

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

4. Vierteljahr 1970



Bestellnummer: 310700—700304

VERLAG W. KOHLHAMMER, STUTTGART UND MAINZ

Inhalt

	Seite
Allgemeine Vorbemerkungen	3
Abkürzungen, Maße und Gewichte	3
Preise für Verkehrsleistungen im 4. Vierteljahr 1970	4
Neue Indices der Post- und Fernmeldegebühren auf Basis 1962	6
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet	7
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland	8
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr	10
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen	11
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut	12
3. Wagenladungsfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten	12
4. Pauschalfrachten für Container	14
II. Straßenverkehr	
Güterfernverkehr	
A. Frachten des Reichskraftwagentarifs für Stückgut	14
B. Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen	15
III. Spedition	
Kundensätze des Speditionssammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen ...	15
IV. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze	16
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)	18
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)	20
3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)	21
C. Schifffahrtsindices	
1. Indices der Seefrachtraten	22
2. Sonstige Schifffahrtsindices	24
V. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Index der Postgebühren	25
2. Index der Postscheckgebühren	33
3. Index der Postreisegebühren	34
B. Fernmeldeverkehr	
1. Index der Telegraphengebühren	34
2. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse	36
3. Index der Fernsprechgebühren	37
Erläuterungen bzw. Anmerkungen	39
Quellenverzeichnis	43

Abgeschlossen am 1. Juli 1971

Erschienen im Oktober 1971

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	USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl	UK = United Kingdom
ALALC = Asociacion Latinoamericana de Libre Comercio	Hbg. = Hamburg
ALAMAR = Asociacion Latinoamericana de Armadores	Emd. = Emden
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	Rttd. = Rotterdam
RKT = Reichskraftwagentarif	Antw. = Antwerpen
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	Nordd. = Norddeutsche
TKF = Tarifkommission für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen	Wk. = Westküste
TKN = Tarifkommission für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	Ok. = Ostküste
TKM = Tarifkommission für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen	n = Nominell
E = Eilzug	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
D = Schnellzug	RM = Reichsmark
Bf = Bahnhof	Rpf = Reichspfennig
Hbf = Hauptbahnhof	DM = Deutsche Mark
Hgbf = Hauptgüterbahnhof	Dpf = Deutsche Pfennig
Vbf = Verschiebebahnhof	bfrs = Belgische Francs
Pr. = Privat	dkr = Dänische Kronen
UIC = Union Internationale des Chemins de fer	hfl = Holländische Gulden
IRU = International Road Transport Union	nkr = Norwegische Kronen
IATA = International Air Transport Association	skr = Schwedische Kronen
ICAO = International Civil Aviation Organization	sfr = Schweizer Franken
Vj. = Vierteljahr	£ = Pfund Sterling
Hj. = Halbjahr	s = Shilling
MOT = Ministry of Transport (UK)	d = Pence
USMC = United States Maritime Commission	\$ = US-Dollar
	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 Olladeräume eines Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.
EOW = Erstoffenes Wasser	Gesamtgewicht eines (zum Abbruch bestimmten) Schiffes (ohne Ausrüstung, Brennstoff- bzw. Frischwasservorräte usw.).
p = vorläufige Zahl	1 lb = 453,59237 Gramm
r = berichtigte Zahl	1 qr = 480 lbs = 217,724 kg
s = geschätzte Zahl	1 t = 1 000 kg
— = nichts vorhanden	1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t
(bei Veränderungszahlen vgl. Vorbemerkung)	1 cu ft = 1 728 cu in = 28,317 cdm
. = kein Nachweis vorhanden	1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t
... = Angaben fallen später an	1 Fathom = 216 cu ft = 6,116 cbm
	1 Standard
	(St. Petersburg) = 165 cu ft = 4,672 cbm
	1 engl. Meile = 1 609,34 m

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.

Preise für Verkehrsleistungen im 4. Vierteljahr 1970

Eisenbahnverkehr

Zu dem im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Großbritannien anwendbaren „Fährboottarif Nr. 9370“ trat mit Wirkung vom 1. 11. 1970 der Nachtrag 2 in Kraft, der in erster Linie die am 11. 10. 1970 im Verkehr mit dem Kontinent wirksam gewordenen Tarifmaßnahmen der Britischen Eisenbahnen berücksichtigt. Danach erhöhten sich die Schnittfrachtsätze der britisch-belgischen Teilstrecken, z. B. für Wagenladungen der 5 t-Gewichtsklasse um etwa 2 bis 11%, die 20 t-Sätze um 2 bis 5%. Die Sonderfrachtsätze des Ausnahmetarifs 02 (Fensterglas) wurden gleichzeitig um einheitliche Zuschläge heraufgesetzt (um 6,30 FrOr ¹⁾ (10 t-Kl.) bzw. 2,70 FrOr ¹⁾ (15 t-Kl.) bzw. 2,50 FrOr ¹⁾ (20 t-Kl.) je t.

Am 1. 10. 1970 eröffnete die internationale Eisenbahngesellschaft „Intercontainer“ ihren ersten direkten Containerdienst. Im Rahmen dieses Direkt-Frachtdienstes verkehrt ein Container-Blockzug fünfmal in der Woche (von Montag bis Freitag) im „Nachtsprung“ zwischen den Terminals Köln-Eifelhof und Paris-La-Chapelle. Die Zustellung und die Abholung der beförderten Container sind Bestandteil des gebotenen Haus-Zu-Haus-Dienstes. Die Züge verkehren ohne Rangieren und ohne Aufenthalte an den Grenzen, und zwar mit der Regelmäßigkeit von Reisezügen. Hohe Reisegeschwindigkeit und günstige Abfahrt- und Ankunftszeiten ermöglichen einen schnellen Transport. Da die Verkehrsströme hier unpaarig verlaufen und der Eisenbahngütertransport dieser Transportrelation einem scharfen Wettbewerb des Straßen-güterverkehrs unterliegt, werden in Richtung von Paris nach Köln niedrigere Preise angeboten als in der Gegenrichtung.

Nach Mitteilung der „Intercontainer“ betragen die Beförderungspreise je Transcontainer bei einer Länge von

	20 Fuß	30 Fuß	40 Fuß
in der			
Verkehrsrichtung			
Paris — Köln	676 DM	856 DM	976 DM
Köln — Paris	774 DM	965 DM	1 102 DM

Das Brutto-Höchstgewicht je Transcontainer beträgt 24 t.

Vom 1. 11. 1970 bis zum 30. 4. 1971 gewährte die Deutsche Bundesbahn an Jugendliche im Alter von 10 bis 21 Jahren gegen Vorlage einer Grundkarte (zum Preise von 2 DM) im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr eine 25%ige Fahrpreisermäßigung, die unter der Bezeichnung „Rail Europ Junior“ von den Eisenbahnverwaltungen anderer europäischer Länder bereits am 1. 11. 1969 eingeführt worden war ²⁾.

Die Italienischen Staatsbahnen gewähren seit dem 1. 11. 1970 eine Sonderermäßigung im Personenverkehr. Sofern ein Kilometerfahrausweis für maximal 20 Fahrten je Monat mit einer Gesamtentfernung von 3 000 km gelöst wird, verbilligen sich die Fahrkosten für den Ausweisinhaber gegenüber der Anwendung des Normaltarifs bis zu 30%.

Die Frachtsätze der Belgischen Staatsbahn für Stückgut „Expresgut“ und für „Collis postaux“ stiegen am 21. 10. 1970 um etwa 5 bis 15%. Am 1. 12. 1970 folgte die Anhebung der 10 t-Wagenladungssätze, und zwar um 2 bis 3% in der Tarifklasse 1 und 2 und um 8% in der Tarifklasse 3. Die 5 t-Sätze der Tarifklassen 1 bis 3 des belgischen Wagenladungstarifs wurden ersatzlos gestrichen.

Die Interstate Commerce Commission (ICC) überprüfte im November 1970 die Anträge der amerikanischen Eisenbahngesellschaften, die eine erneute Anhebung der Eisenbahnfrachttarife um 15% vorsahen ³⁾. Den Eisenbahngesellschaften der östlichen und westlichen Verkehrsregionen wurde gestattet, ihre Frachttarife bis auf weiteres um 8% zu erhöhen. Den im Süden der Vereinigten Staaten operierenden Eisenbahngesellschaften wurde eine provisorische Tarifaufbesserung von nur 6% zugestanden. Diese Tarifänderungen traten zum 1. 11. 1970 in Kraft und sollen bis zur endgültigen Entscheidung der ICC über die Tarifanträge gelten.

Straßenverkehr

Mit der Neuausgabe des Militärgütertarifs (am 1. 10.) sowie der Einzel-Ausnahmetarife

- 209 — Paraffingatsch — (am 1. 12.)
- 505 — Eisen und Stahl — (am 1. 10.)
- 705 — Mittellagen aus Holz — (am 1. 12.)
- 707 — Zellwolle — (am 1. 10.)
- 964 — Unterwesertarif — (am 1. 12.)

wurde die am 1. 5. 1970 begonnene Revision des Rahmen-tarifs für den Straßengüterfernverkehr, des „Reichs-Kraftwagen-Tarifs (RKT)“, abgeschlossen. Die Frachtsätze für die Beförderung von Militärgütern erhöhten sich um 8 bis 8,5%. Die Ausnahmesätze wurden der allgemeinen Zuschlagsregelung der Tarifrevision entsprechend um 12,5% heraufgesetzt und als Richtsätze mit einer Tarifmarge von $\pm 6\%$ ausgestattet. Der seit dem 1. 5. 1970 im Regelgüterverkehr geltende Sonderzuschlag für Gütertransporte in Tank- und Silofahrzeugen wurde im Militärgütertarif ebenfalls wirksam. Militärgütertransporte in Wagenladungen sollen jedoch ohne Anwendung besonderer Tarifmargen weiterhin als Festfrachten behandelt werden. Die am 1. 5. 1970 zusätzlich eingeführte 23 t-Lade-klasse mit Frachtsätzen, die um 8% unter den erhöhten 20 t-Sätzen liegen, wurde in den Militärgütertarif sowie in die revidierten Ausnahmetarife übernommen. Im Ausnahmetarif 705 — Mittellagen aus Holz — gelten jedoch nach wie vor lediglich 15 t- und 25 t-Sätze. Die 23 t-Klasse kann wegen der Transporteigenschaften dieser Güterart nicht ausgewertet werden.

Eine neue Tarifverordnung des Verkehrsministeriums der Niederlande für den niederländischen Straßengüter-Binnenverkehr trat am 3. 10. 1970 in Kraft ⁴⁾. Die Straßengüter-tarife wurden den gestiegenen Kosten angepaßt. Darüber hinaus wurde die Tarifstruktur mit den Erfordernissen der Praxis abgestimmt. Kleine Sendungen, die nur über kurze Entfernungen befördert werden und im Vergleich zu den erzielbaren Frachten überdurchschnittliche Kosten verursachen, wurden mit Tarifaufschlägen bis zu 50% belastet. Die Frachtsätze für schwere Partien über große Entfernungen wurden dementsprechend weniger stark angehoben.

Binnenschiffsverkehr

Die Frachtableaus verschiedener Verkehrsrelationen im Bereich des Frachtausschusses Dortmund wurden im Laufe des 4. Quartals 1970 dem seit März 1970 allgemein erhöhten Niveau der Grundfrachten der deutschen Binnenschifffahrt angeglichen. Die entsprechenden Frachterhöhungen lagen überwiegend zwischen 18 und 20%, teilweise auch niedriger. U. a. verteuerten sich Getreide-, Zucker-, Kohle- und Papp- bzw. Papiertransporte im westdeutschen Kanalbereich sowie Kohle-transporte vom Ruhrgebiet nach Berlin.

Die freien Frachtraten für Massenguttransporte des grenzüberschreitenden Rheinverkehrs entwickelten sich von September bis Dezember unterschiedlich. Für die Abfuhr von See-gütern nach Niederrheinhäfen lagen sie am Jahresende um 13 bis 16%, für Transporte nach Binnenhäfen am Mittel- und Oberrhein — unter Berücksichtigung von Kleinwasserzuschlägen — um 24 bis 36% höher. Demgegenüber zogen die Frachtraten für Massenguttransporte im grenzüberschreitenden Tal-verkehr nur um rund 11% an. Gemessen am Ratenverlauf des 4. Quartals 1969 bewegten sich die freien Rheinfrachtraten jedoch auf einem bedeutend niedrigeren Ratenniveau. Trotz der seit Februar 1970 anhaltenden Ratenverbesserung wurden die Spitzenwerte des Vorjahres nicht annähernd erreicht. Im Durchschnitt lagen die Frachtraten des Jahres 1970 teilweise über, teilweise unter den Vorjahresraten. Tagesmieten für Rheinschiffe zu Transport- und Lagerzwecken verbesserten sich im Jahresmittel um etwa 17 bis 28%.

Die Platzspesensätze der Duisburger Frachtenkonvention (DFK) für den Stückgutumschlag der grenzüberschreitenden Rheinschifffahrt in Rotterdam und Amsterdam wurden am 1. 11. 1970 um 12 bis 20% erhöht. Am 1. 12. 1970 wurden auch die Frachtsätze und Stationszuschläge im Berg- und Talver-kehr angehoben. Sie stiegen um rund 10%.

⁴⁾ Beschikking Tarief Binnenlands Vrachtautovervoer.

¹⁾ Goldfranken: Umrechnungskurs seit 1. 11. 1969: 1 FrOr = 1,202 DM. —
²⁾ Vgl. Vortext zum 4. Vierteljahreshaft 1969, S. 6/7 unter „Eisenbahnverkehr“.
³⁾ Vgl. Vortexte zu den Vierteljahreshaften 3/1967, S. 6; 2/1968, S. 4; 4/1968, S. 5; 4/1969, S. 6 und 2/1970, S. 7.

Seeverkehr

Nach der seit Januar andauernden Ratenhausse des Trampfrachtenmarktes mit Frachtkostensteigerungen bis zu 50% trat Anfang Oktober eine Wende ein. Aufgrund der starken Drosselung der japanischen Grundstoffeinfuhren kehrte sich die Raten Tendenz deutlich um. Bis zum Jahresende gingen die Raten für Reise- und Zeitcharterabschlüsse um etwa 10 bis 20% zurück. Mit Rateneinbußen von rund 35% schwächte sich vor allem der Tagesmarkt für die transatlantische Getreide- und Kohlefahrt ab. Gegenüber dem Vorjahr lagen die mittleren Raten des Jahres 1970 jedoch um rund 40% höher.

Die Ratenentwicklung des nordeuropäischen Marktsektors wurden im Laufe des Jahres 1970 von der Abschluß- und Ratenkonjunktur des Überseefrachtenmarktes kaum beeinflusst. Von September bis Dezember 1970 konnten sich die Küstenfrachtraten bei uneinheitlicher Entwicklung im einzelnen leicht verbessern. Die frühe Eisbildung der Ostsee wirkte sich jedoch bereits vor dem Jahresende hemmend auf die Abschlußfähigkeit und damit auf eine weitere Ratenbefestigung aus. Im Gegensatz zum Übersee-Frachtenmarkt, der längere Zeit von der japanischen Rohstoffspeicherung profitierte, verstärkte sich im Seegüter-Nahverkehr innerhalb Europas, vor allem in der Holzfahrt, die Neigung der Importeure zu Beschränkungen in der Vorratshaltung und damit zur Reduzierung ihres Charterprogramms.

Die im Jahre 1970 erzielte durchschnittliche Ratenverbesserung um 10% gegenüber dem Vorjahr reichte kaum aus, um die Aufwendungen der Küstenschiffer für die sprunghaft angestiegenen Hafen- und Bunkerölkosten zu decken.

Die parallel zur Ratenentwicklung des Trampfrachtenmarktes verlaufende stürmische Aufwärtsbewegung der Reisecharterraten des Oltankermarktes fand Anfang Oktober 1970 ihr vorläufiges Ende. Zu diesem Zeitpunkt hatten sie mit WS 300⁵⁾ ihren Kulminationspunkt erreicht und lagen im Vergleich zum Septemberstand noch um 20% höher. Der Ratenrückfall auf WS 155 zum Jahresende ließ den Tendenzumschwung auch am Tankerfrachtenmarkt deutlich sichtbar werden. Mit Ausnahme der anteilmäßig nicht sehr bedeutenden Weißölfahrt⁶⁾, deren Ratenkonjunktur noch bis zum Jahresende anhielt (+15% gegenüber September), gingen die Tagesraten von September bis Dezember 1970 um rund 13% zurück. Ratenabschwächend wirkten sich vor allem die „Relets“ aus, d. s. Weitervercharterungen von vorwiegend großräumiger Tankertonnage in langfristiger, jedoch z. Z. vorübergehend beschäftigungsloser Charterbindung japanischer Auftraggeber. Darüber hinaus trugen auch Informationen über die bevorstehende Wiederinbetriebnahme der mittelöstlichen TAP-Line⁷⁾ sowie die Unsicherheit der Ölgesellschaften über den voraussichtlichen Heizölbedarf der Verbrauchsländer im Winter 1970/71 zur Dämpfung der Marktaktivität bei. Der im Monatsdurchschnitt des Jahres 1970 gegenüber dem Vorjahr erzielte Anstieg der Tagesraten um 120% bedeutete für die Tankerreederei eine entsprechend starke Erhöhung ihrer Frachteinnahmen.

Demgegenüber lagen die vom Londoner Tanker Brokers' Panel berechneten „AFRA“-Durchschnittsraten für die Tankerfahrt in der Reise-, Mengen- und Zeitcharter⁸⁾ nur um 30% höher als im Vorjahr. Dieser allgemein sehr viel ausgeglichene Ratenverlauf beruht auf den anteilmäßig sehr stark wirksamen langfristigen Charterbindungen, vor allem für Tankerraum in Super- und Mammutgrößen, die in der Regel zwar auf einem äußerst niedrigen, jedoch kostenmäßig abgesicherten Ratenniveau vereinbart werden. Demzufolge kehrte sich auch die Tendenz der Durchschnitts-Ratenentwicklung mit der für die Zeitcharterraten charakteristischen Verzögerung erst im Dezember 1970 mit einem 5%igen Ratenrückgang gegenüber dem Vormonat um.

Die Frachtraten der Linienfahrt stiegen während des 4. Quartals 1970 nur geringfügig an. Der leichte Ratenanstieg machte sich vor allem im November bemerkbar. In diesem Monat häuften sich die Tarifsteigerungen einzelner Fahrtgebiete. Gleichzeitig traten Kostenzuschläge für höhere Bunker-

ölpreise, z. B. in der Mittel- und Südamerikafahrt sowie sonstige Erschwerungszuschläge in Kraft.

Im Vergleich zu den Mehrausgaben der Linienreederei für Hafenleistungen und für Betriebsmittel — z. B. waren allein die Preise für Bunkeröl in den Häfen der westlichen Hemisphäre um rund 80% gestiegen — sind die Linienraten nach der Indexberechnung des Bundesverkehrsministeriums, Abt. See, im Jahre 1970 gegenüber dem Vorjahr nur sehr mäßig angestiegen (um 4,3%). Bei der Revision von Linientarifen mußten die Reeder Kostengründe weitgehend zugunsten marktwirtschaftlicher Überlegungen zurückstellen. Das Linienfrachtengeschäft des Jahres 1970 wurde einmal von Auseinandersetzungen um die Regelung des Wettbewerbs auf der Reederseite beherrscht. Zum anderen standen Konferenzprobleme und Tarifrufen der Nord- bzw. Südamerika-Atlantikdienste sowie der Australien-Dienste im Vordergrund der Tarifpolitik. Außerdem machte sich auf der Verladeseite, vor allem in den Entwicklungsländern, ein zunehmender Widerstand gegen jede Verteuerung des Seetransportes bemerkbar.

Luftverkehr

Nach einem Beschluß aller beteiligten Mitglieds-Gesellschaften des internationalen Luftverkehrsverbandes IATA wurden zahlreiche Personenflugpreise im innereuropäischen Luftverkehr mit Wirkung vom 1. 11. 1970 um nahezu 10% angehoben. Von dieser Tarifkorrektur waren die Flugverbindungen zwischen der Bundesrepublik und 10 anderen europäischen Ländern⁹⁾ sowie zwischen Frankreich einerseits und Belgien, der Schweiz, den Niederlanden andererseits betroffen. Als Begründung nannte die Lufthansa „teilweise inflationäre“ Kostenerrhöhungen, die besonders im Kurzstrecken-Flugverkehr die Wirtschaftlichkeit des innereuropäischen Flugbetriebs bedrohen.

Unter dem Motto „Himmelblaues Wochenende zum Zweidrittel-Preis“ führte die Lufthansa eine zeitlich begrenzte Tarifiermäßigung in Höhe von 33 1/3% für Wochenendflüge zwischen Flughäfen des Bundesgebietes¹⁰⁾ ein, die in der Zeit von Samstag 6.00 Uhr bis Sonntag 24.00 angetreten werden. Diese Verbilligung galt nur vom 7. 11. 1970 bis zum 28. 3. 1971, und zwar lediglich bei Benutzung der Sparklasse. Mit der Ausgabe eines kostenlosen zusätzlichen Flugscheins bei der Lösung von mindestens 5 Wochenendflugscheinen in derselben Verkehrsrichtung erhöhte sich der mögliche Preisnachlaß auf mehr als 44%.

Die Flugpreise der Air France und anderer Fluggesellschaften im französischen Binnenflugverkehr wurden am 1. 11. 1970 um 7 bis 8% herabgesetzt. Gleichzeitig führte die staatliche jugoslawische Luftfahrtgesellschaft JAT¹¹⁾ im innerjugoslawischen Personenflugverkehr einen 5%igen Rückflugrabatt ein.

Demgegenüber stieg am 1. 11. 1970 die Fluggastgebühr der britischen Flughäfen Birmingham, Glasgow, Liverpool und Manchester auf 10 s je Person. Gleichzeitig wurde sie für den britischen Flughafen Leston in Höhe von 5 s je Person neu eingeführt.

Die 3 Luftverkehrsgesellschaften der Philippinen („Philippine Air Lines“, „Air Manila“ und „Filipinos Orient Airways“) erhöhten ihre Binnenflugtarife mit Wirkung vom 15. 10. 1970 um 30%. Aufgrund einer Verordnung des Finanz- und Verkehrsministeriums in Venezuela wurden die in venezolanischen Flughäfen eintreffenden Luftfrachtsendungen ab 1. 10. 1970 mit einer Luftfrachtsteuer in Höhe von 2% des Einfuhrwertes — zusätzlich zur Erhebung von Verzollungskosten — belegt.

Post- und Fernmeldeverkehr

Im Tabellenteil dieses Vierteljahresheftes werden die Ergebnisse der Indexberechnungen zur Entwicklung der Post-, Postscheck- und Postreisegebühren erstmals auf neuer Basis (1962=100) sowie in erweiterter Form dargestellt. Darüber hinaus werden die Ergebnisse der Erstberechnung eines Index der Telegraphengebühren sowie eines Teilindex der Fernspreckgebühren (Gesprächsgebühren) auf Basis 1962=100 veröffentlicht. Ein methodischer Abriss zur Indexneuberechnung folgt im Anschluß an diesen Vortext auf Seite 6.

⁹⁾ Österreich, Schweiz, Italien, Jugoslawien, Großbritannien, Irland, Belgien, Niederlande, Luxemburg und Frankreich. — ¹⁰⁾ Ohne Berlin. — ¹¹⁾ Jugoslovenski Aerotransport.

⁵⁾ Mullion-Tankerraten-Wochenindex auf Basis Worldscale. — ⁶⁾ Transport von Erdölzeugnissen. — ⁷⁾ Trans-Arabian-Pipeline für den Rohöltransport von saudi-arabischen Ölfeldern nach dem Mittelmeerhafen Sidon (Libanon). — ⁸⁾ Einschl. der Selbstkostensätze für die Hausflotten der Ölgesellschaften.

Neue Indices der Post- und Fernmeldegebühren auf Basis 1962

1. Postgebühren, Postscheckgebühren und Postreisegebühren

Das Statistische Bundesamt hat die bisher auf der Basis 1958 (=100) berechneten Gebührenindices der Dienstzweige „Postdienst, Postscheckdienst und Postreisedienst“¹⁾ auf die Basis 1962 (=100) umgestellt. Die Ergebnisse dieser Indexneuberechnungen werden auf den Seiten 25 bis 38 dieses Vierteljahresheftes dargestellt. Die Gruppengewichte der Postgebührenindices wurden aus den Gebühreneinnahmen, wie sie als buchmäßige Leistungen in der Position I. 1 der betriebswirtschaftlichen Ergebnisrechnung der Deutschen Bundespost für das Jahr 1964 angegeben werden, abgeleitet. Die von der Preisbasis abweichenden Mengengewichte wurden gewählt, um die nach der allgemeinen Neufestsetzung der Postgebühren vom 1. 1. bzw. 1. 3. 1963 eingetretenen gravierenden Strukturveränderungen berücksichtigen zu können. Erstmals wurden auch die Gebühren der Auslands- und Sonderpostdienste in die Indexberechnung einbezogen.

Die Post- und Postscheckgebühren unterliegen nicht der Umsatzsteuer. Die Postreisegebühren (Postomnibusgebühren) schließen bis zum 31. 12. 1967 die Beförderungssteuer, ab 1. 1. 1968 die Umsatz-(Mehrwert-)steuer ein.

2. Telegraphengebühren und Fernsprechgebühren

Gleichzeitig mit der Neuberechnung der Indices für Postgebühren, Postscheckgebühren und Postreisegebühren auf Basis 1962 wurden erstmals auch Preisindices für den Dienstzweig „Telegraphendienst“ und den Teildienstzweig „Gesprächsgebühren“ berechnet, und zwar ebenfalls auf Basis 1962. Die neuen Indexreihen wurden bis auf das Jahr 1950 zurückgeführt, womit jetzt für die Zeit ab 1950 für alle Dienstleistungszweige der Bundespost Preisindices zur Verfügung stehen.

Das Wägungsschema des Index der Telegraphengebühren ist wie bei den vorstehend besprochenen Indices aus den buchmäßigen Leistungen gemäß der betriebswirtschaftlichen Ergebnisrechnung des Jahres 1964 abgeleitet worden. Für den Fernsprechdienst standen zur Gewichtung der Gruppenindices dagegen nur die Solleinnahmen nach der Hauptzusammenstellung der Fernsprecheinnahmen der Oberpostdirektionen aus dem Jahre 1964 zur Verfügung. Allerdings konnten für

die Feingewichtung des Index der Fernsprechgebühren ebenso wie beim Index der Telegraphengebühren zahlreiche Einzelangaben aus Fernmeldesonderstatistiken des Jahres 1964 herangezogen werden.

Grundsätzlich wurden auch die beiden neuen Indices nach der Laspeyres-Formel berechnet. Eine Ausnahme von der Regel, konstante Gewichte zu verwenden, war jedoch bei den Indices für die Ferngesprächsgebühren notwendig. Der Fernsprechbetrieb ist bekanntlich seit Anfang der 50er Jahre allmählich — zunächst im Inlandsdienst, dann auch bei den Gesprächen mit dem Ausland — von der Handvermittlung auf die automatische Gesprächsvermittlung durch Selbstwahl umgestellt worden. Mit der Automatisierung der Gesprächsvermittlung und der damit verbundenen Einführung der Zeitimpulszahlung (mit wesentlich kürzeren Sprechzeiteinheiten als zuvor) trat faktisch eine Verbilligung der Ferngespräche ein insofern, als jedem Gesprächsteilnehmer, der früher die volle Minute (und bei Beginn des Gesprächs sogar die ersten drei Minuten) unabhängig von der tatsächlichen Gesprächsdauer bezahlen mußte, nach dem neuen Verfahren für Bruchteile einer Gesprächsminute auch nur diese Bruchteile angerechnet wurden. Die präzise Zeitmessung brachte eine durchschnittliche effektive Verbilligung von Ferngesprächen über mittlere Entfernungen um rund 20% mit sich. Berücksichtigt wurde dieser Preisrückgang dadurch, daß die Gebühren für handvermittelte Gespräche einerseits und für selbstgewählte Gespräche andererseits jeweils gemäß den Anteilen zusammengewogen wurden, den beide Gesprächstypen am Anfang jeden Jahres hatten. 1970 war der Anteil der handvermittelten Gespräche auf 7 bis 8% zurückgegangen.

Als Preisrepräsentanten wurden für den Index der Fernsprechgebühren im Inlandsverkehr hinsichtlich der Entfernungsstufe die Gebühren für Gespräche der Zone 200 bis 300 km, hinsichtlich der Gesprächsdauer die Gebühren für alle Gesprächstakte zwischen einer und sechs Minuten — zusammengefaßt als ungewogenes arithmetisches Mittel — berücksichtigt. Bei den Auslandsgesprächen wurde zeitlich ebenso verfahren.

Weitere Teildienstzweige des Fernsprechdienstes wie „Anschlußbereithaltung“ oder „Einrichtung und Änderung von Anschlüssen“ können preisstatistisch erst dann nachgewiesen werden, wenn entsprechende Leistungsstatistiken der Bundespost vorliegen.

¹⁾ Vgl. Erläuterungen zur Berechnungsmethode der früher auf Basis 1958 berechneten Indices der Post-, Postscheck- und Postreisegebühren im Vortext des 2. Vierteljahresheftes 1966, S. 10, unter „Post- und Fernmeldegebühren“.

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

RM/DM

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

a) Sätze in allen Zügen²⁾

Einfache Fahrt

1. 6. 1932	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	38,00	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	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
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 Schnellzugzuschlag)³⁾

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 Schnellzugzuschlag)⁴⁾

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 39

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								
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	—	—	—	—
1. 11. 1969	6,80	4,70	26,30	17,70	—	—	—	—
1. 12. 1969	6,70	4,60	25,70	17,20	—	—	—	—
1. 5. 1970	6,80	4,70	26,20	17,50	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
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	—	—	—	—
1. 11. 1969	13,60	9,30	52,50	35,20	—	—	—	—
1. 12. 1969	13,30	9,10	51,40	34,50	—	—	—	—
1. 5. 1970	13,60	9,40	52,40	35,00	—	—	—	—
Dänemark, Einfache Fahrt								
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	—	—
1. 11. 1969	7,70	5,10	30,50	20,40	52,90	35,10	—	—
1. 12. 1969	7,50	5,00	29,90	19,90	51,70	34,40	—	—
1. 5. 1970	7,50	5,00	29,80	19,90	51,60	34,30	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 8. 1959	8,26	5,46	32,78	21,85	57,06	38,24	—	—
15. 1. 1962	8,78	5,79	34,75	23,17	60,84	40,37	—	—
1. 5. 1963	9,43	6,29	37,71	25,14	65,77	43,65	—	—
1. 5. 1965 ²⁾	9,40	6,30	37,60	25,10	65,60	43,50	—	—
1. 9. 1965	11,20	7,50	44,70	29,80	78,50	52,80	—	—
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	—	—
1. 11. 1969	12,30	8,40	48,90	32,60	84,50	56,40	—	—
1. 12. 1969	12,00	8,10	47,90	31,90	82,70	55,20	—	—
1. 5. 1970	12,00	8,00	47,80	31,80	82,40	55,20	—	—
Frankreich, Einfache Fahrt³⁾								
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	46,48	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
1. 11. 1969	7,30	4,80	24,40	16,50	58,20	39,10	115,00	78,70
1. 12. 1969	7,10	4,70	23,70	16,10	56,80	38,10	112,20	74,80
1. 5. 1970	7,80	5,10	25,50	17,50	60,30	40,20	118,00	79,10
Großbritannien, Einfache Fahrt³⁾								
1. 11. 1959	5,29	3,53	20,66	13,78	50,11	33,42	95,82	63,90
12. 6. 1960	5,88	3,92	22,97	15,31	50,13	33,42	95,84	63,90
1. 9. 1961	6,51	4,31	25,42	16,84	54,05	35,87	99,76	66,35
3. 6. 1962	6,80	4,53	26,55	17,70	55,38	36,92	99,42	66,28
15. 9. 1962	6,76	4,51	26,41	17,61	57,71	38,47	96,12	64,03
1. 2. 1965	7,20	4,90	28,70	19,20	62,90	42,20	108,80	72,40
1. 3. 1966	7,30	4,90	29,10	19,40	67,90	45,10	120,20	80,40
1. 12. 1967	6,30	4,30	24,80	16,60	60,30	40,20	109,70	72,60
1. 5. 1969 ⁴⁾	6,80	4,61	28,16	17,24	61,17	40,78	105,84	70,46
1. 11. 1969	6,40	4,34	26,47	16,21	57,50	38,34	99,49	66,24
1. 12. 1969	6,26	4,25	25,91	15,86	56,28	37,52	97,38	64,83
Italien, Einfache Fahrt								
1. 8. 1956	3,92	2,23	15,68	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961	4,36	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963	5,00	2,80	20,15	11,05	50,05	27,63	89,70	50,05
1. 2. 1964	5,20	3,00	20,20	11,10	50,10	27,70	89,70	50,10
1. 11. 1969	4,90	2,90	19,00	10,50	47,10	26,10	84,40	47,10
1. 12. 1969	4,80	2,80	18,60	10,30	46,10	25,50	82,60	46,10
1. 5. 1970	4,80	2,70	18,60	10,20	46,20	25,50	82,80	46,20
Hin- und Rückfahrt								
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	16,98	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
1. 11. 1969	9,80	5,70	38,00	20,90	94,20	52,10	171,70	94,20
1. 12. 1969	9,60	5,60	35,00	19,30	92,20	51,00	165,10	92,20
1. 5. 1970	9,60	5,40	37,20	20,40	92,40	51,00	165,60	92,40
Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt⁵⁾								
1. 1. 1959	5,08	3,38	16,87	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⁾	30,80 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⁾
1. 11. 1969	3,80	2,60	15,00	10,00	37,30	24,90	74,50	49,70
1. 12. 1969	3,70	2,50	14,70	9,80	36,50	24,30	72,90	48,60
1. 5. 1970	3,60	2,40	14,30	9,60	35,80	23,90	71,60	47,70
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt⁵⁾								
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 vgl. S. 39

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								
1. 3. 1969	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	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1969	7,90	5,30	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1969	7,70	5,20	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
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	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1969	15,70	10,60	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1969	15,30	10,30	—	—	—	—	—	—
1. 5. 1970	15,40	10,40	—	—	—	—	—	—
Niederlande, Personen- und D-Züge, ab 1. 12. 1962 Personenzüge, Einfache Fahrt ²⁾								
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	—	—	—	—
1. 11. 1969	5,60	3,90	18,30	12,40	—	—	—	—
1. 12. 1969	5,50	3,80	17,90	12,10	—	—	—	—
1. 5. 1970	5,40	4,00	18,30	12,40	—	—	—	—
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	—	—	—	—
1. 11. 1969	2,17	2,17	2,17	2,17	—	—	—	—
1. 12. 1969	2,12	2,12	2,12	2,12	—	—	—	—
1. 5. 1970	2,10	2,10	2,10	2,10	—	—	—	—
Norwegen, Einfache Fahrt ²⁾								
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	31,90	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
1. 11. 1969	8,20	5,50	33,00	22,50	81,40	54,80	121,70	81,40
1. 12. 1969	8,00	5,40	32,30	21,90	79,60	53,60	119,10	79,60
1. 5. 1970	8,00	5,30	32,30	21,90	79,80	53,70	119,40	79,80
1. 11. 1970	9,00	6,00	36,00	24,00	89,10	59,40	133,40	89,10
Österreich, Personenzüge, Einfache Fahrt ²⁾								
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
1. 11. 1969	7,00	4,40	20,60	13,00	47,80	30,00	83,50	52,20
1. 12. 1969	6,90	4,30	20,10	12,60	46,80	29,30	81,60	51,10
1. 5. 1970	6,70	4,20	19,80	12,40	45,90	28,80	80,30	50,20
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt ²⁾								
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
1. 11. 1969	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23
1. 12. 1969	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18
1. 5. 1970	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20
Schweden, Personenzüge, ab 1. 5. 1966 Personen- und D-Züge, Einfache Fahrt								
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⁾	78,00 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⁾
1. 11. 1969	10,30 ³⁾	6,90 ³⁾	42,20 ³⁾	28,20 ³⁾	95,40 ³⁾	63,60 ³⁾	137,60 ³⁾	91,70 ³⁾
1. 12. 1969	10,10 ³⁾	6,80 ³⁾	41,30 ³⁾	27,60 ³⁾	93,30 ³⁾	62,20 ³⁾	134,50 ³⁾	89,70 ³⁾
1. 5. 1970	10,80 ³⁾	7,20 ³⁾	43,20 ³⁾	28,20 ³⁾	100,70 ³⁾	66,90 ³⁾	144,60 ³⁾	96,40 ³⁾
Hin- und Rückfahrt								
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⁾
1. 11. 1969	20,20 ³⁾	13,80 ³⁾	68,10 ³⁾	45,20 ³⁾	157,60 ³⁾	105,20 ³⁾	227,70 ³⁾	151,60 ³⁾
1. 12. 1969	19,70 ³⁾	13,50 ³⁾	66,70 ³⁾	44,20 ³⁾	154,20 ³⁾	102,90 ³⁾	222,90 ³⁾	148,30 ³⁾
1. 5. 1970	21,60 ³⁾	14,40 ³⁾	71,20 ³⁾	47,60 ³⁾	165,50 ³⁾	110,20 ³⁾	238,80 ³⁾	159,00 ³⁾
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt ²⁾								
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								
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	—	—
1. 11. 1969	9,50	6,60	31,30	20,60	53,60	35,70	—	—
1. 12. 1969	9,30	6,40	30,60	20,10	52,40	34,90	—	—
1. 5. 1970	9,20	6,20	30,10	19,80	51,60	34,40	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 11. 1964	13,20	9,10	42,20	29,20	74,10	51,80	—	—
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	—	—
1. 11. 1969	14,30	9,50	46,40	31,30	80,20	53,60	—	—
1. 12. 1969	14,00	9,30	45,40	30,60	78,50	52,40	—	—
1. 5. 1970	13,80	9,20	44,80	30,20	77,40	51,60	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 39

A. Personenverkehr
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland
DM

Änderungsdatum	50 km			200 km			500 km			1000 km		
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Portugal, Einfache Fahrt ¹⁾												
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	—	13,44	8,96	—	33,60	22,40	—	—	—	—
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	—	—	—	—
1. 11. 1969	3,80	2,80	—	15,00	10,80	—	37,50	26,80	—	—	—	—
1. 12. 1969	3,70	2,70	—	14,70	10,50	—	36,70	26,20	—	—	—	—
1. 5. 1970	3,70	2,60	—	14,60	10,40	—	36,40	26,00	—	72,80	52,00	—
Spanien, Einfache Fahrt ¹⁾												
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	34,30	28,80
1. 11. 1969	3,00	2,00	1,50	12,00	8,10	5,50	29,80	19,90	13,60	59,80	29,80	27,20
1. 12. 1969	2,90	2,00	1,40	11,70	7,90	5,40	29,10	19,50	13,30	58,50	39,00	26,50
1. 5. 1970	2,80	1,90	—	11,40	7,70	—	28,50	19,00	—	57,20	38,20	—
1. 11. 1970	3,10	2,10	—	12,70	8,50	—	31,60	21,10	—	63,60	42,40	—

3. Personenfahrpreise für wichtige europäische Eisenbahnverbindungen in DM ²⁾

Fahrtstrecke (Entfernung in Bahnkilometern)	Stand 1. 12.	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt		Fahrtstrecke (Entfernung in Bahnkilometern)	Stand 1. 12.	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse			1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
im grenzüberschreitenden Verkehr											
Bonn — Amsterdam (291 km) über Venlo (Grenze)	1958	28,28	20,22	53,55	38,44	Bonn — Paris (522 km) über Aachen Süd (Grenze)— Jeumont (Grenze)	1958	66,94	43,69	125,92	84,51
	1959	28,28	20,22	53,55	38,44		1959	71,35	47,63	134,90	92,48
	1960	28,28	20,22	53,55	38,44		1960	61,39	40,97	114,98	79,15
	1961	28,28	20,22	53,55	38,44		1961	61,68	41,10	115,56	79,43
	1962	28,28	20,22	53,55	38,44		1962	61,68	41,10	115,56	79,43
	1963	31,25	22,30	59,51	42,60		1963	65,22	43,46	121,44	83,35
	1964	32,37	23,02	61,73	44,04		1964	63,88	43,22	120,89	81,93
	1965	33,70	23,91	64,40	45,82		1965	63,88	43,22	120,89	81,93
	1966	36,00	25,60	68,80	49,00		1966	69,20	46,90	135,80	92,00
	1967	37,10	26,30	71,00	50,40		1967	72,90	49,40	143,20	97,00
	1968	37,50	26,70	71,80	51,20		1968	72,90	49,40	143,20	97,00
	1969	36,60	25,40	70,60	49,20		1969	65,70	44,00	128,60	86,20
1970	37,00	25,50	71,40	49,40	1970	67,90	45,30	133,00	88,88		
Bonn — Kopenhagen (1049 km) über Flensburg (Grenze)	1958	111,30	74,97	176,85	119,48	Bonn — Rom (1503 km) über Basel Bad. Bf. — Chiasso/Iselle fr.	1958	147,97	94,72	259,17	164,06
	1959	115,49	77,46	176,49	118,99		1959	151,21	97,18	264,21	167,71
	1960	115,49	77,46	176,49	118,99		1960	151,21	97,18	264,21	167,71
	1961	115,49	77,46	176,49	118,99		1961	156,85	100,53	275,49	174,42
	1962	117,19	78,99	179,32	120,69		1962	156,85	100,53	275,49	174,42
	1963	124,99	84,19	194,78	130,99		1963	171,10	108,73	303,99	190,82
	1964	124,99	84,19	194,78	130,99		1964	175,38	110,68	310,42	193,55
	1965	124,99	84,19	194,78	130,99		1965	175,38	110,68	310,42	193,55
	1966	129,00	86,60	216,00	145,30		1966	170,90	108,10	309,80	194,10
	1967	130,00	87,10	217,20	146,20		1967	172,40	108,40	312,00	194,30
	1968	130,00	87,10	217,20	146,20		1968	176,80	111,40	318,80	198,80
	1969	131,40	87,40	220,20	146,80		1969	168,70	106,00	304,40	189,20
1970	131,30	87,30	220,00	146,80	1970	168,30	105,50	303,80	188,60		
im Transitverkehr											
London — Wien (West) (1570 km) über Dover/Folkestone — Ostende — Aachen Süd (Grenze) — Passau	1958	191,00	125,31	329,96	219,72	Oslo — Malmö (2248 km) über Kornsjo (Grenze) — Lübeck — Travemünde Hafen — Basel Bad. Bf. — Chiasso/Iselle fr.	1958	254,08	182,17	397,97	284,03
	1959	191,51	126,24	331,07	220,83		1959	261,54	186,97	403,01	287,68
	1960	192,92	127,41	333,89	223,18		1960	263,98	188,62	407,89	290,97
	1961	194,17	130,22	336,39	228,80		1961	264,40	188,86	408,53	291,34
	1962	193,46	129,74	334,97	227,84		1962	272,13	195,86	420,78	301,37
	1963	202,07	135,93	351,33	240,20		1963	283,34	203,03	440,47	315,27
	1964	199,80	135,80	351,01	239,27		1964	290,73	207,01	452,11	321,41
	1965	199,80	135,80	351,01	239,27		1965	292,28	208,56	454,45	316,74
	1966	211,20	145,10	398,40	274,20		1966	296,20	211,60	485,30	345,20
	1967	212,40	145,90	400,80	275,80		1967	308,10	219,60	505,80	358,90
Kopenhagen — Belgrad (2368 km) über Flensburg (Grenze) — Salzburg — Jesenice (Grenze)	1958	224,34	148,82	343,20	227,69	Stockholm — Paris (2027 km) über Helsingborg/Malmö (Grenze) — Puttgarden Mitte See — Aachen Süd (Grenze) — Jeumont (Grenze)	1958	236,86	157,17	398,03	266,28
	1959	224,34	148,82	343,20	227,69		1959	249,65	166,66	407,41	273,71
	1960	224,34	148,82	343,20	227,69		1960	239,69	160,00	386,49	260,38
	1961	209,67	139,78	313,85	209,63		1961	239,98	160,13	387,07	260,66
	1962	211,37	141,31	316,67	211,34		1962	247,56	166,14	398,73	270,47
	1963	222,17	148,51	335,13	223,64		1963	258,36	173,41	419,40	284,36
	1964	223,73	150,07	338,25	226,76		1964	260,22	175,30	424,20	286,50
	1965	220,65	148,86	332,09	224,34		1965	260,61	175,64	424,78	286,89
	1966	237,40	158,80	403,00	269,70		1966	274,80	185,40	471,20	318,60
	1967	238,40	159,30	404,20	270,60		1967	284,30	191,50	486,00	328,40
London — Paris (214 km) über Dover/Folkestone — Ostende — Aachen Süd (Grenze) — Paris	1958	251,20	167,90	429,80	287,80		1968	297,70	198,80	507,60	340,20
	1969	246,40	164,20	420,40	280,40		1969	288,50	192,50	493,80	329,80
	1970	245,00	163,00	417,60	278,20		1970	298,60	198,90	512,00	341,80

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 39

B. Güterverkehr

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen (Entfernung 220 km)

Nach Änderungsdaten

DM je 100 kg

Geltungsdauer der Güterklasseneinteilung	Regeltarif														Ausnahme- tarif			
	für die Güterklassen ¹⁾										für die Montangüterklassen							
	A	B	C	D	Dk ²⁾	E	F	Fk ²⁾	G	Gk ²⁾	(C)	(D)	(F)	(Fk) ²⁾				
	A/B		C/D				F			Gk ²⁾	I	II	III	IV	V			
ab 15. 3. 66	A					B			C	Gk ²⁾	II/III			IV	V	6 B 1 (Kohlen) ³⁾	1 B 34 (Grubenholz) ⁴⁾	
5 t - Klasse																		
16. 8. 1948	3,35	3,01	2,67	2,35	2,20	2,11	1,69	1,58	1,46	1,36	2,67	2,35	1,69	1,58	—	—		
1. 1. 1950	2,70	2,54	2,50	2,44	2,28	2,28	1,90	1,77	1,68	1,57	2,50	2,44	1,90	1,77	—	—		
1. 1. 1951	3,11	2,93	2,86	2,78	2,60	2,57	2,14	2,00	1,88	1,76	2,86	2,78	2,14	2,00	—	—		
15. 10. 1951	3,89	3,60	3,46	3,31	3,09	3,01	2,48	2,32	2,16	2,02	3,46	3,31	2,48	2,32	—	—		
5. 8. 1952	4,16	3,85	3,70	3,54	3,31	3,22	2,65	2,48	2,31	2,16	3,70	3,54	2,65	2,48	—	—		
1. 8. 1953	3,32	3,22	3,22	3,22	3,01	3,22	2,65	2,48	2,31	2,16	3,22	3,22	2,65	2,48	—	—		
1. 2. 1958	3,96			3,96		5,67	3,30		2,90	2,71	3,96	3,92	3,29	3,21	3,05	—		
6. 7. 1960	4,19			3,96		3,67	3,30		2,90	2,71	3,96	3,92	3,29	3,21	3,05	—		
15. 10. 1962	4,49			4,25		3,93	3,52		2,90	2,71	4,25	4,20	3,50	3,42	3,25	—		
1. 8. 1964	4,48			4,22		3,97	3,67		3,36	3,14	3,55	3,52	3,09	3,04	2,88	—		
15. 3. 1966			5,02				4,51		4,14	3,87	4,56	4,10		4,02	3,82	—		
1. 1. 1968			4,64				4,18		3,83	—	4,22	3,80		3,76	3,78	—		
1. 5. 1970			5,10				4,60		4,22	—	4,64	4,18		4,12	4,16	—		
10 t - Klasse																		
16. 8. 1948	3,18	2,87	2,49	2,16	2,02	1,79	1,43	1,33	1,13	1,06	2,49	2,16	1,43	1,33	—	—		
1. 1. 1950	2,58	2,42	2,23	2,33	2,09	1,93	1,60	1,49	1,31	1,23	2,33	2,23	1,60	1,49	—	—		
1. 1. 1951	2,99	2,81	2,69	2,57	2,41	2,22	1,84	1,72	1,51	1,42	2,69	2,57	1,84	1,72	—	—		
15. 10. 1951	3,74	3,46	3,25	3,06	2,87	2,60	2,13	2,00	1,74	1,63	3,25	3,06	2,13	2,00	—	—		
5. 8. 1952	4,00	3,70	3,48	3,27	3,07	2,78	2,28	2,14	1,86	1,74	3,48	3,27	2,28	2,14	—	—		
1. 8. 1953	3,20	3,10	3,02	2,94	2,75	2,78	2,28	2,14	1,86	1,74	3,02	2,94	2,28	2,14	—	—		
1. 2. 1958	3,59			3,40		3,14	2,64		2,17	2,03	3,40	3,36	2,63	2,57	2,44	—		
1. 8. 1964	3,30			3,11		2,93	2,70		2,48	2,32	2,66	2,64	2,32	2,28	2,16	—		
15. 3. 1966			3,42				3,08		2,82	2,64	3,42	3,08		3,02	2,87	—		
1. 1. 1968			3,17				2,85		2,61	—	3,17	2,85		2,82	2,84	—		
1. 5. 1970			3,48				3,14		2,88	—	3,48	3,14		3,09	3,12	—		
15 t - Klasse																		
16. 8. 1948	3,04	2,73	2,32	1,96	1,83	1,62	1,30	1,22	1,04	0,97	2,32	1,96	1,30	1,22	1,05	1,82		
1. 1. 1950	2,45	2,30	2,17	2,03	1,90	1,75	1,46	1,37	1,20	1,12	2,17	2,03	1,46	1,37	1,18	1,53		
1. 1. 1951	2,86	2,69	2,53	2,37	2,22	2,04	1,70	1,60	1,40	1,31	2,53	2,37	1,70	1,60	1,41	1,73		
15. 10. 1951	3,58	3,31	3,06	2,82	2,64	2,39	1,97	1,86	1,61	1,51	3,06	2,82	1,97	1,86	1,64	1,99		
5. 8. 1952	3,83	3,54	3,27	3,02	2,82	2,56	2,11	1,99	1,72	1,62	3,27	3,02	2,11	1,99	1,75	2,13		
1. 8. 1953	3,06	2,97	2,84	2,72	2,54	2,56	2,11	1,99	1,72	1,62	2,84	2,72	2,11	1,99	1,75	2,13		
1. 2. 1958	3,14			2,97		2,75	2,31		1,90	1,78	2,97	2,94	2,30	2,25	2,13	1,86		
1. 8. 1964	2,48			2,33		2,19	2,03		1,86	1,74	2,33	2,31	2,03	2,00	1,89	1,63		
15. 3. 1966			2,51				2,26		2,07	1,93	2,51	2,26		2,21	2,10	1,63		
1. 1. 1968			2,32				2,09		1,91	—	2,32	2,09		2,07	2,08	1,62		
1. 5. 1970			2,55				2,30		2,11	—	2,55	2,30		2,27	2,29	...		
20 t - Klasse ⁵⁾																		
1. 2. 1958	2,99			2,83		2,62	2,20		1,81	1,69	2,83	2,80	2,19	2,14	2,03	1,86	2,37	
1. 8. 1964	2,36			2,22		2,09	1,93		1,77	1,65	2,22	2,20	1,93	1,90	1,80	1,63 ⁶⁾	2,37	
15. 3. 1966			2,39				2,15		1,97	1,84	2,39	2,15		2,11	2,01	1,63	2,37	
1. 1. 1968			2,22				2,00		1,83	—	2,22	2,00		1,97	1,98	1,62	2,40	
1. 5. 1970			2,44				2,19		2,02	—	2,44	2,19		2,16	2,18	
25 t - Klasse ⁷⁾																		
15. 3. 1966			2,28				2,05		1,88	1,76	2,28	2,05		2,01	1,91	1,63	2,37	
1. 1. 1968			2,11				1,90		1,74	—	2,11	1,90		1,88	1,89	1,62	2,29	
1. 5. 1970			2,32				2,09		1,92	—	2,32	2,09		2,06	2,08	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. 2. 39/40

B. Güterverkehr

2. Frachten des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut (Entfernung 240 km)

DM je Sendung

Gewichtsstufen	Änderungsdatum								
	16. 8. 1948	1. 1. 1951	15. 10. 1951	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963	15. 3. 1966 ¹⁾	1. 1. 1968 ¹⁾	1. 6. 1970 ²⁾
50 kg	3,50	4,40	5,70	6,10	7,10	7,80	9,20	8,60	9,20
100 kg	6,40	8,00	10,40	11,30	12,80	13,80	15,40	14,30	15,50
250 kg	15,70	19,60	25,50	27,40	29,20	30,80	32,90	30,60	33,00
500 kg	28,00	34,30	42,90	46,90	49,60	51,80	54,50	51,10	55,10
750 kg	40,70	49,90	62,40	64,90	68,40	70,90	74,40	69,20	74,60
1 000 kg	47,90	57,60	69,10	78,70	82,70	85,50	89,10	83,00	90,00
1 500 kg	71,30	85,50	102,60	108,60	113,90	117,30	122,00	113,00	122,00

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

Volle Wagenladungen, berechnet nach den Sätzen der 25 t-Gewichtsklasse³⁾

DM je 1000 kg

Ware	Weizen ⁴⁾		Kar- toffeln	Apfel- sinen	Frische Fische	Schweine- schmalz	Kaffee, roh			Tabak, roh			Pflz. u. tier. Öle, Fette ⁵⁾	
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 ⁶⁾ b)	437 b)	431 b)	445 b)	Frz ⁷⁾ a) (10 t-Kl.) ⁷⁾	A ⁶⁾ b)		485 b)	A ⁶⁾ b)	485 b) (15 t-Kl.) ⁸⁾	A ⁶⁾ b)	A ⁶⁾ b)		
1958 D Febr./Dez.	27,40	37,60 ⁹⁾	14,30	20,10	52,83 ¹⁰⁾	58,70	53,90	26,00 ¹¹⁾	25,26 ¹⁰⁾	35,45 ¹⁰⁾	56,59 ¹⁰⁾	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	46,80	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 D	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 ¹¹⁾	28,80	16,70 ¹¹⁾	19,00	48,27	42,40 ¹¹⁾	39,20 ¹¹⁾	25,00	20,54	35,80	52,32	21,70 ¹¹⁾		
1967 D	16,60	29,60 ⁹⁾	17,80	20,50 ¹¹⁾	60,10	42,40	39,20	26,30 ¹¹⁾	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	19,10	36,50	48,60	20,10		
1969 D	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10		
1970 D	16,47	28,53	17,03	19,73	53,80	41,90	38,70	25,20	20,37	37,77	51,87	24,03		
1970 April	15,40	27,40	16,50	19,00	50,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10		
Mai	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00		
Juni	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00		
Juli	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00		
Aug.	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00		
Sept.	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00		
Okt.	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00		
Nov.	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00		
Dez.	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00		

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	Äschaffen- 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	104 c)	C ⁶⁾ c)	102 c)	C ⁶⁾ c)	103 c)	B ⁶⁾ c)	106 ⁶⁾ c)	B ⁶⁾ c)	B ⁶⁾ b)	A ⁶⁾ b)	462 b) (15 t-Kl.) ¹²⁾	461 b) (15 t-Kl.) ¹²⁾
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 ¹⁰⁾	16,50 ¹⁰⁾
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 ¹¹⁾	14,20 ¹¹⁾	19,30 ¹¹⁾	13,90 ¹¹⁾	19,20 ¹¹⁾	19,40 ¹¹⁾	27,60	34,10 ¹¹⁾	22,60 ¹¹⁾	29,90 ¹¹⁾	27,00	15,83
1967 D	24,10	14,20	19,30	13,90	19,20	19,40	27,60 ¹¹⁾	34,10	24,10	29,90	20,20	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 D	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	26,77	15,30
1970 D	22,67	14,07	18,20	13,77	18,10	19,20	26,60	33,77	23,83	29,60	26,10	15,90
1970 April	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30
Mai	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20
Juni	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20
Juli	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20
Aug.	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20
Sept.	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20
Okt.	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20
Nov.	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20
Dez.	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 39/40

B. Güterverkehr
3. Wagenladungsfrachten 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	Häute u. Felle	Ton, roh	Kalkstein		Schwefelkies	Kalk, kohlen-saurer	Stein- u. Siedesalz	Eisen- und Manganerz				Schwefelkies-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	Weinheim (Bergstr.)	Lübeck-Dänisch-burg	Oberhausen		Leverkusen-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	472 b)	C ²⁾ c)	140 b)	156 ²⁾ b)	237 ²⁾ c)	320 b)	B ²⁾ b)	230 c)	238 ²⁾ c)	238 c)	242 ²⁾ c)	230 c)
1958 D Febr./Dez.	35,60	32,30	7,10	5,70	9,22	6,10	21,30	8,23 ⁴⁾	3,27 ⁴⁾	7,94 ⁴⁾	5,45 ⁴⁾	8,03 ⁴⁾
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 ⁵⁾	7,10 ⁵⁾	4,60 ⁵⁾	8,50 ⁵⁾	9,90 ⁵⁾	19,90 ⁵⁾	7,80 ⁵⁾	3,20 ⁵⁾	7,50 ⁵⁾	4,60 ⁵⁾	8,10 ⁵⁾
1967 D	32,90 ⁵⁾	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	3,20 ⁶⁾	7,50 ⁶⁾	4,80	8,10
1969 D	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,20 ⁶⁾	7,50 ⁶⁾	4,80	8,10
1970 D	31,70	33,27	6,97	4,03	8,10	9,55	19,70	8,83	3,37 ⁶⁾	7,95 ⁶⁾	5,00	8,63
1970 April	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,24 ⁶⁾	7,62 ⁶⁾	4,80	8,10
Mai	32,30	34,30	7,10	4,10	7,40	9,20	20,30	9,10	3,44	8,12	5,10	8,90
Juni	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,44	8,12	5,10	8,90
Juli	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,44	8,12	5,10	8,90
Aug.	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,44	8,12	5,10	8,90
Sept.	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,44	8,12	5,10	8,90
Okt.	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,44	8,12	5,10	8,90
Nov.	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,44	8,12	5,10	8,90
Dez.	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,44	8,12	5,10	8,90
Ware	Stahlschrott	Steinkohlen ⁷⁾				Steinkohlen, -briketts u. -koks ⁷⁾		Steinkohlen und -koks ⁷⁾		Braunkohle, roh	Braunkohlen-briketts	
von	Hamm (Westf.)	Reckling-hausen Ost	Alsdorf (Kr. Aachen)			Gelsenkirchen		Oberaden	Herne	Nieder-außem	Frechen	
Strecke nach	Ober-hausen Hbf	Groß-krotzen-burg	Mannheim-Rheinau	Stuttgart Ost Techn. Werke I ⁸⁾	Stuttgart II ⁸⁾	Siegen	Hamburg	Salzgitter Hütte-Nord	Peine	Düsseldor-Reisholz	Hamm (Westf.)	Hamburg
Strecke in km	77	283	320	456		139	347	248	266	52	145	439
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	IV ²⁾ c)	193 ²⁾ c)				180 c)	185 c)	192 c)		180 c)	180 c)	186 c)
1958 D Febr./Dez.	10,70	21,44 ⁴⁾	22,54 ⁴⁾	27,51 ⁴⁾	27,51 ⁴⁾	13,80 ⁴⁾	19,05 ⁴⁾	9,73 ⁴⁾	10,31 ⁴⁾	6,64 ⁴⁾	14,19 ⁴⁾	21,94 ⁴⁾
1960 D	10,60	20,65	21,70	26,50	26,50	13,30	18,35	10,13	10,65	6,70	14,30	22,10
1961 D	10,60	19,70	20,70	25,30	25,30	12,70	17,50	9,51	10,05	6,70	14,30	22,10
1962 D	10,60	17,70	16,54	21,32	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 ⁵⁾	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 D	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
1970 D	10,07	11,53	11,38	21,78	16,82	12,57	18,09	9,86	10,51	6,27	13,03	21,77
1970 April	9,40	11,50	11,60	22,10	17,10	12,20	17,50	9,80	10,40	6,00	12,50	20,90
Mai	10,40	11,59	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
Juni	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
Juli	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
Aug.	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
Sept.	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
Okt.	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
Nov.	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
Dez.	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
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 Esso	Ingolstadt Nord	Erngaden	Ingolstadt Nord	Bochum-Langendreer
Strecke nach	Holt-hausen (Ems)	Kassel-Unterstadt	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	370 d)	A ²⁾ d)	386 d)	382 d)	B ²⁾ d)	401 d)	386 d)	B ²⁾ d)	382 d)	B ²⁾ d)	382 d)	A ²⁾ d)
1958 D Febr./Dez.	7,48 ⁴⁾	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 ⁵⁾	6,60 ⁴⁾	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 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
1970 D	6,33	23,17	6,15	9,47	17,27	8,65	6,15	20,77	8,63	17,77	14,83	6,60
1970 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	23,90	5,80	9,00	17,80	8,40	5,80	21,40	8,20	18,30	14,60	6,80
Juni	6,20	23,90	6,40	9,00	17,80	8,40	6,40	21,40	8,20	18,30	14,60	6,80
Juli	6,20	23,90	6,40	9,00	17,80	8,40	6,40	21,40	8,20	18,30	14,60	6,80
Aug.	6,50	23,90	6,40	9,00	17,80	9,00	6,40	21,40	8,20	18,30	14,60	6,80
Sept.	6,50	23,90	6,40	10,40	17,80	9,00	6,40	21,40	9,50	18,30	15,30	6,80
Okt.	6,50	23,90	6,40	10,40	17,80	9,00	6,40	21,40	9,50	18,30	15,30	6,80
Nov.	6,50	23,90	6,40	10,40	17,80	9,00	6,40	21,40	9,50	18,30	15,30	6,80
Dez.	6,50	23,90	6,40	10,40	17,80	9,00	6,40	21,40	9,50	18,30	15,30	6,80

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 39/40

B. Güterverkehr

3. Wagenladungsfrachten 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	Schwefel- säure	Thomas- phosphat	Glüh- phosphat	Ammon- nitrat	Kalk, gebrannt	Zement	Roheisen in Masseln	Halbzeug ²⁾	Walzdraht aus Stahl	Stab- u. Formstahl unbearb.	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren
von	Duisburg- Hochfeld- Süd	Braun- schweig Hgbf	Brun- sbüttelkoog	Ludwigs- hafen (Rh.) BASF	Flanders- bach	W.-Biebrich Industrie- Bahnhof	Gelsen- kirchen	Dortmund	Duisburg Hbf	Ober- hausen Hbf	Braun- schweig Hgbf	Düsseldor- f-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 ³⁾ d)	320 b)	326 ³⁾ b)	320 b)	156 ³⁾ b)	B ³⁾ b)	288 ³⁾ c)		I ³⁾ c)		A ³⁾ 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
1960 D	9,25	16,26	17,45	17,43	6,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1961 D	7,90	18,00	17,70	17,70	6,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1962 D	7,90	18,00	14,62	17,70	5,57	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1963 D	7,90	18,00	14,00	17,70	5,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1964 D	7,90	18,00	14,00	17,70	5,30	10,03	5,20	6,40	12,66	17,92	22,93	22,42
1965 D	7,75	18,00	14,00	17,70	5,10	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1966 D ⁴⁾	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 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
1970 D	7,57	18,24	13,57	17,98	4,43	9,90	5,30	6,47	11,37	15,90	20,17	19,77
1970 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	7,80	17,60	13,10	17,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
Juni	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
Juli	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
Aug.	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
Sept.	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
Okt.	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
Nov.	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
Dez.	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40

4. Pauschalfrachten für Container

DM je 40-Fuß-Container⁶⁾

Ware	Flaschen		Maschinen			
von	Immigrath		Bremen		Amsterdam	
Strecke nach	Bremen Zollaussehluß	Amsterdam	Frankfurt (M) Ost	Ludwigsburg	Frankfurt (M) Ost	Ludwigsburg
Strecke in km	302	236	436	604	459	605
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	493 c) ⁷⁾	9145 c) ⁷⁾	493 c) ⁷⁾		9145 c) ⁷⁾	
1958 D Febr./Dez.	410,00	592,80 ⁸⁾	1215,00	1495,00	1225,00 ⁹⁾	1517,50 ⁹⁾
1960 D	405,50	602,50 ⁹⁾	1215,00	1495,00	1220,00 ⁹⁾	1492,50 ⁹⁾
1961 D	405,00	602,50	1215,00	1495,00	1220,00	1492,50
1962 D	390,75	612,50	1215,00	1495,00	1230,00	1502,50
1963 D	362,50	632,50	1215,00	1495,00	1250,00	1522,50
1964 D	362,50	651,25	1092,10	1338,75	1268,75	1541,25
1965 D	362,50	637,50	920,00	1120,00	1095,00	1285,00
1966 D	362,50 ⁹⁾	632,50 ⁹⁾	887,50 ⁹⁾	1077,50 ⁹⁾	1070,00 ⁹⁾	1252,50 ⁹⁾
1967 D	362,50	632,50	887,50	1077,50	1070,00	1252,50
1968 D Juni-Dez.	382,00	435,00	595,00	843,00	685,00	800,00
1969 D	382,00	439,00	595,00	733,00	687,00	804,00
1970 D	401,25	440,00	625,00	768,75	706,25	823,75
1970 April	382,00	420,00	595,00	733,00	667,00	785,00
Mai	382,00	420,00	595,00	733,00	667,00	785,00
Juni	382,00	420,00	595,00	733,00	667,00	785,00
Juli	420,00	460,00	655,00	806,00	745,00	863,00
August	420,00	460,00	655,00	806,00	745,00	863,00
September	420,00	460,00	655,00	806,00	745,00	863,00
Oktober	420,00	460,00	655,00	806,00	745,00	863,00
November	420,00	460,00	655,00	806,00	745,00	863,00
Dezember	420,00	460,00	655,00	806,00	745,00	863,00

II. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

A. Frachten des Reichskraftwagentarifs für Stückgut (Entfernung 261—264 km)

in DM je Sendung

Gewichtsstufen	Änderungsdatum								
	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963	14. 3. 1966	1. 1. 1968	1. 6. 1970
50 kg	3,60	4,50	5,90	6,40	7,40	8,50	10,00	9,30	10,00
100 kg	6,90	8,60	11,20	11,90	13,50	15,30	16,90	15,70	17,00
250 kg	16,70	20,90	27,20	28,90	30,90	34,40	36,50	33,90	39,30
500 kg	29,70	36,40	45,50	49,60	52,40	57,90	60,70	56,70	61,20
750 kg	43,30	53,00	66,30	68,60	72,20	79,20	82,70	76,90	83,00
1 000 kg	51,00	61,10	73,30	83,20	87,30	95,60	99,20	92,00	100,00
1 500 kg	75,60	90,75	108,90	114,75	120,30	131,10	135,60	126,00	136,20

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 39/40

B. 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		G	(F)	(F)						
	A/B	C/D	E	F	G	I	II	III	IV	V					
I/II											III/IV/V				
ab 14. 3. 1966															
5 t-Klasse															
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 ²⁾	5,70			5,56		5,15		4,87			5,56		4,87		
1. 1. 1968 ³⁾	(5,42—5,70)			(5,28—5,56)		(4,89—5,15)		(4,63—4,87)			(5,28—5,56)		(4,63—4,87)		
1. 5. 1970 ³⁾	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)		
	5,94			5,80		5,36		5,07			5,80		5,07		
	(5,58—6,30)			(5,45—6,15)		(5,04—5,68)		(4,77—5,37)			(5,45—6,15)		(4,77—5,37)		
10 t-Klasse															
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 ²⁾	4,66			4,45		4,31		3,76			4,45		3,76		
1. 8. 1968 ³⁾	(4,43—4,66)			(4,23—4,45)		(4,09—4,31)		(3,57—3,76)			(4,23—4,45)		(3,57—3,76)		
1. 5. 1970 ³⁾	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)		
	4,86			4,64		4,49		3,92			4,64		3,92		
	(4,57—5,15)			(4,36—4,92)		(4,22—4,76)		(3,68—4,16)			(4,36—4,92)		(3,68—4,16)		
15 t-Klasse															
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		
1. 5. 1970 ³⁾	3,84			3,70		3,55		3,12			3,70		3,12		
	(3,61—4,07)			(3,48—3,92)		(3,34—3,76)		(2,93—3,31)			(3,48—3,92)		(2,93—3,31)		
20 t-Klasse ⁴⁾															
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		
1. 5. 1970 ³⁾	3,63			3,48		3,34		2,90			3,48		2,90		
	(3,41—3,85)			(3,27—3,69)		(3,14—3,54)		(2,73—3,07)			(3,27—3,69)		(2,73—3,07)		
23 t-Klasse ⁵⁾															
1. 5. 1970 ³⁾	3,52			3,38		3,24		2,81			3,38		2,81		
	(3,31—3,73)			(3,18—3,58)		(3,05—3,43)		(2,64—2,98)			(3,18—3,58)		(2,64—2,98)		

III. Spedition

Kundensätze des Spediteursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen

in DM je 100 kg

Transportstrecke → Gewicht → Änderungs- datum	151 km				350 km			
	100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg	100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg
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 ⁶⁾	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. 1966 ⁶⁾	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 ⁷⁾	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)
1. 7. 1970 ⁸⁾	12,70	10,56	7,76	6,33	19,80	17,60	13,23	10,93
	(11,43—13,97)	(9,50—11,62)	(6,98—8,54)	(5,70—6,96)	(17,82—21,78)	(15,84—19,36)	(11,91—14,55)	(9,84—12,02)

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 40/41

IV. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

Ware von nach		Getreide ¹⁾													
		Roggen und Weizen ²⁾		Uebr. Getreide (d. Güterkl. IV ³⁾)		Roggen und Weizen ²⁾		Brot- Futtermittel		Brot- Futtermittel		Roggen und Weizen		Futtergetreide	
		Hamburg		Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn ⁴⁾		Köln			
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				
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				
1969 D		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22				
1970 D		11,45	8,11		7,58		10,92		12,49		7,18				
1970 Jan.		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,18				
Febr.		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,18				
März.		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,18				
April		11,08	7,87		7,58		10,92		12,49		7,18				
Mai		11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18				
Juni		11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18				
Juli		11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18				
Aug.		11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18				
Sept.		11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18				
Okt.		11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18				
Nov.		11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18				
Dez.		11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18				

Ware von nach		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		
		Emden		Hamburg		Berlin			Emden			
1958 D	14,72	14,02	16,78 ⁴⁾	16,08 ⁴⁾	13,56		9,47	7,20	7,87	8,62		
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	7,24		
1963 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,17	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24		
1964 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42	9,54	5,98	6,60	7,30		
1965 D	10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	7,32		
1966 D		10,73		12,32	10,91	14,93	9,74	5,99	6,62	7,32		
1967 D		10,73		12,32	11,25	16,17	9,84	5,99	6,62	7,32		
1968 D		10,70		12,32	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29		
1969 D		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	7,28r		
1970 D		10,65		12,29	11,97	17,64	10,06	6,97	7,67	8,45		
1970 Jan.		10,65		12,29	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	7,28		
Febr.		10,65		12,29	11,21	16,12	9,97	6,30	6,96	7,69		
März		10,65		12,29	11,21	17,44	10,11	6,46	7,13	7,88		
April		10,65		12,29	11,61	18,00	10,11	6,46	7,13	7,88		
Mai		10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83		
Juni		10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83		
Juli		10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83		
Aug.		10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83		
Sept.		10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83		
Okt.		10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83		
Nov.		10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83		
Dez.		10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83		

Ware von nach		Küstenkohle ⁶⁾ b)			Exportkohle ⁶⁾ c)			Bunkerkohle ⁶⁾ d)		
		Zechengruppen des Ruhrgebiets								
		I	II	III	I	II	III	I	II	III
1958 D	4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50	
1960 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
1961 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
1962 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71	
1963 D	4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,58	6,13	6,77	
1964 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,76	
1965 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78	
1966 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78	
1967 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78	
1968 D	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75	
1969 D	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74	
1970 D	5,18	5,71	6,34	4,31	4,72	5,13	6,36	6,99	7,69	
1970 Jan.	4,40	4,85	5,39	3,76	4,14	4,52	5,56	6,12	6,74	
Febr.	4,64	5,12	5,69	4,19	4,59	4,99	5,87	6,46	7,12	
März	4,76	5,25	5,83	4,30	4,71	5,12	6,02	6,62	7,30	
April	4,76	5,25	5,83	4,30	4,71	5,12	6,02	6,62	7,30	
Mai	5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97	
Juni	5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97	
Juli	5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97	
Aug.	5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97	
Sept.	5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97	
Okt.	5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97	
Nov.	5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97	
Dez.	5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 41

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze
DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle ¹⁾	Ortskohle ¹⁾	Steinkohle ²⁾							Braunkohlenbriketts	
Strecke	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) ³⁾ Osthafen	Würzburg ³⁾	Mannheim	Heilbronn ³⁾	Karlsruhe	Frankfurt (Main) ³⁾	Würzburg ³⁾	
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 ³⁾	10,02	6,57	9,51
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
1969 D	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1970 D	8,17	9,50	8,77	17,32	8,57	11,80	8,51	11,32	10,10	7,45	11,23
1970 Jan.	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Febr.	7,65	8,76	8,08	16,86	8,52	11,70	8,45	11,23	10,03	7,52	11,33
März	7,84	8,98	8,28	17,17	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
April	7,84	8,98	8,28	17,17	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Mai	8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Juni	8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Juli	8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Aug.	8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Sept.	8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Okt.	8,43	9,87	9,12	18,30	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Nov.	8,43	9,87	9,12	18,30	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Dez.	8,43	9,87	9,12	18,30	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
Strecke	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim ⁴⁾	Heilbronn ⁴⁾	Kehl ⁵⁾	Bremen ⁶⁾		
	Mannheim	Heilbronn ⁴⁾	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46 ³⁾	2,85	15,12		14,67
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I 15,20 ⁷⁾	II	14,37
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,92	15,22	14,37
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	15,20	14,35
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1964 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1965 D	6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1966 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1967 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35
1968 D	6,58	9,24	8,09	4,50	4,82	3,06	4,66	2,84	16,84	15,14	14,30
1969 D	6,58	9,27	8,09	4,53	4,82	3,08	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1970 D	7,39	10,35	9,08	4,67	4,81	—	—	—	18,17	16,34	15,43
1970 Jan.	6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
Febr.	7,46	10,45	9,17	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
März	7,46	10,45	9,17	4,54	4,81	—	—	—	16,82	15,12	14,28
April	7,46	10,45	9,17	4,54	4,81	—	—	—	16,82	15,12	14,28
Mai	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
Juni	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
Juli	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
Aug.	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
Sept.	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
Okt.	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
Nov.	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
Dez.	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)				Kies			Bims Kies ⁴⁾			
Strecke	Bremen ⁶⁾				Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.			
	Heilbronn ⁶⁾ über Küsten-Kan. u. Wes.-Dat.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan. | Wes.-Datt.-Kan.		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig	
1958 D	27,71		21,31		21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1960 D	I 27,75 ⁷⁾		II 21,95 ⁷⁾		III 21,83	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	28,77	25,92	24,47	24,32	21,87	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1965 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,55	7,86	8,60
1966 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1968 D	28,68	25,83	24,38	24,23	21,79	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1969 D	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	3,14	5,79	6,51	4,39	7,72	8,49
1970 D	30,90	27,86	26,28	26,13	23,48	3,32	6,50	7,32	4,84	8,61	9,54
1970 Jan.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	3,14	5,79	6,51	4,06	7,99	8,16
Febr.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	3,14	5,79	6,51	4,06	7,99	8,16
März	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	3,35	6,64	7,47	5,00 ⁹⁾	8,85 ⁹⁾	9,81 ⁹⁾
April	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
Mai	32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
Juni	32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
Juli	32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
Aug.	32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
Sept.	32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
Okt.	32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
Nov.	32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
Dez.	32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 41

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

Ware	Getreide ¹⁾								Ölkuchen ²⁾				
	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/ Aarhus ³⁾	Elbe				Rotter- dam ⁴⁾	Elbe				
	Elbe	Stettin/ Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁵⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁶⁾	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/ Oskarshamn	Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt ⁷⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁸⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ⁹⁾	nördlich Helsing- borg/Ystad (Schweden)	
Währung	DM	s. d.						DM					
Mengeneinheit	1 000 kg												
1958 D	17,5	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78	
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	7,81	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39	
1963 D	19,10	22,4	6,52	7,99	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	9,83	11,19	11,88	
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	7,99	7,79	8,54	8,74	13,99	8,50	9,69	11,28	10,73	
1967 D	21,8	21,6 ⁷⁾	5,34	7,00	7,35	8,51	8,88	12,72	8,04	8,46	9,76	11,13	
1968 D	13,65 ⁸⁾	25,6	6,19	7,11	7,85	8,69	10,12	13,93	8,00	8,91	10,50	11,15	
1969 D	13,85	29,4	7,40	7,85	8,59	9,61	11,20	13,73	9,46	9,57	11,84	12,26	
1970 D	14,65	37,2	8,51	8,11	9,29	10,50	11,18	.	10,26	10,18	12,16	13,02	
1968 III. Vj.	13,83	23,10	6,55	6,51	7,36	8,25	8,83	14,33	7,61	8,81	10,35	9,57	
IV. Vj.	15,87	29,0	6,73	7,74	8,46	9,71	.	14,67	8,50	9,74	11,62	12,05	
1969 I. Vj.	12,25	.	6,93	8,63	8,82	8,94	.	12,19	9,92	9,48	11,57	13,09	
II. Vj.	14,12	.	6,83	6,86	7,84	8,19	9,67	15,24	8,57	8,83	10,95	10,88	
III. Vj.	13,68	28,7	7,32	7,01	7,44	8,82	.	13,88	7,85	8,41	10,51	11,05	
IV. Vj.	15,37	31,8	8,54	9,18	10,26	12,50	12,67	13,67	11,49	11,54	14,32	14,00	
1970 I. Vj.	14,51	.	9,32	8,75	11,71	10,63	.	.	11,00	11,10	.	.	
II. Vj.	14,50	37,1	7,63	7,38	7,75	.	10,90	.	8,85	8,95	10,97	12,09	
III. Vj.	14,46	39,7	8,03	7,77	8,47	10,33	10,33	.	10,30	9,65	11,60	12,58	
IV. Vj. ⁹⁾	15,06	.	8,98	8,98	10,04	11,07	11,90	.	11,13	11,65	13,91	13,74	
Ware	Ölkuchen ²⁾		Grubenholz		Schnittholz								
	Elbe		Hamina/ Björneborg (Finnland)	südl. Vester- vik/Ystad ¹⁰⁾ (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)						Brahestad/ Tornia (Finnland)	Göteborg/ Vänernsee (Schweden)	
	nördl. Ystad/ Oskarshamn (Schweden)	Groß- britannien, Ostküste	Elbe/ Weser/ Ems	beig. ¹¹⁾ Rheinendhäfen	niederl. ¹²⁾ Rheinendhäfen	Rhein- häfen ¹³⁾ Ruhrhäf.	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend- häfen ¹⁴⁾		
Währung	DM	s. d.	DM	DM	hfl		DM			s. d.	hfl		
Mengeneinheit	1 000 kg		Fathom				Standard						
1958 D	9,18	127,1	.	169,2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180,5	200,6	71,13	
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	75,88	
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 ⁹⁾	101,15	129,78	113,93	108,50	108,32	316,2	337,8	88,77	
1969 D	13,00	301,11	60,10	147,52	106,71	136,39	128,69	116,25	116,38	339,8	361,2	.	
1970 D	15,78	.	78,19	153,96	107,92	150,56	143,00	125,39	127,18	380,5	398,8	.	
1968 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	108,71	116,42	312,4	342,7	.	
II. Vj.	13,11	.	48,50	146,56	103,13	138,06	130,31	113,77	106,11	332,7	352,6	.	
III. Vj.	10,83	.	.	152,44	110,19	138,86	130,83	115,41	124,30	346,9	366,2	.	
IV. Vj.	15,30	.	.	154,99	.	137,83	133,13	127,17	.	367,2	383,5	.	
1970 I. Vj.	.	.	74,67	148,53	110,00	147,50	133,95	120,14	.	358,3	.	.	
II. Vj.	14,46	.	78,27	155,32	.	149,31	141,67	128,90	123,72	391,3	404,1	.	
III. Vj.	14,42	.	80,44	156,13r	.	151,90	150,32	129,89r	129,79	378,11r	403,6	.	
IV. Vj. ⁹⁾	19,80	.	.	159,67	.	153,50	150,50	125,96	129,57	393,4	405,10	.	
Ware	Schnittholz					Kaolin ¹⁴⁾		Naturwerksteine					
	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vester- vik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelsund/ Härnösand ¹⁵⁾ (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste			Bornholm (Dänemark)	Limfjör- dhäfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)			
	Elbe/ Weser	Rhein- häfen ¹⁶⁾ Ruhrhäfen	niederländische Rheinendhäfen ¹⁷⁾	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weser			Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg		
Währung	DM		hfl	s. d.				DM					
Mengeneinheit	Standard							1 000 kg					
1958 D	65,10	.	60,00	70,64	181,6	127,1	13,45	7,67	.	7,00	9,04	8,34	
1960 D	72,94	99,61	79,69	88,10	229,2	156,6	16,26	8,47	.	6,50	9,10	9,49	
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223,2	146,7	15,31	9,02	6,90	5,25	9,42	7,82	
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202,11	145,9	14,23	8,60	7,41	6,08	8,93	8,03	
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41	6,25	9,26	7,23	
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250,0	177,2	15,21	9,15	9,21	6,26	9,38	7,72	
1965 D	80,14	99,50	82,44	91,14	249,0	179,4	14,99	9,11	9,00	6,44	9,54	.	
1966 D	.	100,31	77,86	97,25	258,9	173,5	15,06	9,07	7,94	6,79	9,00	7,88	
1967 D	.	.	78,84	91,76	255,9	173,7	13,55	9,03	.	5,51	8,38	7,84	
1968 D	.	101,39	90,70	104,32	320,4	233,1	14,97	9,00	.	6,33	9,53	8,80	
1969 D	88,75	112,63	92,11	103,67	344,0	256,0	17,01	9,00	8,50	6,63	10,34	8,34	
1970 D	.	114,37	.	.	368,11	260,5	23,41	11,57	10,00	6,99	11,09	.	
1968 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	.	.	.	12,24	8,75	
1969 I. Vj.	.	104,25	86,33	.	312,7	209,5	16,06	.	.	.	.	.
II. Vj.	.	113,75	.	.	341,3	233,7	16,47	.	.	6,67	10,30	8,75	
III. Vj.	.	117,02	.	.	346,4	.	15,78	9,00	.	6,62	10,51	8,88	
IV. Vj.	.	.	.	.	383,10	330,1	19,75	9,00	.	6,65	11,09	.	
1970 I. Vj.	.	.	.	.	370,3	224,10	22,39	9,92	.	6,53	9,25	.	
II. Vj.	.	108,94	.	.	352,1	266,1	21,28	9,00	.	6,81	9,51	.	
III. Vj.	.	109,17	.	.	381,0	298,2	25,38r	.	.	7,13	11,72	.	
IV. Vj. ⁹⁾	368,5	.	24,58	.	.	7,49	12,65	.	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 41

B. Seeschifffahrt

I. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Kiesel, Schotter, Splitt						Sand	Salz	Schlacke ¹⁾		Schrott ²⁾	Steinkohle
von	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt ³⁾	nördlich Fredericia/ Aarhus ⁴⁾	Limfjord- häfen (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- häfen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe
Währung	DM						DM	skr	hfl	DM		
Mengeneinh.	1 000 kg											
1958 D		5,41	5,50		7,81	7,22		13,42			15,50	9,30
1960 D	6,18	5,40	5,64	4,80	7,37	6,26	16,4	12,00			14,26	10,68
1961 D	6,01	5,66	5,78	5,57	7,91	6,42	17,0	14,23	7,00	5,98	13,95	10,25
1962 D	5,58	5,48	5,61	6,81	7,62	6,36	14,6	13,24	7,11	5,49	14,30	10,26
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19	8,51	6,91	16,1	13,21	7,18	5,83	15,54	12,19
1964 D	5,85	5,45	5,97	6,70	7,97	7,08	16,8	12,76	7,25	5,52	14,91	12,04
1965 D	6,13	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	5,51	15,36	11,03
1966 D	5,33	5,07	5,83	6,49	8,06	6,82	17,5	13,00	7,39	5,04	16,04	10,19
1967 D	4,63	4,68	5,12	5,54	7,36	7,25	19,0	13,53	7,40	4,89	14,48	10,18
1968 D	5,24	4,74	5,08	6,01	8,36	7,00	9,29 ⁸⁾	14,57	7,40	5,10	14,95	10,10
1969 D	4,71	5,44	6,34	7,69	9,26	8,39	10,91	15,20	7,40	6,10	16,55	11,09
1970 D	5,07	6,25	6,83	7,71	10,09	8,81	12,33	16,48	9,24	6,41	18,59	13,14
1968 III. Vj.	5,25	4,86	5,03	6,19	8,23	7,60	9,02	13,28	7,40	5,10	14,11	10,16
1968 IV. Vj.	5,00	4,72	5,14	6,63	8,35		9,81	17,42	7,38	5,83	16,69	10,54
1969 I. Vj.	4,09	4,71	5,00	6,03	8,58					5,56	17,14	9,63
1969 II. Vj.	4,25	4,91	5,52	7,36	8,22		9,61			5,35		10,76
1969 III. Vj.	5,38	5,93	6,94	8,33	8,51	8,33	10,55	15,19		6,02	15,67	11,62
1969 IV. Vj.	5,00	6,21	7,90	9,03	11,71	8,50	12,56	13,75		7,28		11,85
1970 I. Vj.	4,92	5,97	6,33	6,70	9,67					6,13		11,00
1970 II. Vj.	5,45	5,96	6,28		10,55	8,68	12,88	17,50		5,74	17,81	12,58
1970 III. Vj.	5,19	6,32	6,75	8,20	10,18		12,12	15,95		6,33	19,17	14,74
1970 IV. Vj. ⁹⁾		6,66	7,61	8,29	9,92		11,82	15,75	9,50	7,24		14,77

Ware	Steinkohle						Koks ¹⁰⁾					
von	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe	
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) ¹¹⁾	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark ¹²⁾	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon ⁴⁾	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm ⁵⁾	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon ⁶⁾	nördlich Aarhus/ Aalborg ¹³⁾
Währung	DM	dkr	s. d.	DM	s. d.	s. d.	s. d.	skr			s. d.	
Mengeneinh.	1 000 kg			2240 lbs			1 000 kg					
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
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 ⁸⁾	24,8	20,5	27,4 ¹⁴⁾	18,10	20,25	34,9	24,3 ¹⁴⁾	23,3
1969 D	11,11	24,09	25,11	11,24	27,7	22,8	29,10	20,75		38,7	29,1	26,7
1970 D	12,00	25,21	27,1		36,4	30,11		30,67	28,38	53,5	34,3	31,5
1968 III. Vj.	10,22	19,73	17,5	10,13	22,0	18,9	26,11			32,1	24,11	23,4
1968 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	
1969 II. Vj.	10,06	23,67	23,2	10,13	24,8	21,5		20,75		32,8		25,7
1969 III. Vj.	12,06	24,46	26,0	11,89	28,10	22,7				38,4	27,2	
1969 IV. Vj.	11,90	28,08	30,3	12,56	34,7	28,11				47,9		
1970 I. Vj.		26,53	38,11	12,23	35,1	29,6						
1970 II. Vj.	11,50	23,62	21,8			27,7			29,75r	51,0	28,3	
1970 III. Vj.		23,36	23,11			34,9		29,91		56,7r	27,0	
1970 IV. Vj. ⁹⁾		28,13	23,8			36,3			27,00	50,11	43,1	

Ware	Koks ¹⁰⁾			Briketts ¹⁵⁾	Kalldüngemittel		Eisen und Stahl					
von	Elbe	Lübeck	Groß- britannien, Ostküste	Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- häfen ⁷⁾ / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon ⁴⁾	Däne- mark ¹²⁾	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.	skr	skr		DM		
Mengeneinh.	1 000 kg											
1958 D	11,84	16,0	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,35	12,85	19,75	13,00	
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 ¹⁴⁾	29,10	19,04	25,56	24,03	28,8 ¹⁴⁾	17,20 ¹⁴⁾	17,71 ¹⁴⁾	16,60	8,97	9,78
1969 D	19,67	22,3	32,7	21,36	27,50	26,37	30,6	18,80	18,74	17,29	9,58	11,32
1970 D			50,4		27,79	20,00	33,9	20,67	21,27	18,29	10,59	11,43
1968 III. Vj.	18,00		35,3	20,47	25,29	20,50	25,7	17,25	17,24	16,78	8,84	9,31
1968 IV. Vj.					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	16,58	9,28	10,17
1969 II. Vj.					25,41	19,38	28,7	18,45	17,67	16,84	9,13	10,16
1969 III. Vj.				18,83	28,25		29,4	16,91	17,89	17,12	9,12	10,93
1969 IV. Vj.				24,17	31,93		39,3	22,53	22,04	18,63	10,78	14,01
1970 I. Vj.					29,12		34,5	21,76	24,54	18,04	10,93	12,69
1970 II. Vj.	24,50		47,2r		26,31	20,00	31,11	20,92	21,56	17,88	9,93	10,73
1970 III. Vj.			50,10				33,8r	18,45	18,08	18,08	9,89	11,09
1970 IV. Vj. ⁹⁾							35,0	21,53	21,98	19,69	11,59	11,21

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 41

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

Ware	Getreide											
von	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf				
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan ²⁾
nach												
Währung	s. d.	\$	s. d.	\$		s. d.	\$	s. d.	\$		s. d.	\$
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	92.10	.	40.11	4.14	4.85	42.0	4.40	45.9	4.67	4.95	66.11	8.37
1960 D	82.4	8.16	42.6	3.85	4.04	43.2	4.95	53.1	4.60	4.75	69.1	9.38
1961 D	83.0	9.42	45.10	3.89	4.44	46.7	5.41	56.5	4.45	5.36	73.11	10.86
1962 D	65.11	7.75	35.8	3.03	3.48	35.1	4.06	40.5	3.86	4.39	59.3	7.88
1963 D	68.11	8.44	41.2	4.90	5.01	41.3	4.53	51.11	5.22	5.59	77.3	9.69
1964 D	68.10	8.86	41.1	4.39	4.49	42.4	5.73	51.0	5.03	5.26	85.2	10.27
1965 D	78.4	9.44	47.7	4.91	4.80	48.7	5.74	64.1	5.38	5.60	90.8	12.01
1966 D	69.7	8.55	44.7	3.82	4.10	41.5	4.66	51.10	4.18	4.28	86.2	10.32
1967 D	75.4	8.34	45.1	4.11	4.30	44.9	5.34	45.7	4.78	5.02	107.4 ³⁾	11.43 ³⁾
1968 D	64.9	6.60	36.4	3.07	3.14	46.5	3.83	48.6	4.21	4.48	110.1	8.80
1969 D	69.7	7.00	40.8	3.43	3.60	48.5	4.20	46.0	4.20	4.49	85.1	8.17
1970 D	121.6	11.78	71.11	6.69	6.96	69.10	7.13	77.3	8.21	8.32	130.0	13.29
1970 Jan.	.	.	.	.	.	60.2	7.63	.	6.00	6.95	87.6	11.10
Febr.	.	.	.	6.75	.	64.7	8.30	.	8.62	9.11	.	13.83
März	.	.	69.4	6.85	7.00	70.6	.	.	8.89	8.99	128.6	14.31
April	109.8	11.36	69.6	7.16	7.97	.	.	.	8.88	9.08	.	14.00
Mai	116.3	12.70	79.11	7.59	7.93	81.8	.	79.2	9.68	9.23	.	14.80
Juni	.	11.38	69.11	6.30	6.51	.	.	78.2	8.46	8.50	.	12.92
Juli	.	11.83	65.0	6.24	6.51	.	7.50	.	7.55	7.72	.	14.13
Aug.	128.2	11.54	75.0	7.23	6.20	73.9	.	82.6	8.92	8.53	174.0	14.53
Sept.	115.0	12.22	69.2	6.72	7.15	73.8	6.93	81.10	8.91	9.22	.	14.72
Okt.	128.11	12.39	76.4	6.58	6.92	74.7	7.25	82.10	8.71	8.74	.	14.81
Nov.	131.3	10.82	73.2	5.50	6.43	66.6	6.88	72.4	7.82	7.62	.	10.94
Dez.	.	.	.	.	.	62.10	5.43	63.9	6.06	6.20	.	9.37

Ware	Getreide											
von	Mexiko, Westküste	Nord-Pazifik ⁴⁾				La Plata ⁵⁾			Ost-Austral. ³⁾ ⁶⁾	Australien		Süd-China ⁷⁾
Route	Japan	UK	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK	China	Japan	Ceylon
nach												
Währung	\$	\$		s. d.		\$			s. d.	\$		s. d.
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	.	56.9	7.06	63.2	5.43	58.2	51.3	54.7	.	.	.	.
1960 D	.	59.2	7.37	63.1	5.73	68.4	61.1	62.9	100.0	.	40.9	.
1961 D	.	6.81 ⁸⁾	6.97	66.8	6.45	70.5	66.2	65.11	98.10	54.11	50.6	.
1962 D	.	6.17	6.88	56.8	5.41	67.4	61.9	59.6	100.2	45.8	40.10	35.11
1963 D	.	7.44	7.69	71.1	6.49	78.8	74.6	78.0	107.4	44.1	43.2	46.2
1964 D	9.38	7.85	7.82	74.8	7.00	83.8	77.0	83.10	91.1	47.10	51.4	50.2
1965 D	10.22	8.54	7.66	83.4	8.35	95.5	84.6	88.0	102.6	53.1	59.8	53.3
1966 D	9.32	7.94	7.62	77.9	7.38	90.3	78.8	83.7	107.6	48.11	51.1	47.7
1967 D	9.37	8.22	6.99	80.8	8.15	89.3	72.2	76.5	.	51.2	63.2	51.11
1968 D	9.51	6.98	6.18	94.7	8.05	10.61 ⁹⁾	8.91 ⁹⁾	9.32 ⁹⁾	85.0	69.2	65.5	75.1
1969 D	9.53	6.23	.	96.11	8.11	10.30	7.53	8.20	92.10	59.10	64.8	76.6
1970 D	12.05	13.50	8.85	125.10	11.72	15.30	12.78	12.11	137.7	99.2	11.92 ⁸⁾	107.9
1970 Jan.	.	.	8.09	108.3	9.18	11.78	10.36	9.58	122.1	.	9.50	93.4
Febr.	.	.	.	95.6	11.25	14.33	12.63	12.25	132.6	90.6	12.00	105.8
März	.	.	.	.	11.38	15.88	12.30	.	.	.	12.33r	104.10
April	.	.	.	.	12.10	15.77	13.56	12.50	145.9	.	12.96r	.
Mai	.	.	.	.	12.49	16.88	16.03	14.20	.	109.3	12.38r	104.10
Juni	.	.	.	152.0	12.63	17.23	14.47	13.31	.	.	.	.
Juli	.	.	.	.	12.23	.	12.88	13.50	.	.	.	109.2
Aug.	.	.	.	.	12.75	15.15	12.72	12.75	.	.	12.35	109.0
Sept.	.	.	153.3	11.81	13.00	.	13.35	13.10	.	.	.	114.11
Okt.	.	.	.	12.95	.	.	13.25	.	.	.	.	115.0
Nov.	.	13.50	.	132.6	10.13	.	11.97	10.13	150.0	97.11	.	112.9
Dez.	12.05	.	9.61	113.6	.	.	9.84	9.79	.	.	.	.

Ware	Getreide			Kopra	Esparto	Zucker					Fischmehl	
von	Birma ⁹⁾	Süd-afrika ⁹⁾	Schwarz-meer	Philip-pinen	Algerien	Kuba ¹⁰⁾	Recife/ Santos	Queensland ¹¹⁾		Philip-pinen	Mauritius	Peru
Route	Ceylon	UK	Antw./Hbg. ¹²⁾	Antw./Hbg. ¹²⁾	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	25.2	54.0	30.2	0.15	80.11	5.41	.	76.11	75.3	.	58.7	.
1960 D	40.8	62.5	38.4	0.18	81.2	7.29	5.87	90.1	87.7	7.91	63.10	.
1961 D	72.5	62.8	40.4	0.16	81.8	8.10	5.96	93.0	90.6	6.89	65.7	.
1962 D	38.10	52.5	33.5	0.15	81.0	5.60	5.01	83.10	81.4	5.95	57.3	0.14
1963 D	45.3	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	.	61.7	.	0.24	92.7	10.15	7.65	100.7	98.1	8.58	81.7	0.23
1966 D	.	52.0	.	0.21	89.7	9.62	7.24	95.9	93.3	7.49	58.11	0.17
1967 D	.	55.7	46.8	0.23 ¹⁴⁾	92.6	11.27	7.70	91.2 ¹⁵⁾	88.9 ¹⁶⁾	6.78 ¹⁴⁾	65.3 ¹⁵⁾	0.21
1968 D	67.1	57.0	.	0.27	101.8	.	7.63	106.7	104.1	7.07	73.6	0.22
1969 D	62.4	51.8	.	0.27	101.0	.	6.80	117.10	115.4	7.09	74.8	.
1970 D	83.1	93.1	.	0.40	.	15.75	9.49	163.3	160.9	11.91	108.8	.
1970 Jan.	69.6	77.6	.	.	.	.	.	.	.	8.46	83.0	.
Febr.	.	97.6	.	.	.	.	7.13	141.11	139.5	9.50	.	.
März	80.0	.	.	.	.	15.75	.	.	.	12.25	83.9	.
April	.	90.0	.	.	.	.	.	.	.	12.14	.	.
Mai	.	.	.	0.40	.	.	.	162.6	160.0	12.03	.	.
Juni	.	98.8	.	.	.	.	11.50	163.9	161.3	12.19	117.6	.
Juli	.	85.0	.	.	.	.	10.25	.	.	12.05	.	.
Aug.	86.9	82.6	.	0.41	.	.	10.10	.	.	12.50	.	.
Sept.	96.0	103.9	.	.	.	.	.	173.9	171.3	13.29	120.0	.
Okt.	.	110.0	.	.	.	.	9.93	.	.	13.38	122.6	.
Nov.	.	.	.	0.41	.	.	9.00	173.9	171.3	12.94	125.0	.
Dez.	.	.	.	.	.	.	8.50	163.9	160.9	12.15	.	.

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 41

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

Ware	Grubenholz	Schwefelkies		Schwefel	Eisen- und Manganerze			Schrott		Zinkkonz.	Kohlen		
von	Archangel ^{sk})	Morphou-Bay	Huelva	US-Golf	Vitoria	Marmagoa		USNH		Port Pirie	Hampton Roads		
Route	UK (Ostküste)	UK	Belgien	UK	Antw./Rttd./Hbg.		Adria	Japan	West-italien	Japan	Brist. Kan./Le Havre/Hbg.	Nordd. Häfen	
Währung	s. d.								₹)		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	
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	
1969 D	.	57.5	26.10	75.3	22.8	58.6	61.0	45.0	5.56	10.72	112.6	3,66 ⁹⁾	
1970 D	.	68.11	36.0	104.2	50.8	86.11	.	84.8	10.65	16.88	158.4	7,17	
1970 Jan.	.	} 66.6	.	} 104.2	.	.	.	.	.	12,75	.	6,41
Febr.	.		.		.	.	.	.	19,19	137.6	8,08	
März	.		38.0		.	.	.	.	19,08	.	9,00	
April	.		.		.	.	.	.	17,17	.	8,84	
Mai	.		.		.	.	.	.	20,70	.	8,43	
Juni	.	72.6	.	.	52.1	.	.	83.4	.	16,58	157.6	9.03	
Juli	.	} 66.8	.	.	54.2	.	.	84.2	8.20	.	155.0	7.25	
Aug.	.		35.0	.	.	.	.	85.10	11.63	.	.	6,75
Sept.	.		35.0	.	.	59.5	.	.	85.5	10,75	.	.	
Okt.	53.2	175.0	6.20
Nov.	.		70.0	.	.	47.11	90.5	.	.	12.00	16.60	175.0	5.00
Dez.	.	.	.	.	37.6	83.4	.	.	.	13.00	150.0	3.90

Ware	Kohlen							Düngemittel				
von	Hampton Roads				Australien	Danzig/Stettin		US-Golf ⁵⁾		Rotes Meer ⁵⁾	Casa-blanca ⁶⁾	Antw./Hbg.
Route	Rotterdam	West-italien	Japan	Rio de Janeiro	Japan	Portugal	West-italien	UK	Indien, Westküste		Antw./Rttd.	Süd-china
nach	\$					s. d.			\$		s. d.	
Währung												
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
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	4,06 ⁶⁾	41.6	28.9	70.4	16,51	56.4	31.11	138.8
1969 D	3,47 ⁹⁾	5,38	6 60	6,92	3,61	43.0	.	77.2	13,49	52.0	36.0	119.0
1970 D	6,18	7,45	11,85	11,14	6,81	.	41.8	81.3	16,69	58.7	42.2	162.9
1970 Jan.	5,73	6,25	10,56	.	4,66	.	.	.	13,60	51.5	.	122.6
Febr.	6,85	.	12,75	11,00	5,18	.	.	.	.	53.6	.	144.0
März	7,13	.	12,58	.	7,70	.	.	.	.	57.6	.	161.4
April	6,89	.	12,76	11,60	7,75	.	.	.	.	.	.	162.6
Mai	7,23	.	12,59	11,25	8,18	.	.	.	.	65.6	.	175.3
Juni	6,32	.	12,20	11,25	7,52	.	.	.	17,75	65.0	.	183.2
Juli	5,75	9,50	11,69	.	7,49	.	.	.	.	.	.	183.0
Aug.	5,90	.	12,79	11,00	7,45	.	.	.	18,00	.	.	183.0
Sept.	6,75	8,63	12,90	.	.	.	.	.	.	.	.	184.4
Okt.	6,55	7,05	12,08	12,25	.	.	.	81.3	18,91	.	45.0	.
Nov.	4 95	5,80	10,89	.	.	.	41.8	.	17,13	.	44.6	159.0
Dez.	4,15	.	8,44	9,60	5,40	.	.	.	14,75	.	37.0	132.6

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Ware	Rohöl									Erdölderivate		
Route	Venezuela/ Niederl. Westindien		Persischer Golf				Algerien/ Tunesien	Libyen	Syrien/ Libanon	Venezuela/ Trinidad/ Niederl. Westindien	Sowjet- union am Schwarzen Meer Rumänien	West- italien, Sizilien
	Wilhelms- haven	New York	Wilhelms- haven	Lavéra	Yokohama	New York	Wilhelmshaven			Rotterdam		
Währung	s. d.	\$	s. d.		\$		s. d.					
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	16.11	1,32	31.1	26.11	3,79	4,60	.	.	18.8	22.9	25.7	12.8
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 ⁷⁾	64.7 ⁷⁾	6,16	9,18 ⁷⁾	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	28.10	42.6	37.8	25.7
1969 D	25.3	1,82	64.1	62.2	4,69	7,64	17.8	20.10	24.0	32.3	24.1	21.2
1970 D	60.7	3,94	133.8	126.3	9,86	14,73	35.4	42.0	46.10	68.9	73.10 ⁸⁾	40.3
1970 Jan.	30.0	2,80	82.7	79.7	6,00	9,52	25.2	30.0	33.7	35.6	.	28.11
Febr.	.	2,86	87.2	83.11	6,66	10,22	22.7	26.11	30.4	46.1	.	24.0
März	36.8	3,06	97.0	93.5	7,56	12,57	26.4	31.4	36.4	.	.	23.7
April	40.5	2,52	98.11	90.0	7,46	11,51	26.5	31.5	35.6	.	.	31.3
Mai	44.1	2,85	77.4	74.5	5,57	9,46	23.11	27.11	31.8	.	.	34.2
Juni	55.0	3,71	116.8	112.3	8,75	13,63	28.8	34.1	34.0	62.2	.	41.7
Juli	73.0r	4,11	165.10	145.2	11,59	18,42	35.0	41.8	44.11	.	.	46.8
Aug.	57.5	4,48	147.11	141.9	11,18	17,87	40.0	47.8	53.9	.	82.10	49.10
Sept.	84.1	5,46	181.3	172.8	13,50	20,86	45.4	54.0	60.10	.	66.7	49.6
Okt.	94.1	5,69	205.11	196.10	15,02	23,26	56.9	66.4	74.9	91.8	72.2	50.5
Nov.	85.6	5,91	196.7	184.9	14,51	.	49.4	58.9	66.3	90.2	.	47.3
Dez.	66.0	3,85	143.7	139.4	10,49	.	45.0	53.6	60.4	87.0	.	56.3

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 41

C. Schifffahrtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland									Großbritannien	Norwegen				
Berechnende Stelle	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg							Heinz Peters, Hamburg		Mullion & Co, London	Norwegian Shipping News, Oslo				
Einsatzart	Linienfahrt			Tramp-fahrt	Tankerfahrt			Tramp-fahrt ²⁾	Tanker-fahrt	Tanker-fahrt	Tramp-fahrt	Tanker-fahrt			
Indexgruppe	Gesamt-index	Stückgut	Massen-gut	ins-gesamt	Gesamt-index	Rohöl	Erdöl-prod.	ins-gesamt	Getreide (insg.)	Rohöl (insg.)	ins-gesamt	Mineralöl (insg.)			
Basis	1965 = 100				Worldscale = 100			1960 = 100		Worldscale = 100	Juli 1965—Juni 1966 = 100	Worldscale = 100			
1962 D	91,9 ¹⁾	93,0 ¹⁾	88,9 ¹⁾	77,6 ¹⁾	—	51,1	—	89,1	95,1	49,8	80,1	54,7			
1966 D	104,1 ¹⁾	104,9 ¹⁾	102,2 ¹⁾	91,2 ¹⁾	—	55,1	—	109,8	120,2	50,9	87,9	61,9			
1967 D	107,4 ¹⁾	109,1 ¹⁾	103,2 ¹⁾	93,3 ¹⁾	—	101,5	—	121,2	123,1	96,3	94,1	113,7			
1968 D	107,4	108,3	102,4	90,8	103,7	99,4	114,0	116,3	140,0	95,2	92,4	103,8			
1969 D	109,4	110,5	103,4	91,2	83,6 ³⁾	79,5 ³⁾	94,3 ³⁾	109,6	117,7	68,7 ⁴⁾	85,2	87,2 ³⁾			
1970 D	114,2	114,4	112,6	133,3	186,3	182,0	201,9	169,4	160,0	189,1	119,4	196,1			
1970 Jan.	111,7	112,8	105,2	115,5	120,2	115,7	133,5	135,3	135,5	116,0	99,1	128,9			
Febr.	113,3	114,6	105,9	131,8	123,1	121,2	128,1	164,9	146,2	119,5	111,9	133,6			
März	112,7	113,6	107,6	143,4	122,4	123,8	118,2	173,3	153,6	134,9	120,1	145,5			
April	113,1	113,4	111,4	139,4	134,7	132,2	152,7	175,7	172,4	120,3	121,3	137,0			
Mai	113,2	113,4	112,2	144,2	127,7	123,1	167,5	182,8	180,9	140,1	124,1	132,9			
Juni	113,5	113,5	113,6	137,6	172,3	165,2	201,7	181,1	171,3	183,8	121,8	173,4			
Juli	114,1	113,8	115,7	127,3	210,1	205,0	226,9	175,1	—	205,3	120,4	223,1			
Aug.	114,5	114,3	116,2	133,8	219,7	196,1	257,5	178,6	—	219,8	126,7	225,8			
Sept.	115,0	114,9	115,0	140,6	249,7	252,2	244,4	186,2	—	254,8	128,4	259,5			
Okt.	115,3	115,3	115,2	137,1	276,1	287,6	255,5	178,9	—	291,7	128,9	286,3			
Nov.	116,7	116,6	116,8	130,8	263,2	267,0	256,1	160,1	—	283,1	119,6	281,5			
Dez.	116,7	116,7	116,7	118,3	216,9	194,6	280,9	140,1	—	199,8	110,6	225,6			
Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt Rom ⁵⁾														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Gesamt-index	Europa-fahrt zusammen	Getreide						Getreide, Zucker, Zinkkonzentrat	Mais, Zucker, Erz	Getreide	Schwe-felkies	Getreide, Kohle		
von			Große Seen	Ost-Kanada	US-Golf	La Plata	Nord-Pazifik	Austra-lien	Südostafrika	Schwarz-meer	Ost-mittel-meer	Northern Range			
Fahrtroute nach															
Basis	1965 = 100														
1962 D	89 ⁶⁾	78 ⁶⁾	—	—	—	—	81 ⁶⁾	—	—	—	70 ⁶⁾	—	—		
1966 D	89 ⁶⁾	91 ⁶⁾	—	—	—	—	101 ⁶⁾	—	—	—	99 ⁶⁾	—	—		
1967 D	84 ⁶⁾	87 ⁶⁾	—	—	—	—	96 ⁶⁾	—	—	—	89 ⁶⁾	—	—		
1968 D	95	90	73	75	82	80	83	73	97	103	92	113	84		
1969 D	96	90	70	71	76	75	74	78	111	93	95	149	79		
1970 D	143	141	122	125	118	119	126	112	145	153	152	—	164		
1970 Jan.	114	116	—	108	97	—	103	114	129	148	122	—	115		
Febr.	138	144	—	128	129	124	120	—	138	182	—	—	170		
März	157	159	—	135	125	—	150	—	129	184	—	—	223		
April	153	150	128	135	124	—	134	—	132	136	—	—	185		
Mai	152	147	132	146	123	—	146	—	129	140	—	—	189		
Juni	150	149	113	136	121	143r	158	—	153	145	—	—	200		
Juli	142	138	113	123	121	—	133	—	159	146	—	—	158		
Aug.	149	146	140	128	121	—	121	—	155	130	160	—	147		
Sept.	147	139	126	133	125	119	131	—	147	151	—	—	152		
Okt.	155	161	141	134	123	—	119	—	171	181	175	—	155		
Nov.	136	133	129	112	120	122	104	121	139	154	—	—	141		
Dez.	116	120	75	87	90	87	91	116	154	134	—	—	122		
Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ⁵⁾														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Erz			Erz, Phos-phat	Kohle		Phosphat			Ameri-ka-fahrt zu-sammen	Getreide	Kopra	Zucker		Erz
von	Bra-silien	Indien	West-afrika	Westl. Mittel-meer, Nord-afrika	Nord-europa	Afrika-fahrt zu-sammen	Nord-, West-afrika	Ost-afrika, Rotes Meer	US-Golf		Philip-pinen	Karib. Inseln	Kuba	Bra-silien	
Fahrtroute nach															
Basis	1965 = 100														
1962 D	—	—	—	70 ⁶⁾	81 ⁶⁾	69 ⁶⁾	—	—	78 ⁶⁾	—	—	—	—	93 ⁶⁾	
1966 D	—	—	—	96 ⁶⁾	109 ⁶⁾	90 ⁶⁾	—	—	86 ⁶⁾	—	—	—	—	68 ⁶⁾	
1967 D	—	—	—	72 ⁶⁾	104 ⁶⁾	80 ⁶⁾	—	—	95 ⁶⁾	—	—	—	—	99 ⁶⁾	
1968 D	81	109	76	—	144	89	111	—	93r	92	75	93	—	97	
1969 D	83	120	83	90	—	—	101	—	83r	93	73	77	—	88	
1970 D	155	210	152	139	—	113	121	—	121	111	121	119	164	117	
1970 Jan.	104	—	123	—	—	101	100	—	100	87	86	67	—	90	
Febr.	150	—	157	—	—	—	104	—	104	117	99	180	—	114	
März	175	—	172	140	—	—	112	—	112	141	124	150	164	—	
April	172	227	154	—	—	—	—	—	—	134	127	—	—	100	
Mai	178	—	—	—	—	—	—	—	—	127	115	145	—	122	
Juni	161	—	166r	—	—	—	126	—	126	124	95	119	—	—	
Juli	144	—	153	137	—	—	—	—	—	115	105	99	—	114	
Aug.	159	195	151	—	—	—	—	—	—	125	111	111	—	128	
Sept.	165	—	147	—	—	—	—	—	—	127	106	133	122	145	
Okt.	170	238	164	—	—	—	165	—	165	135	120	140	—	139	
Nov.	136	182	142	—	—	126	—	—	—	117	115	135	115	—	
Dez.	140	207	140	—	—	—	—	—	—	106	101	127	81	104	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

C. Schifffahrtsindizes
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Italien													
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom ¹⁾													
Einsatzart	Trampfahrt													
Indexgruppe	Erz				Asien-/ Austra- lien- fahrt zu- sammen	Getreide		Reis	Getreide, Phosphat	Getreide, Schrott ²⁾	Erz		Kohle	Kohle, Schrott
von	Westk.	Indien,	West-	Türkei,		La	Austra-	Süd-	US-Golf		Nord-	Südost-	Indien	Austra-
Fahrtroute nach	Süd- amerika	Ost- afrika	afrika	Mittel- meer		Plata	lien	china			Pazifik	afrika		lien
Basis	Vereinigte Staaten					Fernost	Indien	Ceylon	Japan, China	Indien	Japan, China, Indien	Japan	Japan, China	Japan
	1965 = 100													
1962 D	—	—	—	—	71 ³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1966 D	—	—	—	—	88 ³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1967 D	—	—	—	—	89 ³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1968 D	83	73	107	124	106	175	137	126	87	115	99	109	94	111
1969 D	85	74	96	74	100	139	116	133	78	99	98	102	95	99
1970 D	136	102	117	139	162	233	159	181	124	147	151	163	177	166
1970 Jan.	—	91	94	—	132	224	—	159	92	94	119	130	—	126
Febr.	109	86	—	—	164	216	—	181	128	—	125	147	—	138
März	—	—	—	—	167	201	163	178	132	170	172	178	—	163
April	153	—	170	—	167	229	156	—	132	—	156	172	175	178
Mai	—	—	150	—	174	250	—	178	136	—	140	181	—	201
Juni	157	—	—	—	175	249	—	—	130	—	162	—	175	183
Juli	147	108	107	—	169	243	—	176	129	—	156	157	176	179
Aug.	116	130	—	147	172	213	—	186	134	178	159	163	181	177
Sept.	127	112	—	147	184	268	—	194	136	—	171	—	179	—
Okt.	144	—	—	—	156	—	—	—	139	—	145	184	—	163
Nov.	141	—	84	—	158	—	159	192	105	—	168	173	—	174
Dez.	128	90	100	124	123	—	—	—	96	—	133	145	—	147

Land	Italien										Vereinigte Staaten von Amerika				
Berechnende Stelle	Schifffahrtskommission der Vereinigten Italienischen Handelskammern, Rom										Maritime Research Inc., New York				
Einsatzart	Trampfahrt (Küstenfahrt) ³⁾										Trampfahrt				
Indexgruppe	Gesamt- index	Ge- treide	Holz	Bims- stein	Schwe- fel	Pozzulan- erde	Salz	Bauxit	Dünge- mittel	Zement	Gesamt- index	Ge- treide	Zucker	Erz	Kohle
Basis	1965 = 100										1951 = 100				
1962 D	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1966 D	98,8	102,7	114,2	100,7	102,1	98,1	98,7	98,1	97,9	100,4	43,4	45,6	47,4	46,9	34,4
1967 D	98,5	110,6	116,3	104,5	97,8	93,8	92,9	90,3	98,5	104,6	43,1	46,5	46,9	47,1	33,0
1968 D	102,3	110,4	121,8	109,7	100,8	104,6	98,5	89,6	100,9	104,5	42,2	44,3	47,3	48,4	32,8
1969 D	105,3	110,1	123,1	109,6	100,5	105,3	104,4	96,6	104,1	108,0	40,9	41,1	47,3	48,8	32,7
1970 D	115,9	110,1	138,5	120,5	107,7	111,6	121,8	108,3	116,2	110,6	49,9	56,1	49,4	52,1	39,8
1970 Jan.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43,5	45,8	47,9	49,6	34,3
Febr.	112,8	110,1	126,0	117,1	101,1	110,0	118,8	107,0	110,1	108,4	46,4	50,4	48,2	50,3	36,9
März	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49,4	54,7	49,0	51,7	40,2
April	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,8	57,6	49,2	52,2	40,6
Mai	114,8	110,1	126,0	121,1	106,9	110,8	120,4	109,5	112,5	113,5	51,9	59,7	49,6	52,3	41,2
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51,5	58,7	49,6	52,5	41,1
Juli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,6	56,9	49,6	52,3	40,7
Aug.	115,9	110,1	141,3	121,6	105,7	111,2	119,9	112,6	119,8	110,9	51,5	58,9	49,8	52,6	40,9
Sept.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51,8	59,4	49,9	52,8	41,3
Okt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52,1	60,1	49,9	53,0	41,2
Nov.	119,9	110,1	160,6	122,2	116,9	114,3	128,0	104,1	122,3	109,6	50,3	57,3	49,9	52,9	40,6
Dez.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,6	53,5	49,3	52,7	39,2

Land	COMECON-Länder												
Berechnende Stelle	Büro für Seefrachtkoordination des Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Warschau												
Einsatzart	Trampfahrt												
Indexgruppe	Großtonnage (8000 und mehr tdw) ⁴⁾								Tonnage mittl. Größe (2000—5500 tdw) ⁵⁾				Küsten- tonnage ⁶⁾
	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												
1962 D	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	100,5	117,6	129,2	90,3	65,0	104,2	114,0	94,9	102,8	100,8	104,3	100,3	104,1
1968 D	114,3	121,1	146,8	105,2	78,2	86,6	109,2	99,5	122,0	121,1	119,9	132,8	124,1
1969 D	114,9	130,6	136,6	100,8	81,5	94,8	114,0	91,7	134,1	129,9	136,4	141,6	137,7
1970 D	164,0	165,1	171,8	159,5	135,9	164,7	184,9	177,2	158,0	158,0	157,9	—	150,2
1970 Jan.	132,1	123,8	149,2	141,9	106,6	145,0	142,7	123,8	148,1	149,3	146,6	—	144,6
Febr.	146,6	143,7	155,5	142,2	111,7	198,7	155,7	143,3	145,2	150,0	139,7	—	138,8
März	156,1	173,8	160,7	156,5	127,0	186,8	132,5	—	151,2	150,5	159,9	—	138,6
April	163,8	175,2	148,8	152,3	134,4	181,1	196,5	200,0	154,9	152,8	149,3	—	141,6
Mai	172,6	174,2	175,0	186,3	133,0	144,7	237,0	197,8	165,7	173,0	157,5	—	142,3
Juni	174,5	161,6	194,3	132,0	144,1	—	214,8	191,6	162,2	158,9	165,8	—	149,3
Juli	174,5	184,2	182,0	169,0	132,3	186,3	198,0	183,5	159,8	157,5	162,4	—	154,7
Aug.	171,5	175,7	178,8	175,7	134,7	159,8	214,0	180,4	152,2	151,4	153,0	—	154,1
Sept.	182,2	161,6	202,0	169,0	154,4	—	213,5	212,5	162,2	158,9	165,8	—	157,9
Okt.	177,2	188,9	174,2	188,2	158,4	—	—	192,0	162,2	159,0	165,8	—	163,4
Nov.	164,9	161,6	169,0	185,5	154,5	—	167,0	169,0	171,2	162,9	180,6	—	159,5
Dez.	152,4	156,6	172,0	115,0	139,8	114,8	162,0	158,0	160,5	171,4	148,2	—	158,2

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

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
1962 D.....	89,09	89,09	—	—	30,9	27,9	—	—	51,2	46,11	—	—	18,10	17,1	—	—
1966 D.....	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 D.....	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 D.....	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⁾
1969 D.....	84,09 ⁴⁾	81,70 ⁴⁾	63,47 ⁴⁾	57,14 ⁴⁾	30,10	27,2	22,9	20,6	72,4	63,9	53,3	48,1	18,11	16,8	13,11	12,7
1970 D.....	134,34 ⁵⁾	124,35 ⁵⁾	91,60 ⁵⁾	80,17 ⁵⁾	42,7	38,11	29,0	25,4	100,7	92,0	68,7	60,4	25,10	23,8	17,7	15,5
1969																
16. Okt.—15. Nov.	102,8	89,6	71,6	65,6	32,7	28,4	22,8	20,9	76,11	67,1	53,8	49,2	19,9	17,3	13,9	12,8
16. Nov.—15. Dez.	110,6	97,4	75,3	67,5	35,0	30,10	23,10	21,5	82,9	72,11	56,5	50,7	21,3	18,9	14,6	13,0
16. Dez.—15. Jan.	115,4	102,2	78,6	68,9	36,7	32,4	24,11	21,10	86,4	76,6	58,11	51,8	22,3	19,8	15,2	13,3
1970																
16. Jan.—15. Febr.	111,7	102,2	78,0	69,4	35,4	32,4	24,8	22,0	83,7	76,6	58,5	52,0	21,6	19,8	15,0	13,4
16. Febr.—15. März	111,3	100,2	78,0	69,6	35,3	31,9	24,8	22,0	83,3	75,0	58,5	52,2	21,5	19,3	15,0	13,5
16. März—15. April	113,5	105,2	82,0	72,2	35,11	33,4	26,0	22,10	84,11	78,8	61,5	54,1	21,10	20,3	15,9	13,1
16. April—15. Mai	117,2	107,4	82,2	73,0	37,1	34,0	26,0	23,1	87,9	80,5	61,8	54,9	22,7	20,8	15,10	14,1
16. Mai—15. Juni	118,4	105,0	80,9	72,4	37,6	33,3	25,7	22,11	88,8	78,8	60,8	54,4	22,10	20,3	15,7	13,11
16. Juni—15. Juli	124,1	110,4	82,0	73,5	39,4	35,0	26,0	23,3	92,11	82,8	61,6	55,2	23,11	21,3	15,9	14,2
16. Juli—15. Aug.	136,4	125,9	92,1	79,6	43,2	39,10	29,2	25,2	102,1	94,3	69,0	59,8	26,3	24,3	17,9	15,4
16. Aug.—15. Sept.	146,6	139,3	99,8	85,4	46,5	44,1	31,7	27,1	109,8	104,3	74,9	64,0	28,3	26,10	20,3	16,5
16. Sept.—15. Okt.	157,5	148,1	103,9	90,3	49,11	46,11	32,11	28,7	117,10	110,9	77,10	67,8	30,4	28,6	20,0	17,5
16. Okt.—15. Nov.	170,4	156,8	109,7	95,2	54,0	49,8	34,9	30,2	127,5	117,2	82,2	71,4	32,10	30,2	21,1	18,4
16. Nov.—15. Dez.	168,5	152,4	114,7	97,9	53,4	48,3	36,4	31,0	126,0	114,0	85,11	73,4	32,5	29,4	22,1	18,10
16.—31. Dez.	158,8	142,8	111,2	94,7	50,3	45,3	35,3	29,11	119,0	107,0	83,4	70,11	30,7	27,6	21,5	18,3

Land	Großbritannien					Norwegen	Vereinigte Staaten			
Berechnende Stelle	Heinz Peters, Hamburg	Chamber of Shipping, London				Norwegian Shipp. News, Oslo	Maritime Research Inc., New York			
Indexart	Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung									
Indexgruppe	bis 24 Monate (12000/ 25000 t dw) ^{a)}	Gesamt- Index	bis 24 Monate ^{b)} 9000/ 16000 t dw	20000/ 40000 t dw	über 40000 t dw	bis 12 Monate (10000/ 25000 t dw) ^{a)}	bis 1 Monat	1 bis 2	2 bis 3 Monate	mehr als 6
Basis	1964 = 100	1968 = 100				Juli 1965 bis Juni 66 = 100	1951 = 100			
1962 D	—	—	—	—	—	64,8	35,4	29,5	34,5	36,7
1966 D	108,2	—	95	—	—	88,7	53,8	43,0	55,2	53,1
1967 D	115,1	—	94	—	—	88,8	40,3	43,8	56,2	55,3
1968 D	115,4	100	100	100	100	92,6	50,6	47,5	57,0	55,2
1969 D	114,2	102	99	98	106	89,5	47,3	49,0	58,1	56,6
1970 D	165,6	183	134	169	214	130,9	82,2	76,7	86,1	75,7
1970 Jan.	123,4	148	119	146	164	105,2	59,9	57,0	63,4	61,7
Febr.	146,5					108,0	69,6	67,1	77,4	65,2
März	175,7					114,1	80,5	79,9	87,6	72,6
April	174,4					120,1	84,9	79,3	93,2	71,0
Mai	190,7					131,9	93,7	86,7	97,4	78,0
Juni	174,4	193	140	175	227	133,1	94,1	87,7	94,5	77,4
Juli	170,6					130,0	90,1	81,1	87,7	79,8
Aug.	169,8					148,8	85,4	78,3	92,8	83,7
Sept.	182,9					149,7	88,4	81,3	92,2	82,3
Okt.	175,0					147,2	88,1	78,6	91,4	84,0
Nov.	162,7	176	138	167	202	145,4	77,7	76,8	83,2	80,5
Dez.	141,5					137,3	74,5	68,5	72,1	72,5

Land →	Großbritannien				Frankreich			Bundesrepublik Deutschland					
Berechnende Stelle →	Fairplay, London				Barry Rogliano Salles (Ventes), Paris			Statist. Bundesamt, Wiesbaden					
Indexart →	Preisemeßzahlen für Neubautonnage ^{a)}				Preisemeßzahlen für Zweithandtonnage								
Indexgruppe →	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 25000 t dw ¹⁰⁾		Zur Wiederverwendung bestimmt ¹¹⁾			Zum Abbruch bestimmt ¹²⁾					
	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	Trockenfrachter in			Tanker in		
								Nord- europa	Süd- europa	Fern- ost	Nord- europa	Süd- europa	Fern- ost
Basis →	1962 = 100				1962 = 100			1962 = 100					
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1966 D	106,9	108,2	103,7 ¹⁰⁾	100,5 ¹⁰⁾	157,7	117,0	40,2	129,5	120,2	106,4	107,9	135,2	127,0
1967 D	110,3	110,6	107,2	106,7	139,7	104,0	49,6	106,4	102,3	99,6	120,3	119,2	103,7
1968 D	114,7	112,9	115,2	114,9	101,4	104,0	36,5	110,6	95,4	114,7	138,8	149,6	111,1
1969 D	120,8	123,5	139,4	—	81,4 ¹³⁾	94,2	38,1	167,8	123,3	135,7	139,9	159,2	158,8
1970 D	133,5	144,1	193,3	—	67,9	106,4	59,7	145,9	158,5	177,6	217,4	183,6	186,1
1970 Jan.	132,0	141,2	185,8	—	62,5	97,9	54,8	.	159,0	178,8	164,8	.	175,9r
Febr.													
März													
April													
Mai													
Juni													
Juli	135,0	147,1	200,7	—	.	120,6	73,15	145,9	157,4	189,0	.	.	.
Aug.													
Sept.													
Okt.													
Nov.													
Dez.													

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

V. Post- und Fernmeldeverkehr

A. Postverkehr

1. Index der Postgebühren

1962 = 100

Gliederung nach Dienstzweigen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Gesamtindex	Allgemeiner Postdienst						Sonderpost- dienste ²⁾
		Zusammen	Inlandsverkehr	Verkehr mit dem Ausland				
				Zusammen	mit CEPT ¹⁾ -Ländern		mit sonstigen Ländern	
					Zusammen	darunter mit EWG-Ländern		
Wägungsanteil in ‰	1000	952,9	827,2	125,7	72,3	24,5	53,4	47,1
1949 D	88,6	87,4	88,4	80,5	79,9	78,4	81,3	119,2
1950 D	88,1	86,9	87,3	84,4	82,5	80,7	87,0	117,8
1951 D	89,1	88,0	87,7	89,8	82,9	81,7	99,7	117,1
1952 D	91,6	90,6	90,7	89,8	82,9	81,8	99,4	116,6
1953 D	91,0	90,2	90,7	86,8	82,1	81,5	93,3	107,3
1954 D	94,5	93,6	94,1	90,8	89,7	89,6	92,2	112,4
1955 D	98,1	97,4	97,3	98,1	98,3	98,0	97,8	112,3
1956 D	98,0	97,3	97,2	98,3	98,4	98,0	98,1	111,5
1957 D	97,9	97,4	97,2	98,6	98,6	98,3	98,6	108,6
1958 D	99,4	99,0	99,1	98,8	98,8	98,5	98,8	106,7
1959 D	99,9	99,9	100,0	99,0	99,7	99,6	98,1	100,2
1960 D	99,9	99,9	100,0	99,1	100,0	100,0	97,9	100,2
1961 D	100,0	100,0	100,0	99,6	100,0	100,0	99,0	100,1
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	115,6	116,4	119,1	98,8	98,0	93,5	100,0	100,0
1964 D	121,6	122,7	126,4	98,5	97,5	91,6	99,9	99,9
1965 D	125,0	123,2	127,2	97,1	94,5	85,9	100,5	161,8
1966 D	150,2	149,6	155,4	111,6	111,3	99,8	112,1	162,6
1967 D	160,9	160,8	167,3	117,6	118,9	107,0	115,9	162,7
1968 D	160,9	160,8	167,3	117,9	119,3	107,0	116,1	162,7
1969 D	162,1	160,9	167,3	118,8	119,5	107,1	117,8	184,9
1970 D	162,6	160,8	167,3	117,6	118,6	106,3	116,3	199,9
1948, 1. Sept.	88,6	87,4	88,4	80,5	79,9	78,4	81,3	119,2
1950, 1. Febr.	89,0	87,9	88,4	84,3	83,0	80,9	86,1	117,8
1. April	87,8	86,6	86,9	84,3	83,0	80,9	86,1	117,8
1951, 20. Okt.	91,6	90,5	90,7	89,3	82,7	81,7	98,9	117,5
1952, 1. Okt.	91,6	90,6	90,7	90,2	83,0	82,0	100,1	116,6
1954, 1. Juli	98,2	97,5	97,5	98,1	98,4	98,0	97,7	112,4
1955, 1. Mai	98,0	97,3	97,2	98,0	98,3	98,0	97,7	112,3
1. Nov.	98,1	97,4	97,2	98,5	98,3	98,0	98,8	112,3
1958, 1. Jan.	97,9	97,5	97,3	98,7	98,8	98,5	98,7	106,7
1. Mai	100,1	99,8	100,0	98,8	98,8	98,5	98,8	106,7
1959, 1. April	99,9	99,9	100,0	99,0	99,9	100,0	97,9	100,2
1961, 1. Jan.	99,9	99,9	100,0	99,2	100,1	100,0	97,9	100,1
1963, 1. Jan.	99,8	99,8	100,0	98,6	97,5	92,7	99,9	100,0
1. März	118,8	119,7	122,9	98,9	98,1	94,0	100,0	100,0
1964, 1. Jan.	121,2	122,2	125,8	98,9	98,2	93,6	100,0	99,9
1. Aug.	122,2	123,3	127,2	98,0	96,5	88,8	99,9	99,9
1966, 1. Jan.	124,9	123,1	127,2	96,2	92,3	80,9	101,5	162,6
1. April	158,5	158,3	164,8	116,1	116,5	104,8	115,5	162,7
1967, 1. Jan.	160,9	160,8	167,4	117,5	118,8	107,0	115,8	162,7
14. Juni	160,9	160,8	167,4	117,7	118,8	107,0	116,1	162,7
1969, 1. Jan.	162,1	160,9	167,3	118,7	119,5	107,1	117,7	184,9
1970, 1. April	162,6	160,7	167,3	117,2	118,3	106,0	115,7	199,9

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

A. Postverkehr

1. Index der Postgebühren

1962 = 100

Gliederung nach Dienstzweigen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Briefdienst											
	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland				Briefe			Postkarten		
			zu- sammen	mit zu- sammen	mit CEPT ¹⁾ -Ländern darunter mit EWG- Ländern	mit sonstigen Ländern	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland
Wägungsanteil in ‰	598,8	506,1	92,7	55,2	18,8	37,5	346,0	292,6	53,4	75,7	66,6	9,1
1949 D	91,4	92,7	84,1	83,6	82,8	84,9	96,9	99,9	80,8	100,1	100,0	100,4
1950 D	91,5	92,7	84,8	83,6	82,8	86,6	96,9	99,9	80,8	100,1	100,0	100,4
1951 D	92,6	92,7	92,2	83,6	82,8	104,9	96,9	99,9	80,8	100,1	100,0	100,4
1952 D	92,6	92,7	92,2	83,6	82,8	104,9	96,9	99,9	80,8	100,1	100,0	100,4
1953 D	92,0	92,7	87,9	82,4	82,2	96,1	96,9	99,9	80,8	100,0	100,0	100,3
1954 D	95,7	96,4	91,9	90,7	90,9	93,7	98,5	99,9	90,4	100,0	100,0	100,2
1955 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,1	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,1
1956 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,1	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,1
1957 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,1	100,0	100,0	100,1	100,0	100,0	100,0
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 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
1960 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
1961 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
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	118,9	122,7	98,4	97,2	91,5	100,1	108,8	110,9	97,6	139,3	145,2	98,6
1964 D	123,4	128,0	97,9	96,4	89,1	100,1	110,5	113,0	96,8	147,2	154,2	98,1
1965 D	124,0	129,2	95,4	92,4	81,1	99,9	110,2	113,0	94,6	146,9	154,2	95,9
1966 D	156,4	164,5	112,7	111,5	96,4	114,3	147,5	153,3	115,4	184,4	192,6	124,5
1967 D	167,4	176,2	119,2	119,1	103,7	119,2	160,0	166,8	122,9	196,9	205,4	135,1
1968 D	167,4	176,2	119,2	119,1	103,7	119,2	160,0	166,8	122,9	196,9	205,4	135,1
1969 D	167,4	176,2	119,2	119,1	103,7	119,2	160,0	166,8	122,9	196,9	205,4	135,1
1970 D	167,4	176,2	119,2	119,1	103,7	119,2	160,0	166,8	122,9	196,9	205,4	135,1
1948, 1. Sept.	91,4	92,7	84,1	83,6	82,8	84,9	96,9	99,9	80,8	100,1	100,0	100,4
1954, 1. Juli	100,0	100,0	100,1	100,0	100,1	100,1	100,0	100,0	100,1	100,0	100,0	100,2
1963, 1. März	122,8	127,2	98,5	97,5	92,2	100,1	110,7	113,0	97,7	147,3	154,2	97,3
1964, 1. Aug.	124,2	129,2	97,2	95,2	85,5	100,1	110,4	113,0	95,8	147,0	154,2	94,7
1966, 1. April	167,4	176,2	119,2	119,1	103,7	119,2	160,0	166,8	122,9	196,9	205,4	135,1

Jahr Änderungsdatum	Briefdienst											
	Drucksachen						Brief- drucksachen	Massen- drucksachen	Geschäfts- papiere	Misch- sendungen	Wurfsen- dungen ³⁾	Eigen- händige Zustellung
	zu- sammen	gewöhnliche Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr ²⁾	Verkehr mit dem Ausland						
Wägungsanteil in ‰	33,5	28,0	5,5	8,1	4,1	4,0	16,4	33,5	0,5	0,2	6,1	0,1
1949 D	62,9	62,9	62,5	67,4	72,3	62,5	96,7	57,7	56,3	58,3	65,6	75,0
1950 D	62,9	62,9	62,5	67,4	72,3	62,5	96,7	57,7	56,3	58,3	65,6	75,0
1951 D	62,9	62,9	62,5	67,4	72,3	62,5	96,7	57,7	56,3	58,3	65,6	75,0
1952 D	62,9	62,9	62,5	67,4	72,3	62,5	96,7	57,7	56,3	58,3	65,6	75,0
1953 D	62,9	62,9	62,5	67,4	72,3	62,5	96,7	57,7	56,3	58,3	65,6	75,0
1954 D	81,5	81,5	81,3	83,7	86,2	81,3	98,3	78,8	78,2	79,2	82,8	87,5
1955 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
1956 D	100,0	100,0	100,0	100,0	109,0	190,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 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
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
1959 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
1960 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
1961 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
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	125,6	130,6	100,0	107,6	115,1	100,0	112,8	120,7	100,0	100,0	205,9	225,0
1964 D	130,7	136,7	100,0	109,1	118,1	100,0	115,4	124,8	100,0	100,0	227,1	250,0
1965 D	130,7	136,7	100,0	109,1	118,1	100,0	115,4	124,8	100,0	100,0	227,1	250,0
1966 D	154,0	160,9	118,8	136,6	154,3	118,8	145,1	136,8	. ⁴⁾	. ⁴⁾	240,8	250,0
1967 D	161,7	168,9	125,0	145,8	166,5	125,0	155,0	140,7	.	.	245,4	250,0
1968 D	161,7	168,9	125,0	145,8	166,5	125,0	155,0	140,7	.	.	245,4	250,0
1969 D	161,7	168,9	125,0	145,8	166,5	125,0	155,0	140,7	.	.	245,4	250,0
1970 D	161,7	168,9	125,0	145,8	166,5	125,0	155,0	140,7	.	.	245,4	250,0
1948, 1. Sept.	62,9	62,9	62,5	67,4	72,3	62,5	96,7	57,7	56,3	58,3	65,6	75,0
1954, 1. Juli	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963, 1. März	130,7	136,7	100,0	109,1	118,1	100,0	115,4	124,8	100,0	100,0	227,1	250,0
1964, 1. Aug.	130,7	136,7	100,0	109,1	118,1	100,0	115,4	124,8	100,0	100,0	227,1	250,0
1966, 1. April	161,7	168,9	125,0	145,8	166,5	125,0	155,0	140,7	. ⁴⁾	. ⁴⁾	245,4	250,0

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

A. Postverkehr

1. Index der Postgebühren

1962 = 100

Gliederung nach Dienstzweigen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Briefdienst											
	Warenproben			Wertbriefe			Einschreiben ²⁾			Rückscheine		
	zu- sammen	Inlands- verkehr ¹⁾	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland
Wägungsanteil in ‰	7,9	6,3	1,6	1,6	1,5	0,1	15,0	13,7	1,3	0,3	0,2	0,1
1949 D	70,5	73,2	60,0	94,8	96,2	68,9	80,0	80,0	80,0	100,0	100,0	100,0
1950 D	70,5	73,2	60,0	94,8	96,2	68,9	80,0	80,0	80,0	100,0	100,0	100,0
1951 D	70,5	73,2	60,0	94,8	96,2	68,9	80,0	80,0	80,0	100,0	100,0	100,0
1952 D	70,5	73,2	60,0	94,8	96,2	68,9	80,0	80,0	80,0	100,0	100,0	100,0
1953 D	70,5	73,2	60,0	94,7	96,2	68,8	80,0	80,0	80,0	100,0	100,0	100,0
1954 D	85,2	86,6	80,0	97,2	98,1	80,2	90,0	90,0	90,0	100,0	100,0	100,0
1955 D	100,0	100,0	100,0	99,7	100,0	91,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	100,0	100,0	100,0	99,6	100,0	91,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	100,0	100,0	100,0	99,6	100,0	91,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	100,0	100,0	100,0	99,6	100,0	91,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	100,0	100,0	100,0	99,9	100,0	97,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 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
1961 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
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	104,9	106,2	100,0	217,3	223,9	97,3	100,0	100,0	100,0	109,2	109,3	108,3
1964 D	105,9	107,4	100,0	240,8	248,6	96,3	100,0	100,0	100,0	116,2	116,9	110,0
1965 D	105,9	107,4	100,0	240,6	248,6	93,9	100,0	100,0	100,0	123,5	125,0	110,0
1966 D	138,9	145,0	115,0	245,4	253,0	107,0	145,0	145,0	145,0	125,0	125,0	125,0
1967 D	149,9	157,7	120,0	247,0	254,4	112,1	160,0	160,0	160,0	125,5	125,0	130,0
1968 D	149,9	157,7	120,0	247,0	254,4	112,1	160,0	160,0	160,0	125,5	125,0	130,0
1969 D	149,9	157,7	120,0	247,0	254,4	112,1	160,0	160,0	160,0	125,5	125,0	130,0
1970 D	149,9	157,7	120,0	247,0	254,4	112,1	160,0	160,0	160,0	125,5	125,0	130,0
1948, 1. Sept.	70,5	73,2	60,0	94,8	96,2	68,9	80,0	80,0	80,0	100,0	100,0	100,0
1954, 1. Juli	100,0	100,0	100,0	99,6	100,0	91,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963, 1. März	105,9	107,4	100,0	240,8	248,6	97,4	100,0	100,0	100,0	111,0	111,1	110,0
1964, 1. Aug.	105,9	107,4	100,0	240,7	248,6	95,3	100,0	100,0	100,0	123,5	125,0	110,0
1966, 1. April	149,9	157,7	120,0	247,0	254,4	112,1	160,0	160,0	160,0	125,5	125,0	130,0

Jahr Änderungsdatum	Briefdienst											
	Nachnahmen ³⁾			Eilzustellungen ³⁾			Luftpostbeförderung ²⁾			Nicht- oder unzureichend freigemachte Briefsendungen ⁴⁾		
	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland
Wägungsanteil in ‰	9,3	9,2	0,1	9,2	8,9	0,3	16,7	0,6	16,1	1,8	1,6	0,2
1949 D	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	102,1	100,0	102,2	97,7	99,9	83,7
1950 D	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	105,8	100,0	106,0	97,7	99,9	83,7
1951 D	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	146,9	100,0	148,5	97,7	99,9	83,7
1952 D	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	146,9	100,0	148,5	97,7	99,9	83,7
1953 D	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	123,5	100,0	124,4	97,7	99,9	83,7
1954 D	87,4	87,5	77,8	100,0	100,0	100,0	100,2	100,0	100,2	98,9	100,0	91,9
1955 D	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	100,2	100,0	100,2	100,0	100,0	100,0
1956 D	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	100,2	100,0	100,2	100,0	100,0	100,0
1957 D	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	100,2	100,0	100,2	100,0	100,0	100,0
1958 D	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	100,2	100,0	100,2	100,0	100,0	100,0
1959 D	100,0	100,0	94,5	100,0	100,0	100,0	100,1	100,0	100,1	100,0	100,0	100,0
1960 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
1961 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
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	120,7	120,8	100,0	127,8	127,8	127,8	100,0	100,0	100,0	230,6	251,3	97,7
1964 D	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	100,0	100,0	100,0	256,7	281,5	97,0
1965 D	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	94,7	100,0	94,5	256,4	281,5	94,9
1966 D	181,0	181,3	150,0	158,3	158,3	158,3	89,5	100,0	89,1	259,5	281,5	117,6
1967 D	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	89,5	100,0	89,2	260,6	281,5	125,7
1968 D	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	89,5	100,0	89,2	260,6	281,5	125,7
1969 D	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	89,5	100,0	89,2	260,6	281,5	125,7
1970 D	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	89,5	100,0	89,2	260,6	281,5	125,7
1948, 1. Sept.	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	102,1	100,0	102,2	97,7	99,9	83,7
1954, 1. Juli	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	100,2	100,0	100,2	100,0	100,0	100,1
1963, 1. März	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	100,0	100,0	100,0	256,8	281,5	97,9
1964, 1. Aug.	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	100,0	100,0	100,0	256,6	281,5	96,1
1966, 1. April	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	89,5	100,0	89,2	260,6	281,5	125,7

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

A. Postverkehr

1. Index der Postgebühren

1962 = 100

Gliederung nach Dienstzweigen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Briefdienst										
	Kursbriefe	Werbe- antworten	Post- zustel- lungs- aufträge	An- schriften- prüfung	Gebühren- stundung	Ein- lieferungs- bescheini- gungen	Miet- briefkästen	Spät- einliefe- rung	Bereit- halten von Briefpost zur Abholung	Bezug von Sammeler- marken	Post- ver- zollung ¹⁾
	Inlandsverkehr										
Wägungsanteil in ‰	0,1	0,8	12,9	0,1	0,02	0,06	0,02	0,7	2,0	0,3	0,02
1949 D	90,0	75,0	92,1	50,0	100,0	100,0	75,0	75,0	100,0	100,0	120,0
1950 D	90,0	75,0	92,1	50,0	100,0	100,0	75,0	75,0	100,0	100,0	120,0
1951 D	90,0	75,0	92,1	50,0	100,0	100,0	75,0	75,0	100,0	100,0	120,0
1952 D	90,0	75,0	92,1	50,0	100,0	100,0	75,0	75,0	100,0	100,0	120,0
1953 D	90,0	75,0	92,1	50,0	100,0	100,0	75,0	75,0	100,0	100,0	120,0
1954 D	95,0	87,5	96,0	75,0	100,0	100,0	87,5	87,5	100,0	100,0	110,0
1955 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	100,0	225,4	232,1	141,7	100,0	1683,0	120,8	120,8	100,0	100,0	100,0
1964 D	100,0	250,5	291,6	150,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	100,0
1965 D	100,0	250,5	337,7	150,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	100,0
1966 D	100,0	250,5	345,3	187,5	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	145,0
1967 D	100,0	250,5	347,9	200,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	160,0
1968 D	100,0	250,5	347,9	200,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	160,0
1969 D	100,0	250,5	347,9	200,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	160,0
1970 D	100,0	250,5	347,9	200,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	160,0
1948, 1. Sept.	90,0	75,0	92,1	50,0	100,0	100,0	75,0	75,0	100,0	100,0	120,0
1954, 1. Juli	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963, 1. März	100,0	250,5	258,6	150,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	100,0
1964, 1. Aug.	100,0	250,5	337,7	150,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	100,0
1966, 1. April	100,0	250,5	347,9	200,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	160,0

Jahr Änderungsdatum	Päckchendienst													
	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland				Päckchen			Einschreiben ³⁾			Einlie- ferungs- bescheini- gungen für Nach- nahmen	Eigen- händige Zu- stellung
			zu- sammen	mit CEPT- Ländern ²⁾	darunter mit EWG- Ländern	mit son- stigen Ländern	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		
Wägungsanteil in ‰	76,3	70,2	6,1	4,0	1,3	2,1	72,3	66,6	5,7	2,6	2,3	0,3	0,04	0,03
1949 D	82,9	85,5	53,1	52,7	52,8	53,8	82,9	85,7	50,0	80,0	80,0	80,0	75,0	75,0
1950 D	82,9	85,5	53,1	52,7	52,8	53,9	82,9	85,7	50,0	80,0	80,0	80,0	75,0	75,0
1951 D	82,9	85,5	53,8	52,7	52,8	55,8	82,9	85,7	50,0	80,0	80,0	80,0	75,0	75,0
1952 D	82,9	85,5	53,8	52,7	52,8	55,8	82,9	85,7	50,0	80,0	80,0	80,0	75,0	75,0
1953 D	83,0	85,5	53,6	52,6	52,7	55,4	82,9	85,7	50,0	80,0	80,0	80,0	75,0	75,0
1954 D	91,5	92,8	76,8	76,2	76,3	78,0	91,5	92,9	75,0	90,0	90,0	90,0	87,5	87,5
1955 D	100,0	100,0	100,3	100,0	100,0	100,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	100,0	100,0	100,3	100,0	100,0	100,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	100,0	100,0	100,3	100,0	100,0	100,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	100,0	100,0	100,3	100,0	100,0	100,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	100,0	100,0	100,1	100,0	100,0	100,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	110,8	111,7	100,1	100,1	100,1	100,1	111,0	111,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	225,0
1964 D	113,0	114,1	100,1	100,1	100,1	100,1	113,2	114,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	250,0
1965 D	115,0	114,1	100,1	100,1	100,1	100,1	113,2	114,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	250,0
1966 D	133,9	138,6	102,7	102,5	102,9	103,2	132,9	135,8	100,0	145,0	145,0	145,0	100,0	250,0
1967 D	140,9	144,1	103,6	103,3	103,9	104,2	139,5	142,9	100,0	160,0	160,0	160,0	100,0	250,0
1968 D	140,9	144,1	103,6	103,3	103,9	104,2	139,5	142,9	100,0	160,0	160,0	160,0	100,0	250,0
1969 D	140,9	144,1	103,6	103,3	103,9	104,2	139,5	142,9	100,0	160,0	160,0	160,0	100,0	250,0
1970 D	140,9	144,1	103,6	103,3	103,9	104,2	139,5	142,9	100,0	160,0	160,0	160,0	100,0	250,0
1948, 1. Sept.	82,9	85,5	55,1	52,7	52,8	53,8	82,9	85,7	50,0	80,0	80,0	80,0	75,0	75,0
1954, 1. Juli	100,0	100,0	100,3	100,0	100,0	100,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963, 1. März	113,0	114,1	100,1	100,1	100,1	100,1	113,2	114,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	250,0
1964, 1. Aug.	113,0	114,1	100,1	100,1	100,1	100,1	113,2	114,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	250,0
1966, 1. April	140,9	144,1	103,6	103,3	103,9	104,2	139,5	142,9	100,0	160,0	160,0	160,0	100,0	250,0

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

A. Postverkehr

1. Index der Postgebühren

1962 = 100

Geordnet nach Dienstzweiggruppen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Päckchendienst												Postver- zollung ³⁾
	Rückscheine			Nachnahmen ¹⁾			Eilzustellungen ²⁾			Luftpost-Zuschläge ²⁾			
	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	
Wägungsanteil in ‰	0,03	0,02	0,01	0,56	0,55	0,01	0,56	0,55	0,01	0,11	0,03	0,08	0,07
1949 D	100,0	100,0	100,0	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	104,0	100,0	105,3	120,0
1950 D	100,0	100,0	100,0	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	107,5	100,0	109,9	120,0
1951 D	100,0	100,0	100,0	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	145,6	100,0	160,8	120,0
1952 D	100,0	100,0	100,0	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	145,6	100,0	160,8	120,0
1953 D	100,0	100,0	100,0	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	132,1	100,0	142,8	120,0
1954 D	100,0	100,0	100,0	87,4	87,5	77,8	100,0	100,0	100,0	118,6	100,0	124,8	110,0
1955 D	100,0	100,0	100,0	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	118,6	100,0	124,8	100,0
1956 D	100,0	100,0	100,0	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	118,6	100,0	124,8	100,0
1957 D	100,0	100,0	100,0	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	118,6	100,0	124,8	100,0
1958 D	100,0	100,0	100,0	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	118,6	100,0	124,8	100,0
1959 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	94,5	100,0	100,0	100,0	104,7	100,0	106,2	100,0
1960 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
1961 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
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	109,2	109,3	108,3	120,6	120,8	100,0	127,8	127,8	127,8	100,0	100,0	100,0	100,0
1964 D	116,2	116,9	110,0	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	100,0	100,0	100,0	100,0
1965 D	123,5	125,0	110,0	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	100,0	100,0	100,0	100,0
1966 D	125,0	125,0	125,0	181,0	181,3	150,0	158,3	158,3	158,3	100,0	100,0	100,0	145,0
1967 D	125,5	125,0	130,0	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	100,0	100,0	100,0	160,0
1968 D	125,5	125,0	130,0	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	100,0	100,0	100,0	160,0
1969 D	125,5	125,0	130,0	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	100,0	100,0	100,0	160,0
1970 D	125,5	125,0	130,0	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	100,0	100,0	100,0	160,0
1948, 1. Sept.	100,0	100,0	100,0	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	104,0	100,0	105,3	120,0
1954, 1. Juli	100,0	100,0	100,0	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	118,6	100,0	124,8	100,0
1963, 1. März	111,0	111,1	110,0	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	100,0	100,0	100,0	100,0
1964, 1. Aug.	123,5	125,0	110,0	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	100,0	100,0	100,0	100,0
1966, 1. April	125,5	125,0	130,0	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	100,0	100,0	100,0	160,0

Jahr Änderungsdatum	Paketdienst													
	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland				Pakete			Post- güter	Wert-Pakete ⁵⁾			Pakete mittstiller Versiche- rung — Verkehr mit dem Ausland
			zu- sammen	mit CEPT- Ländern ⁴⁾ zu- sammen	darunter mit EWG- Ländern	mit son- stigen Ländern	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	
Wägungsanteil in ‰	215,9	193,1	22,8	9,3	2,8	13,4	119,5	102,3	17,2	63,6	1,9	1,6	0,3	0,02
1949 D	76,8	77,3	71,6	69,6	60,7	73,5	72,1	72,3	71,3	86,7	77,8	80,0	67,0	89,6
1950 D	74,4	72,6	93,1	90,3	80,4	95,4	75,4	72,3	93,8	72,6	77,9	77,0	82,1	101,0
1951 D	75,6	74,2	89,2	88,5	82,5	89,8	77,4	75,4	89,2	70,8	78,7	78,6	79,1	98,9
1952 D	87,4	87,2	89,0	88,3	83,4	89,5	87,8	88,2	85,7	82,6	86,9	88,9	76,8	97,7
1953 D	87,5	87,2	90,0	88,5	84,5	91,1	87,8	88,2	85,4	82,6	86,7	88,9	76,6	95,4
1954 D	88,4	88,3	89,4	88,5	84,5	90,0	87,8	88,3	85,0	84,6	89,8	91,2	83,3	94,3
1955 D	88,8	88,7	89,6	88,5	85,2	90,3	87,1	87,5	84,6	86,0	92,5	93,0	89,9	93,9
1956 D	88,6	88,3	91,2	89,5	85,2	92,0	86,9	87,1	85,7	85,6	92,4	92,8	90,7	94,9
1957 D	88,8	88,3	92,8	91,0	87,8	94,0	87,1	87,1	87,5	85,6	92,6	92,8	91,8	95,1
1958 D	95,9	96,1	93,9	92,6	89,7	94,8	94,6	95,7	88,0	95,2	96,7	97,6	92,3	96,0
1959 D	99,5	100,0	94,8	98,0	97,4	92,5	98,9	100,0	92,1	100,0	99,2	100,0	95,2	99,0
1960 D	99,5	100,0	95,1	100,2	100,0	91,6	99,1	100,0	93,7	100,0	99,4	100,0	96,3	100,3
1961 D	99,8	100,0	97,7	100,3	100,0	95,9	99,6	100,0	97,0	100,0	99,7	100,0	98,3	100,4
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	115,3	117,0	100,2	100,8	99,9	99,7	118,5	121,6	100,6	112,5	140,2	148,5	100,4	100,7
1964 D	118,6	120,7	100,4	101,6	99,9	99,5	122,3	125,9	101,0	115,0	148,3	158,1	100,7	101,3
1965 D	119,1	121,1	102,4	102,6	103,0	102,3	122,7	125,9	103,6	115,0	148,6	158,1	102,3	101,3
1966 D	136,3	139,4	110,4	114,6	116,1	107,4	131,6	134,7	113,1	132,2	155,0	164,6	108,9	107,4
1967 D	142,4	145,4	116,1	126,8	127,2	108,8	135,2	137,7	120,8	137,9	157,8	166,7	114,5	114,6
1968 D	142,5	145,4	117,8	130,1	127,7	109,3	135,5	137,7	123,0	137,9	158,1	166,7	116,0	117,3
1969 D	143,1	145,4	122,7	131,9	128,1	116,2	136,4	137,7	129,2	137,9	158,7	166,7	120,0	118,7
1970 D	142,4	145,4	116,2	125,1	121,3	110,1	135,4	137,7	121,9	137,9	157,9	166,7	115,1	114,8
1948, 1. Sept.	76,8	77,3	71,6	69,6	60,7	73,4	72,1	72,3	71,2	86,7	77,8	80,0	67,0	89,6
1950, 1. April	73,2	71,0	95,6	93,7	82,2	97,3	75,8	72,3	96,5	67,8	77,4	76,1	84,0	103,2
1951, 20. Okt.	87,1	87,2	86,0	86,7	82,4	85,5	87,9	88,2	86,3	82,6	86,9	88,9	77,1	97,7
1954, 1. Juli	89,5	89,4	89,8	89,5	85,2	90,1	87,9	88,4	84,9	86,7	92,9	93,5	90,3	94,7
1958, 1. Mai	99,4	100,0	94,1	92,6	89,7	95,1	98,3	100,0	88,0	100,0	98,7	100,0	92,3	96,0
1963, 1. März	118,3	120,4	99,8	100,0	99,9	99,7	122,2	125,9	100,2	115,0	148,2	158,1	100,1	100,0
1966, 1. April	141,5	145,4	107,6	108,4	107,9	107,1	133,5	137,7	108,5	137,9	156,3	166,7	105,7	103,9

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

A. Postverkehr

1. Index der Postgebühren

1962 = 100

Gliederung nach Dienstzweigen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Paketdienst											Postver- zollung ⁴⁾
	Zu- stellung ¹⁾ Inlands- verkehr	Nachnahmen ²⁾			Schnell- pakete ³⁾ Inlands- verkehr	Drin- gende Pakete	Eilzu- stellung ¹⁾	Luftpostbeförderung			Unzustell- barkeits- meldungen	
		zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland				zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		
						Verkehr mit dem Ausland						
Wägungsanteil in ‰	16,1	5,7	5,6	0,1	3,2	0,4	0,1	4,7	0,7	4,0	0,02	0,7
1949 D	66,7	75,1	75,0	83,3	100,0	72,0	81,8	.	100,0	.	83,3	80,0
1950 D	66,7	75,1	75,0	83,3	100,0	94,8	81,8	.	100,0	.	83,3	80,0
1951 D	73,3	75,1	75,0	83,3	100,0	90,6	100,0	.	100,0	.	83,3	80,0
1952 D	100,0	75,1	75,0	83,3	100,0	88,4	100,0	117,8	100,0	125,4	83,3	80,0
1953 D	100,0	75,1	75,0	83,3	100,0	88,4	100,0	114,2	100,0	117,2	83,3	80,0
1954 D	100,0	87,5	87,5	83,3	100,0	87,9	100,0	110,0	100,0	112,0	91,7	90,0
1955 D	100,0	99,8	100,0	83,3	100,0	87,1	100,0	110,2	100,0	112,2	100,0	100,0
1956 D	100,0	99,8	100,0	83,3	100,0	88,8	100,0	111,5	100,0	113,5	100,0	100,0
1957 D	100,0	99,8	100,0	83,3	100,0	89,6	100,0	112,6	100,0	114,8	100,0	100,0
1958 D	100,0	99,8	100,0	83,3	100,0	91,1	100,0	115,6	100,0	118,3	100,0	100,0
1959 D	100,0	99,9	100,0	95,8	100,0	97,0	100,0	104,0	100,0	104,7	100,0	100,0
1960 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,6	100,0	99,8	100,0	99,8	100,0	100,0
1961 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,2	100,0	99,8	100,0	99,8	100,0	100,0
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	100,0	120,5	120,8	100,0	129,8	101,1	100,0	98,7	100,0	98,5	100,0	100,0
1964 D	100,0	124,7	125,0	100,0	151,4	102,2	100,0	98,2	100,0	97,9	100,0	100,0
1965 D	100,0	124,7	125,0	100,0	173,3	102,8	100,0	98,2	100,0	97,9	100,0	100,0
1966 D	175,0	180,4	181,3	118,8	173,3	114,6	100,0	97,0	100,0	96,5	100,0	122,5
1967 D	200,0	199,0	200,0	125,0	171,3	127,9	100,0	94,0	100,0	93,0	100,0	150,0
1968 D	200,0	199,0	200,0	125,0	173,3	132,6	100,0	94,0	100,0	92,9	100,0	130,0
1969 D	200,0	199,0	200,0	125,0	173,3	135,7	100,0	94,2	100,0	93,1	100,0	130,0
1970 D	200,0	199,0	200,0	125,0	173,3	128,0	100,0	90,8	100,0	89,2	100,0	130,0
1948, 1. Sept.	66,7	75,1	75,0	83,3	100,0	72,0	81,8	.	100,0	.	83,3	80,0
1950, 1. April	66,7	75,1	75,0	83,3	100,0	98,8	81,8	.	100,0	.	83,3	80,0
1954, 1. Juli	100,0	99,8	100,0	83,3	100,0	88,4	100,0	109,9	100,0	111,9	100,0	100,0
1958, 1. Mai	100,0	99,8	100,0	83,3	100,0	91,1	100,0	116,8	100,0	119,7	100,0	100,0
1963, 1. März	100,0	124,7	125,0	100,0	135,7	100,0	100,0	98,6	100,0	98,4	100,0	100,0
1966, 1. April	200,0	199,0	200,0	125,0	173,3	107,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	130,0

Jahr Änderungsdatum	Postzeitungsdienst												
	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland ³⁾	Postzeitungsvertrieb									
				zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland ⁵⁾		Hauptgebühr			Fremdbeilagen		
						zu- sammen	darunter mit EWG- Ländern	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland ⁵⁾	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland ⁵⁾
Wägungsanteil in ‰	49,9	49,5	0,4	29,1	28,8	0,3	0,1	21,6	21,3	0,3	3,0	2,9	0,1
1949 D	92,6	92,8	66,7	94,9	95,3	66,7	66,7	99,6	100,0	66,7	79,8	80,0	66,7
1950 D	92,6	92,8	66,7	94,9	95,3	66,7	66,7	99,6	100,0	66,7	79,8	80,0	66,7
1951 D	92,6	92,8	66,7	94,9	95,3	66,7	66,7	99,6	100,0	66,7	79,8	80,0	66,7
1952 D	92,7	92,9	66,7	94,9	95,3	66,7	66,7	99,6	100,0	66,7	79,8	80,0	66,7
1953 D	92,6	92,7	66,7	94,9	95,3	66,7	66,7	99,6	100,0	66,7	79,8	80,0	66,7
1954 D	95,6	95,6	83,4	96,2	96,3	83,4	83,4	99,8	100,0	83,4	89,9	90,0	83,4
1955 D	98,5	98,5	100,0	97,4	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	98,5	98,5	100,0	97,4	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	98,5	98,5	100,0	97,4	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	99,6	99,6	100,0	99,3	99,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	99,6	99,6	100,0	99,3	99,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D	99,6	99,6	100,0	99,3	99,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 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
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 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
1964 D	148,1	148,4	100,0	159,5	160,2	100,0	100,0	144,4	145,0	100,0	296,5	300,0	100,0
1965 D	148,1	148,4	100,0	159,5	160,2	100,0	100,0	144,4	145,0	100,0	296,5	300,0	100,0
1966 D	148,7	148,9	125,0	159,8	160,2	125,0	125,0	144,8	145,0	125,0	296,9	300,0	125,0
1967 D	192,8	193,2	133,3	200,4	201,2	133,3	133,3	175,0	175,6	133,3	395,3	400,0	133,3
1968 D	191,7	192,1	133,3	198,6	199,4	133,3	133,3	175,0	175,6	133,3	395,3	400,0	133,3
1969 D	191,7	192,1	133,3	198,6	199,4	133,3	133,3	175,0	175,6	133,3	395,3	400,0	133,3
1970 D	191,7	192,1	133,3	198,6	199,4	133,3	133,3	175,0	175,6	133,3	395,3	400,0	133,3
1948, 1. Sept.	92,6	92,8	66,7	94,9	95,3	66,7	66,7	99,6	100,0	66,7	79,8	80,0	66,7
1954, 1. Juli	98,5	98,5	100,0	97,4	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958, 1. Jan.	99,6	99,6	100,0	99,3	99,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961, 1. Jan.	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
1964, 1. Jan.	148,1	148,4	100,0	159,5	160,2	100,0	100,0	144,4	145,0	100,0	296,5	300,0	100,0
1966, 1. April	148,9	149,0	133,3	159,9	160,2	133,3	133,3	144,9	145,0	133,3	297,1	300,0	133,3
1967, 1. Jan.	192,8	193,2	133,3	200,4	201,2	133,3	133,3	175,0	175,6	133,3	395,3	400,0	133,3

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

A. Postverkehr
1. Index der Postgebühren
1962 = 100
Gliederung nach Dienstzweigen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Postzeitungsdienst									
	Postzeitungsvertrieb									
	Zeitungs- stück- einweisung ¹⁾	Verpackung von Post- vertriebs- stücken	Änderung der Vertriebs- unterlagen	Nicht- einlösung von Verleger- stamm- karten ²⁾	Luftpost- beförderung von Verlags- und Bestell- stücken ³⁾	Mittellung von Bezieher- Anschriften	Verspätete Zeitungs- bestellung	Nach- lieferung von Zeitungen	Zeitungs- überweisung nach einem and. Absatz- Postamt	Vermittlung von Zeitungs- bestellun- gen
	Inlandsverkehr									
Wägungsanteil in ‰	0,2	1,4	0,1	0,3	0,1	0,4	0,1	0,02	0,08	1,8
1949 D	100,0	44,8	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1950 D	100,0	44,8	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1951 D	100,0	44,8	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1952 D	100,0	44,8	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1953 D	100,0	44,8	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1954 D	100,0	44,8	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1955 D	100,0	44,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	100,0	44,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	100,0	44,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	100,0	85,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	100,0	85,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D	100,0	85,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1964 D	145,0	112,1	145,0	166,7 ²⁾	120,0	187,5	166,7	200,0	100,0	145,0
1965 D	145,0	112,1	145,0	166,7	120,0	187,5	166,7	200,0	100,0	145,0
1966 D	145,0	112,1	145,0	166,7	120,0	187,5	166,7	200,0	100,0	145,0
1967 D	290,0	126,4	145,0	333,3	120,0	187,5	166,7	200,0	150,0	217,5
1968 D	290,0	126,4	145,0	.)	120,0	187,5	0,0 ⁴⁾	0,0 ⁴⁾	150,0	217,5
1969 D	290,0	126,4	145,0	.	120,0	187,5	0,0	0,0	150,0	217,5
1970 D	290,0	126,4	145,0	.	120,0	187,5	0,0	0,0	150,0	217,5
1948, 1. Sept.	100,0	44,8	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1954, 1. Juli	100,0	44,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958, 1. Jan.	100,0	85,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961, 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1964, 1. Jan.	145,0	112,1	145,0	166,7 ²⁾	120,0	187,5	166,7	200,0	100,0	145,0
1966, 1. April	145,0	112,1	145,0	166,7	120,0	187,5	166,7	200,0	100,0	145,0
1967, 1. Jan.	290,0	126,4	145,0	333,3	120,0	187,5	166,7	200,0	150,0	217,5

Jahr Änderungsdatum	Postzeitungsdienst												
	Postzeitungsgut								Streifbandzeitungen				
	Inlandsverkehr												
	zu- sammen	Normal- Beförderung	Schnell- gut- Beförderung	Luft- post-	Fremd- beilagen	Zu- stellung	Bestel- lungs- Versand- Ver- mittlung	Sonstige Versand- leistun- gen ⁵⁾	zu- sammen	Normale Beförderung	Luft- post-	Bestel- lungs- Ver- mittlung	Sonstige Versand- leistun- gen ⁶⁾
Wägungsanteil in ‰	13,5	1,1	7,4	0,2	1,2	0,3	3,3	0,1	6,8	6,5	0,08	0,2	0,02
1949 D	100,0	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	92,9	67,8	67,0	125,0	67,0	84,0
1950 D	100,0	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	92,9	67,8	67,0	125,0	67,0	84,0
1951 D	100,2	100,0	100,0	.	100,0	109,3	100,0	93,5	67,8	67,0	.	67,0	84,0
1952 D	100,5	100,0	100,0	.	100,0	123,4	100,0	96,1	67,8	67,0	125,0	67,0	84,0
1953 D	100,0	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	96,1	67,6	67,0	112,5	67,0	84,0
1954 D	100,1	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	96,9	83,7	83,5	100,0	83,5	92,0
1955 D	100,0	100,0	100,0	101,9	100,0	100,0	100,0	97,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 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
1960 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
1961 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
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	107,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1964 D	137,6	122,7	140,9	123,1	138,7	100,0	138,7	133,7	120,7	121,5	50,0	121,5	124,7
1965 D	137,6	122,7	140,9	123,1	138,7	100,0	138,7	133,7	120,7	121,5	50,0	121,5	124,7
1966 D	139,2	122,7	140,9	123,1	138,7	175,0	138,7	138,0	120,8	121,5	50,0	121,5	153,3
1967 D	197,8	159,5	187,8	123,1	277,4	200,0	208,1	166,8	150,8	151,1	50,0	182,3	162,9
1968 D	197,8	159,5	187,8	123,1	277,4	200,0	208,1	166,8	150,8	151,1	50,0	182,3	162,9
1969 D	197,8	159,5	187,8	123,1	277,4	200,0	208,1	166,8	150,8	151,1	50,0	182,3	162,9
1970 D	197,8	159,5	187,8	123,1	277,4	200,0	208,1	166,8	150,8	151,1	50,0	182,3	162,9
1948, 1. Sept.	100,0	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	92,9	67,8	67,0	125,0	67,0	84,0
1954, 1. Juli	100,1	100,0	100,0	107,7	100,0	100,0	100,0	97,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958, 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961, 1. Jan.	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
1964, 1. Jan.	137,6	122,7	140,9	123,1	138,7	100,0	138,7	133,7	120,7	121,5	50,0	121,5	124,7
1966, 1. April	139,3	122,7	140,9	123,1	138,7	200,0	138,7	139,4	120,8	121,5	50,0	121,5	162,9
1967, 1. Jan.	197,8	159,5	187,8	123,1	277,4	200,0	208,1	166,8	150,8	151,1	50,0	182,3	162,9

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

A. Postverkehr

1. Index der Postgebühren

1962 = 100

Gliederung nach Dienstzweigen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Postzeitungsdienst			Postanweisungsdienst										
	sonstige Nebenleistungen			zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland				Postanweisungen			Post- aufträge Inlands- verkehr	Luft- post- beförde- rung ²⁾ Verkehr mit dem Ausland
	zu- sammen	Zu- lassung zum Post- zeitungs- dienst	Benut- zung be- sonderer Beförde- rungs- gelegen- heiten ¹⁾			zu- sammen	mit CEPT-Ländern ²⁾			zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		
							zu- sammen	darunter mit EWG- Ländern	mit sonsti- gen Ländern					
Wägungsanteil in ‰	0,5	0,1	0,4	12,0	8,2	3,8	3,5	1,5	0,3	11,7	8,0	3,7	0,2	0,1
1949 D	98,5	93,4	100,0	.	81,9	81,8	.	87,5	.
1950 D	98,5	93,4	100,0	.	81,9	81,8	.	87,5	.
1951 D	98,5	93,4	100,0	86,3	81,9	95,7	95,0	94,4	103,0	85,8	81,8	94,4	87,5	152,8
1952 D	98,5	93,4	100,0	86,3	81,9	95,7	95,0	94,4	103,0	85,8	81,8	94,4	87,5	152,8
1953 D	98,5	93,4	100,0	86,1	81,9	95,1	94,7	94,4	99,0	85,8	81,8	94,4	87,5	125,8
1954 D	99,2	96,7	100,0	92,1	91,0	94,5	94,5	94,4	95,2	92,0	90,9	94,4	93,8	98,7
1955 D	100,0	100,0	100,0	98,3	100,0	94,5	94,5	94,4	95,3	98,3	100,0	94,4	100,0	98,7
1956 D	100,0	100,0	100,0	98,3	100,0	94,5	94,5	94,4	95,3	98,3	100,0	94,4	100,0	98,7
1957 D	100,0	100,0	100,0	98,3	100,0	94,5	94,5	94,4	95,3	98,3	100,0	94,4	100,0	98,7
1958 D	100,0	100,0	100,0	98,3	100,0	94,5	94,5	94,4	95,3	98,3	100,0	94,4	100,0	98,7
1959 D	100,0	100,0	100,0	99,6	100,0	98,6	98,6	98,6	98,8	99,6	100,0	98,6	100,0	99,7
1960 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	100,0	100,0	100,0	116,6	124,2	100,0	100,0	100,0	100,0	116,0	123,3	100,0	168,8	100,0
1964 D	142,5	139,1	143,6	119,9	129,0	100,0	100,0	100,0	100,0	119,2	127,9	100,0	182,5	100,0
1965 D	142,5	139,1	143,6	119,8	129,0	99,6	99,6	100,0	99,9	119,2	127,9	100,0	182,5	83,0
1966 D	142,5	139,1	143,6	150,3	170,2	107,1	107,1	108,3	106,8	150,1	169,3	108,0	210,6	66,0
1967 D	184,9	208,5	177,6	160,5	183,9	109,7	109,7	111,1	109,1	160,4	183,1	110,6	220,0	66,0
1968 D	184,9	208,5	177,6	160,5	183,9	109,7	109,7	111,1	109,1	160,4	183,1	110,6	220,0	66,0
1969 D	184,9	208,5	177,6	160,5	183,9	109,7	109,7	111,1	109,1	160,4	183,1	110,6	220,0	66,0
1970 D	184,9	208,5	177,6	160,5	183,9	109,7	109,7	111,1	109,1	160,4	183,1	110,6	220,0	66,0
1948, 1. Sept.	98,5	93,4	100,0	.	81,9	81,8	94,4	87,5	.
1954, 1. Juli	100,0	100,0	100,0	93,3	100,0	94,5	94,5	94,4	95,3	98,3	100,0	94,4	100,0	98,7
1963, 1. März	100,0	100,0	100,0	119,9	129,0	100,0	100,0	100,0	100,0	119,2	127,9	100,0	182,5	100,0
1964, 1. Jan.	142,5	139,1	143,6	119,9	129,0	100,0	100,0	100,0	100,0	119,2	127,9	100,0	182,5	100,0
1966, 1. April	142,5	139,1	143,6	160,5	183,9	109,7	109,7	111,1	109,1	160,4	183,1	110,6	220,0	66,0
1967, 1. Jan.	184,9	208,5	177,6	160,5	183,9	109,7	109,7	111,1	109,1	160,4	183,1	110,6	220,0	66,0
Jahr Änderungsdatum	zusammen	Rentendienst			Rundfunkdienst			Land- kraftpost- dienst	Vertrieb von Wertzeichen anderer Verwaltungen					
		zusammen	Auszahlung von Versiche- rungs- Renten		zusammen	Postleistungen im Ton- rundfunk			zusammen	Wechsel- steuer- marken	Beitrags- marken zur Sozial- versicherung			
Wägungsanteil in ‰	47,1	11,3	10,1	1,2	33,3	23,3	10,0	0,3	2,2	1,1	1,1			
1949 D	119,2	98,5	97,6	105,3	.	111,9	—	75,0	803,9	100,0	507,8			
1950 D	117,8	98,5	97,6	105,3	.	111,9	—	75,0	280,6	100,0	461,3			
1951 D	117,1	98,5	98,2	100,9	.	111,9	—	75,0	269,0	100,0	437,9			
1952 D	116,6	100,0	100,0	100,0	.	111,9	—	75,0	254,4	100,0	408,7			
1953 D	107,3	100,0	100,0	100,0	100,6	111,9	74,1	75,0	246,0	100,0	392,1			
1954 D	112,4	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	75,0	238,0	100,0	376,0			
1955 D	112,3	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	75,0	236,0	100,0	372,1			
1956 D	111,5	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	75,0	220,4	100,0	340,9			
1957 D	108,6	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	91,4	158,2	100,0	216,4			
1958 D	106,7	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	99,5	116,3	100,0	132,6			
1959 D	100,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	104,7	100,0	109,4			
1960 D	100,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,4	100,0	106,7			
1961 D	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	102,0	100,0	104,0			
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0			
1963 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	107,7	98,3	100,0	96,7			
1964 D	99,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	107,7	97,3	100,0	94,7			
1965 D	161,8	325,6	353,8	100,0	100,0	100,0	100,0	107,7	256,7	100,0	413,5			
1966 D	162,6	325,6	353,8	100,0	101,1	100,0	103,7	115,9	256,7	100,0	413,5			
1967 D	162,7	325,6	353,8	100,0	101,1	100,0	103,7	117,5	256,7	100,0	413,5			
1968 D	162,7	325,6	353,8	100,0	101,1	100,0	103,7	117,5	256,7	100,0	413,5			
1969 D	184,9	418,1	457,8	100,0	101,1	100,0	103,7	117,5	256,7	100,0	413,5			
1970 D	199,9	417,6	457,3	100,0	122,5	121,7	124,4	117,5	256,7	100,0	413,5			
1948, 1. Sept.	119,2	98,5	97,6	105,3	.	111,9	—	75,0	303,9	100,0	507,8			
1950, 1. Jan.	117,8	98,5	97,6	105,3	.	111,9	—	75,0	280,6	100,0	461,3			
1953, 1. Jan.	107,3	100,0	100,0	100,0	100,6	111,9	74,1	75,0	246,0	100,0	392,1			
1954, 1. Jan.	112,4	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	75,0	238,0	100,0	376,0			
1957, 1. Jan.	108,5	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	75,0	158,2	100,0	216,4			
1958, 1. Jan.	106,7	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	98,1	116,3	100,0	132,6			
1959, 1. Jan.	100,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	104,7	100,0	109,4			
1965, 1. Jan.	161,8	325,6	353,8	100,0	100,0	100,0	100,0	107,7	256,7	100,0	413,5			
1970, 1. Jan.	199,9	417,6	457,3	100,0	122,5	121,7	124,4	117,5	256,7	100,0	413,5			

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

A. Postverkehr
2. Index der Postscheckgebühren
1962 = 100

Gliederung nach Dienstzweigen, Teildienstzweigen und Leistungsgruppen

Jahr — Änderungsdatum	Gesamt- index	Inlands- verkehr ins- gesamt	Verkehr mit dem Ausland ¹⁾		Postscheckdienst für Nicht-Postscheckkunden ²⁾				Postscheckdienst für Postscheckkunden ³⁾					
			ins- gesamt	darunter nach EWG- Ländern	zu- sammen	Zahl- karten	Be- handeln von Zahl- karten als Eil- auftrag	Telegra- phische Zahl- karten	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	Überweisungsdienst		
												zu- sammen	Überwei- sungen ins Ausland	Be- handeln von Überwei- sungen als Eil- auftrag ⁴⁾
Wägungsanteil in ‰	1000	998,0	2,0	1,0	595,9	594,4	0,5	1,0	404,1	402,0	2,1	4,1	2,1	2,0
1949 D	.	85,6	.	.	76,7	76,6	100,0	100,0	.	100,1	.	100,0	.	100,0
1950 D	.	85,7	.	.	76,7	76,6	100,0	100,0	.	100,1	.	100,0	.	100,0
1951 D	86,1	86,1	100,0	100,0	76,7	76,6	100,0	100,0	100,1	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0
1952 D	86,0	86,0	100,0	100,0	76,7	76,6	100,0	100,0	99,7	99,7	100,0	100,0	100,0	100,0
1953 D	86,0	86,0	100,0	100,0	76,7	76,6	100,0	100,0	99,7	99,7	100,0	100,0	100,0	100,0
1954 D	92,9	92,8	100,0	100,0	88,4	88,3	100,0	100,0	99,5	99,5	100,0	100,0	100,0	100,0
1955 D	99,7	99,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,3	99,3	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	99,7	99,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,2	99,2	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	99,7	99,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,2	99,2	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	99,8	99,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,5	99,5	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	99,8	99,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,5	99,5	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D	99,8	99,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,5	99,5	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	99,8	99,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,5	99,5	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	146,7	146,8	100,0	100,0	134,4	134,5	100,0	100,0	164,9	165,2	100,0	100,0	100,0	100,0
1964 D	156,1	156,2	100,0	100,0	141,3	141,4	100,0	100,0	177,8	178,2	100,0	100,0	100,0	100,0
1965 D	156,1	156,2	100,0	100,0	141,3	141,4	100,0	100,0	177,8	178,2	100,0	100,0	100,0	100,0
1966 D	203,9	204,1	100,0	100,0	175,5	175,6	137,5	129,2	245,7	246,5	100,0	118,8	100,0	137,5
1967 D	219,8	220,0	100,0	100,0	186,8	186,9	150,0	138,9	268,4	269,2	100,0	125,0	100,0	150,0
1968 D	219,8	220,1	100,0	100,0	186,8	186,9	150,0	138,9	268,5	269,4	100,0	125,0	100,0	150,0
1969 D	216,9	217,1	100,0	100,0	186,8	186,9	150,0	138,9	261,2	262,1	100,0	125,0	100,0	150,0
1970 D	210,6	210,8	100,0	100,0	178,9	179,0	150,0	123,0	257,4	258,2	100,0	125,0	100,0	150,0
1948, 1. Sept.	.	85,6	.	.	76,7	76,6	100,0	100,0	.	100,1	.	100,0	.	100,0
1952, 1. Jan.	86,0	86,0	100,0	100,0	76,7	76,6	100,0	100,0	99,7	99,7	100,0	100,0	100,0	100,0
1954, 1. Juli	99,7	99,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,3	99,3	100,0	100,0	100,0	100,0
1958, 1. Jan.	99,8	99,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,5	99,5	100,0	100,0	100,0	100,0
1963, 1. März	156,1	156,2	100,0	100,0	141,3	141,4	100,0	100,0	177,8	178,2	100,0	100,0	100,0	100,0
1966, 1. April	219,8	220,0	100,0	100,0	186,8	186,9	150,0	138,9	268,4	269,2	100,0	125,0	100,0	150,0
1968, 1. Jan.	219,8	220,1	100,0	100,0	186,8	186,9	150,0	138,9	268,5	269,4	100,0	125,0	100,0	150,0
1969, 20. Jan.	216,7	217,0	100,0	100,0	186,8	186,9	150,0	138,9	260,9	261,7	100,0	125,0	100,0	150,0
1970, 1. Jan.	210,6	210,8	100,0	100,0	178,9	179,0	150,0	123,0	257,4	258,2	100,0	125,0	100,0	150,0
Jahr — Änderungsdatum	Postscheckdienst für Postscheckkunden ³⁾													
	Dauerauftragsdienst ⁴⁾				Zahlungsanweisungsdienst ⁴⁾						Sonstige Postscheckdienstleistungen ⁴⁾			
	zu- sammen	Ein- richtung	Aus- führung	Ände- rung	zu- sammen	zu- sammen	bargeld- lose Auszahl- ungen ⁵⁾	Kassen- schecks	Baraus- zahlun- gen durch Post- anstalten	Telegra- phische Zahlungs- anwei- sungen	zu- sammen	Neben- leistun- gen ⁶⁾	Druck von Form- blätter	
Wägungsanteil in ‰	7,1	0,3	6,4	0,4	319,1	317,1	2,6	11,7	302,8	2,0	73,8	2,5	71,3	
1949 D	.	.	.	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,6	83,4	101,2	
1950 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,6	83,4	101,2	
1951 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,6	83,4	101,2	
1952 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	98,3	83,4	98,8	
1953 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	98,3	83,4	98,8	
1954 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,2	91,7	97,4	
1955 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	96,2	100,0	96,0	
1956 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	95,6	100,0	95,5	
1957 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	95,6	100,0	95,5	
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	97,3	
1959 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	97,3	
1960 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	97,3	
1961 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	97,5	
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1963 D	100,0	100,0	100,0	100,0	182,1	182,7	100,0	183,3	183,3	99,3	100,0	100,0	100,0	
1964 D	100,0	100,0	100,0	100,0	198,6	199,2	100,0	200,0	200,0	99,2	100,0	100,0	100,0	
1965 D	100,0	100,0	100,0	100,0	198,6	199,2	100,0	200,0	200,0	99,2	100,0	100,0	100,0	
1966 D	172,2	137,5	175,0	150,0	282,1	283,1	250,0	200,0	286,6	134,0	102,6	175,0	100,0	
1967 D	196,3	150,0	200,0	166,7	310,0	311,0	300,0	200,0	315,4	145,6	103,5	200,0	100,0	
1968 D	196,3	150,0	200,0	166,7	310,0	311,0	300,0	200,0	315,4	145,6	104,3	200,0	100,9	
1969 D	196,3	150,0	200,0	166,7	300,7	301,7	15,3 ⁸⁾	10,2 ⁹⁾	315,4	145,6	104,3	200,0	100,9	
1970 D	0,0 ⁷⁾	0,0 ⁷⁾	0,0 ⁷⁾	0,0 ⁷⁾	300,2	301,2	0,0 ⁸⁾	0,0 ⁹⁾	315,4	145,6	104,1	194,7	100,9	
1948, 1. Sept.	.	.	.	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,6	83,4	101,2	
1952, 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	98,3	83,4	98,8	
1954, 1. Juli	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	96,2	100,0	96,0	
1958, 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	97,3	
1963, 1. März	100,0	100,0	100,0	100,0	198,6	199,2	100,0	200,0	200,0	99,2	100,0	100,0	100,0	
1966, 1. April	196,3	150,0	200,0	166,7	310,0	311,0	300,0	200,0	315,4	145,6	103,5	200,0	100,0	
1968, 1. Jan.	196,3	150,0	200,0	166,7	310,0	311,0	300,0	200,0	315,4	145,6	104,3	200,0	100,9	
1969, 20. Jan.	196,3	150,0	200,0	166,7	300,2	301,2	0,0 ⁸⁾	0,0 ⁹⁾	315,4	145,6	104,3	200,0	100,9	
1970, 1. Jan.	0,0 ⁷⁾	0,0 ⁷⁾	0,0 ⁷⁾	0,0 ⁷⁾	300,2	301,2	0,0 ⁸⁾	0,0 ⁹⁾	315,4	145,6	104,1	194,7	100,9	

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

A. Postverkehr

3. Index der Postreisegebühren¹⁾

1962 = 100

Gliederung nach Verkehrsbereichen und -teillbereichen

Jahr Änderungsdatum	Gesamt- index	Allgemeiner Reiseverkehr				Berufs- und Schülerverkehr								Beför- derung von Reise- gepäck
		zu- sammen	ein- fachem	mit Hin- und Rück- Fahrschein	Zehner-	zu- sammen	Berufsverkehr			Schülerverkehr				
							zu- sammen	mit Wochen- karte	Monats- karte	zu- sammen	Zehner- Fahr- schein	mit Wochen- karte	Monats- karte	
Wägungsanteil in ‰	1000	604,7	453,5	75,6	75,6	393,6	293,2	145,0	148,2	100,4	11,6	23,5	65,3	1,7
1949 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1950 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1951 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1952 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1953 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1954 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1955 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1956 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1957 D	84,5	91,4	93,3	85,4	85,9	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	116,9
1958 D	97,1	99,5	100,0	98,2	98,0	93,4	92,3	93,2	91,4	96,8	94,2	94,7	98,0	100,0
1959 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	109,7	107,7	109,2	103,2	103,4	112,3	116,0	118,5	113,5	101,6	113,7	100,0	100,0	179,6
1964 D	109,7	107,7	109,2	103,2	103,4	112,3	116,0	118,5	113,5	101,6	113,7	100,0	100,0	179,6
1965 D	109,7	107,7	109,2	103,2	103,4	112,3	116,0	118,5	113,5	101,6	113,7	100,0	100,0	179,6
1966 D	119,9	115,9	117,1	110,3	114,3	125,4	125,7	132,6	118,9	124,6	165,8	124,9	118,7	254,4
1967 D	121,9	117,5	118,7	111,7	116,5	128,0	127,6	135,4	120,0	129,2	165,4	129,8	122,5	269,3
1968 D	121,9	117,5	118,7	111,7	116,5	128,0	127,6	135,4	120,0	129,2	165,4	129,8	122,5	269,3
1969 D	121,9	117,5	118,7	111,7	116,5	128,0	127,6	135,4	120,0	129,2	165,4	129,8	122,5	269,3
1970 D	121,9	117,5	118,7	111,7	116,5	128,0	127,6	135,4	120,0	129,2	165,4	129,8	122,5	269,3
1948, 1. Aug.	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1957, 15. April	88,5	98,1	100,0	92,6	92,1	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	100,0
1958, 1. April	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963, 1. Jan.	109,7	107,7	109,2	103,2	103,4	112,3	116,0	118,5	113,5	101,6	113,7	100,0	100,0	179,6
1966, 1. März	121,9	117,5	118,7	111,7	116,5	128,0	127,6	135,4	120,0	129,2	165,4	129,8	122,5	269,3

B. Fernmeldeverkehr

1. Index der Telegraphengebühren

1962 = 100

Gliederung nach Teildienstzweigen und Leistungsgruppen

Jahr Änderungsdatum	Gesamt- index	Inlands- verkehr ins- gesamt	Verkehr mit dem Ausland				Überlassung von Telegraphenleitungen					
			ins- gesamt	mit CEPT-Ländern ²⁾		mit sonstigen Ländern	zu- sammen	Inlandsverkehr			Verkehr mit dem Ausland ³⁾	
				zu- sammen	darunter mit EWG- Ländern			zu- sammen	Telex- dauer- verbindungen im all- gemeinen Leitungs- netz	in Sonder- netzen	zu- sammen	darunter mit EWG- Ländern
Wägungsanteil in ‰	1000	661,9	338,1	158,0	66,3	180,1	86,4	64,5	28,1	36,4	21,9	9,0
1949 D	104,4	96,7	126,4	111,3	110,7	136,5	126,3	113,3	99,6	123,9	164,5	187,7
1950 D	106,2	96,7	129,2	128,5	123,9	130,1	126,0	113,3	99,6	123,9	163,0	178,9
1951 D	105,0	96,4	125,0	129,5	125,2	120,7	120,6	106,4	99,6	111,7	162,5	173,0
1952 D	104,5	96,1	123,8	126,9	123,8	120,8	114,9	99,5	99,6	99,5	160,1	172,5
1953 D	104,1	96,1	122,0	125,3	124,3	118,9	113,3	99,5	99,6	99,5	153,7	172,5
1954 D	103,1	96,1	118,7	124,3	124,3	113,3	113,2	99,5	99,6	99,5	153,3	172,5
1955 D	102,8	96,0	117,9	122,7	124,3	113,1	112,7	99,5	99,6	99,5	151,4	172,5
1956 D	104,9	99,7	116,4	119,8	118,1	113,1	111,1	100,0	100,0	100,0	143,9	160,8
1957 D	104,3	100,0	118,2	118,5	109,7	112,8	108,7	100,0	100,0	100,0	125,1	138,6
1958 D	103,5	100,0	110,7	109,0	107,8	112,3	105,3	100,0	100,0	100,0	121,0	136,3
1959 D	103,1	100,0	109,3	106,8	109,1	111,5	104,3	100,0	100,0	100,0	117,1	137,6
1960 D	101,1	100,0	103,1	104,4	106,7	101,9	104,0	100,0	100,0	100,0	115,7	131,2
1961 D	100,5	100,0	101,6	102,6	104,3	100,7	102,2	100,0	100,0	100,0	108,7	117,3
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	119,8	130,4	99,1	98,9	98,4	99,2	99,5	100,0	100,0	100,0	97,9	97,9
1964 D	121,5	133,2	98,5	97,8	97,8	98,8	98,3	100,0	100,0	100,0	93,0	95,5
1965 D	122,3	134,9	97,7	96,7	97,6	98,6	96,6	100,0	100,0	100,0	86,6	91,7
1966 D	131,1	148,3	97,6	96,5	97,2	98,5	95,8	100,0	100,0	100,0	83,4	88,4
1967 D	134,2	153,4	96,8	94,9	96,8	98,5	99,8	106,6	115,6	99,7	79,6	84,8
1968 D	134,5	154,0	96,3	93,8	95,7	98,4	104,0	113,2	131,2	99,4	76,8	82,7
1969 D	134,3	154,0	95,7	92,8	93,4	98,4	103,8	113,2	131,2	99,4	76,1	81,8
1970 D	133,5	154,0	93,3	98,1	100,0	98,2	101,7	113,2	131,2	99,4	67,6	73,6
1948, 1. Aug.	.	96,7	.	.	.	.	.	113,3	99,6	123,9	.	.
1951, 1. Juli	105,0	96,1	125,7	130,7	125,9	120,9	115,5	99,5	99,6	99,5	162,6	173,3
1954, 1. Sept.	103,0	96,0	118,7	124,1	124,3	113,3	113,2	99,5	99,6	99,5	153,3	172,5
1956, 1. Feb.	105,3	100,0	117,3	121,0	124,3	113,2	112,5	100,0	100,0	100,0	149,2	172,5
1963, 1. Jan.	108,0	112,4	99,4	98,9	98,4	99,8	99,5	100,0	100,0	100,0	97,9	97,9
1. Feb.	120,9	132,0	99,0	98,9	98,4	99,2	99,5	100,0	100,0	100,0	97,9	97,9
1964, 1. Aug.	122,5	134,9	98,3	97,5	98,1	99,0	98,1	100,0	100,0	100,0	92,4	95,5
1966, 1. April	134,2	152,7	97,9	97,1	97,4	98,5	96,0	100,0	100,0	100,0	84,1	89,7
1967, 1. Juli	134,6	154,0	96,6	94,5	96,8	98,4	104,7	113,2	131,2	99,4	79,6	84,8

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

B. Fernmeldeverkehr
1. Index der Telegraphengebühren
1962 = 100
Gliederung nach Teildienstzweigen und Leistungsgruppen

Jahr Änderungsdatum	Telegrammdienst												Gewöhnliche Telegramme		
	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland				Vorrangtelegramme								
			zu- sammen	mit CEPT- Ländern ¹⁾		mit son- stigen Ländern	zu- sammen	Blitz- tele- gramme ²⁾	Dringende Telegramme						
				zu- sammen	darunter mit EWG- Ländern				zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland				
Wägungsanteil in ‰	397,0	208,1	190,9	61,2	26,6	129,7	8,2	0,8	7,4	4,5	2,9	270,1	152,0	118,1	
1949 D	109,2	100,0	119,5	81,3	77,2	136,6	105,1	100,0	105,6	100,0	114,5	105,8	100,0	113,5	
1950 D	109,0	100,0	118,8	94,7	92,5	130,2	104,6	100,0	105,1	100,0	113,2	105,4	100,0	112,4	
1951 D	107,2	100,0	114,9	99,0	98,7	122,4	102,3	100,0	102,5	100,0	106,5	102,7	100,0	108,1	
1952 D	107,2	100,0	115,0	99,2	98,7	122,4	102,3	100,0	102,6	100,0	106,6	102,7	100,0	106,2	
1953 D	106,1	100,0	112,7	97,3	99,8	120,0	101,4	100,0	101,6	100,0	104,0	101,7	100,0	103,8	
1954 D	103,9	100,0	108,0	96,6	99,9	113,4	99,7	100,0	99,6	100,0	99,0	99,6	100,0	99,0	
1955 D	103,8	100,0	107,8	96,7	99,9	113,1	99,6	100,0	99,5	100,0	98,8	99,5	100,0	98,8	
1956 D	103,7	100,0	107,7	96,9	99,9	113,0	99,5	100,0	99,5	100,0	98,7	99,4	100,0	98,7	
1957 D	103,5	100,0	107,3	97,0	100,4	112,3	99,4	100,0	99,3	100,0	98,3	99,3	100,0	98,3	
1958 D	103,4	100,0	107,1	97,3	101,4	111,8	99,4	100,0	99,3	100,0	98,1	99,2	100,0	98,1	
1959 D	103,8	100,0	107,9	99,5	105,2	111,8	99,6	100,0	99,5	100,0	98,8	99,6	100,0	99,0	
1960 D	99,9	100,0	99,7	100,4	100,2	99,4	99,7	100,0	99,7	100,0	99,1	99,9	100,0	99,1	
1961 D	100,1	100,0	100,3	100,4	100,1	100,2	100,1	100,0	100,1	100,0	100,1	100,1	100,0	100,1	
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1963 D	120,2	139,6	99,3	99,6	99,9	99,1	125,3	133,3	124,4	140,4	99,3	122,4	140,4	99,3	
1964 D	120,1	139,6	98,9	99,1	99,9	98,9	125,2	133,3	124,3	140,4	98,9	122,3	140,4	98,9	
1965 D	119,6	139,5	98,3	98,4	99,9	98,3	124,9	133,3	124,0	140,4	98,2	122,0	140,4	98,2	
1966 D	142,5	182,5	99,4	101,7	100,1	98,3	154,2	175,3	151,8	185,2	99,3	149,8	189,0	99,5	
1967 D	150,1	196,9	99,7	102,9	100,2	98,3	163,9	189,3	161,1	200,1	99,7	159,1	205,2	99,8	
1968 D	150,1	196,9	99,7	102,9	100,2	98,3	163,9	189,3	161,1	200,1	99,7	159,1	205,2	99,8	
1969 D	150,1	196,9	99,7	103,0	100,3	98,2	163,9	189,3	161,1	200,1	99,7	159,1	205,2	99,8	
1970 D	151,0	196,9	101,5	126,0	125,4	89,9	164,8	189,3	162,1	200,1	102,3	160,6	205,2	103,3	
1948, 1. Aug.	.	100,0	.	.	.	.	100,0 ¹⁾	100,0	.	100,0	.	100,0	100,0	.
1963, 1. Jan.	120,5	139,7	99,8	99,6	99,9	99,9	125,5	133,3	124,7	140,4	99,9	122,7	140,4	99,9	
1. März	120,2	139,6	99,2	99,6	99,9	99,0	125,3	133,3	124,4	140,4	99,2	122,4	140,4	99,2	
1966, 1. April	150,1	196,9	99,7	102,9	100,2	98,3	163,9	189,3	161,1	200,1	99,7	159,1	205,2	99,8	

Jahr Änderungsdatum	Telegrammdienst													
	Presse- tele- gramme ³⁾	Brieftelegramme			Durch- gangs- tele- gramme ⁴⁾	Telegraphische Postanweisungen			Nebenleistungen im Telegrammdienst					
		zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	Verein- barte Kurzan- schrift ⁵⁾	
Wägungsanteil in ‰	0,6	62,6	13,5	49,1	15,8	13,5	9,4	4,1	26,2	16,2	15,8	0,4	10,0	
1949 D	119,4	91,1	100,0	88,6	268,7	94,5	100,0	81,3	100,0	.	100,0	.	100,0	
1950 D	115,0	100,3	100,0	100,4	232,8	98,0	100,0	93,5	100,0	.	100,0	.	100,0	
1951 D	102,7	106,7	100,0	108,5	207,1	99,1	100,0	87,1	100,0	.	100,0	.	100,0	
1952 D	102,9	106,8	100,0	108,6	207,1	99,2	100,0	97,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1953 D	101,0	104,7	100,0	106,0	207,1	98,7	100,0	95,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1954 D	98,0	99,8	100,0	99,7	207,1	98,5	100,0	95,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1955 D	97,9	99,6	100,0	99,5	207,1	98,5	100,0	95,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1956 D	97,8	99,5	100,0	99,3	207,1	98,5	100,0	95,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1957 D	97,8	99,0	100,0	98,7	207,1	98,6	100,0	95,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1958 D	97,9	98,7	100,0	98,4	207,1	98,7	100,0	95,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1959 D	99,5	99,0	100,0	98,7	207,1	99,7	100,0	99,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1960 D	99,6	99,1	100,0	98,8	106,6	100,0	100,0	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1961 D	100,2	100,1	100,0	100,1	102,0	100,1	100,0	100,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1963 D	99,5	103,9	121,3	99,2	98,5	99,4	99,3	99,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1964 D	99,1	103,7	121,3	98,8	98,5	99,2	99,2	99,3	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1965 D	98,4	103,1	121,3	98,1	98,5	99,0	99,2	98,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1966 D	100,3	117,6	186,1	98,8	98,5	127,3	136,8	105,4	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1967 D	100,9	122,4	207,7	99,0	98,5	136,7	149,3	107,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1968 D	100,9	122,4	207,7	99,0	98,5	136,7	149,3	107,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1969 D	100,9	122,4	207,7	99,0	98,7	136,7	149,3	107,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1970 D	113,6	120,0	207,7	95,9	96,6	142,7	149,3	127,6	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1948, 1. Aug.	.	.	100,0	.	.	.	100,0	.	100,0	.	100,0	.	100,0	
1963, 1. Jan.	99,8	104,5	121,3	99,9	98,5	99,9	100,0	99,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1. März	99,4	103,9	121,3	99,1	98,5	99,3	99,2	99,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1966, 1. April	100,9	122,4	207,7	99,0	98,5	136,7	149,3	107,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

B. Fernmeldeverkehr
1. Index der Telegraphengebühren

1962 = 100
Gliederung nach Te addedienstzweigen und Leistungsgruppen

Jahr — Änderungsdatum	Telexdienst														
	ins- gesamt	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland				Telexanschlüsse ²⁾						Telexverbindungen		
			zu- sammen	mit zu- sammen	mit darunter mit CRPT- Ländern ¹⁾ EWG- Ländern	mit sonstigen Ländern	zu- sammen	Haupt- an- schlüsse	Spring- schrei- ber	Fern- schalt- geräte	Loch- streifen- sender	Emp- fangs- locher	zu- sammen	Inlands- verkehr	Ver- kehr mit dem Ausland
Wägungsanteil in ‰	516,6	391,3	125,3	74,9	30,7	50,4	160,9	38,0	84,9	3,0	17,4	17,4	355,7	230,4	125,3
1949 D	95,1	92,1	149,3	149,9	138,5	106,3	95,6	125,6	80,4	.	100,0	100,0	101,2	89,7	149,3
1950 D	99,8	92,1	150,4	151,7	138,5	138,4	95,6	125,6	80,4	.	100,0	100,0	102,1	89,7	150,4
1951 D	100,5	92,8	139,7	149,6	136,9	108,8	100,9	125,6	90,2	100,0	100,0	100,0	100,1	87,2	139,7
1952 D	100,3	93,5	135,5	143,9	133,5	109,3	106,1	125,6	100,0	100,0	100,0	100,0	97,2	84,7	135,5
1953 D	100,8	93,5	135,2	142,5	133,5	111,2	106,1	125,6	100,0	100,0	100,0	100,0	98,1	84,7	135,2
1954 D	100,7	93,4	133,8	140,4	133,5	112,4	106,1	125,6	100,0	100,0	100,0	100,0	97,9	84,6	133,8
1955 D	100,2	93,2	131,5	137,4	133,5	115,7	106,1	125,6	100,0	100,0	100,0	100,0	97,2	84,3	131,5
1956 D	104,8	99,4	128,3	133,3	126,3	113,8	100,5	102,1	100,0	100,0	100,0	100,0	106,6	98,7	128,3
1957 D	104,7	100,0	121,2	123,9	109,9	114,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	106,6	100,0	121,2
1958 D	103,3	100,0	114,7	115,1	105,1	113,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	104,8	100,0	114,7
1959 D	102,3	100,0	110,1	109,8	105,1	110,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,4	100,0	110,1
1960 D	101,5	100,0	106,2	104,5	105,1	109,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	102,2	100,0	106,2
1961 D	100,6	100,0	102,4	102,7	104,1	101,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,8	100,0	102,4
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	122,8	130,5	98,9	98,6	97,3	99,5	174,2	100,0	185,2	130,5	232,4	232,4	99,6	100,0	98,9
1964 D	126,4	135,3	98,7	98,2	97,3	99,5	185,9	120,8	192,9	133,3	244,4	244,4	99,6	100,0	98,7
1965 D	128,6	138,1	98,6	98,2	97,3	99,4	192,8	150,0	192,9	133,3	244,4	244,4	99,5	100,0	98,6
1966 D	128,2	138,1	97,3	96,0	97,3	99,3	192,8	150,0	192,9	133,3	244,4	244,4	99,1	100,0	97,3
1967 D	127,8	138,1	95,4	92,9	97,3	99,1	192,8	150,0	192,9	133,3	244,4	244,4	98,4	100,0	95,4
1968 D	127,5	138,1	94,4	91,4	95,7	98,9	192,8	150,0	192,9	133,3	244,4	244,4	98,0	100,0	94,4
1969 D	127,2	138,1	92,8	89,3	90,9	98,5	192,8	150,0	192,9	133,3	244,4	244,4	97,5	100,0	92,8
1970 D	125,4	138,1	85,5	84,3	85,7	87,2	192,8	150,0	192,9	133,3	244,4	244,4	94,9	100,0	85,5
1948, 1. Aug.	.	92,1	.	.	.	.	95,6	125,6	80,4	.	100,0	100,0	.	89,7	.
1951, 1. Juli	101,2	93,5	141,7	152,3	138,5	108,6	106,1	125,6	100,0	100,0	100,0	100,0	98,7	84,7	141,7
1954, 1. Sept.	100,5	93,2	133,5	140,0	133,5	112,4	106,1	125,6	100,0	100,0	100,0	100,0	97,7	84,3	133,5
1956, 1. Febr.	105,4	100,0	129,0	134,1	133,5	113,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	108,1	100,0	129,0
1963, 1. Febr.	125,0	133,3	99,0	98,6	97,3	99,5	180,9	100,0	192,9	133,3	244,4	244,4	99,6	100,0	99,0
1964, 1. Aug.	128,6	138,1	98,7	98,2	97,3	99,5	192,8	150,0	192,9	133,3	244,4	244,4	99,5	100,0	98,7

2. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechan schlüsse

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	4,60	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. Aug.	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. Aug.	6,00		8,25	10,50		12,00	

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

B. Fernmeldeverkehr
3. Index der Fernspreckgebühren¹⁾
1962 = 100

Jahr — Änderungsdatum	Insgesamt	Inlandsgespräche			Auslandsgespräche			
		zusammen	Orts- gespräche	Fern- gespräche	zusammen	nach CEPT-Ländern ²⁾		nach sonstigen Ländern
						zusammen	darunter nach EWG-Ländern	
Wägungsanteil in ‰	1000	915,3	184,9	730,4	84,7	70,3	34,0	14,4
1949 D	131,9	129,3	93,2	138,4	160,9	167,8	187,7	125,4
1950 D	129,9	127,7	93,7	136,3	154,1	165,0	178,9	98,1
1951 D	130,1	127,9	94,0	136,5	153,9	163,8	173,0	103,0
1952 D	130,7	128,8	94,0	137,6	151,9	161,6	172,5	102,2
1953 D	127,3	125,5	94,0	133,5	147,1	156,0	172,5	102,0
1954 D	124,2	122,1	97,0	128,5	146,8	155,6	172,5	102,0
1955 D	123,7	121,7	100,0	127,2	145,3	154,0	172,5	102,6
1956 D	116,8	114,3	100,0	118,5	138,5	146,0	160,8	102,6
1957 D	112,6	111,7	100,0	114,7	122,4	126,7	137,9	101,7
1958 D	109,9	109,0	100,0	111,3	119,1	122,8	135,9	101,0
1959 D	107,4	106,6	100,0	108,3	116,1	119,2	134,6	101,0
1960 D	105,5	104,6	100,0	105,8	114,8	117,6	131,2	101,0
1961 D	102,7	102,2	100,0	102,8	108,1	109,7	117,2	100,2
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	99,9	100,1	100,0	100,2	98,1	97,9	97,9	98,9
1964 D	107,6	108,8	109,1	108,7	94,1	93,3	95,5	98,0
1965 D	105,3	106,8	112,1	105,5	89,0	87,2	91,7	97,3
1966 D	104,2	105,9	112,1	104,3	85,6	83,9	88,4	94,1
1967 D	103,5	105,6	112,1	104,0	79,7	80,2	84,8	77,4
1968 D	102,4	104,7	112,1	102,8	77,2	77,5	82,7	75,7
1969 D	101,1	103,4	112,1	101,2	76,5	76,7	81,8	75,1
1970 D	100,1	103,2	112,1	100,9	66,7	68,4	73,6	58,4
1948, 1. Nov.	133,3	129,3	93,2	138,4	179,1	170,6	188,8	226,2
1950, 1. Juni	129,1	126,6	94,0	134,9	156,6	167,1	180,6	103,0
1951, 1. Jan.	130,1	127,9	94,0	136,5	154,0	163,9	173,3	103,0
1953, 11. Aug.	122,7	120,5	94,0	127,2	146,9	155,8	172,5	102,0
1954, 1. Jan.	120,7	118,3	94,0	124,5	146,9	155,8	172,5	102,0
1. Juli	127,8	126,1	100,0	132,7	146,8	155,6	172,5	102,0
1. Sept.	127,6	125,8	100,0	132,4	146,8	155,6	172,5	102,0
1955, 1. Jan.	123,8	121,7	100,0	127,2	146,7	155,6	172,5	102,0
1956, 1. Jan.	119,1	116,8	100,0	121,1	143,7	152,1	172,5	102,7
1. März	116,8	114,3	100,0	118,0	143,7	152,1	172,5	102,7
1957, 1. Jan.	113,4	111,7	100,0	114,7	131,7	137,7	145,0	102,3
1958, 1. Jan.	109,9	109,0	100,0	111,3	119,4	123,2	136,5	101,2
1959, 1. Jan.	107,4	106,6	100,0	108,3	116,2	119,3	134,7	101,0
1960, 1. Jan.	105,5	104,6	100,0	105,8	114,8	117,6	131,2	101,0
1961, 1. Jan.	103,3	102,2	100,0	102,8	114,4	117,3	130,7	100,2
1962, 1. Jan.	100,1	100,0	100,0	100,0	100,7	100,8	100,0	100,0
1963, 1. Jan.	97,4	97,3	100,0	96,6	98,2	97,9	97,9	99,8
1. Juli	102,5	103,0	100,0	103,7	98,0	97,9	97,9	98,7
1964, 1. Jan.	101,7	102,2	100,0	102,8	96,4	96,0	95,6	98,3
1. Aug.	118,3	120,6	124,3	119,6	93,6	92,8	95,5	97,8
1. Dez.	106,6	107,8	112,1	106,7	93,6	92,7	95,2	97,8
1965, 1. Jan.	105,3	106,8	112,1	105,5	89,0	87,2	91,7	97,8
1966, 1. Jan.	104,3	105,9	112,1	104,3	86,9	84,8	89,7	97,1
1967, 1. Jan.	103,7	105,6	112,1	104,0	82,4	80,3	84,8	92,9
1968, 1. Jan.	102,4	104,7	112,1	102,8	77,3	77,5	82,7	76,0
1969, 1. Jan.	101,1	103,4	112,1	101,2	76,5	76,7	81,8	75,4
1970, 1. Jan.	100,9	103,2	112,1	100,9	76,1	76,4	81,5	75,0
1. Juli	99,5	103,2	112,1	100,9	59,2	60,5	65,6	52,8

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

B. Fernmeldeverkehr

3. Index der Fernsprechgebühren¹⁾

1962 = 100

Gliederung nach Vermittlungsarten und Einzelleistungen

Jahr Änderungsdatum	Ferngespräche im nicht- und halbautomatischen Dienst						Ferngespräche im vollautomatischen Dienst			
	insgesamt	im Inland	mit dem Ausland				insgesamt	im Inland	mit dem Ausland (nur mit CEPT-Ländern) ²⁾	
			zusammen	zusammen	darunter mit EWG- Ländern	mit sonstigen Ländern			zusammen	darunter mit EWG- Ländern
Wägungsanteil in ‰	1000	409,9	590,1	461,9	207,6	128,2	1000	974,1	25,9	15,1
1949 D	127,7	96,0	150,8	157,5	197,4	125,4	.	105,7	.	.
1950 D	124,1	94,6	145,1	157,4	175,8	98,1	.	104,1	.	.
1951 D	124,8	94,7	145,9	157,2	171,4	103,0	.	104,3	.	.
1952 D	124,4	95,5	144,8	156,0	171,3	102,2	.	105,1	.	.
1953 D	122,7	95,5	141,8	152,3	171,3	102,0	.	105,1	.	.
1954 D	123,7	98,6	141,4	151,9	171,3	102,0	.	108,4	.	.
1955 D	123,9	101,4	139,5	149,7	171,3	102,6	.	111,4	.	.
1956 D	119,4	100,2	132,8	141,2	157,9	102,6	105,2 ³⁾	106,1	84,1 ³⁾	.
1957 D	111,9	100,2	120,0	125,1	137,4	101,7	104,5	104,5	84,1	.
1958 D	110,5	100,2	117,7	122,3	136,5	101,0	103,7	103,6	116,1	106,0 ⁴⁾
1959 D	108,9	100,2	115,0	118,9	136,4	101,0	102,7	102,6	125,2	131,7
1960 D	108,8	100,0	114,9	118,7	136,0	101,0	102,7	102,6	110,1	111,6
1961 D	105,4	100,0	109,1	111,5	121,4	100,2	101,0	101,0	101,0	102,0
1962 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963 D	98,7	98,4	98,9	98,9	100,0	98,9	102,5	102,6	100,0	99,9
1964 D	97,0	96,0	97,7	97,6	100,0	98,0	113,5	113,9	98,2	99,7
1965 D	95,1	92,6	96,9	96,7	100,0	97,3	111,0	111,4	97,2	98,7
1966 D	94,1	92,6	95,2	95,5	98,6	94,1	110,4	110,7	97,1	98,7
1967 D	91,4	92,6	90,5	94,2	97,3	77,4	110,3	110,7	97,1	98,6
1968 D	91,2	92,6	90,2	94,2	97,3	75,7	109,4	109,7	97,1	98,6
1969 D	91,2	92,6	90,1	94,3	97,4	75,1	107,8	108,1	97,1	98,6
1970 D	87,4	92,6	83,7	89,6	92,9	62,5	107,6	108,1	88,9	91,2
1948, 1. Nov.	140,2	96,0	173,3	160,2	180,4	226,2	.	105,7	.	.
1950, 1. Juni	125,9	93,5	148,8	160,9	181,0	103,0	.	103,0	.	.
1951, 1. Jan.	124,8	94,7	145,9	157,2	171,5	103,0	.	104,3	.	.
1952, 1. Jan.	125,1	95,5	145,9	157,2	171,3	102,9	.	105,1	.	.
1954, 1. Juli	125,0	101,9	141,3	151,8	171,3	102,0	.	111,9	.	.
1. Sept.	124,9	101,6	141,3	151,8	171,3	102,0	.	111,7	.	.
1955, 1. Jan.	124,8	101,4	141,2	151,8	171,3	102,0	.	111,4	.	.
1956, 1. Jan.	122,2	100,2	137,5	147,2	171,3	102,7	.	110,4	.	.
1. März	122,2	100,2	137,5	147,2	171,3	102,7	.	105,2	.	.
1957, 1. Jan.	116,1	100,2	127,2	134,1	142,1	102,3	104,5	104,5	84,1	.
1958, 1. Jan.	110,5	100,2	117,7	122,3	136,5	101,2	103,6	103,6	84,1	.
12. April	110,5	100,2	117,7	122,3	136,5	101,0	103,7	103,6	133,8	144,6
1959, 1. Jan.	108,9	100,2	115,0	118,9	136,5	101,0	102,7	102,6	125,9	132,6
1960, 1. Jan.	108,8	100,0	114,9	118,7	136,0	101,0	102,7	102,6	110,1	111,6
1961, 1. Jan.	108,7	100,0	114,7	118,7	136,0	100,2	101,1	101,0	110,0	111,6
1. März	107,6	100,0	112,9	116,4	130,7	100,2	101,0	101,0	99,4	100,0
1962, 1. Jan.	100,6	100,0	101,0	101,3	100,0	100,0	100,0	100,0	99,4	100,0
1963, 1. Jan.	98,8	98,4	99,1	98,9	100,0	99,8	98,4	98,4	100,1	100,0
1. Juli	98,7	98,4	98,9	98,9	100,0	98,7	106,6	106,8	100,0	99,8
1964, 1. Jan.	98,6	98,4	98,8	98,9	100,0	98,3	106,3	106,5	98,9	99,8
1. Aug.	95,5	92,6	97,6	97,5	100,0	97,8	126,5	127,3	97,4	99,7
1. Dez.	95,5	92,6	97,6	97,5	100,0	97,8	111,9	112,3	97,2	98,7
1965, 1. Jan.	95,2	92,6	97,0	96,7	100,0	97,8	111,0	111,4	97,2	98,7
1966, 1. Jan.	95,1	92,6	96,8	96,7	100,0	97,1	110,4	110,7	97,2	98,7
1967, 1. Jan.	93,4	92,6	93,9	94,2	97,3	92,9	110,3	110,7	97,1	98,6
1968, 1. Jan.	91,2	92,6	90,2	94,2	97,3	76,0	109,4	109,7	97,1	98,6
1969, 1. Jan.	91,1	92,6	90,1	94,2	97,3	75,4	107,8	108,1	97,1	98,6
1970, 1. Jan.	91,8	92,6	91,2	95,8	98,8	75,0	107,8	108,1	97,1	98,6
1. Juli	84,0	92,6	78,0	83,5	87,0	58,3	107,4	108,1	80,7	83,7

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

Erläuterungen bzw. Anmerkungen

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben der Zentralen Verkaufsleitung der Deutschen Bundesbahn, Frankfurt/Main)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

In den Personenfahrpreisen der DB für Beförderungsstrecken innerhalb des Bundesgebiets ist die Beförderungssteuer 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 DDR oder der Stadt Berlin liegenden Strecken oder Teilstrecken nach dem Personentarif der Deutschen Reichsbahn berechnet. — Vor dem 6. Juli 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

Seite 7

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 zusätzlich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzugzuschlag wird angerechnet. — ⁵⁾ Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — ⁶⁾ Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklassen sind vom 3. 6. 1956 bis zum 31. 5. 1966 folgende Eisenbahnzuschläge einbezogen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00 (v. 28. 5. 1967 b. 25. 5. 1968: bis 300 km DM 3,50, über 300 km DM 9,50). Mit Wirkung vom 29. 9. 1968 entfällt der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse. — ⁷⁾ Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen bei den Preisen für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — ⁸⁾ Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12% des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde). — ⁹⁾ Für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (klimatisiert, WL „K“) gelten ab 27. 2. 1962 in der Touristenklasse um DM 2,00, in der Doppelbettklasse um DM 3,00 und in der Einbettklasse um DM 3,00 höhere Preise. Mit Ausnahme der Spezialklasse, die in „K“ Schlafwagen nicht geführt wird, werden die „K“-Zuschläge bei den ab 22. 5. 1966 veröffentlichten Bettkartenpreise berücksichtigt, da die Schlafwagenläufe bis zu diesem Zeitpunkt nahezu vollständig klimatisiert worden sind. — ¹⁰⁾ Ab 29. 9. 1968 gelten für die Bettkarten ausgewählter DSG-Schlafwagenläufe (9 von insgesamt 52) verbilligte Werbepreise (1. Klasse-Einbettab. DM 60,00, Doppelbettab. 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 8

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

Seite 10

¹⁾ Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze.

Seite 10 (Fortsetzung)

3. Personenfahrpreise für wichtige europäische Eisenbahnverbindungen

²⁾ Die jeweiligen Fahrpreisanteile außerdeutscher Eisenbahnverwaltungen wurden mit Hilfe der TCV-Wechselkurse in DM umgerechnet.

B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Zentralen Verkaufsleitung der Deutschen Bundesbahn, Frankfurt/Main)

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 Wagenladungsätze des DEGT wegen der Einführung des Mehrwertsteuersystems auf Netobasis 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 Wagenladungen

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

Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nach Regelklassen (Kurzfassung)

Wagenladungsklassen			Zugeordnete Güterarten
Vor dem	Ab	Ab	
1. 2. 1958	15. 3. 1966	15. 3. 1966	
A	A/B	A	Hochwertige gewerbliche Fertigwaren, z. B. Kraftfahrzeuge, Textilien einschl. Textilhalbwaren u. Bekleidung; Genußmittel, z. B. Kaffee, Spirituosen
B	A/B	A	Wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. Maschinen, Möbel
C	C/D	A	Wichtige Nahrungsmittel, z. B. Brot, Zucker, Fleisch, Fette
D	C/D	A	Weniger wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. eiserne Kessel und Röhren
E	E	B	Hochwertige gewerbliche Grundstoffe, z. B. Pflanzenfasern, Benzol, Lösungsmittel
F	F	B	Obst
G	G	C	Mittelwertige gewerbliche Grundstoffe und Vorerzeugnisse, z. B. Porzellanmasse, Mittellagen für Sperrholzplatten, Kacheln, bestimmte NE-Metalle (Blei, Zink u. a.)
Gk	Gk	Ck	Wichtige Nahrungsmittel-Grundstoffe, z. B. Getreide, Mehl
			Bestimmte gewerbliche Halbwaren und Vorerzeugnisse, z. B. Schnittholz, Schwerchemikalien (Soda, Salzsäure), unbearbeitetes Flach- und Hohlglas (Fensterglas, Konservengläser)
			Geringwertige gewerbliche Halb- und Fertigwaren, z. B. Steine, Zement, Dachziegel, Betonrohre, gebrauchte Packmittel und Baugerätschaften
			Futter- und Düngemittel; Gemüse
			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
			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 11)

Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nach Montangüterklassen (Kurzfassung)			
Wagenladungsklassen			Zugeordnete Güterarten
Vor dem	Ab	Ab	
1. 2. 1958	15. 3. 1966	15. 3. 1966	
(C)	I	I	Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial): Bandstahl, Stahlstreifen, Warmbreitband (unbearb.), Stahlbleche und -platten, Eisenbahnoberbaumaterial, 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)

Seite 11

¹⁾ Ohne Montangüterklassen. — ²⁾ 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. — ³⁾ 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%. — ⁴⁾ 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. — ⁵⁾ 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. — ⁶⁾ Ab 1. 3. 1962. — ⁷⁾ Am 15. 3. 1966 wurden Frachtsätze der 25-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 25000 kg und mehr. Vom 1. 2. 1958 bis 14. 3. 1966 wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 20-t-Klasse abgefertigt.

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

Seite 12

¹⁾ Für jede Stückgutsendung von oder nach einem Bahnhof mit geringem Stückgutverkehr (unter 8 t täglich) wurde vom 15. 3. 1966 bis zum 31. 5. 1970 neben der Fracht ein Zuschlag von DM 1,00 erhoben. Waren solche Bahnhöfe im Versand und Empfang betroffen, so erhöhte sich der Zuschlag auf DM 2,00. Diese Regelung galt für etwa 33% aller Gütertarifbahnhöfe. — ²⁾ Ab 1. 6. 1970 Frachten für die Stückgutbeförderung auf der Schiene zwischen rund 1000 „Stückgutbahnhöfen“ der Deutschen Bundesbahn und der Nichtbundeseigenen Deutschen Eisenbahnen, d. h., ohne evtl. hinzuzurechnende „Flächenfrachten“ für die Abholung von bzw. Weiterbeförderung nach den ebenfalls am Stückgutverkehr der Deutschen Eisenbahnen teilnehmenden 30000 „Stückgutorten“.

3. Wagenladungsfrachten 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. 1) bzw. Ausnahmetarife zu Monatszahlen und als arithmetisches Zwölfmonatsmittel zu Jahreszahlen zusammengefaßt.

Seite 12

³⁾ 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 Spalten der Tabellen ist der Übergang zur Frachtberechnung nach 25 t-Sätzen durch einen waagerechten Strich angedeutet. Einzelheiten teilt das Statistische Bundesamt auf Anfrage mit. — ⁴⁾ 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. — ⁵⁾ Ohne Speisefette. — ⁶⁾ 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. — ⁷⁾ 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 Wasserleis (Naßeis). — ⁸⁾ Die mittlere Wagenauslastung für Tabak in vollen Wagenladungen liegt bei rund 14 t. — ⁹⁾ Durchschnitt April/Dezember. — ¹⁰⁾ Durchschnitt Januar/Dezember. — ¹¹⁾ Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — ¹²⁾ Übliche Gewichtsklasse für Wolle bzw. Baumwolle.

Seite 13

¹⁾ Vgl. Anm. ³⁾ zu Seite 12. — ²⁾ Vgl. Anm. ⁶⁾ zu Seite 12. — ³⁾ Der Ausnahmetarif gilt nur für geschlossene Züge. — ⁴⁾ Durchschnitt Januar/Dezember. — ⁵⁾ Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — ⁶⁾ Vom 1. 11. 1968 bis zum 31. 12. 1973 wird den Unternehmen des deutschen Eisenerzbergbaus für Eisenerztransporte nach den Ausnahmetarifen 231, 238 und 240 des DEGT auf Antrag eine Frachthilfe aus Haushaltsmitteln des Bundes gewährt, und zwar höchstens in Höhe der Frachtdifferenz der Tarifstände am 31. 10. und am 1. 11. 1968 (Stichtag der Tarifierhöhung). Für November und Dezember 1968, sowie für das Jahr 1969 bemißt sie sich nach der tatsächlich gezahlten Mehrfracht, von 1970 bis 1973 wird sie jährlich jeweils um je 20% gekürzt (vgl. Bundesanzeiger Jg. 23 Nr. 46 vom 9. 3. 1971). Die Ermäßigung wird bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ⁷⁾ Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteueraufkommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); seit dem 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Mit Wirkung vom 10. 2. 1970 wurde sie aufgehoben. Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ⁸⁾ Für Sendungen an die Technischen Werke Stuttgart: I Heizkraftwerk, II Blockkraftwerk und Gaskokerei.

Seite 14

¹⁾ Vgl. Anm. ³⁾ zu Seite 12. — ²⁾ Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Röhren, gewalzten Stahlplatten zum Schmieden in warmem Zustande oder zum Auswalzen. — ³⁾ Vgl. Anm. ⁶⁾ zu Seite 12. — ⁴⁾ Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — ⁵⁾ Durchschnitt Januar/Dezember.

Seite 14 (Fortsetzung)

4. Pauschalfrachten für Container

⁶⁾ Ab 1. 6. 1968: Beladene Container mit einem Fassungsvermögen von 40 Kubikfuß (= 1,132674 cbm) auf offenen Eisenbahngüterwagen. Vor dem 1. 6. 1968: Gesamtfrachten für die Beförderung einer der höchstzulässigen Transportbelastung eines 40-Fuß-Containers) vergleichbaren Gütermenge von 25 t-Gesamtgewicht in gedeckten Eisenbahngüterwagen, berechnet nach den Sätzen der jeweils frachtgünstigsten Hauptladeklasse der Wagenladungsart (vom 1. 2. 1958 bis zum 14. 3. 1966 nach der 20 t-Klasse, vom 15. 3. 1966 bis zum 31. 5. 1968 nach der 25 t-Klasse. — ⁷⁾ Vgl. Anm. ³⁾ zu Seite 12. — ⁸⁾ Vor dem 1. 6. 1960 wurde die Wagenladungsfracht nach der 15 t-Klasse berechnet. — ⁹⁾ Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen.

Erläuterungen zu Seiten 16 bis 18: 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

Bis 31. 12. 1967 war in den Frachtsätzen des RKT für Stückgut und Wagenladungen mit Ausnahme der bis 30. 6. 1955 geltenden Wagenladungssätze für beförderungsteuerfreie Güter die Beförderungsteuer 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.

A. Frachten des Reichskraftwagentarifs für Stückgut
B. Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen

Seite 15

¹⁾ Die Sonderklassen mit der Zusatzbezeichnung „K“ gelten für Wagenladungen beförderungsteuerfreier Güter, nämlich Kohlen (FK) und Kohlenabfälle (GK) sowie für Wagenladungen von Kohlen und Kohlenabfällen im Eilguttransport (DK). Nach der Neufassung des Beförderungsteuergesetzes vom 13. 6. 1955 wurden die Sonderklassen DK, FK und GK wegen erneuter Heranziehung des Kohlen- und Kohlenabfalltransportes im Güterfernverkehr zur Beförderungsteuer 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⁾ Ab 1. 5. 1970 können bei Anwendung aller Ladungsklassen Nachlässe bzw. Zuschläge bis zu 6% des Regelsatzes vereinbart werden. Zahlen in Klammern: Mindestsätze (= Tarifsätze — 6%) — Höchstsätze (= Tarifsätze + 6%). — ⁴⁾ 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. — ⁵⁾ Am 1. 5. 1970 wurden Frachtsätze der 23 t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen im frachtpflichtigen Gewicht von 23000 kg und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 20 t-Klasse abgefertigt.

III. Spedition

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

Kundensätze des Speditursammelgutverkehrs 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 Speditursammelgutverkehrs 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 Speditursammelgutverkehr von Berlin nach dem Bundesgebiet gelten — von geringfügigen zeitlichen Abweichungen abgesehen — dieselben Kundensätze. — Im Saarland galten vor dem 6. 7. 1959 besondere Tarife in firs.

Seite 15 (Fortsetzung)

⁶⁾ Mindestsätze; Zahlen in Klammern: Mindestsätze—Höchstsätze (= Mindestsätze + 10%). — ⁷⁾ Richtsätze; Zahlen in Klammern: Mindestsätze (= Richtsätze — 5%) — Höchstsätze (= Richtsätze + 15%). — ⁸⁾ Richtsätze; Zahlen in Klammern: Mindestsätze (= Richtsätze — 10⁰/₁₀) — Höchstsätze (= Richtsätze + 10⁰/₁₀).

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 16

¹⁾ Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — ²⁾ Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — ³⁾ Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — ⁴⁾ Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — ⁵⁾ Für Teilpartien zwischen 50 und 100 t wurden bis einschl. August 1966 0,30 DM je t zusätzlich berechnet. Vor dem 1. 9. 1966 gelten die dargestellten Tonnensätze für Partien ab 100 t. — ⁶⁾ Ab 1. 7. 1960 wurde 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 betrug die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Mit Wirkung vom 10. 2. 1970 wurde sie aufgehoben. Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt.

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

Seite 17

¹⁾ Siehe Seite 16, Anmerkung ⁶⁾. — ²⁾ Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle IV A. 2, S. 16). — ³⁾ Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag 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 Löszeiten. — 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-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774 (Flugbenzin; Vergaserkraftstoff), II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899 (Rohöle verschiedener Herkunftsländer ohne Venezuela bzw. Trinidad; Petroleum, Gasöl/Dieselmkraftstoff), III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an (Rohöle aus Venezuela bzw. Trinidad; Heizöle, Schmieröle und Bitumen). — ⁷⁾ D Januar/Juli. — ⁸⁾ Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — ⁹⁾ Ab 1. 3. 1970 können Nachlässe bzw. Aufschläge bis zu 5% (vom Transportsatz) berechnet werden.

B. Seeschifffahrt

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

1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 18

¹⁾ Weizer, 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. Wormveer, 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⁾ Jahreszahlen vor 1968 in s.d. je 1000 kg bzw. je Standard. — ⁹⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erhebungstechnischen Gründen. — ¹⁰⁾ Koks aus Steinkohle. — ¹¹⁾ Einschl. Bornholm, ohne Isefjord (Seeland). — ¹²⁾ Ohne Limfjordhäfen und Esbjerg. — ¹³⁾ Einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ¹⁴⁾ Ab 1968 einschl. umgerechneter DM-, dkr- bzw. hf-Abschlüsse. — ¹⁵⁾ Braunkohlenbriketts.

Seite 19

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⁾ Jahreszahlen vor 1968 in s.d. je 1000 kg. — ⁹⁾ Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erhebungstechnischen Gründen. — ¹⁰⁾ Koks aus Steinkohle. — ¹¹⁾ Einschl. Bornholm, ohne Isefjord (Seeland). — ¹²⁾ Ohne Limfjordhäfen und Esbjerg. — ¹³⁾ Einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — ¹⁴⁾ Ab 1968 einschl. umgerechneter DM-, dkr- bzw. hf-Abschlüsse. — ¹⁵⁾ Braunkohlenbriketts.

2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 20

¹⁾ Außerdem große Küstenschifffahrt (Mittelmeerfahrt). — ²⁾ Einschl. Sojabohnen. — ³⁾ Ab 6. 6. 1967 via Kaproute. — ⁴⁾ Einschl. Brit. Kolumbien. — ⁵⁾ Einschl. Abschlässe zu berth terms. Verladung flüßabwärts in San Lorenzo beginnend. Komplettierung in Buenos Aires. — ⁶⁾ Gerste. — ⁷⁾ Reis. — ⁸⁾ Jahreszahlen früherer Berichtsjahre in s.d. je 2240 lbs. — ⁹⁾ Mais. — ¹⁰⁾ Frei ein und aus. — ¹¹⁾ Mechanische Bulkverladungen in Mackay oder Townsville. — ¹²⁾ Einschl. Rotterdam löschen. — ¹³⁾ Errechnet aus US-Pauschalfrachten. — ¹⁴⁾ Ab 6. 6. 1967 via Kaproute oder Panamakanal.

Seite 21

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

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Seite 21 (Fortsetzung)

⁷⁾ Ab 16. 5. 1967 via Kaproute. — ⁸⁾ Durchschnitt August—Oktober.

C. Schiffsverkehrsindizes

1. Indices der Seefrachtraten

Den Trampfrachtdindices liegen Frachtabschlüsse auf dem Tagesmarkt (Reisecharter) in englischen £, US-\$ und DM, skr, dkr und hf 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 hf, bfrs, Can-\$).

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

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

Scale — London Market Tanker Nominal Freight Scale als Scale Nr. 1 vom 1. 11. 1952, revidiert am 1. 7. 1954 als Scale Nr. 2, am 15. 12. 1958 als Scale Nr. 3. — Intascale — International Tanker Nominal Freight Scale, gültig ab 15. 5. 1962. — Worldscale — Worldwide Tanker Nominal Freight Scale, gültig ab 15. 9. 1969.

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 zweitweitesten Relationen im einfachen Durchschnitt der Maßzahlen berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrag der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — ³⁾ Jahreszahlen bis einschl. 1969 auf Basis Intascale. — ⁴⁾ Jahreszahlen bis einschl. 1968, sowie Monatsdurchschnitt Januar—September 1969 auf Basis Intascale. — ⁵⁾ Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom. — ⁶⁾ Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen des bisher auf Basis 1954 berechneten Trampfachtenindex (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, 1. Vierteljahreshft 1968).

¹⁾ s. Seite 22, Anm. ⁵⁾. — ²⁾ s. Seite 22, Anm. ⁶⁾. — ³⁾ Küstentonnage von 200 bis 700 BRT im Küstenverkehr italienischer Häfen sowie im Seeverkehr zwischen italienischen Häfen und sonstigen Mittelmeerbahnen. — ⁴⁾ Über 50% der erfaßten Trampontonnage; 29 Frachtrelationen vorwiegend im Überseeverkehr (Getreide-, Zucker-, Erz-, Kohle-, Phosphat-, Zement-, Eisen- und Stahltransporte). — ⁵⁾ Etwa 33% der erfaßten Trampontonnage; 33 Frachtrelationen im großen Küstenverkehr (einschl. Mittelmeerverkehr; Getreide-, Ölsaaten-, Holz-, Kohle-, Asphalt-, Bitumen-, Chemikalien-, Phosphat-, Zement-, Eisen- und Stahltransporte). — ⁶⁾ Küstenschiffe von 1000 bis 2000 t.d.w., etwa 17% der erfaßten Trampontonnage; 23 Frachtrelationen im nordeuropäischen Küstenverkehr (Getreide-, Holz-, Ton-, Kohle-, Düngemittel-, Eisen- und Stahltransporte).

2. Sonstige Schifffahrtsindices

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 Größenklassen 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 24999 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 wurden unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Intascale- bzw. Worldscales-Tarifs vom Statistischen Bundesamt bis 1970 in £ je t, ab Januar 1971 in DM 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 Worldscales. — ⁶⁾ Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit von 14 Seemeilen (je Stunde) und schneller. — ⁷⁾ Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit bis zu 16 Seemeilen (je Stunde). — ⁸⁾ Ölbrenner und Motorschiffe. — ⁹⁾ Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der britischen Schifffahrtszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — ¹⁰⁾ Der Neubaupreis bezog sich in den Jahren 1962 bis 1964 auf einen Bulk-Carrier mit einer Tragfähigkeit von 24000 t. Material-einsparungen und Formverbesserungen aufgrund technischer Fortschritte im Schiffsbau sowie Erleichterungen der Bedingungen für die Schiffsklassifizierung ermöglichten eine Erhöhung der Tragfähigkeit bei sonst gleichbleibenden Schiffsabmessungen. Demzufolge stellte „Fairplay“ seine Preisangaben für den Bulk-Carrier von 24000 auf 25000 t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verbilligung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — ¹¹⁾ Berechnet aufgrund der Jahresberichte der Schiffsmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes) Paris, Quartalszahlen sowie Jahreszahlen 1969 ff. fortgerechnet aufgrund von Preis-meldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — ¹²⁾ Berechnet aufgrund von Preis-meldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — ¹³⁾ Ab 1. 1. 1969 ohne Inspektion; größtenteils zum Abbruch bestimmt.

V. 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. 7. 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

A. Postverkehr

1. Index der Postgebühren (1962 = 100)

¹⁾ CEPT: Conférence Européenne des Administrations des Postes et des Télécommunications, Zusammenschluß von 27 Mitgliedsverwaltungen aus 24 Ländern: Bundesrepublik Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Italien, Niederlande, Monaco, Andorra, Dänemark, Finnland, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Schweden, Norwegen, Spanien, Portugal, Österreich, Schweiz, Liechtenstein, Türkei, Zypern, Kanarische Inseln, ab 4. 7. 1969 auch Jugoslawien und Malta als „Engerer Verein“ im Sinne des Art. 8 der Satzung des Weltpostvereins. — ²⁾ Im Bundesgebiet einschl. Berlin.

¹⁾ Vgl. Seite 25 Anm. ¹⁾. — ²⁾ Ab 1. 8. 1964: Büchersendungen. — ³⁾ Vor dem 1. 8. 1964: Postwurfsendungen. — ⁴⁾ Sendungsart „Geschäftspapiere“ und „Mischsendungen“ im Verkehr mit dem Ausland wurden lt. Amtsblattverfügung des Bundesministers für das Post- und Fernmeldewesen Nr. 140/1965 mit Wirkung vom 1. 1. 1966 aufgehoben. „Geschäftspapiere“ werden seit dem 1. 1. 1966 nach den Gebührensätzen für Briefe bzw. Drucksachen, Mischsendungen nach den Gebührensätzen für Drucksachen bzw. Warenproben befördert.

¹⁾ Ab 1. 8. 1964: Warensendungen. — ²⁾ Zuschlagsgebühr. — ³⁾ Vorzeigeggebühr. — ⁴⁾ Einziehungsgebühr.

¹⁾ Für Briefsendungen aus dem Ausland. — ²⁾ Vgl. Seite 25 Anm. ¹⁾. — ³⁾ Zuschlagsgebühr.

¹⁾ Vorzeigeggebühr. — ²⁾ Zuschlagsgebühr. — ³⁾ Für Päckchensendungen aus dem Ausland. — ⁴⁾ Vgl. Seite 25 Anm. ¹⁾. — ⁵⁾ Einschl. Wertpostgüter im Inlandsverkehr.

¹⁾ Zuschlagsgebühr. — ²⁾ Vorzeigeggebühr. — ³⁾ Vor dem 1. 3. 1963 gesonderte Zuschlagsgebühren für die Beförderung von Paketen und Postgütern als „Dringende“, „Eilpaket-“ bzw. „Schnellpaket-“Sendungen im Inlandsverkehr. — ⁴⁾ Für Paketsendungen aus dem Ausland. — ⁵⁾ Nur mit CEPT-Ländern (vgl. Seite 25 Anm. ¹⁾).

¹⁾ Verteilung nach Bezahleranschriften der Zeitungsverlage (durch die Verlagspostämter). — ²⁾ Ab 1. 1. 1964: Erfolgreicher Einziehungsversuch bei Zeitungsbeziehern aufgrund von Verlegerstammkarten; Gebührenposition am 1. 1. 1968 aufgehoben. — ³⁾ Zuschlagsgebühren. — ⁴⁾ Ab 1. 1. 1968 gebührenfreie Leistungen im Postzeitungsvertrieb. — ⁵⁾ Eilzustellung, Rücksendung unzustellbaren Postzeitungsgutes, Unzustellbarkeitsmeldung sowie Zuschlagsgebühr für gleichzeitige Versendung von mehr als 3 Zeitungsnummernstücken. — ⁶⁾ Eilzustellung sowie Beförderung vorschriftswidriger Sendungen.

¹⁾ Andere als in den Postkursbüchern aufgeführte Beförderungsgelegenheiten. — ²⁾ Vgl. Seite 25 Anm. ¹⁾. — ³⁾ Zuschlagsgebühren. — ⁴⁾ Nur Inlandsverkehr.

2. Index der Postscheckgebühren (1962 = 100)

¹⁾ Nur mit CEPT-Ländern (vgl. Seite 25 Anm. ¹⁾). — ²⁾ Zahlkartendienst (Verkehr im Inland). — ³⁾ Überweisungs- und Zahlungsanweisungsdienst. — ⁴⁾ Inlandsverkehr. — ⁵⁾ Im bankinternen Scheckabrechnungsverkehr. — ⁶⁾ Behandlung deckungsloser Postschecks, Postschecküberweisungen, Lauf- und Nachfrageschreiben sowie schriftliche Bestätigungen über die Höhe des Postscheckguthabens. — ⁷⁾ Ab 1. 1. 1970 gebührenfreie Postscheckdienstleistungen. — ⁸⁾ Ab 20. 1. 1969 gebührenfreie Postscheckdienstleistungen.

3. Index der Postrelisgebühren

¹⁾ = Postomnibusgebühren (nur Inlandsverkehr).

B. Fernmeldeverkehr

1. Index der Telegrafengebühren (1962 = 100)

¹⁾ Vgl. Seite 25 Anm. ¹⁾. — ²⁾ Nur mit CEPT-Ländern (vgl. Seite 25 Anm. ¹⁾).

¹⁾ Vgl. Seite 25 Anm. ¹⁾. — ²⁾ Im Inlandsverkehr. — ³⁾ Im Verkehr mit dem Ausland. — ⁴⁾ Im Auslandsverkehr (Inlandsgebührenanteil). — ⁵⁾ Im In- und Auslandsverkehr (Inlandsgebühren).

¹⁾ Vgl. Seite 25 Anm. ¹⁾. — ²⁾ Anschlußbereithaltung (Inlandsgebühren).

2. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse (Seite 36)

3. Index der Fernspreckgebühren

¹⁾ Mittlere Gesprächsgebühren im Fernspreckdienst aller Vermittlungsarten (nicht-, halb- und vollautomatische Vermittlung). — ²⁾ Vgl. Seite 25 Anm. ¹⁾.

¹⁾ Ferngesprächsgebühren nach Art der Gesprächsvermittlung. — ²⁾ Vgl. Seite 25 Anm. ¹⁾. — ³⁾ Monatsdurchschnitt August—Dezember. — ⁴⁾ Monatsdurchschnitt Mai—Dezember.

Quellenverzeichnis

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet: Siehe unter 3.
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 von der Deutschen Bundesbahn, Zentrale Verkaufsleitung, Frankfurt (Main)

B. Güterverkehr

1. Frachten 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, Zentrale Verkaufsleitung, Frankfurt (Main)

II. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen:

Frachtsätze des Reichs-Kraftwagentarifs für Stückgut und Wagenladungen

Frachtenzeiger des RKT für Stückgut; 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 die 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

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,

1. Vierteljahresheft 1968, 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⁾

Index der Tankerfrachten, Großbritannien:

Mullion and Co. Ltd., London

¹⁾ Die hier angeführten Quellen enthalten die zuletzt veröffentlichten Beschreibungen der Indexmethode.

IV. Schiffsverkehr

C. Schiffsverkehrsindizes

1. Indizes der Seefrachtraten

Internationaler Trampfrachtenindex, Italien:

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

Küstenfrachtenindex, Italien:

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

Seefrachtenindizes, COMECON-Länder:

Verfasser: Büro für Seefrachtkoordination des Länderrats für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Moskau, „Morskoi Flot“ Nr. 9, 1967 (S. 40/41), „Technica i gospodarka morską“ (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, 2. Vierteljahresheft 1968, S. 7¹⁾

Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten:

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

2. Sonstige Schiffsverkehrsindizes

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

Indizes der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung:

Bundesrepublik Deutschland: Heinz Peters, Hamburg LA

Großbritannien: Chamber of Shipping of the United Kingdom, London E. C. 3, Methodischer Abriss des Index der Tramp-Zeitcharterraten²⁾, s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, 1. Vierteljahresheft 1970, S. 8¹⁾

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. Post- und Fernmeldegebühren

A. Postverkehr

Gebühren: Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

Indizes der Post-, Postscheck- und Postreisegebühren:

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden: „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, 4. Vierteljahresheft 1970, S. 6¹⁾.

B. Fernmeldeverkehr:

Gebühren: Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

Indizes der Telegraphen- und Fernspreckgebühren:

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden: „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, 4. Vierteljahresheft 1970, S. 6¹⁾.

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.