15	104,67	103,47	109,07	247,11	262,4	89,66
1966 D	10,98	190,7	70,00	231,0	96,00	129,88	111,81	106,32	109,11	254,8	273,8	86,88
1967 D	11,07	189,7	.	226,2	92,78	126,15	103,02	102,69	108,61	256,2	275,10	87,05
1968 D	12,58	232,6	.	135,53 ¹⁵⁾	101,15	129,78	113,93	108,50	108,32	316,2	337,8	88,77
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	193,9	.	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.	11,76	.	.	128,43 ¹⁵⁾	90,50	.	107,55	107,91	115,50	299,11	310,10	80,67
II. Vj.	11,03	.	.	131,44	97,66	132,59	.	107,42	102,91	304,4	322,9	.
III. Vj.	11,86	232,6	.	134,87	99,50	129,74	112,67	109,77	107,04	315,2	325,2	.
IV. Vj.	15,67	.	.	147,39	116,94	131,79	121,67	108,92	107,82	345,2	392,1	.
1969 I. Vj.	12,94	.	53,81	136,11	101,42	128,00	118,59	108,92	116,88	312,4	342,7	.
II. Vj. ¹⁴⁾	13,11	.	48,50	146,60	103,13	138,06	130,31	113,77	106,11	332,7	352,6	.

Ware	Schnittholz					Kaolin ¹²⁾	Naturwerksteine				
von	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vestervik/ Ystad (Schweden)	nördl. Öxelsund/ Härnösand ¹³⁾ (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste		Bornholm (Dänemark)	Limfjord- häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)		
Route	Elbe/ Weser	Rhein- häfen ¹¹⁾ Ruhrhäfen	niederländische Rheinendhäfen ¹⁰⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weser		Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg	
Währung	DM		hfl	s. d.			DM				
Mengeneinheit	Standard						1 000 kg				
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209,4	131,4	15,19	9,00	.	9,92	9,00
1958 D	65,10	.	60,00	70,64	181,6	127,1	13,45	7,67	.	9,04	8,34
1959 D	67,70	92,18	.	70,83	182,8	138,8	14,69	7,68	6,75	6,21	8,65
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229,2	156,6	16,26	8,47	.	6,50	9,10
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223,2	146,7	15,31	9,02	6,90	5,25	9,42
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202,11	145,9	14,23	8,60	7,41	6,08	8,93
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41	6,25	9,26
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250,0	177,2	15,21	9,15	9,21	6,26	9,38
1965 D	80,14	99,50	82,44	91,14	249,0	179,4	14,99	9,11	9,00	6,44	9,54
1966 D	.	100,31	77,86	97,25	258,9	173,5	15,06	9,07	7,94	6,79	9,00
1967 D	.	.	78,84	91,76	255,9	173,7	13,55	9,03	.	5,51	8,38
1968 D	.	101,39	90,70	104,32	320,4	233,1	14,97	9,00	.	6,33r	9,53r
1967 I. Vj.	.	.	79,16	89,44	241,4	145,8	13,53	8,09	.	5,00	7,65
II. Vj.	.	.	.	84,71	238,9	168,8	13,17	8,50	.	5,05	8,47
III. Vj.	.	.	.	91,15	240,11	167,4	12,96	.	.	.	8,13
IV. Vj.	.	.	85,00	105,56	302,1	212,9	14,54	.	.	.	9,28
1968 I. Vj.	.	.	.	.	290,3	206,5	14,50	.	.	.	8,48
II. Vj.	.	104,58	84,50	96,33	306,8	215,2	14,28	.	.	.	8,03
III. Vj.	.	.	.	100,63	310,1	225,2	14,87	9,00	.	.	9,03
IV. Vj.	.	.	100,00	120,00	374,5	285,8	16,25	.	.	.	12,24r
1969 I. Vj.	.	104,25	86,33	.	312,7	209,5	16,06	.	.	.	10,30
II. Vj. ¹⁴⁾	.	113,75	.	.	341,3	233,7	16,47	12,25	6,17	6,67	10,30

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

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Kiesel, Schotter, Splitt						Sand	Salz	Schlacke ¹⁾		Schrott ²⁾	Steinkohle
von	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt ³⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁴⁾	Lümfjörds- 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⁾ / Ruhrhafen	Elbe
Währung	DM						s. d.	skr	hfl	DM		
Mengeneinh.	1 000 kg											
1957 D	6,67				7,81			16,06			16,53	
1958 D		5,41	5,50		7,81	7,22		13,42			15,50	9,30
1959 D	5,96	5,19	4,99	5,00	7,21	6,15	15,2	12,75			13,42	9,27
1960 D	6,18	5,40	5,64	4,80	7,37	6,26	16,4	12,00			14,26	10,68
1961 D	6,01	5,66	5,78	5,67	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
1968 D	5,24	4,74	5,08	6,01	8,36	7,00	19,5	14,57r	7,40	5,10	14,95	10,10
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.	5,75	4,67	4,94	5,66	8,51	6,57			7,40	4,81	15,11	9,76
II. Vj.	5,04	4,71	5,17	5,65	8,33	6,75	18,10	13,00	7,40	4,65	13,89	9,95
III. Vj.	5,25	4,86	5,03	6,19	8,23	7,60	18,10	13,28r	7,40	5,10	14,11	10,16
IV. Vj.	5,00	4,72	5,14	6,63	8,35		20,5	17,42	7,38	5,83	16,69	10,54
1969 I. Vj.	5,56	4,71	5,00	6,03	8,58		20,0			5,56	17,14	9,63
II. Vj. ¹⁵⁾ ..	7,22	4,91	5,52	7,36	8,22					5,35		10,76

Ware	Steinkohle						Koks ⁹⁾					
von	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste		Wales	Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe	
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südlich dav. (Dän.) ⁹⁾	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark ¹⁰⁾	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm ⁷⁾	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon ⁶⁾	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
1968 D	10,25	19,88	20,5	9,90 ¹⁸⁾	24,8	20,5	27,4	18,10	20,25	34,9	24,3	28,3
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 ¹³⁾				23,5 ¹³⁾	
1968 I. Vj.	9,94	18,20	22,9			21,0	26,0	16,65			23,4	
II. Vj.	10,33	18,13	16,7	9,00 ¹⁸⁾		19,4	23,11	20,28		31,7		
III. Vj.	10,22	19,73	17,5	10,13	22,0	18,9	26,11			32,1	24,11	23,4
IV. Vj.	10,50	23,46	25,0	10,24	27,2	21,10	35,9			42,0	24,7	33,2
1969 I. Vj.	10,50	20,16	24,1	10,37	22,5	19,9					31,8	
II. Vj. ¹⁵⁾ ..	10,06	23,67	23,2	10,13	24,8	21,5		20,75	20,00	32,8		

Ware	Koks ⁹⁾			Briketts ¹²⁾	Kalidüngemittel		Eisen und Stahl					
von	Elbe	Lübeck	Groß- britan- nien, Ostküste	Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- hafen ⁸⁾ / Ruhrhafen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Däne- mark ¹⁰⁾	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Varberg/ Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Strömst./ Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon ⁴⁾		Strömstadt/ Malmö (Schweden)
Währung	skr	s. d.		dkr	skr	s. d.	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	17,30	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01	8,84
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51	8,91
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83	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
1968 D	18,84	22,3	29,10	19,04	25,56	24,03	28,8	17,20	17,71	16,60	8,97	9,78
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	23,8 ¹³⁾	19,55 ¹⁴⁾	20,36 ¹⁴⁾	16,42	10,21	10,50
1968 I. Vj.		22,3 ¹³⁾	27,8	17,60	23,90	28,48	26,4	16,58	16,32	15,81	8,74	9,45
II. Vj.	16,90		26,8		23,07		29,0	16,26	17,30	16,75	8,80	9,44
III. Vj.	18,00				25,29	20,50	25,7	17,25	17,24	16,78	8,84	9,31
IV. Vj.			35,3	20,47	30,00		33,7	18,73	19,98	17,07	9,48	10,93
1969 I. Vj.	19,33		30,10	19,39	24,41	20,75	24,10	17,33	17,36	17,14	9,28	10,17
II. Vj. ¹⁵⁾ ..					25,41	19,38	28,7	18,45	17,67	16,84	9,13	10,16

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, 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 ^{a)}
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	9.88
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	3.66	4.39	59.3	7.88
1963 D	68.11	8.44	41.2	4.90	5.01	41.3	4.53	51.11	5.22	5.59	77.3	9.69
1964 D	68.10	8.86	41.1	4.39	4.49	42.4	5.73	51.0	5.03	5.26	85.2	10.27
1965 D	78.4	9.44	47.7	4.91	4.80	48.7	5.74	64.1	5.38	5.60	90.8	12.01
1966 D	69.7	8.55	44.7	3.82	4.10	41.5	4.66	51.10	4.18	4.28	86.2	10.32
1967 D	75.4	8.34	45.1	4.11	4.30	44.9	5.34	45.7	4.78	5.02	107.4 ^{b)}	11.43 ^{b)}
1968 D	64.9	6.60	36.4	3.07	3.14	46.5	3.83	48.6	4.21	4.48	110.1r	8.80
1968 Okt.	71.11	6.93	41.5	3.17	3.43	43.8	4.00	47.6	3.61	4.00		8.23
Nov.		8.00	46.3	3.69		58.7	4.16		4.79	5.07	115.7	8.81
Dez.				3.25	3.25		4.25		5.24	5.50	125.0	
1969 Jan.				3.50	3.18	40.10		51.11	4.11			7.87
Febr.			39.2	4.80	4.95	48.9	3.95	53.9	4.13	4.33	88.4	8.18
März	61.3		35.10	2.98		49.0			4.00	4.21		7.98
April	62.3		40.0	2.77					3.50	3.60	90.0	7.70
Mai	65.11	5.85	32.5	3.00	2.90			33.4	3.41	4.22	60.0	7.38
Juni	65.6		37.6	2.75	3.00			42.4	3.99	4.05	81.0	7.82
Juli	54.8	6.27	37.5	3.02	3.06				3.53	3.77	68.6	7.63
Aug.	70.8	5.63	38.4	3.06	2.84	41.10	3.30	36.1	3.95	4.17		7.40
Sept.	69.7	6.84	42.9	3.44	3.61	46.2	3.75	46.0	4.35	4.98		8.27

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.	\$	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	88.4	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
1968 D	9.51	6.98	6.18	94.7	8.05	88.5	74.3	77.8			70.2
1968 Okt.	9.00	8.38			7.58	58.4	62.9	68.9			
Nov.	9.15	6.02	4.85	90.0	7.59		65.4	74.6			
Dez.	8.87	6.40			7.26	92.9		75.9			
1969 Jan.	7.95	5.35			6.65	93.1	64.3				
Febr.	8.98	5.13		87.6	7.54	85.11	60.5	72.1			
März	10.25				7.65	78.8	63.7	66.5			59.9r
April	10.25	5.25			8.13	85.10	64.6	74.4			59.0r
Mai	9.75	5.79			7.91	91.3r	66.9	71.8			58.6r
Juni					8.46	81.9	67.11	68.9			57.4r
Juli	9.50				8.49	81.3	60.5	70.10			56.0
Aug.	9.29				8.27	88.9	59.11	67.2			55.0
Sept.	10.28	7.00			8.50		57.5	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							
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 ¹²⁾	88.9 ¹²⁾	6.78 ¹³⁾	65.3	0.21
1968 D	75.1	57.0		0.27	101.8		7.63	106.7	104.1	7.07	73.6	0.22
1968 Okt.	69.8	56.9						107.6	105.0		72.0	
Nov.	69.5	57.6		0.27			8.50	107.6	105.0	7.25	72.6	
Dez.		55.9		0.26			7.70	112.6	110.0	6.68	72.6	
1969 Jan.	70.5	50.0			100.0		7.00	107.6	105.0	6.43	70.0	
Febr.	76.9	47.6									70.0	
März	83.2	49.0					6.75			7.11		
April	73.10						6.18	115.0	112.6	7.15		
Mai							7.25	112.6	110.0	7.00		
Juni	77.6						7.00			7.25	72.6	
Juli	80.0							122.6	120.0			
Aug.	70.0	60.0			100.0		6.85	120.0	117.6	6.96	76.3	
Sept.	76.0			0.27						7.10	76.8	

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

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

Ware	Grubenholz	Schwefelkies		Schwefel	Eisen- und Manganerze			Schrott		Zinkkonz.	Kohlen	
von	Archangel ²⁾	Morphou-Bay	Huelva	US-Golf	Vitoria	Marmagoa		USNH		Port Pirie	Hampton Roads	
Route	UK (Ostküste)	UK	Belgien	UK	Antw./Rtttd./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 ⁴⁾	40.11	10,51	12,03 ⁴⁾	91.1	23.3
1968 D	272.6	55.10	28.10	69.8	29.0	45.0	60.10	45.4	4,20	10,47	103.6	28.4
1968 Okt.	.	.	.	.	.	.	.	44.9	4,00	10,71	.	.
Nov.	.	45.0	.	65.0	.	.	.	43.4	.	11,00	103.6	.
Dez.	.	.	27.2	67.6	20.10	.	.	43.4	4,25	.	.	23.9
1969 Jan.	.	.	26.10	.	18.9	.	.	41.8	.	10,83	.	.
Febr.	.	56.0	.	.	22.11	.	.	.	5,55	8,99	.	.
März	.	.	.	75.6	20.1	.	.	43.4	.	.	.	22.11
April	.	.	.	.	20.9	.	.	43.9	5,94	10,69	.	.
Mai	.	55.0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Juni	.	.	.	.	20.0	57.6	.	56.1	4,11	10,86	.	.
Juli	.	.	.	75.0	22.4	.	.	.	.	11,08	.	.
Aug.	.	58.0	.	.	.	.	.	.	5,34	10,84	112.6	22.5
Sept.	.	.	.	.	.	.	.	44.7	.	112.6	112.6	27.6
Ware	Kohlen						Düngemittel					
von	Hampton Roads				Australien	Danzig/Stettin		US-Golf ⁵⁾		Rotes Meer ⁶⁾	Casa-blanca ⁷⁾	Antw./Hbg.
Route	Rotterdam	Westitalien	Japan	Rio de Janeiro	Japan	Portugal	Westitalien	UK	Indien, Westküste	Antw./Rtttd.	Südchina	
nach	s. d.				s. d.				§		s. d.	
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	24.2	3,97	7,60	4,95	36.2	28.10	22.0	46.11	.	46.3	19.8	59.7
1959 D	23.0	3,80	7,76	5,25	40.0	30.9	25.3	47.11	.	55.2	19.9	59.2
1960 D	26.2	4,14	8,35	5,30	39.3	.	25.2	49.4	.	54.6	20.4	59.10
1961 D	27.4	4,25	9,02	6,32	41.4	35.11	30.4	51.10	9,58	53.9	20.5	66.2
1962 D	20.3	3,61	6,55	5,06	34.7	30.2	22.1	44.9	8,71	57.9	18.9	58.11
1963 D	27.3	4,83	7,18	7,44	34.11	31.0	35.5	.	10,23	53.6	21.0	66.4
1964 D	24.6	4,45	7,32	8,11	30.9	34.2	33.8	55.6	9,69	52.8	22.8	66.7
1965 D	27.11	4,82	8,31	8,09	35.7	36.6	31.0	64.0	14,50	51.4	26.2	82.8
1966 D	20.6	4,04	6,99	7,06	29.7	34.4	25.2	66.0	13,87	49.6	28.10	80.1
1967 D	18.7	4,62	7,56	8,56	33.3	47.2	25.11	63.4	16,58 ⁴⁾	49.3	27.8	116.0 ⁴⁾
1968 D	21.8	4,16	6,88	7,60	33.10	41.6	28.9	70.4	16,51	56.4	31.11	138.8
1968 Okt.	.	.	6,40	.	33.6	.	.	.	.	53.0	.	130.9
Nov.	.	3,53	6,51	7,60	32.2	43.0	.	.	.	50.9	.	134.10
Dez.	21.8	.	6,37	7,60	.	.	.	.	.	49.5	.	127.9
1969 Jan.	.	.	6,58	.	30.10	.	.	.	15,00	49.0	.	129.5
Febr.	.	.	6,28	7,00	28.4	.	.	.	13,63	49.0	.	126.0
März	.	.	6,26	.	30.2	.	.	.	.	52.6	35.5	125.6
April	.	.	6,35	7,05	30.4	43.0	.	.	13,44	51.6	.	.
Mai	25.8	.	6,10	.	28.2	.	.	.	12,63	54.6	.	.
Juni	.	.	6,27	.	29.4	.	.	.	13,99	53.6	.	.
Juli	.	.	6,46	7,15	26.10	.	.	75.0	13,33	52.6	36.6	107.0
Aug.	.	.	6,12	7,00	29.11	.	.	.	13,02	54.1	.	113.5
Sept.	25.5	.	6,41	6,40	27.6	.	.	79.3	12,55	53.0	.	112.0

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Ware	Rohöl									Erdölderivate			
Route	von	Venezuela/ Niederl. Westindien		Persischer Golf			Algerien/ Tunesien	Libyen	Syrien/ Libanon	Venezuela/ Trinidad/ Niederl. Westindien	Sowjet- union am Schwarzen Meer Rumänien	West- italien, Sizilien	
	nach	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 ^{a)}	64.7 ^{a)}	6,16	9,18 ^{a)}	20.10	15.11	13.9	42.11	62.11	28.6
1968 D	34.3	1,98	80.10	78.4	5,82	9,26	20.10	24.5	23.10r	42.6	37.8	25.7
1968 Okt.	25.9	1,46	74.10	72.7	5,34	9,05	20.10	24.6	23.0	40.8	.	27.9
Nov.	39.0	2,35	83.4	80.7	5,96	11,07	22.11	26.11	31.2	50.10	44.3	30.4
Dez.	37.1	2,40	79.5	76.9	5,78	9,07	22.11	26.11	31.0	47.0	37.11	29.6
1969 Jan.	23.1	1,74	62.1	61.7	4,36	6,97	19.4	22.9	26.4	24.9	26.10	22.1
Febr.	21.4	1,39	59.9	57.6	3,97	6,69	16.10	19.10	22.9	20.6	.	14.5
März	22.5	1,48	58.1	58.9	4,40	7,43	15.7	18.1	21.6	23.11	21.4	15.11
April	17.4	1,17	44.8	43.10	3,21	5,20	12.9	15.3	17.1	23.3	.	15.5
Mai	18.8	1,31	44.6	43.5	3,37	5,48	13.1	15.5	17.8	23.5	.	16.6r
Juni	18.10	1,37	51.3	49.10	3,82	6,02	12.2	14.4	18.8	29.11	.	16.10
Juli	21.9	1,74	56.0	53.9	4,05	6,60	14.2	16.8	19.1	32.7	.	20.7
Aug.	22.2	1,61	63.1	61.0	4,78	6,84	13.1	15.5	17.8	28.2	.	19.11
Sept.	28.5	1,61	66.6	63.7	4,69	8,55	20.1	23.9	27.5	31.8	.	23.8

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

C. Schifffahrtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland									Niederlande						
Berechnende Stelle	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg							Heinz Peters, Hamburg		Statistisches Zentralamt, Den Haag						
Einsatzart	Linienfahrt			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⁾						
Basis	1965 = 100				Intascale = 100			1960 = 100		1960 = 100						
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	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	
1968 D	107,4	108,3	102,4	90,8	103,7	99,4	114,0	116,3	140,0	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	
1968 Sept.	107,5	108,5	101,7	89,1	95,3	84,8	119,4	113,5	—	}	—	—	—	—	—	
1968 Okt.	107,4	108,4	101,2	89,2	97,8	88,3	121,4	107,2	—							
1968 Nov.	107,5	108,7	100,8	94,5	115,7	107,4	127,7	116,1	159,4							
1968 Dez.	108,1	109,3	101,4	94,9	113,0	103,0	125,9	116,5	—							
1969 Jan.	108,1	109,1	102,0	90,3	81,2	77,4	92,8	112,1	123,5	}	—	—	—	—	—	
1969 Febr.	108,3	109,4	102,1	90,5	69,9	71,4	62,8	112,3	120,0							
1969 März.	109,5	110,7	102,8	84,1	72,7	73,7	69,0	112,1	—							
1969 April.	109,7	110,8	103,4	84,8	58,0	55,9	66,9	108,1	105,3							
1969 Mai	108,4	109,4	102,9	87,0	65,2	59,4	78,9	104,6	99,0	}	—	—	—	—	—	
1969 Juni	109,1	110,1	103,6	88,2	67,3	62,0	82,1	104,9	103,3							
1969 Juli	109,2	110,3	103,2	87,9	72,9	64,3	95,8	104,0	106,6	}	—	—	—	—	—	
1969 Aug.	109,4	110,5	103,5	89,1	77,7	72,1	92,8	101,1	106,4							
1969 Sept.	110,1	111,2	104,1	92,1	89,5	84,7	98,8	106,6	—							
Land	Niederlande			Großbritannien										Norwegen		
Berechnende Stelle	Statistisches Zentralamt, Den Haag			Chamber of Shipping, London										Mullion & Co, London	Norwegian Shipping News, Oslo	
Einsatzart	Trampfahrt			Trampfahrt										Tanker-fahrt	Tramp-fahrt	Tanker-fahrt
Indexgruppe	Küstenschiffahrt ⁴⁾			Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Dünge-mittel	Rohöl (insg.)	ins-gesamt	Mineralöl (insg.)		
von Fahrtroute nach	Gesamt-index	Holz	Kohle													
Basis	1960 = 100			1960 = 100										Intascale = 100	Juli 1965- Juni 1966 = 100	Intascale = 100
1964 D	109	109	108	112,1	115,9	123,0	115,0	118,4	98,9	97,2	111,2	56,4	90,5	67,1		
1965 D	108	108	97	126,5	134,0	127,6	127,0	142,1	115,2	106,5	134,9	56,6	101,2	65,8		
1966 D	107	107	103	114,5	125,1	107,1	111,1	131,4	90,1	88,9	127,7	50,9	87,9	61,9		
1967 D	102	102	98	120,5	127,9	99,1	108,9	128,7	82,1	96,5	185,1	96,3	94,1	113,7		
1968 D	— ⁷⁾	— ⁷⁾	— ⁷⁾	123,8	111,9	101,2	119,6	131,2	—	93,7	205,4	95,2	92,4	103,8		
1968 Sept.	}	—	—	119,1	105,8	103,4	116,8	122,6	—	91,7	196,3	83,5	91,6	91,5		
1968 Okt.				119,4	104,9	101,2	130,0	—	88,9	192,8	81,0	90,1	95,4			
1968 Nov.				128,0	121,4	101,2	139,3	122,6	—	90,7	199,4	103,9	92,1	115,4		
1968 Dez.				126,9	121,3	103,1	132,2	127,0	—	88,0	198,5	98,0	92,2	111,3		
1969 Jan.	}	—	—	120,6	111,5	99,1	117,5	—	—	92,8	196,4	79,0	88,1	83,4		
1969 Febr.				117,8	113,0	92,3	115,7	—	—	87,8	188,9	67,9	88,0	72,5		
1969 März.				117,9	107,5	104,7	115,9	—	—	87,2	189,1	71,2	84,5	75,3		
1969 April.				123,7	117,6	112,0	117,5	—	—	87,1	193,0	53,9	81,2	59,5		
1969 Mai	}	—	—	112,5	109,6	109,6	122,1	—	—	85,4	138,9	58,8	79,8	65,5		
1969 Juni				108,5	105,7	105,2	—	—	—	87,1	139,3	62,8	84,1	71,5		
1969 Juli	}	—	—	116,9	105,8	119,3	127,7	144,5	—	89,1	149,9	69,8	82,2	80,5		
1969 Aug.				114,2	98,0	116,9	131,2	—	—	85,4	159,8	75,2	81,4	81,4		
1969 Sept.				109,4	93,1	109,0	114,0	—	—	85,3	166,9	79,7 ⁵⁾	84,4	89,3		
Land	Italien															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt Rom ⁶⁾															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Gesamt-index	Europa-fahrt zusammen	Getreide							Getreide, Zucker, Zink-konzentrat	Mais, Zucker, Erz	Getreide	Schwefelkies	Getreide, Kohle		
von Fahrtroute nach			Große Seen	Ost-Kanada	US-Golf		La Plata	Nord-Pazifik	Australien	Südafrika	Schwarz-meer	Ost-mittel-meer	Northern Range			
Basis			Nordeuropa			Mittel-meer	Europa	Nord-europa	Nordeuropa		Mittel-meer	Nordeuropa		West-italien		
Basis	1965 = 100															
1964 D	88 ⁷⁾	89 ⁷⁾	—	—	—	—	—	89 ⁷⁾	—	—	—	—	87 ⁷⁾	—	—	
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
1966 D	89 ⁷⁾	91 ⁷⁾	—	—	—	—	—	101 ⁷⁾	—	—	—	—	99 ⁷⁾	—	—	
1967 D	84 ⁷⁾	87 ⁷⁾	—	—	—	—	—	96 ⁷⁾	—	—	—	—	89 ⁷⁾	—	—	
1968 D	95	87	73	75	82	80	83	73	97	103	92	113	84	80		
1968 Sept.	91	80	59	71	78	78	89	—	103	94	—	—	93	56		
1968 Okt.	91	89	79	71	68	71	—	75	106	89	84	—	98	—		
1968 Nov.	94	88	85	67	96	70	77	69	101	110	87	—	108	77		
1968 Dez.	91	81	70	46	107	—	91	53	71	89	92	—	80	—		
1969 Jan.	85	80	57	74	67	61	83	65	104	99	91	—	—	—		
1969 Febr.	88	85	—	76	68	—	78	66	108	102	—	149	67	—		
1969 März.	85	78	68	75	104	70	75	67	—	79	93	—	81	—		
1969 April.	86	75	76	63	63	75	73	—	—	88	93	—	—	—		
1969 Mai	84	77	40	61	72	—	80	71	110	84	—	—	61	76		
1969 Juni	92	82	83	—	65	63	82	—	108	90	—	—	60	110		
1969 Juli	86	79	64	62	89	61	84	93	118	102	97	—	74	70		
1969 Aug.	85	84	72	57	54	67	68	95	113	98	97	—	80	—		
1969 Sept.	87	78	89	73	81	76	66	63	—	91	97	—	74	—		

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

C. Schifffahrtsindizes
1. 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														
1964 D	.	.	.	89 ²⁾	95 ²⁾	101 ²⁾	.	.	—	93 ²⁾	—	—	—	—	85 ²⁾
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D	.	.	.	96 ²⁾	109 ²⁾	90 ²⁾	.	.	.	86 ²⁾	68 ²⁾
1967 D	.	.	.	72 ²⁾	104 ²⁾	80 ²⁾	.	.	.	95 ²⁾	99 ²⁾
1968 D	81	109	76	—	144	89	111	—	111	90	92	75	93	—	97
1968 Sept.	72	90	64	—	—	89	113	—	113	104	92	71	108	—	—
1968 Okt.	—	91	—	—	144	—	102	—	102	78	92	72	98	—	—
1968 Nov.	—	119	—	—	—	—	104	—	104	81	86	76	—	—	110
1968 Dez.	—	110	—	—	—	—	99	—	99	91	98	70	—	—	104
1969 Jan.	67	112	69	95	—	—	101	—	101	68	—	66	47	—	85
1969 Febr.	70	—	71	—	—	—	96	—	96	72	91	67	74	—	—
1969 März.	69	—	—	—	—	—	100	—	100	72	96	73	68	—	87
1969 April.	79	—	69	—	—	—	96	—	96	86	79	77	68	—	78
1969 Mai	73	124	—	—	—	—	102	—	102	81	—	73	—	—	96
1969 Juni	67	—	99	—	—	—	103	—	103	97	124	76	85	—	93
1969 Juli.	53	—	84	62	—	—	101	—	101	89	93	—	72	—	99
1969 Aug.	—	118	96	—	—	—	108	—	108	78	84	73	—	—	84
1969 Sept.	73	—	79	—	—	—	103	—	103	84	85	74	81	—	90
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	Türkei, 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														
1964 D	—	.	.	.	86 ²⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D	.	.	.	.	88 ²⁾
1967 D	.	.	.	.	89 ²⁾
1968 D	83	73	107	124	106	175	137	126	87	115	99	109	94	111	84
1968 Sept.	92	—	—	158	102	—	—	126	74	—	99	116	—	114	82
1968 Okt.	52	—	—	—	99	—	—	119	89	—	114	104	92	87	86
1968 Nov.	54	—	—	—	104	—	140	118	80	129	96	115	91	94	80
1968 Dez.	120	62	—	—	105	152	—	—	—	127	85	103	91	100	82
1969 Jan.	68	74	—	—	102	157	—	119	79	—	84	103	87	104	87
1969 Febr.	39	81	85	—	102	133	—	151	79	95	92	100	—	97	72
1969 März.	39	—	—	—	101	136	—	141	78	—	89	101	91	100	73
1969 April.	106	76	118	—	101	133	—	132	77	—	93	83	—	106	80
1969 Mai	—	—	75	—	93	130	—	—	71	80	101	98	—	101	74
1969 Juni	109	—	—	—	98	132	—	132	63	66	90	92	130	105	78
1969 Juli.	96	75	100	—	95	134	—	—	71	84	88	112	—	97	80
1969 Aug.	72	75	86	74	90	—	—	128	77	—	80	102	87	86	76
1969 Sept.	103	66	89	—	99	—	—	130	82	122	95	108	93	94	71
Land	Italien														
Berechnende Stelle	Schifffahrtskommission der Vereinigten Italienischen Handelskammern, Rom														
Einsatzart	Trampfahrt (Küstenfahrt ²⁾)														
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					
1968 D	102,3p	110,4p	121,8p	109,7p	100,8p	104,6p	98,5p	89,6p	100,9p	104,5p					
1966 I. Vj.	103,1	100,0	106,7	106,7	103,2	102,9	104,4	105,4	103,6	97,9					
1966 II. Vj.	98,2	100,0	116,0	100,5	102,1	97,7	98,5	88,4	96,9	98,7					
1966 III. Vj.	97,3	100,0	118,7	93,9	102,0	96,9	97,7	84,7	96,7	98,3					
1966 IV. Vj.	96,8	110,6	114,4	101,1	100,9	95,3	94,4	92,8	94,3	106,4					
1967 I. Vj.	96,5	110,6	115,4	102,3	100,4	94,5	92,5	91,2	97,7	105,7					
1967 II. Vj.	95,2	110,6	114,4	101,0	100,4	93,7	91,3	91,9	96,5	101,6					
1967 III. Vj.	95,1	110,6	114,4	104,3	95,2	91,1	90,8	88,5	99,3	105,1					
1967 IV. Vj.	99,2	110,6	120,8	110,3	95,2	95,9	97,1	89,5	100,6	106,1					
1968 I. Vj.	103,4	110,6	120,8	113,8	98,9	104,1	98,7	90,5	103,9	109,3					
1968 II. Vj.	100,6	110,6	122,1	108,4	98,9	104,5	95,4	86,5	99,8	100,6					
1968 III. Vj.	100,5	110,1	122,1	108,1	99,7	104,8	96,9	86,2	94,9	103,0					
1968 IV. Vj.	104,6	110,1	122,1	108,6	105,8	104,8	103,0	95,1	104,9	105,1					
1969 I. Vj.	104,2	110,1	122,1	109,5	102,9	104,8	102,3	91,4	103,5	105,8					
1969 II. Vj.	104,3	110,1	122,1	109,0	98,8	104,8	103,2	97,2	102,8	106,2					

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

C. Schiffsverkehrsindizes
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- amerika	Gesamt- index	Schwarz- m./ Mittelm.	Ostsee/ Nordsee	Weiß- meer	Gesamt- index
Basis	1964 = 100												
1965 D	110,0	107,2	107,6	109,4	108,7	111,0	110,5	114,6	102,2	102,4	101,7	101,4	101,9
1966 D	92,3	106,0	109,0	107,9	79,2	83,5	105,4	91,8	102,0	100,7	102,3	103,5	100,2
1967 D	100,5p	117,6p	129,2p	90,3p	65,0p	104,5p	114,0p	94,9p	102,8p	100,8p	104,3p	100,3p	104,1p
1968 D	114,3p	122,1p	146,8p	105,2p	78,2p	86,6p	109,2p	99,5p	122,0p	121,2p	119,5p	132,8p	124,2p
1968 Sept.	108,9	108,2	146,5	101,7	82,2	82,1	107,1	90,8	121,7	116,5	118,2	143,2	114,8
1968 Okt.	110,9	121,7	146,7	—	73,6	82,1	—	91,5	122,3	115,1	118,3	150,1	137,8
1968 Nov.	117,0	130,3	145,5	105,2	79,4	—	109,8	93,8	126,7	123,9	130,0	—	151,0
1968 Dez.	117,6	125,3	144,9	105,2	79,9	—	106,2	—	129,2	128,9	129,7	—	158,8
1969 Jan.	115,5	121,6	148,5	101,7	83,2	—	108,5	81,6	124,7	125,5	123,9	—	123,6
1969 Febr.	114,6	119,4	145,0	101,7	84,3	—	105,8	90,1	123,4	124,1	122,8	—	113,1
1969 März.	114,9	123,4	137,4	—	78,4	85,8	105,2	—	130,2	132,1	128,1	—	117,6
1969 April.	113,1	126,4	142,9	—	78,3	73,9	105,2	—	126,4	132,5	124,4	115,2	117,0
1969 Mai.	114,0	142,7	135,0	—	78,4	—	119,0	—	130,0	125,4	128,7	144,6	120,0
1969 Juni.	114,3	132,5r	131,0	105,2	76,5	—	119,0	97,8	129,4	127,2	126,9	140,9	142,4
1969 Juli.	107,8	122,8	126,1	110,9	77,7	76,9	121,2	92,6	130,4	125,1	130,4	144,8	128,8
1969 Aug.	110,1	127,7	131,3	93,1	83,3	74,9	105,8	—	131,6	125,2	131,7	147,8	133,2
1969 Sept.	117,2	129,8	140,1	89,6	80,8	94,0	131,1	—	133,1	127,4	129,4	156,3	137,9

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															
1964 D	106,4	101,4	109,8	88,0	103,3	120,0	103,4	97,6	110,4	109,7	106,0	108,0	111,4	103,3	94,9	97,6
1965 D	106,9	107,6	110,7	99,5	100,6	141,0	104,1	89,3	110,3	110,6	107,5	103,5	108,3	100,6	93,6	89,3
1966 D	107,6	100,1	110,7	100,0	99,4	139,2	108,1	82,9	111,8	112,2	111,7	102,7	107,7	99,4	—	82,9
1967 D	111,7p	113,4p	111,6p	103,8p	103,9p	147,5p	159,3p	81,8p	116,4p	111,7p	177,6p	103,5p	110,4p	103,9p	—	81,8p
1968 D	113,9	110,9	123,1	101,6	96,1	—	105,6	85,0	118,9	121,0	109,7	111,3	124,3	96,1	—	85,0
1968 Sept.	114,4	—	124,7	—	95,8	—	—	—	122,7	125,7	—	108,4	122,4	95,8	—	—
1968 Okt.	120,8	99,6	136,5	—	93,7	—	—	—	130,4	135,3	—	116,8	139,4	93,7	—	—
1968 Nov.	124,3	107,9	141,0	—	95,9	—	—	—	—	—	—	125,6	154,9	95,9	—	—
1968 Dez.	124,8	—	141,9	—	—	—	—	—	—	—	—	127,4	158,2	—	—	—
1969 Jan.	123,2	113,7	131,2	112,5	104,5	129,4	—	—	—	—	—	122,5	131,2	104,5	—	—
1969 Febr.	111,2	110,1	114,1	108,7	100,5	—	—	—	115,8	115,8	—	107,0	110,1	100,5	—	—
1969 März.	119,0	—	122,6	119,3	101,8	132,6	—	90,1	126,2	126,2	—	107,7	113,7	101,8	—	90,1
1969 April.	113,2	109,3	114,0	—	102,6	136,1	—	—	—	—	—	110,3	114,0	102,6	—	—
1969 Mai.	119,0	110,2	123,0	118,5	102,6	129,4	—	—	124,3	124,3	—	114,3	120,0	102,6	—	—
1969 Juni.	129,0	—	128,1	—	125,9	147,2	—	—	127,4	127,4	—	128,5	129,9	125,9	—	—
1969 Juli.	126,5	—	131,0	121,4	105,8	136,7	—	—	132,9	132,9	—	122,8	131,1	105,8	—	—
1969 Aug.	134,4	—	139,5	119,4	—	140,2	—	116,3	143,1	143,1	—	128,5	130,8	—	—	116,3
1969 Sept.	140,1	—	147,2	—	127,3	—	128,6	119,1	144,5	150,4	128,6	133,6	139,3	127,3	—	119,1

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		
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	35,9	
1965 D	108,1	107,6	99,5	141,0	69,4	74,2	52,9	45,3	48,9	47,4	59,6	46,7	35,7	35,7	
1966 D	105,7	100,1	100,1	139,2	77,1p	72,2	57,0	43,4	46,6	47,4	59,3	46,9	34,4	34,4	
1967 D	114,2p	113,4p	103,8p	147,5p	160,6p	154,9p	129,7p	43,1	46,5	46,9	58,1	47,1	33,0	33,0	
1968 D	106,7	110,9	101,6	—	104,6	103,0	105,6	114,8	42,2	44,3	47,3	—	48,4	32,8	
1968 Sept.	—	—	—	—	83,7	87,5	80,0	109,3	41,6	42,8	47,3	—	48,5	32,9	
1968 Okt.	107,3	99,6	—	—	100,6	101,2	100,0	117,9	41,3	42,3	47,2	—	48,4	32,7	
1968 Nov.	111,3	107,9	—	—	—	—	115,0	188,7	41,7	43,4	47,3	—	48,5	32,7	
1968 Dez.	—	—	—	—	113,5	112,0	115,0	122,5	41,6	43,3	47,3	—	48,5	32,5	
1969 Jan.	115,2	113,7	112,5	129,4	92,3	99,6	85,0	102,1	41,3	42,5	47,2	—	48,5	32,5	
1969 Febr.	109,2	110,1	108,7	—	—	—	—	—	41,1	42,0	47,1	—	48,5	32,6	
1969 März.	122,4	—	119,8	132,6	—	76,2	—	66,2	41,4	42,3	47,1	—	48,5	32,8	
1969 April.	117,5	109,3	—	136,1	58,7	60,0	57,5	—	40,9	41,1	47,1	—	48,5	32,7	
1969 Mai.	117,4	110,2	118,5	129,4	—	—	64,7	—	40,4	40,2	47,1	—	48,6	32,6	
1969 Juni.	147,2	—	—	147,2	—	—	55,8	96,2	40,4	39,9	47,2	—	48,7	32,7	
1969 Juli.	124,5	—	121,4	136,7	69,4	75,0	63,8	—	40,3	39,5	47,3	—	48,8	32,7	
1969 Aug.	124,0	—	119,8	140,2	—	—	—	—	40,3	39,6	47,4	—	49,0	32,6	
1969 Sept.	—	—	—	—	81,8	85,0	78,7	—	40,7	40,6	47,4	—	49,0	32,5	

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

C. Schifffahrtsindizes
2. Sonstige Schifffahrtsindizes

Land	Großbritannien																						
Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London																						
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt ¹⁾																						
Darstellungsform	Gewogene Maßzahlen Intascale, ab 15. 9. 69 Worldscale = 100								Raten in s. d. je 2240 lbs														
Fahrtroute	alle Fahrtrouten				Venezuela/Niederl. Indien				Persischer Golf Wilhelmshaven				Algerien/Tunesien										
Tankergrößenklasse	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2							
1964	78,60	68,92	63,70	—	27,1	23,9	22,0	—	45,11	41,1	38,6	—	17,0	14,11	13,10	—							
1965	80,93	70,11	59,14	—	27,11	24,2	20,5	—	47,1	41,8	36,2	—	17,6	15,2	12,10	—							
1966	79,40	68,47	56,27	—	27,5	23,7	19,5	—	46,3	40,10	34,9	—	16,10	14,6	11,11	—							
1967	94,55	84,57	69,02	—	32,7	29,2	23,10	—	67,7 ²⁾	60,9 ²⁾	50,0 ²⁾	—	20,0	17,11	14,7	—							
1968	99,71	92,33	74,56	62,55 ³⁾	35,5	32,9	26,6	22,2 ³⁾	82,6	76,5	61,9	51,10 ³⁾	21,9	20,2	16,3	13,8 ³⁾							
1968																							
16. Sept.—15. Okt.	94,0	88,7	70,6	64,1	33,4	31,6	25,1	22,9	77,10	73,5	58,6	53,2	20,6	19,4	15,5	14,0							
16. Okt.—15. Nov.	94,2	87,6	70,0	61,3	33,5	31,1	24,10	21,9	78,0	72,6	58,0	50,10	20,7	19,2	15,3	13,5							
16. Nov.—15. Dez.	100,2	90,4	71,4	62,5	35,6	32,1	25,4	22,2	82,11	74,10	59,2	51,10	21,11	19,9	15,7	13,8							
16. Dez.—15. Jan.	97,5	91,6	71,3	63,6	34,7	32,6	25,4	22,7	80,8	75,10	59,1	52,9	21,3	20,0	15,7	13,11							
1969																							
16. Jan.—15. Febr.	88,9	83,3	68,6	61,5	31,7	29,7	24,4	21,10	73,7	69,0	56,10	51,0	19,5	18,2	15,0	13,5							
16. Febr.—15. März	82,7	76,3	65,5	58,8	29,4	27,1	23,3	20,10	68,6	63,2	54,0	48,9	18,1	16,8	14,4	12,10							
16. März—15. April	81,9	74,9	64,1	57,8	29,1	26,7	22,7	20,6	67,10	62,1	53,2	47,11	17,11	16,4	14,0	12,7							
16. April—15. Mai	78,8	70,6	62,1	56,9	28,0	25,1	22,1	20,2	65,3	58,6	51,6	47,2	17,2	15,5	13,7	12,5							
16. Mai—15. Juni	78,9	67,6	60,4	54,8	28,0	24,0	21,5	19,5	65,5r	56,0	50,1	45,5r	17,3	14,9	13,2	12,0							
16. Juni—15. Juli	81,9	67,9	59,2	53,8	29,1	24,1	21,0	19,1	68,0r	56,4r	49,2r	44,8	17,11	14,10	12,11	11,9							
16. Juli—15. Aug.	86,4	71,5	61,0	54,7	30,8	25,5	21,8	19,5	71,9	59,4	50,8	45,5	18,10	15,7	13,4	11,11							
16. Aug.—15. Sept.	86,5	73,8	63,0	56,4	30,8	26,2	22,4	20,0	71,7	61,1	52,2	46,8	18,11	16,1	13,9	12,4							
16. Sept.—15. Okt.	97,2 ⁵⁾	84,3 ⁵⁾	69,8 ⁵⁾	63,3 ⁵⁾	34,6	29,11	24,9	22,6	72,9	63,1	52,3	47,4	21,3	18,5	15,3	13,10							
Land	Großbritannien								Frankreich				Bundesrepublik Deutschland										
Berechnende Stelle	Fairplay, London								Barry Rogliano Salles (Ventes), Paris				Statist. Bundesamt, Wiesbaden										
Indexart	Preismaßzahlen für Neubautonnage ⁶⁾								Preismaßzahlen für Zweithandtonnage														
Indexgruppe	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw				Bulk-Carrier 25000 t dw ⁷⁾				Zur Wiederverwendung bestimmt ¹⁰⁾				Zum Abbruch bestimmt ¹¹⁾ Trockenfrachter in										
	Baupreis	Übergabe- preis	Baupreis	Übergabe- preis	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 £) ⁸⁾ (1218800 £) ⁹⁾				(65000 £) (533000 £) (469375 £) (10.14.8 £ je t ld) (12.11.8 £ je t ld) (16.2.9 £ je t ld)																		
1964 D	101,5	107,4	101,5	106,3	118,3	99,0	66,6	127,0	108,6	97,0													
1965 D	103,2	105,9	99,8 ⁷⁾	102,6 ⁷⁾	130,2	111,1	55,3	131,6	131,3	110,0													
1966 D	106,9	108,2	103,7	100,5	157,7	117,0	40,2	129,5	120,2	106,4													
1967 D	110,3	110,6	107,2	106,7	139,7	104,0	49,6	106,4	102,3	99,6													
1968 D	114,7	112,9	115,2	114,9	101,4	104,0	36,5	110,6	95,4	114,7													
1968 Okt.	115,4	—	118,9	—	104,2	34,7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	124,6
Nov.																							
Dez.																							
1969 Jan.	117,4	117,6	130,1	—	80,1	104,7	37,9	.	.	.	.	.	.	111,7r	.	127,8	
Febr.																							
März																							
April																							
Mai																							
Juni																							
Juli	.	.	.	.	85,8	102,6	37,8	203,8	.	.	.	.	.	.	.	131,4
Aug.																							
Sept.																							
Land	Bundesrepublik Deutschland								Großbritannien		Norwegen	Vereinigte Staaten											
Berechnende Stelle	Statistisches Bundesamt, Wiesbaden				Heinz Peters, Hamburg		Chamber of Shipping, London	Norwegian Shipp. News, Oslo	Maritime Research Inc., New York														
Indexart	Preismaßzahlen für Zweithandtonnage				Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung																		
Indexgruppe	Zum Abbruch bestimmt ⁹⁾ Tanker in				bis 24	bis 9	bis 12	bis 1	1 bis 2	2 bis 3	mehr als 6												
	Nord- europa	Süd- europa	Fernost		(12000/ 25000 t dw ¹²⁾	Monate (mehr als 9000 t dw ¹³⁾	(10000/ 25000 t dw ¹⁴⁾	Monat	Monate	Monate													
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															
1964 D	131,9	147,3	.	100,0	119,0	88,3	54,1	41,8	48,4	48,4													
1965 D	138,8	143,6	115,6	117,5	134,0	99,0	61,3	48,6	57,5	55,2													
1966 D	107,9	135,2	127,0	108,2	132,4	88,7	53,8	43,0	55,2	53,1													
1967 D	120,3	113,2	103,7	115,1	130,4	88,8	40,3	43,8	56,2	55,3													
1968 D	138,8	149,6	111,1	115,4	138,7	92,6	50,6	47,5	57,0	55,2													
1968 Okt.	.	.	119,3	116,4	146,6	96,0	56,1	46,2	57,5	55,3													
Nov.	.	167,1	111,3	114,8	137,5	93,5	59,3	49,8	61,0	56,4													
Dez.	.	150,6	104,8	114,8	123,8	89,2	53,6	44,7	55,3	52,8													
1969 Jan.	138,8	131,9	103,2	114,0	133,9	86,4	46,5	42,8	56,1	53,6													
Febr.	141,1	149,5	104,8	107,4	131,1	90,0	47,5	43,3	56,6	51,3													
März	157,3	149,5	104,8	112,8	139,7	88,1	47,9	48,1	59,9	51,2													
April	157,3	159,6	109,6	115,2	135,4	88,8	48,3	49,8	58,6	59,9													
Mai	157,3	175,9	104,8	118,5	145,1	87,7	43,4	49,9	60,1	62,4													
Juni	.	.	138,7	116,1	148,0	86,9	40,6	48,1	58,1	54,5													
Juli	.	171,5	139,7	114,8	136,5	89,7	39,8	49,3	56,2	55,8													
Aug.	.	171,5	142,4	109,4	134,3	89,3	41,6	50,0	58,1	58,2													
Sept.	.	164,9	.	110,0	133,2	87,1	50,2	51,8	55,3	60,2													

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

V. Luftverkehr

A. Personenverkehr

Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

Von Frankfurt (Main) nach			1964		1965		1966		1967		1968		1969	
			Durchschnitt										September	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Spar ^{a)}	I.	Spar ^{a)}	I.	Spar ^{a)}	I.	Spar ^{a)}	I.	Spar ^{a)}	I.	Spar ^{a)}
Europa Belgien	Brüssel	HF	117	83	117	83	117	83	117	83	117	84	129	92
		HR	223	158	223	158	223	158	223	158	222	158	258	184
		HR a)	—	126	—	f) 126 ^{d)}	—	f) 126	—	f) 131	—	f) 132	—	—
Bulgarien	Sofia	HF	538	391	572	415	533	423	533	423	533	423	533	423
		HR	1023	743	1087	789	1108	804	1108	804	1108	804	1166	846
Deutschland	Berlin	HF	111	84	111	84	111	84	112	84	112	84	112	84
		HR	222	136	222	136	222	136	223	136	224	136	224	136
		HR b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bremen	HF	120	79	120	79	122	81	123	82	130	87	135	90
		HR	240	158	240	158	245	163	246	164	260	173	270	180
	Düsseldorf	HF	62	42	62	42	85	57	93	62	98	66	103	69
		HR	124	84	124	84	171	114	186	124	196	131	206	138
	Hamburg	HF	128	87	128	87	139	93	142	95	151	101	156	104
		HR	256	174	256	174	277	186	284	190	302	201	312	208
		HF e)	—	73	—	72	—	74	—	—	—	—	—	—
		HR e)	—	135	—	135	—	146	—	—	—	—	—	—
	Hannover	HF	85	57	85	57	101	68	106	71	112	75	117	78
		HR	170	114	170	114	202	135	212	142	224	149	234	156
		HR c)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	München	HF	85	66	85	66	105	73	112	75	119	80	124	83
		HR	170	132	170	132	211	146	224	150	238	159	248	166
	Nürnberg	HF	50	38	50	38	71	49	78	52	83	56	87	58
		HR	100	76	100	76	142	97	156	104	166	111	174	116
	Stuttgart	HF	50	35	50	35	64	43	69	46	74	50	78	52
		HR	100	70	100	70	129	87	138	92	148	99	156	104
Finnland	Helsinki	HF	581	441	581	441	581	441	581	441	581	441	581	441
		HR	1104	838	1104	838	1104	838	1104	838	1104	838	1162	882
		HR f)	—	645 ^{a)}	—	653 ^{a)}	—	653 ^{a)}	—	669 ^{a)}	—	—	—	—
Frankreich	Paris	HF	175	130	175	135	175	136	175	136	175	136	187	144
		HR	333	247	333	256	333	259	333	259	332	259	374	288
Griechenland	Athen	HF	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511	674	511
		HR	1281	971	1281	971	1281	971	1281	971	1281	970	1348	1022
		HR a)	—	830	—	f) 779	—	f) 766	—	f) 766	—	f) 766	—	f) 705
Groß- britannien	London	HF	250	189	252	191	252	191	252	191	252	191	281	201
		HR	475	360	478	362	479	363	479	363	479	363	562	402
Italien	Mailand	HF	226	164	226	164	226	164	226	164	226	164	226	164
		HR	430	312	430	312	430	312	430	312	429	312	452	328
		HR a)	—	254	—	254	—	f) 254	—	f) 254	—	f) 254	—	f) 254
	Rom	HF	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240	330	240
		HR	627	456	627	456	627	456	627	456	627	456	660	480
		HR a)	—	372	—	372	—	f) 372	—	f) 372	—	f) 372	—	f) 372
Jugoslawien	Belgrad	HF	397	278	397	278	397	278	397	278	397	278	397	281
		HR	755	529	755	529	755	529	755	529	755	529	794	562
		HR a)	—	418	—	418	—	f) 418	—	f) 412	—	f) 412	—	f) 412
Niederlande	Amsterdam	HF	124	87	124	87	124	87	124	87	124	87	132	96
		HR	236	166	236	166	236	166	236	166	236	166	264	192
		HR a)	—	ab) 130	—	ab) 130	—	f) 137	—	f) 132	—	f) 132	—	f) 149
Norwegen	Oslo	HF	427	345	427	345	427	345	433	351	435	354	488	367
		HR	812	656	812	656	812	656	823	667	827	672	976	734
		HR d)	—	475	—	482	—	484	—	513	—	521	—	548
Österreich	Wien	HF	210	153	210	153	210	153	210	153	211	154	241	167
		HR	399	291	399	291	399	291	399	291	400	292	482	334
Portugal	Lissabon	HF	535	386	535	386	535	386	535	386	536	386	536	386
		HR	1017	734	1017	734	1017	734	1017	734	1018	734	1072	772
		HR a)	—	605	—	605	—	f) 605	—	f) 605	—	f) 606	—	f) 606
Rumänien	Bukarest	HF	608	442	589	428	533	423	533	423	533	423	533	423
		HR	1156	840	1120	813	1108	804	1108	804	1108	804	1166	846
Spanien	Barcelona	HF	334	244	334	244	334	244	334	244	334	244	334	244
		HR	635	464	635	464	635	464	635	464	635	464	668	488
		HR a)	—	378	—	378	—	f) 378	—	f) 378	—	f) 378	—	f) 378
	Madrid	HF	412	305	412	305	412	305	412	305	412	305	412	305
		HR	783	580	783	580	783	580	783	580	783	580	824	610
		HR a)	—	473	—	473	—	f) 473	—	f) 473	—	f) 473	—	f) 473
Schweden	Stockholm	HF	427	345	427	345	427	345	433	351	435	354	488	367
		HR	812	656	812	656	812	656	823	667	827	672	976	734
		HR d)	—	475	—	482	—	484	—	506	—	521	—	548
Schweiz	Genf	HF	174	132	174	132	174	132	174	132	174	132	188	139
		HR	331	251	331	251	331	251	331	251	331	251	376	278
	Zürich	HF	126	92	126	92	126	92	126	92	127	92	142	97
		HR	240	175	240	175	240	175	240	175	240	175	284	194
Türkei	Istanbul	HF	791	579	791	580	791	580	791	580	791	580	791	580
		HR	1503	1101	1503	1102	1503	1102	1503	1102	1503	1102	1532	1160
		HR f)	—	927	—	927	—	f) 884	—	f) 869	—	f) 869	—	f) 800

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

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

Von Frankfurt (Main) nach			1964		1965		1966		1967		1968		1969	
			Durchschnitt										September	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1132	774
		HR	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2264	1548
		HR a)	—	1029	—	990 ¹⁾	—	990	—	990	—	991	—	991
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2801	1535	2801	1535
		HR	5320	2917	5320	2917	5320	2917	5320	2917	5321	2916	5602	3070
Asien														
Birma	Rangun	HF	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983
		HR	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6542	3966
Ceylon	Colombo	HF	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2622	1703	2622	1703
		HR	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4981	3236	5244	3406
Indien	Bombay	HF	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1513	2375	1513
		HR	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4512	2874	4750	3026
	Kalkutta	HF	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703
Irak	Bagdad	HF	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975
		HR	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2846	1950
		HR a)	—	1297	—	1248 ¹⁾	—	1248	—	1248	—	1248	—	1248
Iran	Abadan	HF	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087
		HR	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2065	3160	2174
	Teheran	HF	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087
Japan	Tokio	HF	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711
		HR	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151	9006	5422
Libanon	Beirut	HF	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1132	774
		HR	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2264	1548
		HR a)	—	1029	—	990 ¹⁾	—	990	—	990	—	991	—	991
Philippinen	Manila	HF	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487
		HR	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726	8222	4974
Singapur	Singapur	HF	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2017	3484	2017
		HR	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6619	3832	6968	4034
Südjemen	Aden	HF	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322
		HR	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512	4010	2644
Syrien	Damaskus	HF	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1132	774
		HR	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2264	1548
		HR a)	—	1029	—	990 ¹⁾	—	990	—	990	—	991	—	991
Thailand	Bangkok	HF	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983
		HR	6535	3768	6535	3768	6535	3768	6535	3768	6534	3768	6878	3966
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767
		HR	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5257	8258	5257
Amerika ²⁾														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	2956	1792
		HR	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5912	3584
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2820	1672
		HR	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3344
Chile	Santiago	HF	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3176	2012
		HR	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6352	4024
Kolumbien	Barranquilla	HF	2390	1679	2340	1616	2340	1616	2340	1616	2340	1616	2340	1616
		HR	4541	3191	4446	3071	4446	3071	4446	3071	4446	3071	4680	3232
Uruguay	Montevideo	HF	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	2956	1792
		HR	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5912	3584
Venezuela	Caracas	HF	2350	1613	2350	1613	2300	1568	2300	1568	2300	1568	2300	1568
		HR	4465	3066	4465	3066	4370	2980	4370	2980	4370	2980	4600	3136
Vereinigte Staaten	New York	HF	1768	1097	1668	1044	1668	1008	1668	1044	1668	1044	1668	1008
		HR	3360	2085	3170	1985	3170	1916	3170	1985	3170	1985	3336	2016
		HR b)	—	1559	—	1570	—	1479	—	1440	—	1440	—	1467

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

B. Güterverkehr

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

DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gewicht der Sendung in kg		1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	
				Durchschnitt							September	
Europa												
Belgien	Brüssel	unter	45	0,81	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88	
		ab	45	0,61	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68	
Dänemark	Kopenhagen	unter	45	2,12	2,12	2,12	2,16	2,24	2,27	2,36	2,36	
		ab	45	1,60	1,60	1,60	1,63	1,68	1,70	1,76	1,76	
Deutschland	Berlin	unter	45	1,10	1,08	1,08	1,08	1,11	1,10	1,08	1,08	
		ab	45	0,77	0,72	0,72	0,72	0,72	0,71	0,72	0,72	
		ab	500	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	
		ab	1000	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,45	0,40	0,40	
	Bremen	unter	45	1,35	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,29	1,16	
		ab	45	1,05	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,01	0,88	
	Düsseldorf	unter	45	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,68	
		ab	45	0,45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,44	0,52	
	Hamburg	unter	45	1,35	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,31	1,36	
		ab	45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,03	1,04	
	München	unter	45	0,85	0,88	0,88	0,88	0,88	0,86	0,84	1,04	
		ab	45	0,65	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,65	0,80	
	Stuttgart	unter	45	0,45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,45	0,56	
		ab	45	0,35	0,36	0,36	0,36	0,36	0,35	0,36	0,40	
Finnland	Helsinki	unter	45	3,92	3,92	3,92	4,03	4,24	4,29	4,29	4,44	
		ab	45	2,96	2,96	2,96	3,03	3,16	3,20	3,20	3,32	
Frankreich	Paris	unter	45	1,04	1,04	1,04	1,05	1,08	1,10	1,16	1,16	
		ab	45	0,80	0,80	0,80	0,81	0,84	0,85	0,88	0,88	
Großbritannien	London	unter	45	1,60	1,60	1,60	1,63	1,68	1,71	1,77	1,76	
		ab	45	1,20	1,20	1,20	1,23	1,28	1,29	1,32	1,32	
Italien	Rom	unter	45	2,12	2,12	2,12	2,15	2,20	2,20	2,20	2,20	
		ab	45	1,60	1,60	1,60	1,61	1,64	1,64	1,64	1,64	
Niederlande	Amsterdam	unter	45	0,84	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88	
		ab	45	0,64	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68	
Norwegen	Oslo	unter	45	3,16	3,16	3,16	3,21	3,32	3,31	3,28	3,28	
		ab	45	2,36	2,36	2,36	2,40	2,48	2,47	2,44	2,44	
Österreich	Wien	unter	45	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	
		ab	45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	
Portugal	Lissabon	unter	45	3,63	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	
		ab	45	2,73	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	
Spanien	Madrid	unter	45	2,88	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	
		ab	45	2,16	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	
Schweden	Stockholm	unter	45	3,16	3,16	3,16	3,21	3,32	3,36	3,48	3,48	
		ab	45	2,40	2,40	2,40	2,44	2,52	2,55	2,64	2,64	
Schweiz	Zürich	unter	45	0,92	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,90	0,88	
		ab	45	0,69	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68	
Türkei	Istanbul	unter	45	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	
		ab	45	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	
Afrika												
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	unter	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
		ab	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	
Kongo	Kinshasa	unter	45	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	
		ab	45	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	
Ghana	Accra	unter	45	11,04	11,04	11,04	10,96	10,80	10,80	10,80	10,80	
		ab	45	8,28	8,28	8,28	8,23	8,12	8,12	8,09	8,08	
Marokko	Casablanca	unter	45	3,29	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	
		ab	45	2,46	2,56	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	
Südafrika	Johannesburg	unter	45	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	
		ab	45	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	
Asien												
Birma	Rangun	unter	45	17,00	17,27	17,36	17,36	17,36	17,36	17,34	17,32	
		ab	45	12,76	12,94	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	
Ceylon	Colombo	unter	45	14,28	14,52	14,60	14,60	14,60	14,60	14,58	14,56	
		ab	45	10,72	10,90	10,96	10,96	10,93	10,92	10,92	10,92	
Hongkong	Victoria	unter	45	22,60	22,93	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04	
		ab	45	16,96	17,20	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28	
		ab	300	16,68 ¹⁾	15,72	15,72	15,72	15,72	15,38	14,36	14,36	
		ab	400	16,68	14,64	14,64	14,64	14,64	14,33	13,40	13,40	
Indien	Bombay	ab	500	13,64 ²⁾	13,84	13,84	13,84	13,84	13,48	12,40	12,40	
		unter	45	12,88	13,09	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	
		ab	45	9,68	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	
		unter	45	14,08	14,29	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	
Indonesien	Djakarta	ab	45	10,56	10,71	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	
		unter	45	19,96	20,26	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36	
Irak	Basra	ab	45	14,96	15,20	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28	
		unter	45	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	
Iran	Teheran	ab	45	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	
		unter	45	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	
Israel	Tel Aviv	ab	45	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	
		unter	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
Japan	Tokio	ab	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	
		unter	45	26,52	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	
		ab	45	19,88	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	
		ab	100	18,28	19,08	19,08	19,08	19,08	18,91	18,40	18,40	
Libanon	Beirut	ab	200	18,28	17,08	17,08	17,08	17,08	16,76	15,80	15,80	
		ab	300	16,32 ¹⁾	15,28	15,28	15,28	15,28	14,95	13,96	13,96	
		ab	400	16,32	14,20	14,20	14,20	14,20	13,90	13,00	13,00	
		ab	500	13,28 ²⁾	13,48	13,48	13,48	13,33	12,96	12,00	12,00	
Pakistan	Karachi	unter	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
		ab	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	
Syrien	Damaskus	unter	45	11,76	11,94	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	
		ab	45	8,84	8,96	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	
Thailand	Bangkok	unter	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
		ab	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	
		unter	45	17,88	18,15	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	
		ab	45	13,40	13,61	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41/42, Quellenverzeichnis s. S. 44.

B. Güterverkehr

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

DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gewicht der Sendung in kg		1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	
				Durchschnitt							September	
Australien und Ozeanien												
Austral. Bund	Sidney ¹⁾	unter 45	45	24,48	25,80	26,24	25,65	24,48	24,48	24,48	24,48	
		ab 45	45	18,36	19,35	19,68	19,24	18,36	18,36	18,36	18,36	
Neuseeland	Auckland ¹⁾	unter 45	45	28,48	28,48	28,48	28,45	28,40	28,40	28,38	28,36	
		ab 45	45	21,36	21,36	21,36	21,33	21,28	21,28	21,28	21,28	
Amerika												
Argentinien	Buenos Aires	unter 45	45	21,32	22,79	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	
		ab 45	45	16,00	17,11	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	
		ab 100	100	13,96	14,48	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	
		ab 200	200	13,96	13,36	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	
		ab 300	300	13,04 ²⁾	12,32 ²⁾	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	
		ab 400	400	13,04	11,60	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	
		ab 500	500	9,24	9,88	10,12	10,12	10,12	10,12	10,31	10,12	
Bolivien	La Paz	unter 45	45	21,04	21,92	22,24	22,24	22,24	22,24	22,24	22,24	
		ab 45	45	15,16	16,28	16,68	16,68	16,68	16,68	16,68	16,68	
		ab 100	100	12,76	13,00	13,08	13,08	13,08	13,08	13,08	13,08	
		ab 200	200	12,76	12,00	11,76	11,76	11,75	11,72	11,72	11,72	
		ab 300	300	11,88 ²⁾	11,16 ²⁾	10,92	10,92	10,92	10,81	10,48	10,48	
		ab 400	400	11,88	10,56	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16	
		ab 500	500	9,56	9,44	9,40	9,40	9,40	9,25	8,80	8,80	
Brasilien	Rio de Janeiro	unter 45	45	19,56	21,03	21,52	21,52	21,52	21,52	21,52	21,52	
		ab 45	45	14,68	15,79	16,16	16,16	16,16	16,16	16,16	16,16	
		ab 100	100	12,84	13,36	13,56	13,56	13,56	13,56	13,56	13,56	
		ab 200	200	12,84	12,32	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	
		ab 300	300	12,00 ²⁾	11,40 ²⁾	11,24	11,24	11,24	11,24	11,24	11,24	
		ab 400	400	12,00	10,76	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36	
		ab 500	500	8,56	9,20	9,44	9,44	9,44	9,44	9,54	9,44	
Chile	Santiago	unter 45	45	21,84	23,31	23,80	23,80	23,80	23,80	23,80	23,80	
		ab 45	45	16,40	17,48	17,88	17,88	17,88	17,88	17,88	17,88	
		ab 100	100	14,32	14,48	15,04	15,04	15,04	15,04	15,04	15,04	
		ab 200	200	14,32	13,72	13,52	13,52	13,52	13,52	13,52	13,52	
		ab 300	300	13,36 ²⁾	12,68 ²⁾	12,48	12,48	12,48	12,48	12,48	12,48	
		ab 400	400	13,36	11,92	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	
		ab 500	500	9,56	10,20	10,44	10,44	10,44	10,44	10,65	10,44	
Kanada	Montreal	unter 45	45	9,92	10,82	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	
		ab 45	45	6,80	7,94	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32	
		ab 100	100	4,48	5,08	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	
		ab 200	200	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08	4,08	
		ab 300	300	3,68 ²⁾	3,96 ²⁾	4,08	4,08	4,08	3,97	3,64	3,64	
		ab 400	400	3,68	3,76	3,80	3,80	3,80	3,69	3,36	3,36	
		ab 500	500	3,32 ²⁾	3,44 ²⁾	3,52	3,52	3,52	3,41	3,08	3,08	
Kolumbien	Barranquilla	unter 45	45	15,04	15,92	16,24	16,24	16,24	16,24	16,24	16,24	
		ab 45	45	10,64	11,76	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	
		ab 100	100	8,24	8,84	9,04	9,04	9,04	9,04	9,04	9,04	
		ab 200	200	8,24	8,16	8,16	8,16	8,16	8,07	7,80	7,80	
		ab 300	300	7,36 ²⁾	7,48 ²⁾	7,56	7,56	7,56	7,47	7,20	7,20	
		ab 400	400	7,36	7,08	7,00	7,00	7,00	6,91	6,64	6,64	
		ab 500	500	6,12 ²⁾	6,24 ²⁾	6,28	6,28	6,28	6,19	5,92	5,92	
Kuba	Havana	unter 45	45	12,04	12,92	13,24	13,24	13,24	13,24	13,24	13,24	
		ab 45	45	8,44	9,56	9,96	9,96	9,96	9,96	9,96	9,96	
		ab 100	100	6,04	6,64	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	
		ab 200	200	6,04	5,96	5,96	5,96	5,96	5,86	5,56	5,56	
		ab 300	300	5,16 ²⁾	5,44 ²⁾	5,56	5,56	5,56	5,45	5,12	5,12	
		ab 400	400	5,16	5,20	5,24	5,24	5,24	5,13	4,80	4,80	
		ab 500	500	4,76 ²⁾	4,88 ²⁾	4,96	4,96	4,96	4,85	4,52	4,52	
Mexiko	Mexiko City	unter 45	45	13,28	14,36	14,56	14,48	14,08	13,64	14,72	14,72	
		ab 45	45	9,64	10,90	11,21	11,11	10,55	10,08	11,23	11,16	
		ab 100	100	7,24	7,96	8,09	8,00	7,69	7,48	8,13	8,08	
		ab 200	200	7,24	7,28	7,21	7,13	7,13	7,16	6,85	6,80	
		ab 300	300	6,36 ²⁾	6,76 ²⁾	6,81	6,73	6,57	6,39	6,41	6,36	
		ab 400	400	6,36	6,52	6,49	6,41	6,36	6,31	6,09	6,04	
		ab 500	500	5,92 ²⁾	6,04 ²⁾	6,19	6,07	5,95	5,86	5,59	5,52	
Peru	Lima	unter 45	45	19,28	20,18	20,48	20,33	20,43	20,48	20,48	20,48	
		ab 45	45	13,84	14,96	15,36	15,27	15,33	15,36	15,36	15,36	
		ab 100	100	11,44	11,76	11,88	11,82	11,86	11,88	11,88	11,88	
		ab 200	200	11,44	10,84	10,64	10,61	10,63	10,60	10,48	10,48	
		ab 300	300	10,56 ²⁾	10,04 ²⁾	9,88	9,88	9,88	9,77	9,42	9,40	
		ab 400	400	10,56	9,52	9,20	9,20	9,20	9,18	9,10	9,08	
		ab 500	500	8,52 ²⁾	8,52 ²⁾	8,56	8,44	8,52	8,42	7,98	7,96	
Uruguay	Montevideo	unter 45	45	21,32	22,76	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	
		ab 45	45	16,00	17,08	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	
		ab 100	100	13,96	14,48	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	
		ab 200	200	13,96	13,36	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	
		ab 300	300	13,04 ²⁾	12,32 ²⁾	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	
		ab 400	400	13,04	11,60	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	
		ab 500	500	9,24	9,88	10,12	10,12	10,12	10,12	10,31	10,12	
Venezuela	Caracas	unter 45	45	14,68	15,58	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88	
		ab 45	45	10,36	11,50	11,88	11,88	11,88	11,88	11,88	11,88	
		ab 100	100	7,96	8,56	8,76	8,76	8,76	8,76	8,76	8,76	
		ab 200	200	7,96	7,88	7,88	7,88	7,88	7,52	7,52	7,52	
		ab 300	300	7,08 ²⁾	7,36 ²⁾	7,48	7,48	7,48	7,12	7,12	7,12	
		ab 400	400	7,08	7,20	7,28	7,28	7,28	6,92	6,92	6,92	
		ab 500	500	5,84 ²⁾	5,84 ²⁾	5,84	5,84	5,84	5,75	5,67	5,43	
Vereinigte Staaten	New York	unter 45	45	10,28	11,18	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	
		ab 45	45	7,04	8,18	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	
		ab 100	100	4,64	5,24	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	
		ab 200	200	4,64	4,56	4,56	4,56	4,56	4,46	4,16	4,16	
		ab 300	300	3,76 ²⁾	4,04 ²⁾	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,72	
		ab 400	400	3,76	3,80	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,40	
		ab 500	500	3,36 ²⁾	3,48 ²⁾	3,56	3,56	3,56	3,45	3,12	3,12	

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

B. Güterverkehr

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

DM je kg

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindestgewicht je Sendung in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
			Durchschnitt						September
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel	Bagdad	100	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
	Beirut	45	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	Brüssel	100	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Damaskus	100	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
	New York	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
	.....	100	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
	.....	500	3,16	3,00	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	3,24	3,24
	.....	200	3,20	2,78	2,64	2,64	2,65	2,68	2,68
	.....	500	3,20	2,45	2,20	2,20	2,21	2,24	2,24
	.....	1000	3,20	2,45	2,01	1,64	1,65	1,68	1,68
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	45	12,78 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	13,16 ¹⁾	12,96 ¹⁾	12,96 ¹⁾
	.....	100	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas	45	11,50 ¹⁾	11,88 ¹⁾	11,88 ¹⁾	5,16	5,16	5,16	5,16
	.....	100	5,68	5,68	5,30	4,92	4,92	4,92	4,92
	.....	500	5,68	5,68	5,12	4,56	4,56	4,56	4,56
	Göteborg	100	1,36	1,36	1,39	1,44	1,44	1,44	1,44
	Mexiko City	45	10,90 ¹⁾	11,21 ¹⁾	11,11 ¹⁾	10,55 ¹⁾	10,08 ¹⁾	11,16 ¹⁾	11,16 ¹⁾
	.....	100	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York	45	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	.....	500	2,54	2,42	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g.	Brüssel	45	0,47	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	.....	100	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Göteborg	45	1,40	1,40	1,43	1,48	1,48	1,48 ⁴⁾	1,48 ⁴⁾
	Stockholm	45	1,80	1,80	1,83	1,88	1,88	2,64 ¹⁾	2,64 ¹⁾
	Teheran	100	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80	1,76	1,76
Bijouteriewaren	London	45	0,88	0,88	0,91	0,96	0,96	1,00 ⁴⁾	1,00 ⁴⁾
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile	Algier	45	1,54	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56
	Brüssel	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
	.....	500	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40 ⁵⁾	0,40 ⁵⁾
	Casablanca	45	1,98	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
	Teheran	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Teile von Automobilen und von Landwirtschaftlichen Maschinen	New York	45	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	.....	100	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	.....	200	2,95	2,10	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
	.....	300	2,80	2,05	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
	.....	500	2,50	1,95	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
	.....	1000	2,46	1,95	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Geschäfts-, Büromaschinen ²⁾	Kairo	100	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,72 ³⁾	3,71 ³⁾	3,68 ³⁾	3,73 ³⁾
	New York	45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
	.....	200	3,50	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
	.....	250	3,10	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
	.....	500	2,50	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
	.....	1000	2,50	2,10	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
	.....	3000	2,46	2,10	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Kugellager	London	100	0,84	0,84	0,85	1,01	1,07 ³⁾	1,08 ³⁾	1,13 ³⁾
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen ..	Amsterdam	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
	.....	250	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Bagdad	45	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64
	New York ³⁾	45	3,58	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
	.....	100	3,58	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
	.....	200	3,46	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
	.....	250	3,42	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
Optische Waren fotogr. u. Projektionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g. ....	.....	500	3,42	3,12	3,12	3,12	3,12	3,44	3,44
	.....	1000	2,94	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
	Algier	45	1,53	1,72 ³⁾	2,04 ³⁾	2,04 ³⁾	2,03 ³⁾	1,99 ³⁾	2,05 ³⁾
	New York	45	3,30	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	.....	300	2,97	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor- .....	.....	1000	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
	London	45	0,88	0,88	0,92	0,96	0,96	1,00	1,32 ¹⁾
	.....	100	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84	0,88	0,88
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör .....	.....	250	0,64	0,64	0,64	0,68	0,68	0,72	0,72
	Beirut	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Kairo	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	New York	45	3,30	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	.....	300	2,97	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88
	.....	1000	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
Uhren aller Art a. n. g.	New York	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
	.....	100	5,16	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36
	.....	200	4,50	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08	4,08
	.....	250	4,28	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08	4,08
	.....	300	3,98	4,08	4,08	4,08	3,85	3,64	3,64
	.....	400	3,74	3,76	3,76	3,76	3,65	3,82	3,82
	.....	500	3,43	3,48	3,48	3,48	3,37	3,04	3,04
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruben, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen .....	.....	1000	3,35	3,48	3,48	3,48	3,37	3,04	3,04
	Beirut	100	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24
	.....	500	3,24	3,24	3,14	2,64	2,64	2,60	2,60

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

B. Güterverkehr

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

DM je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
			Durchschnitt						September
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
	Lissabon	100	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84
		250	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
		500	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Tanger	45	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64
Tierische Inneren und/oder Därme	Damaskus	45	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
	Delhi	100	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	Istanbul	100	4,04 ¹⁾	4,04 ¹⁾	2,63	2,16	2,16	2,16	2,16
		250	2,24	2,24	1,97	1,88	1,88	1,88	1,88
		500	2,24	2,24	1,76	1,60	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	2,24	2,24
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	New York	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,63	3,63	3,64
		100	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
		250	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
		500	3,16	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	45	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56
		100	2,34	2,56	1,48	1,48	1,48	1,48	1,48
		250	1,79	2,56	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32
		500	1,79	2,56	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32
	Bangkok ²⁾	45	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88
	Johannesburg	100	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
		250	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
	Karachi ³⁾	100	3,00	3,00	3,00	3,77 ⁴⁾	4,84 ⁴⁾	4,82 ⁴⁾	4,80 ⁴⁾
		250	3,00	3,00	3,00	3,13	3,52	3,52	3,52
		500	3,00	3,00	3,00	2,98	3,28	3,28	3,28
	London	100	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84	0,88	0,88
		250	0,72	0,72	0,73	0,76	0,76	0,80	0,80
	Malland ⁵⁾	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,77	0,76
	Montreal	45	3,55	3,60	3,60	3,60	3,63	3,71	3,72
		100	3,40	3,40	3,40	3,40	3,45	3,52	3,52
		500	3,40	2,80	2,60	2,60	2,62	2,72	2,72
		1000	3,40	2,65	2,40	2,40	2,43	2,54	2,52
	Paris	45	0,52	0,52	0,53	0,56	0,56	0,88	0,88
		100	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50	0,48
	Teheran	250	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,24	2,24
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	Manchester	45	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 ¹⁾	1,52 ¹⁾
		100	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00	1,04	1,04
		250	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,96	0,96
		500	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84	0,84
	New York	45	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,52	2,40	2,40	2,40	2,39	2,39	2,40
	Tokio	100	8,42	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56
		250	8,42	8,56	8,37	8,00	8,00	8,00	8,00
		500	8,42	8,56	8,24	7,60	7,60	7,60	7,60
Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	100	6,68	6,68	6,68	8,36 ¹⁾	7,38	6,68	6,68
	Caracas	100	5,68	5,68	5,68	8,76 ¹⁾	6,96	7,43 ¹⁾	5,68
	Dublin	45	1,12	1,12	1,17	1,28	1,31	1,40	1,40
	London	45	0,84	0,84	0,88	0,96	0,96	1,32 ¹⁾	1,32 ¹⁾
		100	0,80	0,80	0,81	0,84	0,84	0,88	0,88
		250	0,72	0,72	0,73	0,76	0,76	0,80	0,80
		500	0,64	0,64	0,67	0,72	0,72	0,76	0,76
	Manchester	45	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 ¹⁾	1,52 ¹⁾
		100	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00	1,04	1,04
		250	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,96	0,96
		500	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84	0,84
	Mexiko City	100	5,28	5,28	5,28	7,51 ¹⁾	6,10	5,28	5,28
	New York	45	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		500	2,52	2,40	2,40	2,40	2,39	2,39	2,40
	Paris	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,52 ²⁾	0,52 ²⁾
	Tokio	100	8,42	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56
		250	8,42	8,56	8,37	8,00	8,00	8,00	8,00
		500	8,42	8,56	8,24	7,60	7,60	7,60	7,60
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
		100	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16
		250	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
	Brüssel	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		250	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Malmö	100	1,20	1,20	1,23	1,28	1,28	1,28	1,28
	Manchester	45	1,00	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 ¹⁾	1,52 ¹⁾
		100	0,92	0,92	0,95	1,00	1,00	1,04	1,04
		250	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,96	0,96
		500	0,76	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84	0,84
	New York	45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,40
		250	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,40
		300	3,38	3,04	3,04	3,04	3,03	3,02	3,04
	Paris	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,52 ²⁾	0,52 ²⁾
	Tel Aviv/Jaffa	100	3,08 ⁴⁾	3,08 ⁴⁾	3,08	3,08	3,08	3,08	3,08
		250	3,08 ⁴⁾	3,08 ⁴⁾	2,60	2,60	2,60	2,56	2,56
		500	3,08 ⁴⁾	3,08 ⁴⁾	2,36	2,36	2,36	2,36	2,36
	Zürich	45	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,54	0,52
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g. ...	Glasgow	100	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,24	1,24
		250	1,00	1,00	1,00	0,96	0,96	1,00	1,00
	New York	45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,40
		200	3,50	3,20	3,20	3,20	3,18	3,19	3,20
		250	3,10	3,20	3,20	3,20	3,18	3,19	3,20
		500	2,59	2,43	2,40	2,40	2,39	2,39	2,40
		1000	2,59	2,00	2,00	2,00	2,02	2,01	2,00
		3000	2,55	2,00	2,00	2,00	2,02	2,01	2,00

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

VI. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr Rpt/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	80	120	25	50	15
1946 1. März	16	32	40	60	24	48	80	120	160	240	50	100	30
1948 1. September..	10	20	30	40	20	40	60	80	100	120	30	60	20
1954 1. Juli	10	20	30	40	20	40	60	80	100	120	30	60	20
1963 1. März	20 ¹⁾	40 ¹⁾	70 ¹⁾	90 ¹⁾	20 ¹⁾	40	70	90	110	130	40 ¹⁾	80 ¹⁾	20
1966 1. April	30 ¹⁾	50 ¹⁾	70 ¹⁾	90 ¹⁾	110 ¹⁾	30 ¹⁾	50	70	90	110	50 ¹⁾	80 ¹⁾	30

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

Änderungsdatum	Geschäftspapiere			Warensendungen (Warenproben) ¹⁾								Päckchen		
	Auslands-			Inlands-					Auslands-			Inlands-	Auslandsverkehr	
	200 g	400 g	500 g	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	mindestens		für je 50 g	mindestens
1933 1. Dezember..	25	40	50		8		15	30	5	5	10	40	10	50
1946 1. März	50	80	100		16		30	60	10	10	20	80	20	100
1948 1. September..	30	45	55		10		20	40	10	5	10	60	10	80
1954 1. Juli	40	80	100		15		25	50	10	10	20	70	20	100
1963 1. März	40	80	100	10 ¹⁾	15	20	25	50	10	10	20	80	20	100
1966 1. April	320 ¹⁾	620 ¹⁾	770 ¹⁾	10 ¹⁾	20	30	40	70	20	10	30	100	20	150

2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (Entfernung 150 km) ²⁾ Rpt/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 ¹⁾ 1. März	110	160	210	260	300	340	389	420	460	500
1966 ¹⁾ 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	— ¹⁾	— ¹⁾	— ¹⁾
1948 1. September..	260	280	300	320	340	360	50 ¹⁾	60 ¹⁾	70 ¹⁾
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 ¹⁾ 1. März	540	580	620	660	700	740	100	140	180
1966 ¹⁾ 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⁾ Rpt/Dpf

Änderungsdatum	Zeitungsggebühr 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	Höchstsatzz
		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	0,08	4	8	12	12	144
1948 1. September..	5,00	0,15	0,10	0,05	3	6	9	9	108
1964 1. Januar	Vertriebsgebühr ¹¹⁾								
	bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummernstückgewicht								
	bis 30 g				über 30 g bis 1000 g für je 10 g				
	18,00				0,90				
	Vertriebsgebühr ¹²⁾ je Zeitungsnummernstück ¹⁰⁾ mit einem Durchschnittsgewicht								
	bis 30 g				über 30 g für je 10 g				
1967 1. Januar	4,00				0,30				

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

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

Änderungsdatum	Postzeitungsgut ¹⁾			Zeitungsdrucksachen ²⁾					
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenlg.	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 100 g bis 1000 g
	bis 50 km	über 50 km							
1933 1. Dezember ..	2,5	5,0	20,0	3	4	8	15	30	—
1939 1. Mai	2,5	5,0	20,0	3	8	4	8	15	30
1946 1. März	5,0	10,0	40,0	6	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
RM/DM												

1927 1. August	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
1954 1. Juli	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	90	100
1963 1. März	20	30	30	40	50	50	60	60	80	80	80	100
1966 1. April	30	40	40	50	60	60	80	80	100	100	100	100

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

Änderungsdatum	Gebührenentfernung											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km

	Regelfahrschein (Einfache Fahrt)				Rückfahrschein ⁶⁾ (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrschein (ab 1. 1. 63)			
	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
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⁾			
	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
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			
	—	—	—	—	13,50	27,00	54,00	81,00	—	—	—	—
1928 ⁵⁾	—	—	—	—	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-				
								inhaber					
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	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1965 D	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 D	157,7	161,1	151,4	138,2	163,1	101,9	180,0	199,7	174,4	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
1968 D	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1958 1. Januar	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	91,0	96,9	80,7	100,0
1. April	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1. Mai	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 1. Januar	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 1. Januar	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	112,1	106,3	121,8	117,8
1. März	123,9	124,3	126,6	100,5	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 1. Januar	125,3	124,3	126,6	137,7	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1. August	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 1. März	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	128,3	120,1	140,5	207,5
1. April	168,4	173,1	159,7	188,4	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 Fernsprechanchlüsse
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*) 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
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	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	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	4,50
1950 1. Juni		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,50
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	2,00 ⁴⁾
1940 1. Januar		0,20	0,20	0,26 ^{1/3}	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	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	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	4,50
1950 1. Juni		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,50
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	

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

B. Fernspreverkehr
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (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 ⁶⁾											
1953 11. August ...	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	
1954 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	0,64 ⁵⁾	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	1,60
1. Dezember .	0,36	0,54	0,72	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	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	— ⁹⁾	— ⁹⁾
1948 1. August ...	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	1,10	0,05
1963 1. Januar ...	0,20 ⁹⁾	0,20	0,40 ⁹⁾	0,40	2,00	1,00	0,10
1966 1. April	0,30 ⁹⁾	0,30	0,60 ⁹⁾	0,60	— ¹¹⁾	2,20	0,10

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

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

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

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

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

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

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

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen

Schaubilder

Indices der Seefrachtraten

Seite 4

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

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben des 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.

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

Seite 9

¹⁾ Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — ²⁾ Der Grundpreis je Kilometer für die frühere 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — ³⁾ Vor dem 23. 5. 1954 wurden für die Benutzung von Eilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — ⁴⁾ Für die Benutzung von Trans-Europ-Expresszügen (TEE-Zügen) waren vom 1. 12. 1957 bis zum 29. 5. 1965 zuzüglich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzugzuschlag wird angerechnet. — ⁵⁾ Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — ⁶⁾ Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklassen sind vom 3. 6. 1956 bis zum 31. 5. 1966 folgende Eisenbahnzuschläge 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. — ¹⁰⁾ Ab 29. 9. 1968 gelten für die Bettkarten ausgewählter DSG-Schlafwagenläufe (9 von insgesamt 52) verbilligte Werbepreise (1. Klasse-Einbettabt. DM 60,00, Doppelbettabt. DM 30,00, 2. Klasse-Touristenklasse DM 20,00). — ¹¹⁾ Die ab 81 km erhöhten Streckenfahrpreise gelten auch bei der Benutzung von D-Zügen. — ¹²⁾ Ab 1. 6. 1969 werden D-Zugzuschläge nur noch für Fahrstrecken von 1—80 km erhoben. — ¹³⁾ Zone I bis 300 km; Zone II über 300 km.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Die Eisenbahnfahrpreise im Ausland werden seit Erscheinen des Heftes vj 2/1966 unter Berücksichtigung von Veränderungen des „Gemeinsamen Internationalen Tarifs“ für die Beförderung von Personen (TCV)“, zusammengestellt von den Eisenbahnverwaltungen europäischer Länder, in DM-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 der 3. Klasse bezeichnet. — ⁵⁾ Repräsentativ ermittelte Fahrpreise. Ab 1. 5. 1969 gelten in Großbritannien je nach Fahrstrecke für Einfache Fahrt unterschiedliche Fahrpreise, für Hin- und Rückfahrt doppelte oder entsprechend ermäßigte Fahrpreise. — ⁶⁾ Die D-Zug-Zuschläge der jugoslawischen Staatsbahnen sind ab 1. 4. 1965 in den dargestellten Personenfahrpreisen enthalten.

Seite 11

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

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

3. Personalfahrpreise für wichtige europäische Eisenbahnverbindungen

³⁾ Die jeweiligen Fahrpreisanteile außerdeutscher Eisenbahnverwaltungen wurden mit Hilfe der TGV-Wechselkurse in DM umgerechnet.

B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

Bis 31. 12. 1967 war in den Eisenbahnfrachtsätzen des DEGT für Stückgut und Wagenladungen mit Ausnahme der Regelsätze für beförderungsteuerfreie Güter die Beförderungsteuer 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 33% aller Gütertarifbahnhöfe.

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

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

Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nach Regelklassen (Kurzfassung)

Wagenladungsklassen			Zugeordnete Güterarten
Vor dem 1. 2. 1958	Ab 15. 3. 1966	Ab 15. 3. 1966	
A	A/B	A	Hochwertige gewerbliche Fertigwaren, z. B. Kraftfahrzeuge, Textilien einschl. Textilhalbwaren u. Bekleidung; Genußmittel, z. B. Kaffee, Spirituosen
B	A/B	A	Wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. Maschinen, Möbel Wichtige Nahrungsmittel, z. B. Brot, Zucker, Fleisch, Fette
C	C/D	A	Weniger wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. eiserne Kessel und Röhren Hochwertige gewerbliche Grundstoffe, z. B. Pflanzenfasern, Benzol, Lösungsmittel Obst
D	C/D	A	Mittelwertige gewerbliche Grundstoffe und Vorerzeugnisse, z. B. Porzellanmasse, Mittellagen für Sperrholzplatten, Kacheln, bestimmte NE-Metalle (Blei, Zink u. a.) Wichtige Nahrungsmittel-Grundstoffe, z. B. Getreide, Mehl
E	E	B	Bestimmte gewerbliche Halbwaren und Vorerzeugnisse, z. B. Schnittholz, Schwerchemikalien (Soda, Salzsäure), unbearbeitetes Flach- und Hohlglas (Fensterglas, Konservengläser)
F	F	B	Geringwertige gewerbliche Halb- und Fertigwaren, z. B. Steine, Zement, Dachziegel, Betonrohre, gebrauchte Packmittel und Baugerätschaften Futter- und Düngemittel; Gemüse
G	G	C	Geringwertige gewerbliche Rohstoffe, z. B. Erze (ab 1. 5. 65 nur noch NE-Erze), Sand, Kies, Schlacken Landwirtschaftliche Erzeugnisse, z. B. Heu, Stroh, frische Rüben und Kartoffeln
Gk	Gk	Ck	Beförderungsteuerfreie gewerbliche Rohstoffe: Aschenkohlen, Aschenkoks und Rauchkammerlöschte, ab 1. 5. 1965 auch Eisen- erze (Ck m. W. v. 1. 1. 1968 weggefallen; vgl. Anm ²⁾ zu Seite 13)
(C)	I	I	Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial): Bandstahl, Stahlstreifen, Warmbreitband (unbearb.), Stahlbleche und -platten, Eisen- bahnoberbaustoffe, Hohlbohrerstäbe, Spundwandstahl, Stab- und Formstahl, Walzdraht
(D)	II	II/III	Röhrenvormaterial: Bandstahl (auch z. Auswalzen u. Profilieren), Stahlstreifen, Warmbreitband (mit einem Kaltstich versehen), Stahlbleche, Stahlplatten
(F)	III	II/III	Vorgewalztes und vorgeschmiedetes Halbzeug (einschl. Röhrenknüppel, Warmbreitband zum Auswalzen)
(F)	IV	IV	Roheisen, Stahlrohblöcke und -brammen, Stahlschrott
(Fk)	V	V	Kohlen und Kohlenabfälle (ohne Tarifpositionen unter Kl. Gk—Ck; s. oben)

³⁾ Ohne Montangüterklassen. — ⁴⁾ Die Sonderklassen mit Zusatzbezeichnung —k gelten für Wagenladungen mit beförderungsteuerfreien Gütern, nämlich mit Kohlen (Fk) und Kohlenabfällen (Gk, darunter ab 1. 5. 1965 auch Eisen- und Manganerze einschließlich Abfälle und Zwischenerzeugnisse aus diesen Erzen) sowie mit Kohlen und Kohlenabfällen in Eilguttransporten (Dk). Die Klasse Gk wurde zum 15. 3. 1966 in „Ck“ umbenannt. Ab 1. 1. 1968 ist auch für die vorher beförderungsteuerfreien Güter Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) zu zahlen. Mit der gleichzeitigen Umstellung der Frachtsätze auf Nettobasis ist daher die Regelklasse „Ck“ weggefallen. — ⁵⁾ Bei Anwendung der Kohlen-Ausnahmetarife wird die Fracht nach dem Mindestgewicht berechnet. Ist jedoch der Wagen bei der Übergabe auf dem Versandbahnhof räumlich vollausgenutzt, wird der Frachtberechnung abweichend von dem vorgeschriebenen Mindestgewicht das aufgerundete wirkliche Gewicht zugrunde gelegt. Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteueraufkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt. Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe 7,6%. — ⁶⁾ 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. — ⁷⁾ 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. — ⁸⁾ Ab 1. 3. 1962. — ⁹⁾ 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 Haupteinlieferungsgebieten

Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Haupteinlieferungsgebieten 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 Zwölftmonatsmittel 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 waagrechten 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 ohne Rücksicht auf die nachträgliche Erstattung bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ³⁾ Ohne Speisefette. — ⁴⁾ Für die Frachtenbildung dieser Verkehrsrelation galten im Laufe der dargestellten Berichtsjahre nacheinander verschiedene Regelklassen bzw. Ausnahmetarife. Die entsprechenden Angaben der Tabellenkopfspalte beziehen sich auf die jeweils zur Zeit maßgebende Tarifstelle. Einzelheiten über früher geltende Tarifstellen teilt das Statistische Bundesamt, Abt. VI/A, auf Anfrage mit. — ⁵⁾ Die mittlere Wagenauslastung für Fische in vollen Wagenladungen liegt bei rund 9 t. Frz = Frachtsatzzeiger für Fische und Fischwaren gem. § 28 ATV des DEGT I B. Das Frachtberechnungsgewicht umfaßt auch das als Wärmeschutzmittel beigegebene Wassereis (Naßeis). — ⁶⁾ Die mittlere Wagenauslastung für Tabak in vollen Wagenladungen liegt bei rund 14 t. — ⁷⁾ Durchschnitt April/Dezember. — ⁸⁾ Durchschnitt Januar/Dezember. — ⁹⁾ Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — ¹⁰⁾ Übliche Gewichtsklasse für Wolle bzw. Baumwolle. — ¹¹⁾ Der Ausnahmetarif gilt nur für geschlossene Züge.

¹⁾ Vgl. Anm. ¹⁾ zu Seite 14. — ²⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteueraufkommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); seit 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. ⁴⁾ zu Seite 14. — ⁵⁾ Durchschnitt Januar/Dezember. — ⁶⁾ Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen berechnet. — ⁷⁾ Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Röhren, gewalzte Stahlplatten zum Schmelzen in warmem Zustand oder zum Auswalzen.

Erläuterungen zu Seiten 14 und 15: a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — d) Privatkesselwagen, die im Binnenverkehr der Deutschen Eisenbahnen zugelassen sind. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder in gewöhnlich gedeckten Wagen gleich.

II. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen

Bis 31. 12. 1967 war in den Frachtsätzen des RKT für Stückgut und Wagenladungen mit Ausnahme der bis 30. 6. 1955 geltenden Wagenladungssätze für beförderungssteuerfreie Güter die Beförderungssteuer enthalten (für Beförderungsstrecken bis 49 km 4%, ab 50 km 7% der Frachtsätze). Am 1. 1. 1968 wurden die Stückgut- und Wagenladungssätze des RKT wegen Einführung des Mehrwertsteuersystems auf Nettobasis umgestellt. Die gesondert zu berechnende Mehrwertsteuer beträgt in der Zeit vom 1. 1. bis 30. 6. 1968 10%, ab 1. 7. 1968 11%.

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

Seite 16

¹⁾ Die Sonderklassen mit der Zusatzbezeichnung „K“ gelten für Wagenladungen beförderungssteuerfreier Güter, nämlich Kohlen (FK) und Kohlenabfälle (GK) sowie für Wagenladungen von Kohlen und Kohlenabfällen im Eilguttransport (DK). Nach der Neufassung des Beförderungssteuergesetzes vom 13. 6. 1955 wurden die Sonderklassen DK, FK und GK wegen erneuter Heranziehung des Kohlen- und Kohlenabfalltransportes im Güterfernverkehr zur Beförderungssteuer mit Ablauf des 30. 6. 1955 aufgehoben. Die Klasse FK wird ab 1. 2. 1958 als Montanklasse V weitergeführt. — ²⁾ Bei Anwendung von 5 t und 10 t-Sätzen kann ab 14. 3. 1966 ein Nachlaß bis zu 5% vom Regelsatz gewährt werden. Zahlen in Klammern: Mindestsätze (= Tarifsätze — 5%) — Höchstsätze (= Tarifsätze). — ³⁾ Am 15. 12. 1964 wurden Frachtsätze der 20 t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen im frachtpflichtigen Gewicht von 20000 kg und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 15 t-Klasse abgefertigt.

III. Spedition

(Nach Angaben des Bundesverbands Spedition und Lagerei e.V., Bonn)

Kundensätze des Spediteursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen

Die dargestellten Kundensätze gelten nur für den Speditionssammelgutverkehr innerhalb des Bundesgebietes. Für den entsprechenden Güterverkehr vom Bundesgebiet nach Berlin gelten Kundensondersätze. Bis 31. 12. 1967 war in den Kundensätzen des Spediteursammelgutverkehrs die Beförderungssteuer mit durchschnittlich 5,26% enthalten. Seit dem 1. 1. 1968 gelten Netto-Kundensätze, die um den entsprechenden Prozentsatz ermäßigt worden sind.

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. Für den Spediteursammelgutverkehr von Berlin nach dem Bundesgebiet gelten — von geringfügigen zeitlichen Abweichungen abgesehen — dieselben Kundensätze. — Im Saarland galten vor dem 6. 7. 1959 besondere Tarife in ffrs.

Seite 16 (Fortsetzung)

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

IV. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

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

Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Folge vj 4/1968 dieses Berichts, Seite 19).

Seite 17

¹⁾ Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ²⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — ⁴⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁵⁾ Für Teilpartien zwischen 50 und 100 t wurden bis einschl. August 1966 0,30 DM je t zusätzlich berechnet. Vor dem 1. 9. 1966 galten die dargestellten Tonnensätze für Partien ab 100 t. — ⁶⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebietes (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Frachtkosten gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt.

Erläuterungen: a) Verbleibt im Raum Emden; zum dortigen Verbrauch bestimmt. — b) Auf Seeschiffe umgeschlagen und zum Verbrauch im Raume Schleswig-Holstein und Hamburg bestimmt. — c) Auf Seeschiffe umgeschlagen und für den Verbrauch im Ausland bestimmt. — d) Schiffskohle. — Zehengruppen: I = Zechenhöfen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Einschl. in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhöfen am Rhein-Herne-Kanal von km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen) bis km 37,26 (Schleuse Herne-Ost), am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. — III = Zechenhöfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen).

Seite 18

¹⁾ Siehe Seite 17, Anmerkung ⁶⁾. — ²⁾ Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — ³⁾ Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten am 10. 7. 1958, für Bergfahrten am 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁴⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löscheziten. — ⁵⁾ Lade- und Löszeit $\frac{1}{2}$ + $\frac{1}{2}$ und umgekehrt. — ⁶⁾ Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhafen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig vom Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,775 bis 0,899 (Rohöl verschiedener Herkunftsländer ohne Venezuela bzw. Trinidad; Petroleum, Gasöl/Dieselmotortreibstoff), II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899 (Rohöl aus Venezuela bzw. Trinidad; Heizöl, Schmieröl und Bitumen). — ⁷⁾ D Januar/Juli. — ⁸⁾ Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder.

Seite 19

¹⁾ Volle gesetzliche Lade- und Löscheziten. — ²⁾ Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — ⁴⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten am 10. 7. 1958, für Bergfahrten am 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁵⁾ Ab 1. 4. 1963 Lade- und Löszeit $\frac{1}{2}$ + $\frac{1}{2}$, D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löscheziten) berechnet. — ⁶⁾ Vom 24. 6. bis 30. 9. 1969 = Richtsatz, der um 10% über- bzw. unterschritten werden kann. — ⁷⁾ Siehe Seite 17, Anmerkung 5.

B. Seeschifffahrt

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

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 20

¹⁾ Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste (ohne Hafer und Reis). — ²⁾ Ölkuchen und andere Rückstände aus der Gewinnung pflanzlicher Öle. — ³⁾ Dänemark einschl. Inseln, ohne Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ⁴⁾ Einschl. Wormerveer, Zaandam und Zwiindrecht. — ⁵⁾ Fredericia und südl. davon. — ⁶⁾ Ostküste Jütland einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ⁷⁾ Ab 18. 11. 1967 einschl. umgerechneter DM- bzw. FF-Abschlüsse. — ⁸⁾ Einschl. Papierholz. — ⁹⁾ Antwerpen, Gent, Ostende und Zeebrugge. — ¹⁰⁾ Amsterdam, Delfzijl, Dordrecht, Haarlingen, Rotterdam und Zaandam. — ¹¹⁾ Rheinhäfen von Köln-Porz bis Emmerich. — ¹²⁾ Chinacley. — ¹³⁾ Einschl. Mälarsee. — ¹⁴⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erhebungstechnischen Gründen. — ¹⁵⁾ Ab 1. 1. 1968 Frachtraten in DM je Standard.

Seite 21

¹⁾ Eisenschlacke. — ²⁾ Eisen- und Stahlschrott. — ³⁾ Fredericia und südl. davon. — ⁴⁾ Dänemark einschl. Inseln, ohne Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ⁵⁾ Einschl. Terneuzen und Ymuiden. — ⁶⁾ Einschl. Mälarsee. — ⁷⁾ Rheinhäfen von Köln-Porz bis Emmerich. — ⁸⁾ Koks aus Steinkohle. — ⁹⁾ Einschl. Bornholm, ohne Isefjord (Seeland). — ¹⁰⁾ Ohne Limfjordhäfen und Esbjerg. — ¹¹⁾ Einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ¹²⁾ Braunkohlenbriketts. — ¹³⁾ Ab 18. 11. 1967 einschl. umgerechneter DM- bzw. dkr-Abschlüsse. — ¹⁴⁾ Einschl. umgerechneter DM-, dkr- bzw. hf-Abschlüsse. — ¹⁵⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erhebungstechnischen Gründen. — ¹⁶⁾ Ab 2. Vierteljahr 1968 Frachtraten in DM je 1000 kg.

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 22

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

Seite 23

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

Seite 23 (Fortsetzung)

⁶⁾ Ab 16. 5. 1967 via Kaproute.

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

C. Schifffahrtsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

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

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die Maßzahlen der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittel-
raten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtenindices der Firma Maritime Research Inc., New York, sowie beim britischen Tankerfrachten-
index der Firma Mullion, London, sind die ausgewiesenen Monatszahlen das arithmetische Mittel der im entsprechenden Monat anfallenden Wochenmaßzahlen. Die
Jahreszahlen sind alsdann das arithmetische Mittel der Monatszahlen des jeweiligen Jahres (sog. Zwölfmonatsmittel).

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

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

Seite 24

¹⁾ Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen der früher auf Basis 2. Hj. 1954 bzw. Dezember 1959 berechneten Indices (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“
Vj. 1/1968. — ²⁾ Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengütern in 17 weltweiten Relationen im einfachen Durchschnitt der Maßzahlen berechnet
von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrage der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — ³⁾ Einschl. große Küstenfahrt (Mittelmeer). — ⁴⁾ Nordeuropäische Küstenfahrt. —
⁵⁾ 1. — 25. 9. 1969. — ⁶⁾ Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom. — ⁷⁾ Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen des bisher auf Basis 1954 berechneten Trampfrachten-
index (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen Vj. 1/1968). — ⁸⁾ Das Statistische Zentralamt, Den Haag, hat die Berechnung der niederländischen Seefrachten-
indices mit Ablauf des 1. Quartals 1968 eingestellt.

Seite 25

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

Seite 26

¹⁾ Über 50% der erfaßten Tramp-tonnage; 29 Frachtrelationen vorwiegend im Überseeverkehr (Getreide-, Zucker-, Erz-, Kohle-, Phosphat-, Zement-, Eisen- und Stahl-
transporte). — 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 t.d.w., 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. 1964 bis zum 1. 7. 1968 halbjährlich und zwar als mittlere Rate aller Intascalewerte
für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften für 3 Größen-
klassen berechnet: 15000 bis 24999 t.d.w. (GP = General Purpose), 25000 bis 44999 t.d.w. (MR = Medium Range) und 45000 bis 69999 t.d.w. (LR = Large Range).
Wegen der vor dem 1. 7. 1964 angewendeten Berechnungsmethode vgl. entsprechende Anmerkungen in den Folgen Vj. 3/1957 bis Vj. 2/1968 dieses Berichts. Vom
15. 7. 1967 bis zum 15. 10. 1968 wurden zusätzlich berechnete AFRA-Monatszahlen veröffentlicht. Seit dem 1. 11. 1968 werden die AFRA-Raten für 4 Größenklassen
in monatlichen Abständen (jeweils für Berichtszeiten vom 16. eines Monats bis zum 15. des folgenden Monats gemittelt) berechnet: 16500 bis 24099 t.d.w. (GP), 25000
bis 44999 t.d.w. (MR), 45000 bis 69999 t.d.w. (LR 1) und 70000 bis 149999 t.d.w. (LR 2). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem
Golf. Die Halbjahres- und Monatszahlen werden unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Intascale- bzw. Worldscale-Tarifs vom Statistischen
Bundesamt in s. je t umgerechnet (vgl. Erläuterungen zu C.1. Indices der Seefrachtraten). — ²⁾ Ab 16. 5. 1967 Kaproute. — ³⁾ MD Oktober—Dezember. — ⁴⁾ Durchschnitt
aus weniger als 12 Monatszahlen. — ⁵⁾ Ab 15. 9. 1969 auf neuer Basis Worldscale. — ⁶⁾ Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der briti-
schen Schifffahrtszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — ⁷⁾ Der Neubaupreis bezog sich in den Jahren 1962 bis
1964 auf einen Bulk-Carrier mit einer Tragfähigkeit von 24000 t. Materialeinsparungen und Formverbesserungen aufgrund technischer Fortschritte im Schiffbau sowie
Erleichterungen der Bedingungen für die Schiffs-Klassifizierung ermöglichten eine Erhöhung der Tragfähigkeit bei sonst gleichbleibenden Schiffsabmessungen. Dem-
zufolge stellte „Fairplay“ seine Preisangaben für den Bulk-Carrier von 24000 auf 25000 t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verrbilligung (um 20000 £) wird
in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — ⁸⁾ Umgerechnet vom Baupreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1325000 £). — ⁹⁾ Umgerechnet vom Über-
gabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1200000 £). — ¹⁰⁾ Berechnet aufgrund der Jahresberichte der Schiffsmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes)
Paris, Quartalszahlen sowie jeweils neueste Jahreszahlen fortgerechnet aufgrund von Preisangaben internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — ¹¹⁾ Berechnet
aufgrund von Preisangaben internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — ¹²⁾ Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit von 14 Seemeilen (je Stunde) und
schneller. — ¹³⁾ Motorschiffe. — ¹⁴⁾ Ölbrenner und Motorschiffe.

V. Luftverkehr

Flugpreise und Luftfrachtraten werden an Hand der in Kursbüchern und Frachtlisten einzelner Fluggesellschaften veröffentlichten IATA-Tarife zusammen-
gestellt 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 Bundes-
gebiet 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 Luftfracht-
verkehr 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 (Ausflugsraten). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag
00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen). — e) Airbusdienst vom 1. 4. 1963 bis 31. 3. 1967 (3 × täglich Pendelverkehr ohne Voraus-
buchung). — f) Hin- und Rückflug innerhalb eines Monats. — ¹⁾ Monatsdurchschnitt April/Dezember. — ²⁾ Nur vom 1. 4. bis 31. 10. zugelassen. — ³⁾ Laut Mitteilung der
Lufthansa wird die Touristenklasse ab November 1964 für Flugrouten innerhalb Europas mit „Sparklasse“ bezeichnet.

Seite 29

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

B. Güterverkehr

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

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

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

¹⁾ Ab 250 kg. — ²⁾ Für Sendungen mit einem Gewicht von 1000 kg und darüber werden zusätzlich niedrigere Raten quotiert.

¹⁾ Ostroute über Indien. — ²⁾ Ab 250 kg. — ³⁾ Für Sendungen mit einem Gewicht von 1000 kg und mehr werden zusätzlich niedrigere Raten quotiert.

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

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

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

¹⁾ Allgemeine Luftfrachtraten. — ²⁾ Reptilhäute. — ³⁾ Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — ⁴⁾ Kombinierte Raten bei Umladung in anderen deutschen Flughäfen. — ⁵⁾ Fuchspelze. — ⁶⁾ Ab 100 kg.

VI. Post- und Fernmeldeverkehr

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

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

A. Postverkehr

1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

¹⁾ Am 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warensendungen die Zusatzbezeichnung „Standard“ sowie einschränkende 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)

¹⁾ Paketgebühren der Entfernungzone 2 (über 75 bis 150 km). Im Paketverkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet gelten die dargestellten Gebühren seit dem 1. 5. 1955 für Beförderungstrecken innerhalb der nächsthöheren 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). — ²⁾ 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. — ³⁾ In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 3. 1950 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen.

3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

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. j. 60 DM, Einweisungsgebühr 20 Dpf, Vermittlungsgebühr 30 Dpf, vgl. Anm. ¹¹⁾). Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich.

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

¹⁾ Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. Die Beförderungsgebühr besteht aus einer Gewichtagegebühr je kg und einer Entfernungsgebühr, die für die Gesamtentfernung der Beförderungstrecken 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. 3. 1946 bis 31. 8. 1948 wurden für Zeitungsdrucksachen die normalen Drucksachengebühren erhoben. Das Höchstgewicht dieser Sendungen war auf 500 g beschränkt. Vom 1. 7. 1954 bis 31. 12. 1963 galten für Zeitungsdrucksachen die Gebührensätze für ermäßigte Drucksachen.

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland

5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland

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

6. Indices der Postgebühren im Inland

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

B. Fernsprechverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse

2. Ortsgesprächsgebühren

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

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

4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

¹⁾ und ²⁾: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählferndienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — ³⁾ Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) berechnet. — ⁴⁾ Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wieder eingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählferndienst keine Anwendung. — ⁵⁾ Vom 1. 7. 1963 bis 31. 7. 1964 wurden für Gespräche von 3 Minuten Dauer in der Zeit von 18 bis 21 Uhr bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen von mehr als 50 bis 75 km 0,98 DM, von mehr als 75 bis 100 km 1,28 DM, bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen bis 200 km 1,60 DM, von mehr als 200 bis 300 km 1,92 DM und von mehr als 300 km 2,24 DM berechnet.

C. Telegrafen- und Telexverkehr

1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

Seite 37 (Fortsetzung)

⁹⁾ Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10fache Wortgebühr, ab 1. 4. 1966 7fache Wortgebühr. — ⁷⁾ Mindestgebühr für ein Brieftelegramm: vom 1. 4. 1929 bis 28. 2. 1931 10fache, vom 1. 3. 1931 bis 31. 12. 1938 20fache, vom 1. 1. 1939 bis 31. 3. 1946 10fache Wortgebühr, vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen, vom 1. 8. 1948 bis 31. 12. 1962 20fache Wortgebühr, ab 1. 1. 1963 1 DM Mindestgebühr für ein Brieftelegramm bis 22 Wörter, ab 1. 4. 1966 22fache Wortgebühr. — ⁸⁾ Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — ⁹⁾ Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden gewöhnliche und dringende Ortstelegramme innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 8. 1948 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — ¹⁰⁾ Gesamtgebühren. — ¹¹⁾ Blitztelegramme sind ab 1. 4. 1966 fortgefallen.

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 37 (Fortsetzung)

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

3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

Seite 38

¹⁴⁾ und ¹⁵⁾: 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. — ¹⁶⁾ 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. — ¹⁷⁾ Normalgebühren infolge vorübergehenden Wegfalls der Ermäßigung.

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet:

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

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

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

B. Güterverkehr

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

II. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen:

Frachtsätze des Reichs-Kraftwagentarifs für Wagenladungen

Frachtsatzzeiger des RKT für Regelgüterklassen

III. Spedition

Kundensätze des Spediteursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen:

Anordnung PR Nr. 148/48 der Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebiets sowie den Verordnungen PR Nr. 73/51, 4/63 und 9/66 des Bundesministers für Wirtschaft über Vergütungen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen (einschl. Änderungsverordnungen). Entsprechend gebildete Kundensätze mitgeteilt vom Bundesverband Spedition und Lagerei e. V., Bonn.

IV. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

Frachtsätze:

Bundesministerium für Verkehr, Bonn; Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg

B. Seeschifffahrt

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter):

Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Frachtenspiegel des Verbandes deutscher Küstenschiffer, Hamburg-Altona, ab September 1961: Bundesminister für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

2. Frachtraten der Trampschifffahrt (in Reisecharter):

Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Fairplay, London; Norwegian Shipping News, Oslo; Informazioni Marittime Roma; Journal of Commerce, New York; Financial Times, London; The Review of the River Plate, Buenos Aires; Metal Bulletin, London; Nitrogen, London; Sulphur, London; Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweigniederlassung Hamburg; Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin; Wirtschafts-Correspondent, Hamburg, Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg; Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg; Frachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Fairplay, London; Norwegian Shipping News, Oslo; Informazioni Marittime, Roma; Journal of Commerce, New York; Financial Times, London; Mullion and Co. Ltd., London; Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg; Tankerfrachten-Kurzberichte deutscher Wirtschaftszeitungen

Quellenverzeichnis

noch: IV. Schiffsverkehr

C. Schifffahrtindices

1. Indices der Seefrachtraten

Deutscher Seefrachtenindex:

Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 105. Jahrgang — 1968 — Nr. 4 (2. Februarheft 1968)¹⁾; Mitteilung für die Presse, Bundesministerium für Verkehr — Abt. See — Hamburg, vom 14. Februar 1968¹⁾ (s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 1/68, S. 8)¹⁾

„Welt“-Trampfrachtenindex. — Getreidetankerfrachtenindex:

„Die Welt“, Hamburg, Indexverfasser: Heinz Peters, Hamburg-LA

Index der Seefrachtraten, Norwegen:

Norwegian Shipping News, Oslo, Jahrgang 1967, Nr. 1 A, Neujahrsausgabe 1967, S. 132 ff.¹⁾

Trampfrachtenindices Niederlande:

Statistisches Zentralamt der Niederlande, Den Haag; Maandstatistiek van Verkeer en vervoer, Jahrgang Nr. 25, Heft Nr. 12, Dezember 1962¹⁾

Index der Trampschiffahrtsfrachten, Großbritannien:

Chamber of Shipping of the United Kingdom, London E. C. 3, Methodischer Abriß des Tramp Freight Index, revised basis (1960 = 100)¹⁾ ²⁾

Index der Tankerfrachten, Großbritannien:

Mullion and Co. Ltd., London

Internationaler Trampfrachtenindex, Italien:

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

Küstenfrachtenindex, Italien:

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

Seefrachtenindices, COMECON-Länder:

Verfasser: Büro für Seefrachtkoordination des Länderrats für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Moskau, „Morskoi Flot“ Nr. 9, 1967 (S. 40/41), „Technica i gospodarka morskaja“ (Gdynia) Nr. 7, 1967 (S. 295/296 u. 326); Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 104. Jg. — 1967 — Nr. 21 (1. Novemberheft 1967); s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 2/1968, S. 7¹⁾

Seefrachtenindex, Sowjetunion:

Sojuzmorniproyekt, Moskau (staatl. wissenschaftliches Institut für Entwurfs- und Konstruktionsaufgaben im Seeverkehr der Sowjetunion) im Auftrage des sowjetischen Ministeriums für die Handelsschifffahrt, Moskau, „Morskoi Flot“, Jg. 1966, Novemberausgabe „Lloyd's List“, Nr. 46934 vom 23. 6. 1965, „Hansa“, 103. Jg., Nr. 24, II. Dezemberheft 1966, s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 2/1967, S. 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

V. Luftverkehr

A. Personenverkehr (IATA-Preise):

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

B. Güterverkehr (IATA-Raten):

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

VI. Post- und Fernmeldegebühren

A. Postverkehr

Gebühren: Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

Indices der Postgebühren:

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

B. Fernspreverkehr: Siehe unter C.

C. Telegraf- und Telexverkehr:

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

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