

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

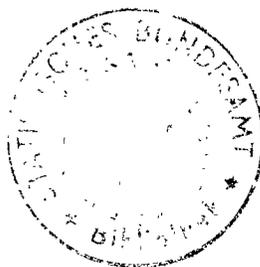
FACHSERIE M

# PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

1. Vierteljahr 1970



Bestellnummer: 310700—700301

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ



# Inhalt

Seite

Allgemeine Vorbemerkungen .....	3
Abkürzungen, Maße und Gewichte .....	3
Preise für Verkehrsleistungen im 1. Vierteljahr 1970 .....	4
Tabellenteil	
<b>I. Eisenbahnverkehr</b>	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet .....	9
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland .....	10
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr .....	12
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut .....	13
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen .....	13
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten .....	14
<b>II. Straßenverkehr</b>	
Güterfernverkehr	
Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen .....	16
<b>III. Spedition</b>	
Kundensätze des Speditionssammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen ...	16
<b>IV. Schiffsverkehr</b>	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze .....	17
2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar .....	19
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt .....	19
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter) .....	20
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter) .....	22
3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter) .....	23
C. Schiffsverkehrsindices	
1. Indices der Seefrachtraten .....	24
2. Sonstige Schiffsverkehrsindices .....	27
<b>V. Luftverkehr</b>	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	28
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	30
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	32
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main) .....	33
<b>VI. Post- und Fernmeldeverkehr</b>	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr .....	34
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr .....	34
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland .....	34
4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland .....	35
5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland .....	35
6. Indices der Postgebühren im Inlandsverkehr .....	36
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse .....	36
2. Ortsgesprächsgebühren .....	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr) .....	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwähldienst (Inlandsverkehr) .....	37
C. Telegrafien- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr .....	37
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr .....	37
Erläuterungen bzw. Anmerkungen .....	38
Quellenverzeichnis .....	43

Abgeschlossen am 15. Juli 1970

Erschienen im Oktober 1970

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,—

Druck: Carl Ritter & Co., Wiesbaden

## Allgemeine Vorbemerkungen

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

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

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

## Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment	Hbg. = Hamburg
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl	Emd. = Emden
ALALC = Asociacion Latinoamericana de Libre Comercio	Rttd. = Rotterdam
ALAMAR = Asociacion Latinoamericana de Armadores	Antw. = Antwerpen
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	Nordd. = Norddeutsche
RKT = Reichskraftwagentarif	Wk. = Westküste
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	Ok. = Ostküste
E = Eilzug	n = Nominell
D = Schnellzug	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
Bf = Bahnhof	RM = Reichsmark
Hbf = Hauptbahnhof	Rpf = Reichspfennig
Hgbf = Hauptgüterbahnhof	DM = Deutsche Mark
Vbf = Verschiebebahnhof	Dpf = Deutsche Pfennig
Pr. = Privat	bfrs = Belgische Francs
UIC = Union Internationale des Chemins de fer	dkr = Dänische Kronen
IRU = International Road Transport Union	hfl = Holländische Gulden
IATA = International Air Transport Association	nkr = Norwegische Kronen
ICAO = International Civil Aviation Organization	skr = Schwedische Kronen
Vj. = Vierteljahr	sfr = Schweizer Franken
Hj. = Halbjahr	£ = Pfund Sterling
MOT = Ministry of Transport (UK)	s = Shilling
USMC = United States Maritime Commission	d = Pence
USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)	\$ = US-Dollar
UK = United Kingdom	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
	FMB = Federal Maritime Board (USA)
	CAB = Civil Aeronautics Board (USA)
	ICC = Interstate Commerce Commission (USA)

BRT = Bruttoregistertonne bzw. NRT = Nettoregistertonne	}	Maßeinheiten der bei den Klassifikationsgesellschaften eingetragenen Gesamttraumvermessung eines Schiffes einschließlich fast aller Aufbauten. Betriebs-, Lade- und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebsräume (= 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm).
--	---	---

t. d. w. = Tons deadweight (all told)	Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur Ladelinie.
--	--

c. c. = cubic capacity	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.
------------------------	--

t. l. d. = Tons light displacement	Gesamtgewicht eines (zum Abbruch bestimmten) Schiffes (ohne Ausrüstung, Brennstoff- bzw. Frischwasservorräte usw.).
------------------------------------	---

1 lb = 453,59237 Gramm	1 lt = 2240 lbs = 1,016 t
1 qr = 480 lbs = 217,724 kg	1 Fathom = 216 cu ft = 6,116 cbm
1 t = 1 000 kg	1 Standard (St. Petersburg) = 165 cu ft = 4,672 cbm
1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t	1 engl. Meile = 1 609,34 m

p = vorläufige Zahl  
r = berichtigte Zahl  
s = geschätzte Zahl

— = nichts vorhanden

(bei Veränderungszahlen vgl. Vorbemerkung)

. = kein Nachweis vorhanden

... = Angaben liegen zum Zeitpunkt des Druckes noch nicht vor

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

## Preise für Verkehrsleistungen im 1. Vierteljahr 1970

### Eisenbahnverkehr

Die Deutsche Bundesbahn erhöhte die Frachtsätze der Ausnahmetarife AT6B 35 und 36, die für Kohletransporte in Wagengruppen bzw. Ganzzügen von allen Versandbahnhöfen des Ruhrgebiets nach wichtigen Verbrauchszentren am Oberrhein, Main und Neckar im Wettbewerb mit der Binnenschifffahrt angewendet werden, am 2. 2. 1970 um etwa 15 bis 18%. Nach diesen an Mindestmengen gebundenen Ausnahmetarifen wird die Eisenbahnfracht für einen großen Teil der Ruhrkohletransporte nach Süd- und Südwestdeutschland berechnet. Das Ausmaß der Tarifierhöhung wurde durch die Einbeziehung neuer, bisher noch nicht begünstigter Verkehrsverbindungen in die Ausnahmetarife etwas gemildert. Am 9. 2. 1970 trat mit der Aussetzung der „Kohlenfrachthilfe“ eine zusätzliche Verteuerung der Eisenbahnfrachten für Steinkohle um rund 8% ein. Diese Frachthilfe wurde seit dem 1. 4. 1964 aus dem Heizölsteueraufkommen des Bundes in Höhe von 7,6% des Frachtsatzes gewährt.

Im Rahmen ihrer zeitlich begrenzten Sonderangebote für bestimmte Personengruppen wandte sich die Deutsche Bundesbahn mit ihrer „Aktion Reisespaß“ erneut an die älteren Reisenden. Diese Fahrpreis-Verbilligungsaktion ermöglicht Frauen, die das 60. Lebensjahr, und Männern, die das 65. Lebensjahr vollendet haben, den Erwerb von Halbp reisfahrkarten in der Zeit

- vom 12. 1. bis zum 31. 3. 1970,
- vom 4. 4. bis zum 23. 4. 1970 und
- vom 12. 10. bis zum 5. 12. 1970.

Diese um 50% verbilligten Seniorenfahrkarten werden von den Fahrkartenschaltern der deutschen Bundesbahn gegen Vorlage einer besonderen Seniorengrundkarte abgegeben, und zwar gilt

- die kostenlose „Grundkarte A“ an den Wochentagen Dienstag, Mittwoch und Donnerstag für die 1. und 2. Wagenklasse,
- die „Grundkarte B“ zum Preis von 10 DM an allen Tagen für die 2. Wagenklasse und
- die „Grundkarte C“ zum Preis von 20 DM an allen Tagen für die 1. und 2. Wagenklasse.

Außerdem wird in der Zeit vom 22. 3. bis 31. 10. 1970 eine allgemein gültige „Ferien-Netzkarte“ ausgegeben, die

- Einzelreisenden zum Preis von 20 DM,
- Ehepaaren zum Preis von 30 DM und
- Familien mit unbeschränkter Kinderzahl zum Preis von 40 DM

für die Dauer von 14 Tagen beliebig viele Ausflugsbahnreisen innerhalb eines 1000 km langen Bezirksnetzes vom Ferienstandort aus ermöglicht. Voraussetzung für den Erwerb dieser Ferienkarte ist die Anreise zum bzw. Rückreise vom Ferienort mit der Eisenbahn auf einer Mindeststrecke von 200 km.

Die internationale Eisenbahn-Spezial-Transport-Gesellschaft TRANSFESA ermäßigte ihre für den Versand von frischen Früchten und frischem Gemüse ab Spanien geltenden Transportpreise am 15. 1. 1970 für sämtliche Entfernungen und Gewichtsklassen einheitlich um 10 DM je t. Diese Ermäßigung galt im Verkehr von Spanien nach der Bundesrepublik und nach Berlin bereits seit dem 20. 10. 1969.

Die niederländischen Eisenbahnen (NS) setzten am 1. 1. 1970 ihren Stückguttarif um 12,5% herauf. Dementsprechend erhöhten sich auch die Abhol- und Zustellgebühren im niederländischen Eisenbahnstückgutverkehr. Am 15. 1. 1970 folgte die Erhöhung des niederländischen Wagenladungstarifs um durchschnittlich 10,4%. Um den gleichen Prozentsatz erhöhten sich die Nebengebühren beider Gütertarife sowie die Gebühren und Mindestfrachtsätze für Ganz-

zugtransporte. Am 2. 2. 1970 wurden auch die Benutzungsgebühren für bahneigene Klein- und Großbehälter angehoben, und zwar um 50% im Behälterverkehr mit Großbritannien, um 5 bis 6% im Behälterverkehr mit sonstigen Ländern.

Die Umstellung der luxemburgischen Umsatzbesteuerung vom Bruttoumsatz- auf das Mehrwertsteuersystem zum Jahresbeginn 1970 wirkte sich auch auf die Frachtberechnung des luxemburgischen Eisenbahngüterverkehrs aus. Die in den Frachtsätzen des luxemburgischen Eisenbahngütertarifs bis zum 31. 12. 1969 enthaltene Beförderungssteuer von 4% wurde eliminiert. Durch gleichzeitige Erhöhung der Frachtsätze um 2% wurde diese Tarifenkung jedoch nicht in vollem Umfang an die Verladerschaft weitergegeben. Die neuen Frachtsätze und Frachtabellen enthalten mithin nur eine 2%ige Ermäßigung. Um den gleichen Prozentsatz wurden die Nebengebühren gesenkt. Im luxemburgischen Binnenverkehr unterliegen die Entgelte für Verkehrsleistungen seit dem 1. 1. 1970 einer einheitlichen Umsatz-(Mehrwert-)steuer von 8%. Umsatzsteuerfrei sind dagegen Sendungen des Internationalen Güterverkehrs in der Ein-, Aus- und Durchfuhr.

Mit Wirkung vom 1. 2. 1970 trat eine umfangreiche Reform des Wagenladungstarifs der belgischen Staatsbahnen (SNCB) in Kraft. Danach wurden die Wagenladungssätze um etwa 12 bis 14% erhöht. Außerdem wurde die Zahl der Regelgüterklassen von 5 auf 4 herabgesetzt, wobei die bisher niedrigsten Güterklassen (4 und 5), die überwiegend Massengüter enthalten, durch die neue Klasse 4 weitergeführt werden. Im Gegensatz zu den Güterklassen 1 bis 3, für die als Hauptladeklasse nach wie vor die 20 t-Gewichtsklasse maßgebend ist, wurde für die Güterklasse 4 eine neue 25 t-Gewichtsklasse eingeführt. Die 25 t-Sätze entsprechen in etwa denen der bisherigen 20 t-Gewichtsklasse. Die gleichzeitige Umstufung zahlreicher Positionen der Gütereinteilung des Wagenladungstarifs in jeweils höhere Regelgüterklassen wirkte sich indessen zusätzlich frachtverteuernd aus. Z. B. stiegen die Frachtsätze für die Beförderung von Getreide, Kraftstoffen und Mineralölen über eine Transportstrecke von 158 km unter Berücksichtigung aller Tarifmaßnahmen durchschnittlich um 53%. Insgesamt gesehen reicht die Skala der Frachtaufschläge infolge der unterschiedlichen Frachtsatzerhöhung und einer Reihe von anderen Tarifkorrekturen von 0 bis 100%. Die Stückguttarife der SNCB waren bereits am 21. 11. 1969 angehoben worden, und zwar um 10%. Die Benutzungsgebühren für bahneigene Kleinbehälter im Binnenverkehr sowie für bahneigene Klein- und Großbehälter im internationalen Verkehr stiegen am 1. 2. 1970 ebenfalls um 10%. Die Benutzung bahneigener Großbehälter im belgischen Binnenverkehr ist nach wie vor kostenfrei. Die Zustell- und Abholgebühr beträgt nunmehr 275 bfrs je Behälter.

Im Zuge einer umfassenden Tarifrevision wurden am 5. 1. 1970 auch die Tarife der französischen Staatsbahnen (SNCF) für den Güter- und Personenverkehr allgemein erhöht. Die SNCF setzten ihre Personenfahrpreise um durchschnittlich 4,5% herauf, und zwar in der 1. Wagenklasse von 16,50 auf 17,20 Centimes je km, in der 2. Wagenklasse von 11,00 auf 11,50 Centimes je km. Für die Frachtsatzerhöhung des französischen Eisenbahngüterverkehrs galt zwar ein allgemein anwendbarer Erhöhungskoeffizient von rund 6,5% im gesamten Tarifbereich des Stückgut- und Wagenladungsverkehrs, doch kam dieser Koeffizient infolge der verminderten oder erhöhten Barèmes<sup>1)</sup> und der Einführung zusätzlicher Gewichtsklassen in vielen Fällen nicht oder zumindest nicht in vollem Umfang zur Auswirkung. Demzufolge ergaben sich teilweise über 6,5% hinausgehende Frachtverteuerungen, denen jedoch in beachtlichem Umfang auch Tarifaufschläge um weniger als 6,5% gegenüberstehen. In mehreren Fällen

<sup>1)</sup> Tarifstufen der Einzeltarife.

sanken die Frachtsätze einzelner Tarifpositionen sogar unter den Stand vor dem 5. 1. 1970.

Für die wirtschaftliche Erschließung und Entwicklung der zu Förderungsgebieten erklärten südlichen Landesteile Italiens führte die italienische Staatsbahn (FS) zu Beginn des Jahres 1970 Fracht- und Steuerbegünstigungen ein. Die Frachtbegünstigungen beziehen sich vor allem auf den Transport von Investitionsgütern und beschränken sich auf Güterarten und Warengattungen, die für den Neubau, Umbau, die Erweiterung und den Wiederaufbau industrieller und gewerblicher Anlagen oder zur Bodenverbesserung geeignet sind und auch tatsächlich dafür verwendet werden. Im Wege der nachträglichen Erstattung für entsprechende Gütertransporte gewährt die FS je nach Versandweite Frachtrückvergütungen von 10 bis 50% der berechneten Gesamtfrachten. Die Begünstigung gilt nicht für die Nebengebühren. Außerdem wird im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr nach Südtalien bei Vorlage einer entsprechenden Bescheinigung der italienischen Finanzbehörden in bestimmten Fällen eine 50%ige Ermäßigung der italienischen Importsteuer gewährt.

Am 1. 1. 1970 führten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für ihren Stückgutverkehr den jeweils für eine Stückgutendung beanspruchten Laderaum als zusätzliche Tarifgrundlage ihrer Stückgutfrachtenberechnung ein. Danach liegt das zu berechnende Stückgutmindestgewicht bei 120 kg je Kubikmeter. Für sperrige Stückgüter wird die Eisenbahnfracht aufgrund des Rauminhalts der Stückgutendung ermittelt.

Mit Wirkung vom 25. 1. 1970 erhöhten die Britischen Eisenbahnen ihre zumeist unveröffentlichten Tarife für den Güterverkehr innerhalb des Vereinigten Königreiches. Da die in ihrer Höhe bisher nicht bekannten Frachtaufschläge auch für den internationalen Verkehr gelten, ist unter Umständen mit einer fühlbaren Verteuerung der Eisenbahngütertransporte zwischen England und dem Kontinent zu rechnen.

Die Schwedischen Staatsbahnen (SJ) revidierten ihre Gütertarife zum 1. 1. 1970. Danach wurden die Frachtsätze für Fracht- und Eilstückgut sowie für Wagenladungen linear um 8% erhöht. Sie liegen damit auf dem zukünftigen Niveau des schwedischen Straßengüterverkehrstarifs, der in Kürze ebenfalls erhöht werden soll. Die Wagenladungsfrachtsätze wurden demgegenüber lediglich um 5% erhöht. Mit dieser Abstufung der Tarifaufschläge sollten die besser ausgelasteten Wagenladungsfrachten tariflich begünstigt werden. Im übrigen ergaben sich aufgrund der Neustaffelung der Entfernungsstufen bei den Streckensätzen der Frachtsatztafeln geringfügige Abweichungen vom erhöhten Tarifniveau. Außerdem wurde am 1. 1. 1970 für Stückgutendungen die „Zwangszurollung“ eingeführt. Danach ist die Selbstabholung von Stückgütern am Zielbahnhof nicht mehr zugelassen. Die Stückgüter werden den Empfängern — im allgemeinen Industrieunternehmen und Handelsfirmen — von den SJ ohne vorherige Benachrichtigung sofort nach Ankunft des Bahntransports mit Lastkraftwagen zugeführt. Das Rollgeld für Stückgutendungen über 480 kg ist in den Frachtkosten bereits enthalten. Für kleinere Sendungen werden Frachtzuschläge von 1 bis 5 skr je Sendung berechnet.

Die Dänischen Staatsbahnen und Privatbahnen setzten die Rollgebühren am 1. 3. 1970 um rund 8% herauf. In den Rollgebührensätzen ist die dänische Umsatz-(Mehrwert-)steuer mit 12,5% nach wie vor enthalten.

Die Selbstverwaltungsorgane der Vereinigung jugoslawischer Eisenbahnen<sup>2)</sup> beschlossen bereits im Oktober 1969 „nicht-lineare“ Tarifierhöhungen für den jugoslawischen Eisenbahngüterverkehr um durchschnittlich 15%, die zum 1. 1. 1970 in Kraft treten sollten. Nach dem Einspruch der jugoslawischen Bundeswirtschaftskammer, die einen durchschnittlichen Tarifaufschlag von höchstens 6,8% zugestehen wollte, wurden die Anwendung der neuen Gütertarife zunächst ausgesetzt und die Tarifänderungen selbst unter Mitwirkung jugoslawischer Regierungsstellen erneut überprüft. Die neuen Gütertarife traten daraufhin erst am 1. 3. 1970 end-

gültig in Kraft. Neben einer Tarifsteigerung um durchschnittlich 9%, die jedoch in den einzelnen Tarifklassen stark variiert, wirkten sich andere Tarifmaßnahmen im Sinne einer zusätzlichen Tariffdifferenzierung aus. Danach wurde die neue Tarifstruktur enger als bisher an die tatsächlichen Transportkosten angepaßt. Z. B. wurden für die Entfernungsstufen der Frachtsatztafeln jeweils mehrere Streckensätze eingeführt, die sich in der Frachthöhe nach der Leitung der Gütertransporte über Hauptstrecken mit stärkeren bzw. über Neben- oder Schmalspurstrecken mit schwächerem Verkehr richten. Da die Frachtgüter über Hauptstrecken kostengünstiger befördert werden können, wurden die Streckensätze für den Nebenstreckenverkehr dementsprechend angehoben. Die gleichzeitige Einführung der 20 t-Klasse soll die Verlagerer darüber hinaus zu besserer Ausnutzung des bereitgestellten Transportraums anregen. Um den Langstreckenverkehr zusätzlich zu fördern, wurden die Streckensätze über 200 km einer stärkeren Tariffdegression als bisher unterworfen. Andererseits wurden die 8 Regelgüterklassen zu insgesamt 5 zusammengelegt. Daraus resultierten für einige Gütergruppen zusätzliche Frachtverteuerungen.

Nach den mit Wirkung vom 23. 3. 1970 von den Ungarischen Staatsbahnen (MAV) neu herausgegebenen „Beförderungsbedingungen und Frachtberechnungsbestimmungen für die Abwicklung des Güterverkehrs in Transcontainern im Binnen- sowie im Ein- und Ausfuhrverkehr“ wurde die Frachtbasis im ungarischen Transcontainerverkehr auf die Containergröße abgestellt. Dementsprechend wird die Containerfracht unabhängig von der Wertklasse und vom Ladegewicht des beförderten Frachtgutes berechnet. Werden mehrere Transcontainer als eine Sendung aufgegeben, so läßt sich die Gesamtfracht aus der Summe der laut Frachttafel für jeden Transcontainer einzeln festgesetzten Frachten ermitteln. Gegenüber den bisherigen Containerfrachten ergeben sich entweder Ermäßigungen oder Erhöhungen je nach Art des verladenen Gutes. Für die Beförderung leerer Transcontainer bleibt es bei der bisherigen Regelung, nach der die Leerfracht aufgrund des aufgerundeten Eigengewichts des Transcontainers (je Sendung mit mindestens 5000 kg zu dem Frachtsatz der 1. Güterklasse) berechnet wird.

#### Straßenverkehr

Mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr wurde am 1. 1. 1970 der Tarif für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen, teilweise mit höheren Frachtsätzen, neu herausgegeben. Die Tarifentgelte für die Beförderung neuer Handelsmöbel im Fernverkehr wurden um mindestens 4% bis höchstens 20% erhöht, mit Ausnahme der Tarifpositionen für große Sendungen (über 70 cbm), die unverändert blieben. Außerdem wurden die im Möbeltransport neben dem Tariflohn zu zahlenden Zuschläge für die vom Transportunternehmer eingesetzten Arbeitskräfte von 140 auf 150% des Tariflohns angehoben, weil die tatsächlich gezahlten Löhne teilweise erheblich über den Tariflöhnen liegen. Außerdem wurden die Mietpreise für Kisten und Kartons einheitlich um 0,20 DM und die Mietpreise für Kleiderkartons um 0,45 DM angehoben sowie für jede zusätzliche Ein- und Ausladestelle im Fernverkehr mit Umzugsgut ein Zuschlag in Höhe von 50 DM eingeführt.

Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen der Bundesrepublik und Italien erhoben die italienischen Grenzbehörden ohne vorherige Ankündigung ab 16. 3. 1970 eine Beförderungssteuer für deutsche Lastkraftwagen, und zwar in Höhe von 1000 bis 1500 Lire (6 bis 9 DM) je Tonne Ladung. Mit der Erhebung dieser besonderen Steuer wandten die italienischen Behörden ein Beförderungssteuergesetz aus dem Jahre 1959 an, das ursprünglich einen festen Steuersatz von 1500 Lire je t für Entfernungen bis 100 km ab Grenze und von 2500 Lire für größere Entfernungen vorsah. Dieses Gesetz war allerdings bisher infolge eines immer wieder erneuerten Steuererlasses nie wirksam geworden. Die unerwartete Anwendung des Gesetzes ist als Reaktion der italienischen Seite auf die deutschen Kfz-Steuer-Tagesätze für ausländische Fahrzeuge und die zum gleichen Termin erfolgte Einführung der deutschen Straßenverkehrssteuer<sup>3)</sup> anzusehen. Der deutschen Verhandlungsdelegation

<sup>2)</sup> Der Vereinigung gehören die wirtschaftlich selbständigen Eisenbahnunternehmen Belgrad, Agram, Skolpje, Sarajevo und Laibach an.

<sup>3)</sup> Vgl. 4. Vierteljahresheft 1968, S. 5, „Straßenverkehr“.

gelang es jedoch, das italienische Verkehrsministerium zur Rücknahme dieser steuerlichen Sofortmaßnahme zu bewegen und die Steuererhebung bereits vom 21. 3. 1970 an — zunächst bis zum 15. 5. d. J. — erneut auszusetzen. In unmittelbar folgenden Sonderverhandlungen über ein deutsch-italienisches Kraftfahrzeugsteuerabkommen konnte die Aussetzung der als „diretto fisso“ (Transportgebühr) erhobenen Sondersteuer bis zum 31. 7. 1970 verlängert werden. Mit welcher Belastung die im Italien-Verkehr tätigen deutschen Straßenverkehrsunternehmen nach diesem Termin rechnen müssen, ist zur Zeit noch nicht zu übersehen.

Im Zuge einer allgemeinen Tarifierhöhung der französischen Binnenverkehrsträger<sup>4)</sup> stiegen am 1. 1. 1970 auch die Transporttarife des „Comité National Routier“ für den französischen Straßengüterverkehr um reichlich 5%, und zwar für Frachtgüter im Gewicht von mehr als 3 t, soweit sie weiter als 150 km befördert werden. Darüber hinaus wurden auch die Gebühren für Nebenleistungen des französischen Straßengüterverkehrs um etwa 1% erhöht. Am 1. 2. 1970 folgte eine Tarifierhöhung der Untergrundbahn- und Autobusbetriebe der Stadt Paris um durchschnittlich 16,6%. Diese Tarifierhöhung stellt jedoch lediglich die 1. Stufe einer umfassenden Tarifierhöhung um insgesamt 33% dar. Die 2. Erhöhungsstufe soll am 1. 7. 1970 folgen. Von dieser Tarifierhöhung wurden auch die Fahrpreise der dem S-Bahn-System in deutschen Großstädten vergleichbaren Eisenbahnlinien innerhalb der „banlieue de Paris“ betroffen.

Die Richtsätze des Transporttarifs für den Straßengüterverkehr innerhalb der Schweiz wurden am 1. 1. 1970 um 5% erhöht.

Der Einheitsfahrpreis der New Yorker Untergrundbahn- und Buslinien stieg — ebenfalls zu Beginn des Jahres 1970 — von 0,20 auf 0,30 US-\$. Dementsprechend erhöhten sich auch die Fahrpreise anderer New Yorker Nahverkehrsbetriebe. Z. B. setzte die Eisenbahngesellschaft „Long Island Railroad“ (LIRR) Anfang Februar d. J. den Preis für die Monatskarte im Berufsverkehr um 10 US-\$ herauf. Daraufhin kündigten die übrigen New Yorker Vorortbahnen sowie die Taxiunternehmen ebenfalls Tarifierhöhungen an. Die Stadtverwaltung hatte sich mit ihrem Plan, die Tarifaufschläge im öffentlichen Nahverkehr auf 25% zu beschränken und die fehlenden Haushaltsmittel zur Deckung der erhöhten Personalkosten durch eine Anhebung der Brücken- und Tunnelzölle für den Individualverkehr zu beschaffen, gegenüber der Preisaufsichtsbehörde des Staates New York nicht durchsetzen können.

### Binnenschiffsverkehr

Die Vertreter der Schifffahrtsunternehmen und der Verladerschaft einigten sich Ende 1969 im Rahmen der Frachtausschüsse im einzelnen über das Ausmaß der bereits vor längerer Zeit in Aussicht genommenen Erhöhung der tariflich festgesetzten Binnenschifffahrts-Transportsätze. Da das Tarifbildungs- und Tarifgenehmigungsverfahren der Binnenschifffahrt Einzelanträge und -beschlüsse zur Einführung, Aufhebung bzw. Änderung der Transportsätze, getrennt nach Güter- und Verkehrsrelationen bzw. nach Rahmentarifen oder Fahrbezirken vorsieht, verteilten sich die Stichtage für die Transportsatzerhöhung auf zahlreiche Termine innerhalb eines längeren Zeitabschnitts. Z. B. traten rund 150 Einzelbeschlüsse des Frachtausschusses für den Rhein im Laufe des 1. Quartals 1970 in Kraft. Hier stellten sich die Frachtaufschläge auf etwa 10 bis 15%. Die Transportsatzänderungen für die restlichen Frachtrelationen innerhalb des Rheinstromgebiets sowie für die Fahrtgebiete der übrigen Frachtausschüsse, z. B. Dortmund, Hamburg und „für den Tankschiffverkehr“, werden unmittelbar folgen. Insgesamt gesehen wird die Tarifrevision der Deutschen Binnenschifffahrt mit Frachtaufschlägen zwischen 5% und 20% etwa gegen Ende Juni abgeschlossen sein. Im Einklang mit den Transportsatzänderungen trat mit Wirkung vom 1. 1. 1970 ein neuer Schifffahrtsabgabentarif für die Bundeswasserstraßen zwischen Rhein und Elbe in Kraft. Danach wurde die Wertstaffel zwischen der höchsten und niedrigsten Abgaben-Klasse der Frachtgüter stark verkürzt. Dies wirkte sich teilweise als Erhöhung, in vielen Fällen aber auch als Ermäßigung von Ge-

bührenpositionen aus. So verminderte sich z. B. die Abgabebelastung für Getreidetransporte von Mittellandkanalhäfen nach Unterweserhäfen um bis zu 50%. In anderen Tarifabschnitten wurden aufgrund der Strukturvereinfachung des Tarifs und aufgrund einer gerechteren Belastung aller Wasserstraßenbenutzer die Abgabensätze geringfügig erhöht. Um jedoch die vorgesehene Mehreinnahme an Schifffahrtsabgaben in Höhe von 15% der bisherigen Abgabeneinnahme sicherzustellen, mußten in bestimmten Güter- und Verkehrsrelationen die Abgabensätze wesentlich stärker als 15% angehoben werden. Soweit die Schifffahrtsabgaben in den von den Frachtausschüssen festgesetzten Transportsätzen bereits als Kostenbestandteile enthalten sind, wirkten sich die Änderungen der Schifffahrtsabgaben gleichzeitig als Transportsatzänderungen aus.

Nachdem die Bundesregierung die bisher aus Mitteln des Heizölsteueraufkommens finanzierte Frachthilfe für Kohlentransporte der Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt am 10. 2. 1970 allgemein aufgehoben hatte, erhöhten sich die Frachtkosten für die Kohlentransporte der Binnenschifffahrt<sup>5)</sup> indirekt um rund 8%.

Im Schifffahrtsbereich des Frachtausschusses Hamburg wurden die seit 19. bzw. 20. 12. 1969 geltenden Eiszuschläge in Höhe von 1,00 bis 1,50 DM je t im Laufe des März 1970 storniert. Die seit Mitte Dezember 1969 in der Verkehrsrelation Rhein-Ruhr-Mittellandkanal-Berlin wegen Vereisung des Wasserwegs unterbrochene Kanalschifffahrt wurde am 23. 3. 1970 wieder aufgenommen.

Die Rheinfrachtraten im grenzüberschreitenden Verkehr gingen aufgrund der Normalisierung des Rheinwasserstands bis zum März d. J. gegenüber Oktober 1969, dem Zeitraum mit den niedrigsten Wasserständen, um 38%, gegenüber Dezember 1969 um 28% zurück. Im Vergleich mit dem Ratenstand im März 1969 lagen sie jedoch um 36% höher.

Auf dem Marktsektor der Frachten-Pools und -Konventionen im grenzüberschreitenden Rheinverkehr wurden mehrere Frachtvereinbarungen revidiert. Die in niederländischer Währung tarifierten Frachtsätze der „Duisburger Frachtenkonvention“ für den Stückgutverkehr zwischen den Rheinendhäfen und den Binnenhäfen der Bundesrepublik wurden am 1. 1. 1970 entsprechend der DM-Aufwertung erhöht, um die durch die Aufwertung entstandene Disparität zu den in diesem Tarif gleichfalls veröffentlichten DM-Frachtsätzen auszugleichen. Außerdem wurden die Sonderfrachtsätze des im Rahmen der Duisburger Frachtenkonvention geschlossenen „Abkommens zwischen der Rheinschifffahrt und der eisenträgenden Wirtschaft für den grenzüberschreitenden Eisentransport von Deutschland nach den Benelux-Häfen und nach holländischen Binnenplätzen“ um rund 12% erhöht. Die Frachtsätze des „Basler Pools“ für den Stückgutverkehr zwischen Basel und Rotterdam sowie die Umschlagskostensätze und Lagergebühren in den Basler Häfen wurden um 1 bis 3 sfrs je t heraufgesetzt. Die Geltung des „Kettwiger Pools“, der die Aufteilung der Kohlentransporte von den Rheinendhäfen nach der Bundesrepublik unter den Binnenschifffahrtsunternehmen sowie die Frachtberechnung für diese Transporte regelt, wurde im März d. J. um ein weiteres Jahr verlängert.

Mit Wirkung vom 1. 1. 1970 traten neue Entgelte der Regensburger und Passauer Hafenumschlag- und Lagereibetriebe „für Umschlag, Einladen, Ausladen und Lagern von Schiffsgütern in den bayerischen Landeshäfen Regensburg und Passau“ in Kraft. Das Ausmaß dieser Tarifierhöhung wurde nicht bekanntgegeben.

Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, Wien, setzte ihre Frachtraten für den Schnittholzversand von österreichischen Donauhäfen nach Schwarzmeerhäfen im März d. J. um 1 US-\$ je cbm herauf.

Die niederländischen Binnenschifffahrtstarife stiegen am 1. 1. 1970 um durchschnittlich 20%. Gleichzeitig wurden die Abgaben für die Benutzung der Binnenwasserstraßen innerhalb Belgiens heraufgesetzt. Diese als Höchstsätze tarifierten Gebühren wurden für beladene Schiffe auf 0,10 bfr je tkm, für Schlepp- und Koppelverbände auf 0,10 bfr je PS/km angehoben.

<sup>4)</sup> Vgl. S. 4, „Eisenbahnverkehr“ und S. 6, „Binnenschiffsverkehr“.

<sup>5)</sup> Vgl. S. 4, „Eisenbahnverkehr“.

Im Einklang mit den Tarifierhöhungen im Eisenbahn- und Straßengüterverkehr<sup>6)</sup> wurden am 1. 1. 1970 die französischen Binnenschiffahrtstarife um durchschnittlich rund 5% angehoben. Außerdem wurde durch Erlaß vom 12. 2. 1970 eine zusätzliche Schiffsabgabe für die Benutzung der französischen Binnenwasserstraßen in Höhe von 0,10 FF je t eingeführt, um den beschleunigten Ausbau der französischen Wasserstraßen zu finanzieren.

#### Seeverkehr

Im ersten Quartal 1970 zogen die Frachtraten sowie die Zeitcharterraten der Trampschiffahrt unter dem Eindruck der ständig zunehmenden Tonnagenachfrage boomartig an. Sie lagen im März d. J. um durchschnittlich 33% höher als im Dezember 1969. Die anhaltende Tonnageverknappung auf fast allen Sektoren des Seefrachtenmarktes und der daraus resultierende sprunghafte Ratenanstieg lassen sich nicht allein mit der wiederholten Einwirkung zeitlich beschränkter wirtschaftlicher oder politischer Krisen auf den Seefrachtenmarkt erklären. Sie wurden vielmehr maßgeblich von dem seit 1960 unverhältnismäßig stark zunehmenden Rohstoffbedarf aller Industrie- und Entwicklungsländer ausgelöst und in den letzten Jahren vor allem vom Tonnagebedarf der expansiven japanischen Wirtschaft für die Rohstoffeinfuhr und die Fertigwarenausfuhr nachhaltig beeinflusst. Die Rohstoff- und Investitionsgüterimporte der V. R. China spielen in diesem Zusammenhang ebenfalls eine wesentliche Rolle. Die Tonnagebuchungen im 1. Quartal 1970, allein für japanische Rechnung, stellten sich bereits auf 9 bis 10 Mill. t gegenüber 15 Mill. t während des gesamten vergangenen Jahres. Etwa ein Drittel dieses Tonnageraums entfiel auf Zeitcharter-Abschlüsse für eine Beschäftigungsdauer von 6 Monaten bis zu 5 Jahren.

Die Berechnung des im Tabellenteil veröffentlichten Trampfrachtenindex der britischen Chamber of Shipping, London, wurde mit Ablauf des Jahres 1969 eingestellt. Der von der gleichen Stelle berechnete Zeitcharterindex wird jedoch auf neuer Basis (1968=100) weitergeführt. Im Tabellenteil dieser Folge sind die Neuberechneten Zeitcharterindices der Chamber of Shipping erstmalig enthalten. Eine Kurzdarstellung der Indexmethode folgt auf Seite 8.

Im Gegensatz zur Ratenentwicklung des Überseefrachtenmarktes neigten die Küstenfrachtraten am Jahresanfang allgemein zu leichten Abschwächungen. Jedoch konnte das aufgrund des einkalkulierten Eisrisikos höhere Ratenniveau für prompte und zeitnahe Verladungen von Häfen des nord-europäischen Kontinents und von Großbritannien nach Skandinavien sowie in umgekehrter Fahrtrichtung in etwa gehalten werden. Marktberuhigend wirkte die seit Dezember 1969 anhaltende Kältewelle, die den Kleinschiff-Verkehr auf der Ostsee aufgrund verstärkter Eisbildung zunehmend behinderte. Außerdem verursachte die Einführung des metrischen Systems für die Verladung und Frachtberechnung der nord-europäischen Schnittholzfahrt sowie die zunehmenden „Paketverkäufe“ von Schnittholz, die oft mit erheblichen Stauverlusten für die Verfrachter verbunden sind, eine gewisse Zurückhaltung auf dem Markt. Immerhin konnten die Küstenschiffer ihre Ausgangsposition für weitere Frachtverhandlungen über Ladungsangebote „Erstoffenes Wasser“<sup>7)</sup> durch feste Haltung beim Aushandeln der Transportpreise verbessern.

Die Tagesraten des Tankerfrachtenmarktes für Rohölverschiffungen neigten im Laufe des Januar mit Rückgängen um 15 bis 20% gegenüber dem Vormonat vorübergehend zur Schwäche. Im Einklang mit der zunehmenden Abschlußfähigkeit, vor allem für Verladungen in westafrikanischen Ölladehäfen, kehrte sich jedoch die Ratentendenz erneut um. Von Januar bis März 1970 zogen die Tagesraten der Rohölfahrt, zusätzlich angeregt durch den steigenden Tonnagebedarf für Rohöltransporte von karibischen Häfen nach Nordamerika, um 10 bis 15% an. Demgegenüber gingen die Tagesraten für den Transport von Erdölprodukten aufgrund des geringen Ladungsangebots während des 1. Quartals 1970 um rund 30% zurück.

<sup>6)</sup> Vgl. S. 4 „Eisenbahnverkehr“ und S. 5, „Straßenverkehr“. — <sup>7)</sup> Ladetermine unmittelbar nach Eröffnung der Küstenschiffahrtssaison.

Die Entwicklung der Linienfrachtraten wurde im 1. Quartal 1970 von Tarifierhöhungen einzelner Liniendienste stärker als sonst beeinflusst. Der Index des Bundesministeriums für Verkehr, Abt. See, zog in diesem Zeitraum um 1,7% an. Dieser Ratenzuwachs wurde im Vorjahr erst nach 12 Monaten, d. h. in der Zeit von Dezember 1968 bis Dezember 1969, erreicht.

#### Luftverkehr

Die Tarifkonferenz der IATA-Gesellschaften in Caracas vom 18. 11. bis 10. 12. 1969 beschloß nach schwierigen Verhandlungen, neue günstigere Sondertarife für den Nordatlantikverkehr einzuführen und damit den „tariflosen Zustand“ auf diesem Gebiet zu beenden. Die neuen IATA-Sondertarife traten mit Wirkung vom 1. 3. 1970 in Kraft und lösten gleichzeitig die seit Oktober 1969 angewendeten individuellen Sondertarife der einzelnen Gesellschaften im Atlantikverkehr ab. Der bisher geltende 14/21-Tage-IATA-Rückflugtarif wurde ohne Preisänderung auf 28 Tage verlängert. Außerdem wurden zusätzliche Ausflugtarife für Flugreisen von 29 bis 45 Tage sowie Sondertarife für Gruppen ab 80 Personen eingeführt. Die neuen Tarifzeiträume „14 bis 28 Tage“ und „29 bis 45 Tage“ wurden auch für Sonderflugreisen von Nordamerika nach dem Nahen und Mittleren Osten vereinbart. Im Afrikaverkehr sowie im Verkehr zwischen Nordamerika und Indien wurde die Gültigkeitsdauer der ermäßigten Tarife von 28 auf 35 Tage erhöht. Damit wurde der Kostenvorteil der bisher geltenden gesellschaftseigenen Sondertarife größtenteils ausgeglichen, wenn auch die neuen Tarife noch wesentlich über den vergleichbaren Flugangeboten der Chartergesellschaften liegen.

#### Post- und Fernmeldeverkehr

Die Deutsche Bundespost veröffentlichte im Dezember 1969 eine neue Postscheckordnung und eine neue Postscheckgebührenordnung, die mit Wirkung vom 1. 1. 1970 in Kraft traten.

Aufgrund dieser neuen Verordnungen ergaben sich für die Postscheckteilnehmer sowie für die übrigen Postbenutzer im Postscheckverkehr einige Leistungsverbesserungen und Gebührensenkungen. Die Höchstgebühr für Bareinzahlungen von Nicht-Postscheckteilnehmern auf ein Postscheckkonto mittels Zahlkarte wurde von 1,00 auf 0,50 DM ermäßigt. Außerdem wurde die Gebührenpflicht für die Einrichtung, Ausführung und Änderung von Daueraufträgen der Postscheckteilnehmer aufgehoben. Die entsprechenden Postscheckdienstleistungen, die im Einzelfalle mit 0,30, 0,20 bzw. 0,25 DM zu vergüten waren, werden in Zukunft kostenfrei erbracht. Darüber hinaus kann der Postscheckteilnehmer über sein Guthaben in Zukunft unbeschränkt verfügen. Die bisherige Verpflichtung zur Belassung einer Stammeinlage in Höhe von 5 DM entfällt.

Gleichzeitig wurde die von den deutschen Funk- und Fernsehanstalten beantragte und von der Konferenz der Ministerpräsidenten der Länder in zwei Staatsverträgen und einem Länderabkommen beschlossene Erhöhung und Neuverteilung der Rundfunkgebühren wirksam. Demzufolge wurden die monatlichen Teilnehmergebühren für den Hörfunk von 2,00 auf 2,50 DM und die monatlichen Fernsehgebühren von 5,00 auf 6,00 DM heraufgesetzt.

Am 12. 1. 1970 erweiterte die Deutsche Bundespost den „Datexverkehr“ auf das französische Telexnetz. Am 1. 3. 1970 nahm sie den handvermittelten Telexdienst mit Angola und gleichzeitig den automatischen Telexdienst mit Rumänien auf.

Die Hauptverwaltung der staatlichen französischen PTT-Betriebe setzte am 12. 1. 1970 die Posttarife einiger Dienstzweige herauf. Die Tarifänderungen betrafen in erster Linie die Gebührensätze für den Postüberweisungs- und Postscheckverkehr sowie für den internationalen Telegrammverkehr. Die Aufschläge für die betroffenen Tarifpositionen liegen zwischen 20 und 50%. Die Brief- und Postkartengebühren im Inlandsverkehr sowie im Verkehr mit den übrigen EWG-Partnern bleiben unverändert. Die Gebühr für Briefe bis 20 g im Verkehr mit Nicht-EWG-Ländern wurde dagegen von 0,40 auf 0,45 FF erhöht.

Die American Telephone und Telegraph Co. (ATT) schloß mit der Federal Communications Commission (FCC) einen Kompromiß über die Gebührenregelung für den amerikanischen Fernsprechverkehr. Damit wurde eine jahrelange Auseinandersetzung über die Gebührenänderung für Ferngespräche offiziell beendet. Ursprünglich hatte die ATT, die den Fernsprechdienst innerhalb der Vereinigten Staaten auf privater Grundlage betreibt, jedoch staatlicher Kontrolle unterworfen ist, eine Erhöhung der Gesprächsgebühren im Ferndienst beantragt, um ihre Ertragslage zu verbessern. Die FCC hatte diesen Antrag seinerzeit nicht nur abgewiesen, sondern die ATT vielmehr aufgefordert, die Gesprächsgebühren erheblich zu verringern. In diesem Zusammenhang soll nunmehr die jährliche Gebühreneinnahme ab 1970 um 150 Mill. US-\$ gesenkt werden. Diese Einnahmeverringering soll durch eine gestaffelte Senkung einzelner Tarifstufen erreicht werden. Dabei werden Ferngespräche außerhalb der Hauptverkehrszeit bzw. Ferngespräche zwischen Orten, die mehr als 200 Meilen voneinander entfernt sind, besonders begünstigt. Gleichzeitig soll jedoch durch geeignete Maßnahmen ein Gebührenertrag gesichert werden, der auch unter schwierigen Marktbedingungen eine angemessene Verzinsung des Anlagevermögens der Gesellschaft gewährleistet.

#### Speditionsverkehr

Der zuletzt am 13. 10. 1969 um etwa 3 bis 8<sup>0</sup>/<sub>10</sub> erhöhte Gebührentarif der Deutschen Bundesbahn für die „bahnamtliche

Rollfuhr von Stückgut, Wagenladungen und Expreßgut“<sup>8)</sup> wurde zum 1. 3. 1970 auf Antrag der bahnamtlichen Speditionsunternehmen erneut angehoben, und zwar um knapp 10% im Durchschnitt aller Gebührenpositionen. Die DB begründete diese Tarifmaßnahme mit Mehraufwendungen für Löhne, die sich bei der hohen Personalintensität des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes in einer 15%igen Steigerung der Gesamtkosten auswirkten. In den letzten Monaten waren für das Speditions- und Fuhrgewerbe im gesamten Bundesgebiet neue Lohn- und Gehaltstarife in Kraft getreten. Darüber hinaus waren die entsprechenden Manteltarifverträge geändert worden. Das Ausmaß der Tarifierhöhung wurde durch die gleichzeitige Aufhebung der witterungsbedingten Erschwerungszuschläge sowie der Zuschläge für Flachpaletten und Collico-Behälter um etwa 1 bis 2% gemindert. Unverändert blieb dagegen der Höchstpreischarakter der Rollgebührensätze. Der Gebührentarif wird auch nach dem 1. 6. 1970, dem Stichtag für das Inkrafttreten der Stückgutneuordnung im Eisenbahngüterverkehr, unverändert weiter gelten. Seine Tarifstruktur wird lediglich dem größeren Geltungsbereich des zur Zeit noch in Ausarbeitung begriffenen Ortsverzeichnis sowie den geänderten Bedingungen der Stückgutbeförderung von Haus zu Haus angeglichen werden.

<sup>8)</sup> Vgl. 4. Vierteljahresheft 1969, S: 10, „Speditionsverkehr“.

#### Zur Beachtung:

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

#### Neue Indexberechnungen:

Mit Ablauf des Jahres 1969 hat die **Chamber of Shipping, London**, ihre unter der Bezeichnung „**Index Numbers of Tramp Shipping Freights**“ veröffentlichte Indexberechnung auf Basis 1960=100 zur Darstellung der Frachtratenentwicklung der Trampschiffahrt eingestellt. Sie begründete diesen Entschluß mit den sich in letzter Zeit häufenden Ausfällen von Abschlußraten, die für die Fortführung der Einzelfrachtreihen der Indexberechnung benötigt werden.

Die **Chamber of Shipping** stellte gleichzeitig ihre als „**Time Charter Index Numbers**“ veröffentlichte Indexberechnung zur Darstellung der Ratenentwicklung der Tramp-Zeitcharter-Abschlüsse auf die neue Basis 1968=100 um. Gegenüber der bisherigen Indexberechnung für eine einzige Schiffsklasse, und zwar für Motorschiffe mit einer Ladekapazität von mehr als 9000 t, einer Dienstgeschwindigkeit von höchstens 15 Knoten/h und einer Zeitbeschäftigung von höchstens 9 Monaten, wurden die neuen Berechnungsgrundlagen auf eine Beschäftigungszeit bis zu 24 Monaten und eine Dienstgeschwindigkeit bis zu 16 Knoten/h ausgedehnt. Um die veränderte Struktur der auf dem Zeitchartermarkt angebotenen Tonnage im Rahmen der neuen Berechnung entsprechend berücksichtigen zu

können, wurden die bisher ungewogen gemittelten Zeitcharterraten nach 3 repräsentativen Schiffsklassen gruppiert:

1. Zweidecker mit einem Fassungsvermögen von 9000 bis 16000 tdw
2. Eindecker mit einem Fassungsvermögen von 20000 bis unter 40000 tdw
3. Eindecker mit einem Fassungsvermögen von 40000 tdw und mehr.

Für die Berechnung des Gesamtindex werden variable Gewichtsanteile angewendet, die aufgrund der Anzahl der jeweils in den letzten 12 Monaten innerhalb der 3 Schiffsklassen abgeschlossenen Zeitcharterverträge ermittelt werden. Die unterschiedliche Transportleistung der 3 Schiffsklassen wird durch Multiplikation der ermittelten Abschlußzahl der 2. bzw. 3. Größenklasse mit dem Faktor 2 bzw. 3 berücksichtigt. Um das Risiko fehlender Abschlußraten der nunmehr auf 3 Kategorien zu verteilenden Zeitcharterabschlüsse herabzusetzen, werden die Zeitcharterindices auf neuer Basis vierteljährlich statt wie bisher monatlich berechnet.

# 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 <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>										

#### a) Sätze in allen Zügen<sup>3)</sup>

##### Einfache Fahrt

1. 6. 1932	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00
1. 2. 1958	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00
1. 1. 1963	6,00	4,00	12,00	8,40	23,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00
1. 3. 1966	6,40	4,20	13,20	8,80	24,60	16,40	43,60	29,00	60,00	40,00	114,00	76,00
1. 6. 1969 <sup>11)</sup>	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 <sup>11)</sup>	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-)Zuschläge<sup>3)</sup>

1. 6. 1932	1,00	0,50	2,00	1,00	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 1. 1945	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 4. 1946	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00	10,00	5,00	10,00	5,00	10,00	5,00
25. 7. 1948	1,50	1,00	1,50	1,00	3,00	2,00	6,00	4,00	6,00	4,00	6,00	4,00
15. 10. 1951	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
1. 6. 1969 <sup>12)</sup>	2,00	2,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

#### c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag<sup>3)</sup>)

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<sup>4)</sup>)

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 <sup>13)</sup>	6,00	—	6,00	—	6,00	—	8,00	—	8,00	—	8,00	—

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

	im Binnverkehr	im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der			im grenzüberschreitenden Verkehr anderer europäischer Eisenbahnen <sup>5)</sup>
		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		2. Klasse		1. Klasse		2. Klasse		3. Klasse			
	Einbettabteil		Zweibettabteil									
bis 14. 2. 1951	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
15. 2. 1951	30,00	30,00	17,50	20,00	15,00	17,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
12. 2. 1953	35,00	35,00	21,00	24,00	18,00	20,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	
	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km
1. 3. 1955	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00
	1. Klasse			2. Klasse								
	Einbettklasse <sup>6)</sup>			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse		
3. 6. 1956 <sup>7)</sup>	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 <sup>8)</sup>	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 <sup>9)</sup>	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
23. 5. 1967	—	75,50	—	—	33,00	—	—	33,00	—	—	22,00	—
26. 5. 1968	—	78,50	—	—	34,50	—	—	34,50	—	—	23,00	—
29. 9. 1968 <sup>10)</sup>	—	69,00	—	—	30,00	—	—	34,50	—	—	23,00	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 38

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

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>						
<b>Belgien, Einfache Fahrt</b>								
1. 8. 1956	5,95	3,66	23,63	14,37	—	—	—	—
15. 3. 1959	6,21	3,83	24,48	15,22	—	—	—	—
1. 4. 1964	6,02	4,01	23,82	15,88	—	—	—	—
1. 6. 1966	6,80	4,50	26,80	17,90	—	—	—	—
1. 4. 1967	6,90	4,70	26,60	17,80	—	—	—	—
1. 12. 1967	7,20	4,90	27,90	18,70	—	—	—	—
1. 11. 1969	6,80	4,70	26,80	17,70	—	—	—	—
1. 12. 1969	6,70	4,60	25,70	17,20	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 8. 1956	10,12	6,72	32,81	23,29	—	—	—	—
15. 3. 1959	10,54	7,14	33,83	24,65	—	—	—	—
1. 4. 1964	10,83	7,22	42,91	28,63	—	—	—	—
1. 6. 1966	13,60	9,00	53,60	35,80	—	—	—	—
1. 4. 1967	13,80	9,40	53,20	35,60	—	—	—	—
1. 12. 1967	14,40	9,80	55,80	37,40	—	—	—	—
1. 11. 1969	13,60	9,30	52,50	35,20	—	—	—	—
1. 12. 1969	13,30	9,10	51,40	34,50	—	—	—	—
<b>Dänemark, Einfache Fahrt</b>								
1. 10. 1954	4,49	2,97	17,85	11,90	31,69	21,12	—	—
1. 8. 1959	5,46	3,64	21,85	14,57	38,24	25,49	—	—
15. 1. 1962	5,79	3,86	23,17	15,44	40,37	26,91	—	—
1. 5. 1963	6,29	4,19	25,14	16,76	43,65	29,10	—	—
1. 5. 1965	6,30	4,20	25,10	16,70	43,50	29,00	—	—
1. 9. 1965	7,00	4,70	27,90	18,60	48,80	32,60	—	—
1. 5. 1966	7,10	4,80	28,40	19,00	49,70	33,10	—	—
1. 7. 1967	8,00	5,30	31,70	21,10	55,10	37,00	—	—
1. 12. 1967	7,50	5,00	29,50	19,70	51,40	34,40	—	—
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	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 10. 1954	7,65	5,10	30,35	20,27	53,90	35,93	—	—
1. 8. 1959	8,26	5,46	32,78	21,85	57,06	38,24	—	—
15. 1. 1962	8,78	5,79	34,75	23,17	60,84	40,37	—	—
1. 5. 1963	9,43	6,29	37,71	25,14	65,77	43,65	—	—
1. 5. 1965 <sup>2)</sup>	9,40	6,30	37,60	25,10	65,60	43,50	—	—
1. 9. 1965	11,20	7,50	44,70	29,80	78,50	52,30	—	—
1. 5. 1966	11,40	7,60	45,40	30,30	79,80	53,20	—	—
1. 7. 1967	12,70	8,50	51,00	34,00	87,90	58,60	—	—
1. 12. 1967	11,80	8,00	47,60	31,80	82,00	54,60	—	—
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	—	—
<b>Frankreich, Einfache Fahrt<sup>3)</sup></b>								
3. 6. 1956	5,61	4,03	21,84	15,62	53,80	38,43	107,24	76,62
6. 1. 1958	6,60	4,20	25,80	16,68	63,60	41,16	126,60	81,96
1. 1. 1959	7,44	5,04	29,40	19,68	72,60	48,48	144,60	96,48
1. 1. 1960	5,33	3,61	21,07	14,10	52,03	34,74	103,63	69,14
23. 10. 1961	5,39	3,59	21,32	14,22	52,53	35,05	104,66	69,77
20. 5. 1963	5,50	3,70	21,40	14,30	52,80	35,20	105,10	70,10
1. 3. 1966	6,50	4,40	25,50	17,10	62,90	42,00	125,10	83,50
17. 10. 1966	7,60	5,10	26,40	17,60	63,10	42,10	124,40	83,00
1. 10. 1967	8,20	5,40	28,10	18,70	67,20	44,80	132,50	88,30
1. 10. 1968	8,60	5,70	28,90	19,60	69,20	46,40	136,80	91,20
12. 8. 1969	7,80	5,20	26,10	17,70	62,30	42,20	123,20	82,10
1. 11. 1969	7,30	4,80	24,40	16,50	58,20	39,10	115,00	76,70
1. 12. 1969	7,10	4,70	23,70	16,10	56,80	38,10	112,20	74,80
<b>Großbritannien, Einfache Fahrt<sup>4)</sup></b>								
15. 9. 1957	4,70	3,14	18,38	12,25	45,72	30,48	91,43	60,96
1. 11. 1959	5,29	3,53	20,66	13,78	50,11	33,42	95,82	63,90
12. 6. 1960	5,88	3,92	22,97	15,31	50,13	33,42	95,84	63,90
1. 9. 1961	6,51	4,31	25,42	16,84	54,05	35,87	99,76	66,35
3. 6. 1962	6,80	4,53	26,55	17,70	55,38	36,92	99,42	66,28
15. 9. 1962	6,76	4,51	26,41	17,61	57,71	38,47	96,12	64,03
1. 2. 1965	7,20	4,90	28,70	19,20	62,90	42,20	103,80	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	103,70	72,60
1. 5. 1969 <sup>5)</sup>	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
<b>Italien, Einfache Fahrt</b>								
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
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 8. 1956	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961	7,41	4,16	29,51	16,38	87,10	48,10	156,00	87,10
1. 1. 1963	10,00	5,60	40,30	22,10	100,10	55,26	179,40	100,10
1. 2. 1964	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
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
<b>Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt<sup>6)</sup></b>								
1955	3,30	2,20	12,44	8,29	22,84	15,23	45,68	30,46
1. 2. 1956	4,48	2,99	14,47	9,64	25,38	16,92	50,25	33,50
1. 3. 1957	4,40	2,93	14,47	9,64	31,13	20,76	61,87	41,17
1. 1. 1959	5,08	3,38	16,67	11,11	35,87	23,91	71,06	47,38
1. 4. 1961	5,50	3,67	19,46	12,97	42,30	28,20	84,60	56,40
1. 4. 1965	4,50 <sup>6)</sup>	3,60 <sup>6)</sup>	11,80 <sup>6)</sup>	8,70 <sup>6)</sup>	26,20 <sup>6)</sup>	19,80 <sup>6)</sup>	49,70 <sup>6)</sup>	36,80 <sup>6)</sup>
1. 8. 1965	2,80 <sup>6)</sup>	1,90 <sup>6)</sup>	8,00 <sup>6)</sup>	5,90 <sup>6)</sup>	17,80 <sup>6)</sup>	13,30 <sup>6)</sup>	34,00 <sup>6)</sup>	24,90 <sup>6)</sup>
1. 3. 1966	3,00 <sup>6)</sup>	2,00 <sup>6)</sup>	11,90 <sup>6)</sup>	8,00 <sup>6)</sup>	29,70 <sup>6)</sup>	19,80 <sup>6)</sup>	59,40 <sup>6)</sup>	39,60 <sup>6)</sup>
1. 9. 1968	4,00 <sup>6)</sup>	2,70 <sup>6)</sup>	15,90 <sup>6)</sup>	10,60 <sup>6)</sup>	39,60 <sup>6)</sup>	26,40 <sup>6)</sup>	79,20 <sup>6)</sup>	52,80 <sup>6)</sup>
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
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>7)</sup></b>								
1. 3. 1957	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23
1. 4. 1965	— <sup>8)</sup>							

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 38

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

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>						
<b>Luxemburg, Einfache Fahrt</b>								
6. 6. 1957	6,12	4,25	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965	7,40	4,90	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965	7,50	5,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967	8,00	5,40	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967	8,30	5,60	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1969	7,90	5,30	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1969	7,70	5,20	—	—	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
6. 6. 1957	10,46	7,23	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965	14,80	9,80	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965	15,00	10,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967	16,00	10,80	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967	16,60	11,20	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1969	15,70	10,60	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1969	15,30	10,30	—	—	—	—	—	—
<b>Niederlande, Personen- und D-Züge, ab 1. 12. 1962 Personenzüge, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 4. 1957	3,50	2,44	12,78	8,89	—	—	—	—
1. 12. 1962	3,60	2,50	12,90	9,00	—	—	—	—
1. 10. 1963	3,90	2,70	13,60	9,10	—	—	—	—
1. 5. 1964	4,10	2,90	14,80	9,90	—	—	—	—
1. 4. 1965	4,50	3,20	16,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1966	5,00	3,40	17,60	11,90	—	—	—	—
1. 2. 1967	5,30	3,60	18,80	12,60	—	—	—	—
20. 1. 1968	5,50	3,80	19,30	13,00	—	—	—	—
1. 1. 1969	5,90	4,10	19,40	13,10	—	—	—	—
1. 11. 1969	5,60	3,90	18,30	12,40	—	—	—	—
1. 12. 1969	5,50	3,80	17,90	12,10	—	—	—	—
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
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	—	—	—	—
<b>Norwegen, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 11. 1955	5,14	3,43	20,39	13,59	51,00	33,98	76,53	51,00
1. 9. 1960	5,82	3,88	23,28	15,52	58,21	38,81	87,32	58,21
1. 7. 1962	6,42	4,28	25,67	17,12	64,18	42,79	96,27	64,18
1. 5. 1966	6,50	4,40	26,80	18,30	65,60	43,90	98,10	65,60
1. 12. 1966	7,50	5,00	30,70	21,00	75,50	50,00	112,30	75,50
1. 9. 1967	7,70	5,20	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
<b>Österreich, Personenzüge, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 1. 1954	3,07	2,04	12,17	8,12	28,34	18,89	44,79	29,86
1. 1. 1961	4,37	2,56	17,16	10,05	40,72	23,87	70,04	41,18
1. 8. 1966	5,70	3,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
1. 1. 1969	7,40	4,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
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
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 1. 1954	1,01	—	4,07	—	9,44	—	14,93	—
1. 1. 1961	0,75	—	2,94	—	7,02	—	12,32	—
1. 1. 1964	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56
1. 8. 1966	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
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
<b>Schweden, Personenzüge, ab 1. 5. 1966 Personen- und D-Züge, Einfache Fahrt</b>								
1. 9. 1959	7,01	4,97	25,63	17,61	59,59	38,95	86,47	57,65
1. 9. 1962	7,73	5,15	29,29	19,53	64,43	42,96	93,72	62,48
1. 10. 1964	8,17	5,45	31,51	21,01	67,69	45,12	98,03	65,35
1. 5. 1966	12,70 <sup>3)</sup>	9,80 <sup>3)</sup>	37,00 <sup>3)</sup>	26,00 <sup>3)</sup>	76,00 <sup>3)</sup>	52,00 <sup>3)</sup>	109,00 <sup>3)</sup>	74,00 <sup>3)</sup>
1. 1. 1967	13,10 <sup>3)</sup>	10,00 <sup>3)</sup>	41,40 <sup>3)</sup>	28,90 <sup>3)</sup>	86,00 <sup>3)</sup>	58,60 <sup>3)</sup>	123,40 <sup>3)</sup>	83,60 <sup>3)</sup>
1. 1. 1968	10,00 <sup>3)</sup>	6,70 <sup>3)</sup>	41,80 <sup>3)</sup>	27,60 <sup>3)</sup>	96,80 <sup>3)</sup>	64,60 <sup>3)</sup>	136,20 <sup>3)</sup>	90,60 <sup>3)</sup>
1. 11. 1969	10,30 <sup>3)</sup>	6,90 <sup>3)</sup>	42,20 <sup>3)</sup>	28,20 <sup>3)</sup>	95,40 <sup>3)</sup>	63,60 <sup>3)</sup>	137,50 <sup>3)</sup>	91,70 <sup>3)</sup>
1. 12. 1969	10,10 <sup>3)</sup>	6,80 <sup>3)</sup>	41,30 <sup>3)</sup>	27,60 <sup>3)</sup>	93,30 <sup>3)</sup>	62,20 <sup>3)</sup>	134,50 <sup>3)</sup>	89,70 <sup>3)</sup>
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 9. 1959	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,92
1. 9. 1962	12,18	8,12	46,86	31,24	101,92	67,95	148,78	99,19
1. 10. 1964	13,07	8,71	49,01	32,68	107,36	71,58	156,38	104,25
1. 5. 1966	21,80 <sup>3)</sup>	17,20 <sup>3)</sup>	59,90 <sup>3)</sup>	42,50 <sup>3)</sup>	122,40 <sup>3)</sup>	84,30 <sup>3)</sup>	175,50 <sup>3)</sup>	119,70 <sup>3)</sup>
1. 1. 1967	26,20 <sup>3)</sup>	20,00 <sup>3)</sup>	68,80 <sup>3)</sup>	48,60 <sup>3)</sup>	139,20 <sup>3)</sup>	95,40 <sup>3)</sup>	200,00 <sup>3)</sup>	136,00 <sup>3)</sup>
1. 1. 1968	19,80 <sup>3)</sup>	13,40 <sup>3)</sup>	66,20 <sup>3)</sup>	44,20 <sup>3)</sup>	155,20 <sup>3)</sup>	103,20 <sup>3)</sup>	222,00 <sup>3)</sup>	148,00 <sup>3)</sup>
1. 11. 1969	20,20 <sup>3)</sup>	13,80 <sup>3)</sup>	68,10 <sup>3)</sup>	45,20 <sup>3)</sup>	157,60 <sup>3)</sup>	105,20 <sup>3)</sup>	227,70 <sup>3)</sup>	151,60 <sup>3)</sup>
1. 12. 1969	19,70 <sup>3)</sup>	13,50 <sup>3)</sup>	66,70 <sup>3)</sup>	44,20 <sup>3)</sup>	154,20 <sup>3)</sup>	102,90 <sup>3)</sup>	222,90 <sup>3)</sup>	148,30 <sup>3)</sup>
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 1. 1957	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43
1. 9. 1962	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
1. 10. 1964	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89
1. 5. 1965	— <sup>3)</sup>							
<b>Schweiz, Einfache Fahrt</b>								
1. 10. 1959	7,79	5,65	27,66	19,67	45,97	32,73	—	—
1. 11. 1964	8,80	6,20	28,30	19,50	49,60	34,20	—	—
1. 1. 1967	9,20	6,20	29,40	19,70	51,60	34,40	—	—
1. 11. 1968	10,10	6,90	33,20	21,80	56,90	37,90	—	—
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	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 10. 1959	11,69	8,88	41,30	29,61	68,76	49,09	—	—
1. 11. 1964	13,20	9,10	42,20	29,20	74,10	51,30	—	—
1. 1. 1967	13,70	9,20	43,90	29,40	77,20	51,60	—	—
1. 11. 1968	15,20	10,10	49,30	33,20	85,30	56,90	—	—
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	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 38

## 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
<b>Portugal<sup>1)</sup>, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>												
1. 9. 1955	2,94	2,79	2,06	11,74	11,16	8,22	29,86	27,89	20,55	—	—	—
1. 7. 1961	3,24	2,82	2,12	12,97	11,28	8,46	32,43	28,20	21,15	—	—	—
1. 8. 1963	3,36	2,24	— <sup>3)</sup>	13,44	8,96	— <sup>3)</sup>	33,60	22,40	— <sup>3)</sup>	—	—	—
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	—	—	—	—
<b>Spanien, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>												
1. 4. 1957	3,64	2,66	1,66	14,54	10,57	6,61	36,34	26,43	16,51	72,66	52,84	33,03
1. 11. 1958	3,43	2,53	1,62	13,53	9,90	6,16	33,73	24,54	15,35	67,37	48,99	30,70
10. 10. 1959	3,38	2,46	1,55	13,24	9,72	6,05	33,09	24,22	15,00	66,11	48,44	29,99
1. 12. 1965	3,30	2,40	1,50	12,80	9,40	5,90	32,00	23,40	14,50	63,80	46,80	29,00
1. 6. 1966	3,20	2,40	1,50	12,70	9,30	5,90	31,70	23,30	14,50	63,60	46,70	29,10
1. 10. 1966	3,20	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	23,80
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

### 3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM<sup>3)</sup>

Stand: 1. März 1970

Fahrtroute von—nach	km	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
<b>London—Wien</b>					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	306	64,90	51,50	129,80	103,00
Hoek van Holland—Emmerich (Gr.)/Venlo (Gr.)	189	19,50	13,80	39,00	27,60
Emmerich (Gr.)/Venlo (Grenze)—Passau	780	94,60	63,00	159,00	106,00
Passau—Wien West	298	31,70	20,70	63,40	41,40
<b>Insgesamt</b>	<b>1573</b>	<b>210,70</b>	<b>149,00</b>	<b>391,20</b>	<b>278,00</b>
b) über Dover—Ostende					
London—Dover/Folkstone	126	15,60	10,40	31,20	20,80
Dover/Folkstone—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	64,90	46,90	129,80	93,80
Aachen Süd (Grenze)—Passau	758	90,00	60,00	156,00	104,00
Passau—Wien West	298	31,70	20,70	63,40	41,40
<b>Insgesamt</b>	<b>1570</b>	<b>202,20</b>	<b>138,00</b>	<b>380,40</b>	<b>260,00</b>
<b>Paris—Salzburg</b>					
Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	58,20	38,80	116,40	77,60
Kehl (Grenze)—Salzburg	561	70,60	47,00	123,00	82,00
<b>Insgesamt</b>	<b>1073</b>	<b>128,80</b>	<b>85,80</b>	<b>239,40</b>	<b>159,60</b>
<b>Paris—Kopenhagen</b>					
Paris—Nord—Jeumont (Grenze)	241	28,40	19,10	56,80	38,20
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	174	22,50	15,10	45,00	30,20
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	88,60	59,00	150,00	100,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	366	45,80	30,40	73,20	48,80
<b>Insgesamt</b>	<b>1500</b>	<b>185,30</b>	<b>123,60</b>	<b>325,00</b>	<b>217,20</b>
<b>Paris—Prag</b>					
Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	58,20	38,80	116,40	77,40
Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	66,00	44,00	117,00	78,00
Cheb (Grenze)—Prag	230	37,80	25,20	75,60	50,40
<b>Insgesamt</b>	<b>1249</b>	<b>162,00</b>	<b>108,00</b>	<b>309,00</b>	<b>250,80</b>
<b>Amsterdam—Bern</b>					
Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	18,80	13,60	37,60	27,20
Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	76,60	51,00	132,00	83,00
Basel Bad. Bf.—Bern	117	23,10	15,50	34,80	23,20
<b>Insgesamt</b>	<b>898</b>	<b>118,50</b>	<b>80,10</b>	<b>204,40</b>	<b>138,40</b>
<b>Brüssel—Rom</b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	19,90	13,40	39,80	26,80
Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf.	597	76,60	51,00	132,00	88,00
Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	330	42,30	28,60	63,60	42,40
Chiasso/Iselle fr.—Rom	687	63,40	35,40	126,80	70,80
<b>Insgesamt</b>	<b>1767</b>	<b>202,20</b>	<b>128,40</b>	<b>362,20</b>	<b>228,00</b>
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>					
Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	238	34,90	23,30	55,60	37,00
Puttgarden Mitte See—Kufstein	1115	123,00	82,00	198,00	132,00
Kufstein—Innsbruck	73	12,00	8,30	24,00	16,60
<b>Insgesamt</b>	<b>1426</b>	<b>169,90</b>	<b>113,60</b>	<b>277,60</b>	<b>185,60</b>
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	366	45,80	30,40	73,20	48,80
Flensburg (Grenze)—Salzburg	1154	129,00	86,00	204,00	136,00
Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	24,20	16,10	48,40	32,20
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	47,40	31,70	94,80	63,40
<b>Insgesamt</b>	<b>2368</b>	<b>246,40</b>	<b>164,20</b>	<b>420,40</b>	<b>280,40</b>
<b>Oslo—Malland</b>					
Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	27,60	18,80	55,20	37,60
Kornsjö (Grenze)—Lübeck—Travemünde Hafen	748	128,10	97,00	207,00	155,60
Lübeck—Travemünde—Basel Bad. Bf.	945	111,00	74,00	183,00	122,00
Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	330	42,30	28,60	63,60	42,40
Chiasso/Iselle fr.—Malland	55	5,50	3,10	11,60	6,20
<b>Insgesamt</b>	<b>2248</b>	<b>314,50</b>	<b>221,50</b>	<b>519,80</b>	<b>363,80</b>
<b>Stockholm—Paris</b>					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	110,00	73,10	180,20	120,20
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	262	39,00	26,20	61,80	41,20
Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	736	88,60	59,00	150,00	100,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	174	22,50	15,10	45,00	30,20
Jeumont (Grenze)—Paris	241	28,40	19,10	56,80	38,20
<b>Insgesamt</b>	<b>2027</b>	<b>288,50</b>	<b>192,50</b>	<b>493,80</b>	<b>329,80</b>

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 38

## B. Güterverkehr

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

DM je 100 kg

Gewichtsstufen	Änderungsdatum									
	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963	15. 3. 1966	1. 1. 1968
a) Stückgutsätze										
1— 100 kg .....	} 3,92	} 4,90	} 6,36	} 6,36	} 6,36	} 6,98	} 7,89	} 8,74	} 9,04	} 8,40
101— 500 kg .....										
501—1000 kg .....										
über 1000 kg .....										
b) Stückgutzuschläge (je Sendung bis 1000 kg)										
1— 500 kg .....	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70	3,00 <sup>1)</sup>	2,79 <sup>1)</sup>
501—1000 kg .....	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70	3,00 <sup>1)</sup>	2,79 <sup>1)</sup>

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

Nach Änderungsdaten

DM je 100 kg

Geltungsdauer der Güterklasseneinteilung	Regeltarif														Ausnahmetarif		
	für die Güterklassen <sup>a)</sup>							für die Montangüterklassen									
	A	B	C	D	Dk <sup>b)</sup>	E	F	Fk <sup>b)</sup>	G	Gk <sup>b)</sup>	(C)	(D)	(F)		(Fk <sup>b)</sup> )	6 B 1 (Kohlen <sup>c)</sup> )	1 B 34 (Grubenholz <sup>b)</sup> )
	A/B		C/D			E	F		G	Gk <sup>b)</sup>	I	II/III		IV	V		
ab 15. 3. 66		A			B		C	Ck <sup>b)</sup>		I	II/III		IV	V			
5 t - Klasse																	
16. 8. 1948 .....	2,45	2,20	1,96	1,74	1,63	1,57	1,27	1,19	1,09	1,03	1,96	1,74	1,27	1,19	—	—	
1. 1. 1950 .....	1,98	1,85	1,83	1,80	1,68	1,69	1,43	1,33	1,26	1,18	1,83	1,80	1,43	1,33	—	—	
1. 1. 1951 .....	2,29	2,14	2,10	2,05	1,92	1,91	1,62	1,50	1,41	1,32	2,10	2,05	1,62	1,50	—	—	
15. 10. 1951 .....	2,36	2,63	2,54	2,44	2,28	2,23	1,88	1,74	1,62	1,52	2,54	2,44	1,88	1,74	—	—	
5. 8. 1952 .....	3,06	2,81	2,72	2,61	2,39	2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,72	2,61	2,01	1,86	—	—	
1. 8. 1953 .....	2,44	2,39	2,39	2,39	2,39	2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,39	2,39	2,01	1,86	—	—	
1. 2. 1958 .....	2,98		2,98			2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—	—
6. 7. 1960 .....	3,14		2,98			2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—	—
15. 10. 1962 .....	3,36		3,20			2,96	2,87		2,22	2,01	3,18	3,17	2,67	2,66	2,59	—	—
1. 8. 1964 .....	3,42		3,23			3,06	2,83		2,62	2,46	2,72	2,69	2,38	2,37	2,30	—	—
15. 3. 1966 .....	3,35		3,48			3,48		3,21	3,00	3,48	3,16		3,14	3,04	—	—	
1. 1. 1968 .....	3,56		3,23			3,23		2,97	—	3,22	2,92		2,92	3,02	—	—	
10 t - Klasse																	
16. 8. 1948 .....	2,34	2,10	1,83	1,58	1,49	1,33	1,08	1,01	0,87	0,82	1,83	1,58	1,08	1,19	—	—	
1. 1. 1950 .....	1,89	1,77	1,72	1,64	1,54	1,43	1,21	1,13	1,00	0,94	1,72	1,64	1,21	1,33	—	—	
1. 1. 1951 .....	2,20	2,06	1,99	1,89	1,78	1,65	1,40	1,30	1,15	1,08	1,99	1,89	1,40	1,50	—	—	
15. 10. 1951 .....	2,75	2,53	2,41	2,25	2,12	1,93	1,62	1,51	1,32	1,24	2,41	2,25	1,62	1,74	—	—	
5. 8. 1952 .....	2,94	2,71	2,58	2,41	2,07	2,07	1,73	1,62	1,41	1,33	2,58	2,41	1,73	1,86	—	—	
1. 8. 1953 .....	2,35	2,27	2,24	2,17	2,07	2,07	1,73	1,62	1,41	1,33	2,24	2,17	1,73	1,86	—	—	
1. 2. 1958 .....	2,69		2,56			2,36	2,00		1,67	1,56	2,54	2,53	2,00	1,99	1,94	—	—
1. 8. 1964 .....	2,52		2,38			2,25	2,09		1,93	1,82	2,04	2,02	1,79	1,78	1,73	—	—
15. 3. 1966 .....	2,63		2,37			2,37		2,19	2,05	2,61	2,37		2,36	2,28	—	—	
1. 1. 1968 .....	2,43		2,21			2,21		2,03	—	2,42	2,19		2,19	2,27	—	—	
15 t - Klasse																	
16. 8. 1948 .....	2,23	2,00	1,71	1,44	1,35	1,20	0,98	0,91	0,78	0,73	1,71	1,44	0,98	0,91	0,80	1,82	
1. 1. 1950 .....	1,80	1,69	1,60	1,49	1,39	1,30	1,10	1,02	0,91	0,84	1,60	1,49	1,10	1,02	0,89	1,53	
1. 1. 1951 .....	2,11	1,98	1,87	1,74	1,63	1,52	1,29	1,19	1,06	0,98	1,87	1,74	1,29	1,19	1,06	1,73	
15. 10. 1951 .....	2,64	2,44	2,26	2,07	1,94	1,78	1,50	1,38	1,22	1,13	2,26	2,07	1,50	1,38	1,23	1,99	
5. 8. 1952 .....	2,82	2,61	2,42	2,21	1,90	1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,42	2,21	1,61	1,48	1,32	2,13	
1. 8. 1953 .....	2,25	2,19	2,10	1,99	1,90	1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,10	1,99	1,61	1,48	1,32	2,13	
1. 2. 1958 .....	2,35		2,24			2,07	1,75		1,46	1,36	2,23	2,22	1,75	1,74	1,70	1,46	2,49
1. 8. 1964 .....	1,89		1,79			1,69	1,56		1,45	1,36	1,79	1,76	1,56	1,55	1,51	1,29	2,49
15. 3. 1966 .....	1,93		1,74			1,74		1,61	1,50	1,91	1,74		1,73	1,67	1,29	2,49	
1. 1. 1968 .....	1,78		1,62			1,62		1,49	—	1,77	1,61		1,61	1,66	1,28	2,52	
20 t - Klasse <sup>b)</sup>																	
1. 2. 1958 .....	2,24		2,13			1,97	1,67		1,39	1,30	2,12	2,11	1,67	1,66	1,62	1,46	2,37
1. 8. 1964 .....	1,80		1,70			1,61	1,49		1,38	1,30	1,70	1,68	1,49	1,48	1,44	1,29 <sup>d)</sup>	2,37
15. 3. 1966 .....	1,84		1,66			1,66		1,53	1,43	1,83	1,66		1,65	1,60	1,29	2,37	
1. 1. 1968 .....	1,70		1,54			1,54		1,42	—	1,69	1,53		1,53	1,59	1,28	2,40	
25 t - Klasse <sup>b)</sup>																	
15. 3. 1966 .....	1,75		1,58			1,58		1,46	1,36	1,74	1,58		1,57	1,52	1,29	2,37	
1. 1. 1968 .....	1,62		1,47			1,47		1,35	—	1,61	1,46		1,46	1,51	1,28	2,29	

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

B. Güterverkehr

3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten  
Volle Wagenladungen, berechnet nach den Sätzen der 25-t-Gewichtsklasse<sup>1)</sup>

DM je 1000 kg

Ware	Weizen <sup>a)</sup>		Kartoffeln	Apfelsinen	Frische Fische	Schweineschmalz	Kaffee, roh			Tabak, roh			Pflz. u. tier. Öle, Fette <sup>a)</sup>
von	Straubing		Nienburg (Weiser)	Hamburg	Bremerh. Fischereihafen	Hamburg							
Strecke nach	Bamberg	Augsburg	Essen Hbf	Düsseldorf	Frankfurt (M) Hbf	Mannheim	Frankfurt (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 <sup>a)</sup> b)	17 S 1 b)	16 B 1 b)	18 S 5 b)	Frz <sup>a)</sup> a) (10 t-Kl.) <sup>b)</sup>	A <sup>a)</sup> b)		24 S 5 b)	A <sup>a)</sup> b)	24 S 5 b) (15 t-Kl.) <sup>b)</sup>	A <sup>a)</sup> b)	A <sup>a)</sup> b)	
1958 D Febr./Dez.	27,40	37,60 <sup>b)</sup>	14,30	20,10	52,83 <sup>b)</sup>	58,70	53,90	26,00 <sup>b)</sup>	25,26 <sup>b)</sup>	35,45 <sup>b)</sup>	56,59 <sup>b)</sup>	28,70	
1959 D	27,40	37,60	14,30	19,83	46,95	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70	
1960 D	27,40	37,60	14,70	19,00	45,15	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70	
1961 D	27,40	37,60	16,70	19,00	46,60	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	57,40	28,70	
1962 D	22,44	33,93	16,70	19,00	46,50	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	55,15	28,70	
1963 D	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	52,00	28,70	
1964 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	20,90	35,80	52,00	22,40	
1966 D	15,50 <sup>a)</sup>	28,80	16,70 <sup>a)</sup>	19,00	48,27	42,40 <sup>a)</sup>	39,20 <sup>a)</sup>	25,00	20,54	35,80	52,32	21,70 <sup>a)</sup>	
1967 D	16,60	29,60 <sup>a)</sup>	17,80	20,50 <sup>a)</sup>	60,10	42,40	39,20	26,30 <sup>a)</sup>	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 <sup>r</sup>	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	
1969 Juli	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
1969 Aug.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
1969 Sept.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
1969 Okt.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
1969 Nov.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
1969 Dez.	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 Jan.	15,40	27,40	16,50	19,00	50,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
1970 Febr.	15,40	27,40	16,50	19,00	50,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
1970 März	15,40	27,40	16,50	19,00	50,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	

Ware	Grubenholz		Faserholz		Faserholz, Papierholz	Stammholz über 1,5 m lang		Schnittholz	Holzzellstoff mit mehr als 40% Wassergehalt		Wolle	Baumwolle
von	Gerolzhofen	Battenberg	Hinzerath	Kleinengstingen	Pfullendorf	Bruchsal	Hamburg	Hüfingen	Aschaffenburg Hbf	Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Bremen	
Strecke nach	Dortmund Hbf		Langenbrand-Bermersbach		Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Karlstadt (M)	Göppingen	Bergisch-Gladbach	Wuppertal-Beyenburg	Weingarten (Württ.)	Eitorf	Rheine
Strecke in km	400	144	261	140	331	199	716	485	278	323	354	163
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	1 B 34 c)	C <sup>a)</sup> c)	1 B 21 c)	C <sup>a)</sup> c)	1 B 22 c)	B <sup>a)</sup> c)	1 S 3 <sup>a)</sup> c)	B <sup>a)</sup> c)	B <sup>a)</sup> b)	A <sup>a)</sup> b)	21 S 2 b)	21 S 1 b) (15 t-Kl.) <sup>a)</sup>
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 <sup>b)</sup>	16,50 <sup>b)</sup>
1959 D	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	27,80	16,50
1960 D	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	27,72	16,50
1961 D	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	26,80	16,50
1962 D	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	35,55	40,40	26,20	38,10	26,80	16,50
1963 D	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	27,60	40,40	26,20	38,10	26,80	16,50
1964 D	23,20	13,52	18,40	13,22	19,40	19,76	27,60	38,15	24,70	34,39	26,80	16,50
1965 D	23,20	13,40	18,40	13,10	19,40	18,30	27,60	35,00	22,60	29,20	26,80	16,50
1966 D	24,10 <sup>a)</sup>	14,20 <sup>a)</sup>	19,30 <sup>a)</sup>	13,90 <sup>a)</sup>	19,20 <sup>a)</sup>	19,40 <sup>a)</sup>	27,60 <sup>a)</sup>	34,10 <sup>a)</sup>	22,60 <sup>a)</sup>	29,90 <sup>a)</sup>	27,00	15,83
1967 D	24,10	14,20	19,30	13,90	19,20	19,40	27,60 <sup>a)</sup>	34,10	24,10	29,90	29,20	16,23
1968 D	22,03	13,20	17,83	12,90	17,58	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 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
1969 Juli	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 Aug.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 Sept.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 Okt.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 Nov.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30
1969 Dez.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30
1970 Jan.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30
1970 Febr.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30
1970 März	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30

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 Hütte	West	Leverkuse-n-Bayerwerk	München Hbf	Hamburg	Luitpold-hütte	Salzgitter Hütte-Süd	Rhein-hausen	Dortmund-Eving	Hagen-Harkorten-Hüttenw.
Strecke in km	569	578	50	34	122	136	209	71	33	217	230	69
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	23 S 3 b)	C <sup>a)</sup> c)	4 B 1 b)	4 B 90 <sup>a)</sup> b)	7 B 21 <sup>a)</sup> c)	11 B 1 b)	B <sup>a)</sup> b)	7 B 1 c)	7 B 25 <sup>a)</sup> c)	7 B 25 c)	7 S 21 <sup>a)</sup> c)	7 B 1 c)
1958 D Febr./Dez.	35,60	32,30	7,10	5,70	9,22	6,10	21,30	8,23 <sup>a)</sup>	3,27 <sup>a)</sup>	7,94 <sup>a)</sup>	5,45 <sup>a)</sup>	8,03 <sup>a)</sup>
1959 D	35,60	32,30	7,10	5,70	8,00	6,10	21,30	8,30	3,30	8,00	5,09	8,10
1960 D	33,93	32,30	7,10	5,70	8,00	6,26	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10
1961 D	31,60	32,30	7,10	5,70	8,00	8,00	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10
1962 D	31,60	32,30	7,10	4,95	8,00	8,00	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10
1963 D	31,60	32,30	7,10	4,80	8,00	8,00	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10
1964 D	31,60	32,05	7,10	4,80	8,00	8,00	20,22	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10
1965 D	31,60	31,70	7,10	4,80	8,00	8,00	18,70	8,01	3,24	7,70	4,68	8,10
1966 D	31,60	33,70 <sup>b)</sup>	7,10 <sup>b)</sup>	4,60 <sup>b)</sup>	8,50 <sup>b)</sup>	9,90 <sup>b)</sup>	19,90 <sup>b)</sup>	7,80 <sup>b)</sup>	3,20 <sup>b)</sup>	7,50 <sup>b)</sup>	4,60 <sup>b)</sup>	8,10 <sup>b)</sup>
1967 D	32,90 <sup>b)</sup>	33,70	7,10	4,18	8,50	9,90	19,90	8,40	3,20	7,50	4,80	8,70
1968 D	30,50	31,20	6,70	3,90	7,70	9,20	18,50	8,30	3,23	7,60	4,80	8,10
1969 D	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1969 Juli	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1969 Aug.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1969 Sept.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1969 Okt.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1969 Nov.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1969 Dez.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1970 Jan.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1970 Febr.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1970 März	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10

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

B. Güterverkehr

3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten  
 Volle Wagenladungen, berechnet nach den Sätzen der 25t-Gewichtsklasse<sup>1)</sup>

DM je 1000 kg

Ware	Stahl-schrott	Steinkohlen <sup>2)</sup>				Steinkohlen-, -briketts u. -koks <sup>2)</sup>		Steinkohlen- und -koks <sup>2)</sup>		Braun- kohle, roh	Braunkohlen- briketts	
		Hamm (Westf.)	Reckling- hausen Ost	Alsdorf (Kr. Aachen)		Gelsenkirchen		Oberaden	Herne	Nieder- außem	Frechen	
				Mannheim- Rheinau	Stuttgart Techn. Werke I <sup>3)</sup>	Stuttgart Ost II <sup>3)</sup>	Hbf				Schalke	Hamm (Westf.)
Strecke	von	Ober- hausen Hbf	Größ- krotzen- burg			Siegen	Hamburg	Salzgitter Hütte-Nord	Peine	Düsseldor- f-Reisholz		
Strecke in km	77	283	320	456	139	347		248	266	52	145	439
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	IV <sup>4)</sup> c)	6 B 35 <sup>4)</sup> c)				6 B 1 c)	6 B 11 c)	6 B 33 c)		6 B 1 c)	6 B 1 c)	6 B 14 c)
1958 D Febr./Dez.	10,70	21,44 <sup>5)</sup>	22,54 <sup>5)</sup>	27,51 <sup>5)</sup>	27,51 <sup>5)</sup>	13,80 <sup>5)</sup>	19,05 <sup>5)</sup>	9,73 <sup>5)</sup>	10,31 <sup>5)</sup>	6,64 <sup>5)</sup>	14,19 <sup>5)</sup>	21,94 <sup>5)</sup>
1959 D	10,60	21,60	22,70	27,70	27,70	13,90	19,20	9,80	10,40	6,70	14,30	22,10
1960 D	10,60	20,65	21,70	26,50	26,50	13,30	18,35	10,13	10,63	6,70	14,30	22,10
1961 D	10,60	19,70	20,70	25,30	25,30	12,70	17,50	9,51	10,03	6,70	14,30	22,10
1962 D	10,60	17,70	18,54	21,38	19,85	11,45	16,92	9,13	9,73	6,20	12,88	21,68
1963 D	10,60	17,30	9,80	18,68	13,85	11,20	16,10	9,00	9,60	6,10	12,60	21,10
1964 D	10,18	17,45	9,58	19,35	13,85	11,35	16,25	9,08	9,68	6,10	12,60	21,10
1965 D	9,60	10,24	9,60	18,50	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10
1966 D <sup>6)</sup>	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
1969 Juli	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Aug.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Sept.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Okt.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Nov.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Dez.	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 Jan.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Febr.	9,40	11,31	11,41	21,71	16,84	11,91	17,08	9,58	10,14	6,00	12,50	20,90
März	9,40	11,50	11,60	22,10	17,10	12,20	17,50	9,80	10,40	6,00	12,50	20,90

Ware	Erdöl, roh	Benzin (VK)			Dieselkraftstoff (DK)			Heizöl				Benzol	
		Barnstorf (Han.)	Spellen (Nieder- rhein)	Karlsruhe- Knielingen	Ingolstadt Nord	Mainz- Gustavs- burg	Godorf Shell	Karlsruhe- Knielingen	leicht (HL)		schwer (HS)		
									Köln Esso	Ingolstadt Nord	Erngaden		Ingolstadt Nord
Strecke	von	Holt- hausen (Ems)	Kassel- Unter- stadt	Stuttgart Hafen	Würzburg Hbf	Stuttgart Hafen	Osnabrück	Stuttgart Hafen	Kassel- Unterstadt	Würzburg Hbf	Baierfurt	Würzburg Hbf	Duisburg Hbf
Strecke in km	153	282	107	192	212	214	107	239	192	221	192	42	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	14 B 1 d)	A <sup>4)</sup> d)	14 B 52 d)	14 B 55 d)	B <sup>4)</sup> d)	14 B 16 d)	14 B 52 d)	B <sup>4)</sup> d)	14 B 55 d)	B <sup>4)</sup> d)	14 B 55 d)	A <sup>4)</sup> d)	
1958 D Febr./Dez.	7,48 <sup>5)</sup>	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30	
1959 D	7,50	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30	
1960 D	7,50	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30	
1961 D	6,60	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30	
1962 D	6,60	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30	
1963 D	6,60	31,20	6,20	—	18,70	18,70	6,20	22,80	—	19,30	—	7,30	
1964 D	6,60	28,28	6,20	13,62	17,74	17,74	6,20	21,51	12,82	19,30	15,95	6,88	
1965 D	6,60	24,20	6,20	9,60	16,40	13,75	6,20	19,70	8,80	19,30	15,60	6,30	
1966 D <sup>6)</sup>	6,60 <sup>5)</sup>	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	
1969 Juli	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Aug.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Sept.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Okt.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Nov.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Dez.	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 Jan.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Febr.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
März	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	

Ware	Schwefel- säure	Thomas- phosphat	Glüh- phosphat	Ammon- nitrat	Kalk, gebrannt	Zement	Roheisen in Masseln	Halbzeug <sup>7)</sup>	Walzdraht aus Stahl	Stab- u. Formstahl unbearb.	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren												
													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	von																							
Strecke in km	64	284	265	267	34	76	26	38	85	134	182	180												
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	B <sup>4)</sup> d)	11 B 1 b)	11 B 16 <sup>4)</sup> b)	11 B 1 b)	4 B 90 <sup>4)</sup> b)	B <sup>4)</sup> b)	8 B 8 <sup>4)</sup> c)		I <sup>4)</sup> c)		A <sup>4)</sup> c)													
1958 D Febr./Dez.	9,60	16,10	17,40	17,40	6,40	10,40	5,80	6,90	14,00	19,60	25,10	24,50												
1959 D	9,60	16,10	17,40	17,40	6,40	10,40	5,26	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50												
1960 D	9,25	16,26	17,45	17,48	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	10,46	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 <sup>6)</sup>	7,70	19,00	14,00 <sup>5)</sup>	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												
1969 Juli	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												
Aug.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												
Sept.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												
Okt.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												
Nov.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												
Dez.	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 Jan.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												
Febr.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												
März	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50												

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

## II. Straßenverkehr

### Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen (Entfernung 261—264 km)

in DM je 100 kg

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

## III. Spedition

Kundensätze des Spediteursammeltgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen

in DM je 100 kg

Anderungs- datum	Transportstrecke Gewicht	151 km				350 km			
		100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg	100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg
1. 1. 1949		4 12	3,86	3,33	2,91	7,60	7,42	6,47	5,66
1. 1. 1950		4,12	3,86	3,33	2,91	7,62	7,42	6,47	5,66
1. 1. 1951		5,15	4,82	4,09	3,49	9,57	9,31	7,94	6,79
26. 10. 1951		6,40	6,16	5,25	4,45	11,10	11,04	9,52	8,35
15. 4. 1958		7,70	7,32	5,35	4,91	13,30	13,20	10,53	9,18
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 <sup>4)</sup>		12,10	10,12	7,44	6,07	19,00	16,88	12,69	10,49
		(12,10—13,31)	(10,12—11,13)	(7,44—8,18)	(6,07—6,68)	(19,00—20,90)	(16,88—18,57)	(12,69—13,96)	(10,49—11,54)
1. 1. 1968 <sup>4)</sup>		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—6,38)	(18,00—19,80)	(16,00—17,60)	(12,03—13,23)	(9,94—10,98)
1. 7. 1968 <sup>5)</sup>		11,50	9,60	7,05	5,75	18,00	16,00	12,03	9,94
		(10,93—13,23)	(9,12—11,04)	(6,70—8,11)	(5,46—6,61)	(17,10—20,70)	(15,20—18,40)	(11,43—13,83)	(9,44—11,43)

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

# IV. Schiffsverkehr

## A. Binnenschifffahrt

### 1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

Ware	Getreide <sup>1)</sup>												
	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>			Uebr. Getreide d. Güterkl. IV <sup>3)</sup>		Roggen und Weizen <sup>2)</sup>		Brot- Futtermittel		Brot- Futtermittel		Roggen und Weizen	
	Hamburg			Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Köln	
Strecke	Hamburg			Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Köln	
von	Hamburg			Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Köln	
nach	Hamburg			Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Köln	
1958 D	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28 <sup>4)</sup>	16,58 <sup>4)</sup>	10,28	9,58		
1959 D	15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42 <sup>4)</sup>	16,71 <sup>4)</sup>	10,38	9,67		
1960 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25 <sup>4)</sup>	16,54 <sup>4)</sup>	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		
1969 April		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22		
1969 Mai		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22		
1969 Juni		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22		
1969 Juli		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22		
1969 Aug.		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22		
1969 Sept.		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22		
1969 Okt.		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22		
1969 Nov.		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22		
1969 Dez.		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22		
1970 Jan.		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22		
1970 Febr.		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22		
1970 März		10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22		

Ware	Getreide <sup>1)</sup>				Getreide <sup>1)</sup> ab 50 t <sup>5)</sup>	Steinkohle in kompl. Ladungen <sup>6)</sup>	Ortskohle <sup>6)</sup> a)					
	Roggen und Weizen		Futtergetreide				Zechengruppen des Ruhrgebiets					
	Emden		Heilbronn <sup>4)</sup>				I II III					
Strecke	Emden		Heilbronn <sup>4)</sup>		Berlin			Emden				
von	Emden		Heilbronn <sup>4)</sup>		Berlin			Emden				
nach	Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Berlin			Emden				
1958 D	14,72	14,02	16,78 <sup>4)</sup>	16,08 <sup>4)</sup>	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62			
1959 D	14,85	14,14	16,92 <sup>4)</sup>	16,21 <sup>4)</sup>	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12			
1960 D	14,85	14,14	16,75 <sup>4)</sup>	16,04 <sup>4)</sup>	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58			
1961 D	14,85	14,14	16,72	16,01	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24			
1962 D	13,30	12,67	14,98	14,34	12,15	13,56	9,05	5,93	6,55			
1963 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,17	13,56	9,05	5,93	6,55			
1964 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42	9,54	5,98	6,60			
1965 D	10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62			
1966 D		10,73		12,32	10,91	14,93	9,74	5,99	6,62			
1967 D		10,73		12,32	11,25	16,17	9,84	5,99	6,62			
1968 D		10,70		12,32	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59			
1969 D		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59			
1969 April		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59			
1969 Mai		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59			
1969 Juni		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59			
1969 Juli		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59			
1969 Aug.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59			
1969 Sept.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59			
1969 Okt.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59			
1969 Nov.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59			
1969 Dez.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59			
1970 Jan.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59			
1970 Febr.		10,70		12,33	11,21	16,12	9,97	6,30	6,96			
1970 März		10,70		12,33	11,21	17,44	10,11	6,46	7,13			

Ware	Küstenkohle <sup>6)</sup> b)			Exportkohle <sup>6)</sup> c)			Bunkerkohle <sup>6)</sup> d)		
	Zechengruppen des Ruhrgebiets								
	I			II			III		
Strecke	I			II			III		
von	I			II			III		
nach	Emden			Emden			Emden		
1958 D	4,98	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
1959 D	4,57	5,06	5,62	3,65	4,05	4,45	5,79	6,37	7,03
1960 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1961 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 D	4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,53	6,13	6,77
1964 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
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
1969 April	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
1969 Mai	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
1969 Juni	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
1969 Juli	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
1969 Aug.	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
1969 Sept.	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
1969 Okt.	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
1969 Nov.	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
1969 Dez.	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
1970 Jan.	4,40	4,85	5,39	3,76	4,14	4,52	5,56	6,12	6,74
1970 Febr.	4,64	5,12	5,69	4,19	4,59	4,99	5,87	6,46	7,12
1970 März	4,76	5,25	5,83	4,30	4,71	5,12	6,02	6,62	7,30

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

# A. Binnenschifffahrt

## 1. Frachtsätze DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle <sup>1)</sup>		Ortskohle <sup>1)</sup>		Steinkohle <sup>1)</sup>					Braunkohlenbriketts		
	Strecke von	Ruhrgbiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
		nach	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) <sup>2)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>3)</sup>	Mannheim	Hellbronn <sup>4)</sup>	Karlsruhe	Frankfurt (Main) <sup>2)</sup>	Würzburg <sup>3)</sup>
1958 D		7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 <sup>5)</sup>	10,02	6,57	9,51
1959 D		7,88	10,02	8,83	17,37	8,56	11,50	8,50	11,35 <sup>5)</sup>	10,02	6,57	9,51
1960 D		7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71 <sup>5)</sup>	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
1969 April		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Mai		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Juni		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Juli		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Aug.		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Sept.		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Okt.		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Nov.		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Dez.		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1970 Jan.		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1970 Febr.		7,65	8,76	8,08	16,86	8,52	11,70	8,45	11,23	10,03	7,52	11,33
1970 März		7,84	8,98	8,28	17,17	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)			
	Strecke von	Wesseling/Rhein			Ernden	Bremen	Mannheim <sup>4)</sup>   Hellbronn <sup>4)</sup>   Keh <sup>5)</sup>		Bremen <sup>6)</sup>			
		nach	Mannheim	Hellbronn <sup>4)</sup>			Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		
1958 D		6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46 <sup>8)</sup>	2,85	15,12	14,67	
1959 D		6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85	15,20	15,20 <sup>7)</sup>	
1960 D		6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I	II	III
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	9,26	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	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1969 April		6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1969 Mai		6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1969 Juni		6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1969 Juli		6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1969 Aug.		6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1969 Sept.		6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1969 Okt.		6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1969 Nov.		6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1969 Dez.		6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1970 Jan.		6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1970 Febr.		7,46	10,45	9,17	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
1970 März		7,46	10,45	9,17	4,54	4,81	—	—	—	16,82	15,12	14,28

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)					Kies			Bims Kies <sup>4)</sup>				
	Strecke von	Bremen <sup>6)</sup>					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.			
		nach	Hellbronn <sup>4)</sup> über Küsten-Kan. u. Wes.-Dat.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan.   Wes.-Datt.-Kan.			Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
1957 D		27,30		19,85		20,50	2,48						
1958 D		27,71		21,31		21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37	
1959 D		27,75			21,95		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 D		27,75 <sup>7)</sup>			21,95 <sup>7)</sup>		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1961 D		I 28,77	II 25,92	III 24,47	I 24,32	II 21,87	III 20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1965 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,55	7,86	8,60
1966 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1968 D		28,68	25,83	24,38	24,23	21,79	20,58	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1969 D		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,39	7,72	8,49
1969 April		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1969 Mai		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1969 Juni		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1969 Juli		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1969 Aug.		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,48	7,82	8,59
1969 Sept.		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1969 Okt.		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1969 Nov.		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1969 Dez.		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1970 Jan.		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1970 Febr.		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1970 März		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,35	6,64	7,47 <sup>8)</sup>	5,00 <sup>9)</sup>	8,85 <sup>9)</sup>	9,81 <sup>9)</sup>

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

## A. Binnenschifffahrt

### 2. Schiffsabgaben auf den kanalisiertem Flüssen Main und Neckar

Dpf je 1000 kg

Ware bzw. Güterklasse	Strecke		Änderungsdatum					
	von	nach	15. 2. 1951	15. 12. 1951	1. 11. 1952	15. 5. 1957	1. 1. 1963	1. 3. 1968
Getreide .....	Bremen	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00	89,60
	Emden	—Heilbronn	56,00	56,00	56,00	67,20	84,00	89,60
Steinkohle u. Braunkohlenbriketts .....	Rhein-Ruhrhäfen	—Frankfurt (M) Osthafen	7,00	8,70	8,70	12,20	12,25	14,00
		Würzburg	10,00	12,50	17,00	17,00	42,14	67,60
		Heilbronn	11,20	22,40	23,00 <sup>1)</sup>	39,20	39,20	44,80
Erz .....	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	2,24	2,24	2,24	22,40	28,00	56,00
Salz .....	Heilbronn	—Köln, Leverkusen, Duisburg-Ruhrort						
Ausnahmesatz der Güterklasse V u. VI			22,40	22,40	22,40	33,60	33,60	44,80
Schnittholz .....	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	44,80	44,80	44,80	56,00	67,20	78,40
Bims Kies .....	Ladestationen							
	Vallendar-Brohl/Rh.	—Frankfurt (M) Oberhafen	5,20	5,20	7,80	7,00	9,20	12,00
	Heilbronn		11,20	11,20	11,20	22,40	25,76	33,60
Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie	Rhein-Ruhrhäfen	—Würzburg						
Güterklasse III			35,00	35,00	58,33	58,30	90,30	135,20
IV			25,00	25,00	41,66	50,00	90,30	135,20
Ausnahmesatz			17,50	20,00	33,30	41,66	60,20	101,40
Güterklasse III	Rhein-Ruhrhäfen	—Heilbronn	67,20	67,20	67,20	78,40	84,00	89,60
IV			56,00	56,00	56,00	67,20	84,00	89,60
Ausnahmesatz			44,80	44,80	44,80	56,00	56,00	67,20

### 3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Ware	Massengüter (ohne Steinkohle, Koks und Braunkohlenbriketts)			Steinkohle und Koks	Braunkohlenbriketts	
	Strecke	Rhein-Ruhr-Häfen	Niederrheinstationen		Rhein-Ruhr-Häfen	
		Oberrhein-, Main-, Neckarstationen <sup>2)</sup>	Braubach <sup>3)</sup>	Lütisdorf <sup>3)</sup>	Rhein-, Main-, Neckarstationen <sup>4)</sup>	
	von		(oder umgekehrt)			
	nach					
1955 D .....		3,41	5,65	4,11	—	—
1956 D .....		—	—	—	—	—
1957 D .....		1,63	1,73	0,97	—	—
1958 D .....		0,38	0,05	—	—	—
1959 D .....		15,61	23,66	20,96	7,53	7,53
1960 D .....		0,05	0,27	0,11	—	—
1961 D .....		2,72	1,83	0,97	—	—
1962 D .....		15,93	15,55	14,12	12,85	12,85
1963 D .....		12,63	10,72	8,80	9,01	9,01
1964 D .....		14,45	21,12	15,36	1,95	1,95
1965 D .....		0,16	—	—	—	—
1966 D .....		—	—	—	—	—
1958 Januar .....		4,52	0,65	—	—	—
1959 September .....		33,33	60,00	48,00	—	—
Oktober .....		72,90	96,13	96,13	72,90	72,90
November .....		34,00	66,67	50,67	—	—
Dezember .....		47,10	61,13	56,77	17,42	17,42
1960 Mai .....		0,65	3,23	1,29	—	—
1961 Oktober .....		18,71	21,94	11,61	—	—
November .....		12,67	—	—	—	—
Dezember .....		1,29	—	—	—	—
1962 September .....		7,33	11,33	5,33	—	—
Oktober .....		57,42	71,61	63,23	36,77	36,77
November .....		80,00	80,00	80,00	80,00	80,00
Dezember .....		46,45	23,64	20,91	37,42	37,42
1963 Januar <sup>5)</sup> .....		45,00	37,00	26,00	10,00	10,00
Februar <sup>6)</sup> .....		80,00	76,00	70,67	80,00	80,00
März .....		19,35	6,40	5,60	18,06	18,06
November .....		2,00	5,33	2,00	—	—
Dezember .....		5,16	3,87	1,29	—	—
1964 Januar .....		50,32	56,77	43,23	21,29	21,29
Februar .....		19,31	4,14	2,76	2,07	2,07
März .....		6,45	1,29	—	—	—
Juli .....		14,84	34,84	25,16	—	—
August .....		31,61	61,29	44,52	—	—
September .....		20,67	50,67	35,33	—	—
Oktober .....		13,55	26,45	20,65	—	—
November .....		14,67	18,00	12,67	—	—
Dezember .....		1,94	—	—	—	—
1965 Januar .....		0,65	—	—	—	—
Februar .....		—	—	—	—	—
März .....		1,29	—	—	—	—
1969 Oktober .....		20,00	23,23	12,90	—	—
November .....		12,00	14,33	11,33	—	—
Dezember .....		2,58	—	—	—	—
1970 Januar .....		4,52	1,29	—	—	—

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

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

Ware	Getreide <sup>1)</sup>							Ölkuchen <sup>2)</sup>				
	Brest/Dänkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/Aarhus <sup>3)</sup>	Elbe			Rotterdam <sup>4)</sup>	Elbe				
	von	nach	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>5)</sup>	nördlich Fredericia/Aarhus <sup>6)</sup>	Helsingborg/nördl. Ystad/ Oskarshamn (Schweden)	Elbe/Weser/Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>7)</sup>	nördlich Fredericia/Aarhus <sup>8)</sup>	nördlich Aarhus/Aalborg <sup>9)</sup>	Helsingborg/Ystad (Schweden)	
Route	Währung	DM										
Mengeinheit	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
1959 D	18.6		5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,83	9,08	8,81	10,66	11,03
1960 D	18.5		6,17	7,66	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19
1961 D	18.10	19.8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	10,96	8,25	8,72	10,81	9,96
1962 D	18.1	19.0	6,03	7,31	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39
1963 D	19.10	22.4	6,52	7,39	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	9,88	11,19	11,38
1964 D	21.4	22.1	5,72	7,70	7,94	8,45	9,50	12,90	8,79	9,89	12,44	10,72
1965 D	20.7	22.4	6,52	7,81	8,34	8,97	9,76	13,52	9,09	10,17	11,84	10,89
1966 D	22.8	21.5	5,74	7,39	7,79	8,54	8,74	13,99	8,50	9,59	11,28	10,73
1967 D	21.8	21.6	5,34	7,00	7,35	8,51	8,88	12,72	8,04	8,46	9,76	11,13
1968 D	28.5	25.6	6,19	7,11	7,85	8,69	10,12	13,93	8,00	8,91	10,50	11,15
1969 D	29.6	29.4	7,40	7,85	8,59	9,61	11,20	13,73	9,46	9,57	11,84	12,26
1967 III. Vj.	19.5	21.2	5,70	6,75	6,89	7,67			7,46	7,93	8,98	9,26
1967 IV. Vj.		23.6 <sup>7)</sup>	6,15	7,57	8,64	11,06	9,88		9,27	9,73	11,62	
1968 I. Vj.		24.11	5,46	7,46	8,50	8,39	9,00	12,40	8,24	8,61	10,57	11,35
1968 II. Vj.	25.4		5,59	6,72	7,08	8,25	8,81		7,66	8,47	9,47	11,65
1968 III. Vj.	28.10	23.10	6,55	6,51	7,36	8,25	8,83	14,33	7,61	8,81	10,35	9,57
1968 IV. Vj.	33.1	29.0	6,73	7,74	8,46	9,71		14,67	8,50	9,74	11,62	12,05
1969 I. Vj.	25.6		6,93	8,63	8,82	8,94		12,19	9,92	9,48	11,57	13,09
1969 II. Vj.	29.5		6,83	6,86	7,84	8,19	9,67	15,24	8,57	8,83	10,95	10,88
1969 III. Vj.	28.6	28.7	7,32r	7,01	7,44	8,32		13,88	7,85	8,41r	10,51r	11,05
1969 IV. Vj. <sup>14)</sup>	34.8	31.8	8,54	9,18	10,26	12,50	12,67	13,67	11,49	11,54	14,32	14,00

Ware	Ölkuchen <sup>3)</sup>			Grubenholz		Schnittholz						
	Elbe		Hamina/Björneborg (Finnland)	südl. Vestervik/Ystad <sup>4)</sup> (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)					Brahestad/Tornia (Finnland)	Göteborg/Vänernsee (Schweden)	
	nördl. Ystad/Oskarshamn (Schweden)	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser/Ems	belg. <sup>9)</sup> Rheinhäfen	niederl. <sup>10)</sup> Rheinhäfen	Rhein-häfen <sup>11)</sup> Ruhrhäf.	Jade/Ems	Elbe/Weser	Lübeck/Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinhäfen <sup>10)</sup>	
Route	Währung	DM										
Mengeinheit	1 000 kg		Fathom	Standard							s. d.	hfl
1958 D	9,16	127,1		169,2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180,5	200,6	71,13
1959 D	10,79	146,6	66,00	171,7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7	75,08
1960 D	11,01	170,2		209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10	86,91
1961 D	10,27	158,9	84,00	212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240,8	78,81
1962 D	11,85	156,4	74,80	200,6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,6	225,5	75,38
1963 D	11,39	182,1	74,56	227,6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	258,9	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	98,00	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 <sup>15)</sup>	101,15	129,78	113,93	108,50	108,32	316,2	337,8	88,77
1969 D	13,00		60,10	147,52	106,71	136,39	128,69	116,25	116,38	339,8	361,2	
1967 III. Vj.	10,27	193,9		220,0	87,61	128,25	100,92	103,93	104,56	241,9	257,3	78,01
1967 IV. Vj.	13,13			248,2	104,21	121,00		100,66	119,66	303,2	331,8	100,00
1968 I. Vj.	11,76			128,43 <sup>15)</sup>	90,50		107,55	107,91	115,50	299,11	310,10	80,67
1968 II. Vj.	11,03			131,44	97,66	132,59		107,42	102,91	304,4	322,9	
1968 III. Vj.	11,86	232,6		134,87	99,50	129,74	112,67	109,77	107,04	315,2	325,2	
1968 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	108,71r	116,42r	312,4	342,7	
1969 II. Vj.	13,11		48,50	146,56r	103,13	138,06	130,31	113,77	106,11	332,7	352,6	
1969 III. Vj.	10,63			152,44	110,19	138,86r	130,83	115,41	124,30	346,9r	366,2	
1969 IV. Vj. <sup>14)</sup>	15,30			154,99		137,83	133,13	127,17		367,2	383,5	

Ware	Schnittholz				Kaolin <sup>12)</sup>		Naturwerksteine					
	westl. Ystad/Varberg (Schweden)	südl. Vestervik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelösund/Härnösand <sup>13)</sup> (Schweden)	Stettin/Danzig	Großbritannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)	Limfjord-häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)				
	Elbe/Weser	Rhein-häfen <sup>11)</sup> Ruhrhäf.	niederländische Rheinhäfen <sup>10)</sup>	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser	Elbe	Lübeck/Flensburg	Elbe	Lübeck/Flensburg			
Route	Währung	DM				DM						
Mengeinheit	Standard		hfl	s. d.	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
1959 D	67,70	92,18		70,83	182,8	138,8	14,69	7,68	6,75	6,21	8,65	8,42
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229,2	156,6	16,26	8,47		6,50	9,10	9,49
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223,2	146,7	15,31	9,02	6,90	5,25	9,42	7,82
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202,11	145,9	14,23	8,60	7,41	6,08	8,93	8,03
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41	6,25	9,26	7,23
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250,0	177,2	15,21	9,15	9,21	6,26	9,38	7,72
1965 D	80,14	99,50	82,44	91,14	249,0	179,4	14,99	9,11	9,00	6,44	9,54	
1966 D		100,31	77,86	97,25	258,9	173,5	15,06	9,07	7,94	6,79	9,00	7,88
1967 D			78,84	91,76	255,9	173,7	13,55	9,03		5,51	8,38	7,84
1968 D		101,39	90,70	104,32	320,4	233,1	14,97	9,00		6,33	9,53	8,30
1969 D	88,75	112,63	92,11	103,67	346,0	256,0	17,01	9,00	8,50	6,63	10,34	8,34
1967 III. Vj.				91,15	240,11	167,4	12,96				8,13	
1967 IV. Vj.			85,00	105,56	302,1	212,9	14,54				9,28	
1968 I. Vj.					290,3	206,5	14,50				8,48	7,50
1968 II. Vj.		104,58	84,50	96,33	306,8	215,2	14,28				8,03	
1968 III. Vj.				100,63	310,1	225,2	14,87	9,00			9,03	
1968 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					
1969 II. Vj.		113,75			341,3	233,7	16,47			6,67	10,30	8,75
1969 III. Vj.		117,02r			346,4		15,78	9,00r		6,62	10,51	8,88
1969 IV. Vj. <sup>14)</sup>					383,10	330,1	19,75	9,00		6,65	11,09	

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

## B. Seeschifffahrt

### 1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Kiesel, Schotter, Splitt						Sand	Salz	Schlacke <sup>1)</sup>		Schrott <sup>2)</sup>	Steinkohle	
	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>3)</sup>	nördlich Frederticia/ Aarhus <sup>4)</sup>	Limfjord-häfen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)				Antwerpen	Lübeck			Rotterdam <sup>5)</sup>
Route	Elbe						Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) <sup>6)</sup>	Elbe		Rhein-häfen <sup>7)</sup> / Ruhrhäfen	Elbe
nach	Lübeck/ Flensburg						Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) <sup>6)</sup>	Elbe		Rhein-häfen <sup>7)</sup> / Ruhrhäfen	Elbe
Währung	DM						s. d.	skr	hfl	DM			
Mengeneinh.	1 000 kg						1 000 kg						
1958 D		5,41	5,50		7,81	7,22		13,42			15,50	9,30	
1959 D	5,06	5,19	4,99	5,00	7,21	6,15	15,2	12,75			13,42	9,27	
1960 D	6,18	5,40	5,64	4,80	7,37	6,26	16,4	12,00			14,28	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	10,8	12,76	7,25	5,52	14,91	12,04	
1965 D	6,13	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	5,51	15,36	11,03	
1966 D	5,33	5,07	5,83	6,49	8,06	6,82	17,5	13,00	7,39	5,04	16,04	10,19	
1967 D	4,63	4,68	5,12	5,54	7,36	7,25	19,0	13,53	7,40	4,89	14,48	10,18	
1968 D	5,24	4,74	5,08	6,01	8,36	7,00	19,5	14,57	7,40	5,10	14,95	10,10	
1969 D	4,71	5,44	6,34	7,69	9,26	8,39	23,5	15,20	7,40	6,10	16,55	11,09	
1967 III. Vj.		4,78	5,06	5,61	7,28	8,00	16,4	12,99	7,40	4,74	13,06	9,74	
1967 IV. Vj.		4,86	5,04	6,04	8,90		23,2		7,40	5,75	14,47	11,73	
1968 I. Vj.	5,75	4,67	4,94	5,66	8,51	6,57			7,40	4,81	15,11	9,76	
1968 II. Vj.	5,04	4,71	5,17	5,65	8,33	6,75	18,10	13,00	7,40	4,65	13,89	9,95	
1968 III. Vj.	5,25	4,86	5,03	6,19	8,23	7,60	18,10	13,28	7,40	5,10	14,11	10,16	
1968 IV. Vj.	5,00	4,72	5,14	6,63	8,35		20,5	17,42	7,38	5,83	16,69	10,54	
1969 I. Vj.	4,09r	4,71	5,00	6,03	8,58					5,56	17,14	9,63	
1969 II. Vj.	4,25r	4,91	5,52	7,36	8,22		20,0			5,35		10,76	
1969 III. Vj.	5,38r	5,93	6,94	8,33	8,51	8,33	22,0	15,19		6,02	15,67	11,62	
1969 IV. Vj. <sup>15)</sup>	5,00	6,21	7,90	9,03	11,71	8,50	28,4	13,75		7,28		11,85	

Ware	Steinkohle						Koks <sup>8)</sup>								
	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Wales			Weser/Ems		Rotterdam/ Hamburg	Elbe		
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südlich dav. (Dän.) <sup>9)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne-mark <sup>10)</sup>	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Varberg/ Oskarshamn (Schwed.)	nördlich Stockholm <sup>6)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	nördlich Aarhus/ Aalborg <sup>11)</sup>			
nach	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südlich dav. (Dän.) <sup>9)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne-mark <sup>10)</sup>	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Varberg/ Oskarshamn (Schwed.)	nördlich Stockholm <sup>6)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	nördlich Aarhus/ Aalborg <sup>11)</sup>			
Währung	DM			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			
1959 D	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7			
1960 D	10,15	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6			
1961 D	9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7			
1962 D	8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4			
1963 D	10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,6	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11			
1964 D	10,92	19,05	18,2	17,5	19,2	17,6	22,11	17,12	17,15	22,10	20,9	22,7			
1965 D	10,28	18,57	17,5	16,8	18,9	17,3	23,2	17,32	19,47	25,4	20,8	21,3			
1966 D	9,68	19,19	17,1	16,7	20,0	17,11	24,0	18,26	21,03	26,0	20,11	21,3			
1967 D	10,32	18,47	17,5	17,2	18,1	17,8	23,4	16,81	19,75	23,11	20,3	21,1			
1968 D	10,25	19,88	20,5	9,90 <sup>12)</sup>	24,8	20,5	27,4	18,10	20,26	34,9	24,3	28,3			
1969 D	11,11	24,09	25,11	11,24	27,7	27,8	29,10	20,75		38,7	29,1	26,7			
1967 III. Vj.	9,94	16,93	15,4	16,8	16,7	15,11	22,8	16,42		23,6	18,10	19,0			
1967 IV. Vj.	11,15	24,18	23,2	18,6	21,3	21,4	26,0 <sup>13)</sup>				23,5 <sup>13)</sup>				
1968 I. Vj.	9,94	18,20	22,9			21,0	26,0	16,65			23,4				
1968 II. Vj.	10,33	18,13	16,7	9,00 <sup>10)</sup>		19,4	23,11	20,23		31,7					
1968 III. Vj.	10,22	19,73	17,5	10,13	22,0	18,9	26,11			32,1	24,11				
1968 IV. Vj.	10,50	23,46	25,0	10,24	27,2	21,10	35,9			42,0	24,7	23,4			
1969 I. Vj.	10,50	20,16	24,1	10,37	22,5	19,9					31,8	33,2			
1969 II. Vj.	10,06	23,67	23,2	10,13	24,3	21,5		20,75							
1969 III. Vj.	12,06	24,46r	26,0r	11,89	28,10	22,7				38,4	27,2	25,7			
1969 IV. Vj. <sup>15)</sup>	11,90	28,08	30,3	12,56	34,7	28,4				47,9					

Ware	Koks <sup>8)</sup>			Briketts <sup>12)</sup>	Kalidüngemittel		Eisen und Stahl					
	Elbe	Lübeck	Großbritannien Ostküste	Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein-häfen <sup>7)</sup> / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schwed.)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Däne-mark <sup>10)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Strömst./ Malmö (Schwed.)	Trelleborg/ Stockholm (Schwed.)	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Strömstadt/ Malmö (Schwed.)		
nach	Varberg/ Oskarshamn (Schwed.)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Däne-mark <sup>10)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Strömst./ Malmö (Schwed.)	Trelleborg/ Stockholm (Schwed.)	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Strömstadt/ Malmö (Schwed.)		
Währung	skr		s. d.		dkr		skr		s. d.		DM	
Mengeneinh.	1 000 kg											
1958 D	11,84	16,0	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,35	12,35	19,75	13,00	
1959 D	14,63	16,7	21,6	15,67	18,93	16,67	19,9	13,89	13,23	16,39	9,17	10,00
1960 D	15,76	19,3	27,7	18,61	20,39	19,23	21,1	15,52	16,17	18,17	9,35	9,88
1961 D	13,63	20,6	27,8	17,30	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01	8,84
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51	8,91
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83	10,25
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07	9,75
1965 D	15,46	18,5	29,4	18,79	21,02	20,70	23,6	16,97	17,65	16,67	8,71	9,78
1966 D	16,25	23,2	31,9	18,29	21,07	20,56	23,3	17,24	17,42	16,60	8,73	9,72
1967 D	14,94		27,9	16,95	21,87	22,13	22,6	16,37	17,39	16,30	8,94	9,50
1968 D	18,84	22,3	29,10	19,04	25,56	24,03	28,8	17,20	17,71	16,60	8,97	9,78
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
1967 III. Vj.			23,5	19,46	20,66	20,50	20,0	13,83	16,19	16,03	8,40	9,38
1967 IV. Vj.					27,04	24,38	28,8 <sup>13)</sup>	19,55 <sup>14)</sup>	20,36 <sup>14)</sup>	16,42	10,21	10,50
1968 I. Vj.		22,3 <sup>13)</sup>	27,8	17,60	23,90	28,48	26,4	16,58	16,32	15,81	8,74	9,45
1968 II. Vj.	16,90		26,8		23,07		29,0	16,26	17,30	16,75	8,80	9,44
1968 III. Vj.	18,00				25,29	20,50	25,7	17,25	17,24	16,78	8,84	9,31
1968 IV. Vj.			35,3	20,47	30,00		33,7	18,73	19,98	17,07	9,48	10,93
1969 I. Vj.	19,33		30,10	19,39	24,41	20,75	24,10	17,33	17,36	16,58r	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	28,25r		29,4r	16,91	17,89	17,12r	9,12	10,93
1969 IV. Vj. <sup>15)</sup>				24,17	31,93		39,3	22,53	22,04	18,63	10,78	14,01

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Trampschifffahrt<sup>1)</sup> (in Reisecharter)

Ware	Getreide											
	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf				
	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan <sup>2)</sup>
	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.	\$
Mengeinheit	2240 lbs											
1958 D	92.10		40.11	4,14	4,85	42.0	4,40	45.9	4,67	4,95	66.11	8,37
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,65	4,86	56.6	8,41
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,85	4,04	43.2	4,95	53.1	4,60	4,75	69.1	9,38
1961 D	83.0	9,42	45.10	3,89	4,44	46.7	5,41	56.5	4,45	5,36	73.11	10,36
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 <sup>3)</sup>	11,43 <sup>3)</sup>
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
1969 April	62.3		40.0	2,77					3,50	3,60	90.0	7,70
1969 Mai	65.11	5,85	32.5	3,00	2,90			33.4	3,41	4,22	60.0	7,38
1969 Juni	65.6		37.6	2,75	3,00			42.4	3,99	4,05	81.0	7,82
1969 Juli	54.8	6,27	37.5	3,02	3,06				3,53	3,77	68.6	7,63
1969 Aug.	70.8	5,63	38.4	3,06	2,84	41.10	3,30	36.1	3,95	4,17		7,40
1969 Sept.	69.7	6,84	42.9	3,44	3,61	46.2	3,75	46.0	4,35	4,98		8,27
1969 Okt.	83.7	7,93	49.5	4,04	4,16	59.0	4,75	58.6	4,98	5,24		9,13
1969 Nov.	90.11	9,50	53.10	4,42	4,72	52.10	5,25		4,94	5,36	102.0	9,37
1969 Dez.						48.10			5,46	5,52	105.11	9,28
1970 Jan.						60.2	7,63		6,00	6,95	87.6	11,10
1970 Febr.				6,75		64.7	8,30		8,62	9,11		13,83
1970 März			69.4	6,85	7,00	70.6			8,89	8,99	128.6	14,31

Ware	Getreide											
	Mexiko, Westküste	Nord-Pazifik <sup>4)</sup>				La Plata <sup>5)</sup>			West-Australien	Ost-Australien	Full Range	Australien
	Japan	UK	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan	UK	Antw./Hbg.	Westitalien	UK/Kont.		China	
	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.	s. d.			
Mengeinheit	2240 lbs											
1958 D		56.9	7,06	63.2	5,43	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	
1959 D		59.10	7,09	62.2	5,41	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	
1960 D		59.2	7,37	63.1	5,73	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	
1961 D		6.81 <sup>6)</sup>	6,97	66.8	6,45	70.5	66.2	65.11	73.5	84.2	79.2	50.5
1962 D		6.17	6,88	56.8	5,41	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	41.6
1963 D		7.44	7,69	71.1	6,49	78.8	74.6	78.0	76.5	84.10	83.7	45.8
1964 D	9,38	7.85	7,82	74.8	7,00	83.8	77.0	83.10	75.3	83.8	81.8	48.4
1965 D	10,22	8.54	7,56	83.4	8,35	95.5	84.6	88.0	87.0	94.5	91.6	53.1
1966 D	9,32	7.94	7,62	77.9	7,38	90.3	78.8	83.7	83.7	87.3	82.7	49.5
1967 D	9,37	8.22	6,99	80.8	8,15	89.3	72.2	76.5	73.9	79.7	78.11	50.0
1968 D	9.51	6.98	6,18	94.7	8,05	88.5	74.3	77.8				70.2
1969 D	9.53	6.23		96.11	8,11	85.10	62.9	68.4				59.10
1969 April	10,25	5.25			8,13	85.10	64.6	74.4				59.0
1969 Mai	9.75	5.79			7,91	91.3	66.9	71.8				58.6
1969 Juni					8,46	81.9	67.11	68.9				57.4
1969 Juli	9.50				8,49	81.3	60.5	70.10				56.0
1969 Aug.	9.29				8,27	88.9	59.11	67.2				55.0
1969 Sept.	10,28	7,00			8,50		57.5	65.0				65.0
1969 Okt.					8,50							68.0
1969 Nov.		7.31		94.9	8,50		63.11	58.4				72.6
1969 Dez.		7.80		108.6	8,75		61.6					
1970 Jan.			8,09	108.3	9,18	98.2	86.4	79.10				
1970 Febr.				95.6	11,25	119.5	105.3					
1970 März					11,38	132.4	102.6					

Ware	Getreide					Kopra	Esparto	Zucker					Fischmehl
	Südchina <sup>7)</sup>	Südafrika <sup>8)</sup>	Schwarzmeer	Philippinen	Algerien	Algerien	Kuba <sup>9)</sup>	Recife/Santos	Queensland <sup>10)</sup>		Philippinen	Mauritius	Peru
	Ceylon	UK	Antw./Hbg. <sup>11)</sup>	Antw./Hbg. <sup>11)</sup>	UK	UK	Casablanca	USNH	UK	Antw./Rttd./Amst.	USNH	UK	Antw./Hbg.
	s. d.	s. d.	\$	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	\$
Mengeinheit	2240 lbs					cu ft	2240 lbs					cu ft <sup>12)</sup>	
1958 D		54.0	30.2	0,15	80.11	5,41		76.11	75.3			58.7	
1959 D		60.4	38.3	0,17	79.4	5,91		92.3	89.9	8,06		62.11	
1960 D		62.5	38.4	0,18	81.2	7,29	5,87	90.1	87.7	7,91		63.10	
1961 D		62.8	40.4	0,16	81.8	8,10	5,96	93.0	90.6	6,89		65.7	
1962 D		52.5	33.5	0,15	81.0	5,60	5,01	83.10	81.4	5,95		57.3	0,14
1963 D	48.2	61.11	36.11	0,19	85.2	7,94	6,81	97.2	94.8	7,14		79.4	0,15
1964 D	50.2	59.7	37.6	0,20	93.5	9,05	6,03	92.5	89.11	7,23		73.1	0,20
1965 D	53.3	61.7		0,24	92.7	10,15	7,65	100.7	98.1	8,58		81.7	0,23
1966 D	47.7	52.0		0,21	89.7	9,62	7,24	95.9	93.3	7,49		58.11	0,17
1967 D	51.11	55.7	46.8	0,23	92.6	11,27	7,70	91.2 <sup>13)</sup>	88.9 <sup>13)</sup>	6,78 <sup>13)</sup>		65.3	0,21
1968 D	75.1	57.0		0,27	101.8		7,63	106.7	104.1	7,07		73.6	0,22
1969 D	78.6	51.8		0,27	101.0		6,80	117.10	115.4	7,09		74.8	
1969 April	73.10							6,18	115.0	112.6	7,15		
1969 Mai								7,25	112.6	110.0	7,00		
1969 Juni	77.6							7,00			7,25	72.6	
1969 Juli	80.0								122.6	120.0			
1969 Aug.	70.0	60.0			100.0			6,85	120.0	117.6	6,96	76.3	
1969 Sept.	76.0			0,27							7,10	76.8	
1969 Okt.	77.0							6,73			7,00	75.10	
1969 Nov.	80.0				102.11				122.6	120.0		75.0	
1969 Dez.	77.0							6,63	125.0	122.6	7,85	81.3	
1970 Jan.	93.4	77.6									8,46	83.0	
1970 Febr.	105.8	97.6						7,13	141.11	139.5	9,50		
1970 März	104.10										12,25	83,9	

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

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Trampschifffahrt<sup>1)</sup> (in Reisecharter)

Ware	Grubenholz		Schwefelkies		Schwefel	Eisen- und Manganerze			Schrott		Zinkkonz.	Kohlen
	von	Archangel <sup>2)</sup>	Morphou-Bay	Huelva	US-Golf	Vitoria	Marmagoa		USNH		Port Pirie	Hampton Roads
Route	nach	UK (Ostküste)	UK	Belgien	UK	Antw./Rttdd./Hbg.	Adria	Japan	Westitalien	Japan	Brist. Kan./Le Havre/Hbg.	Nordd. Häfen
Währung	s. d.								s <sup>3)</sup>		s. d.	
Mengeneinheit	Fathom		2240 lbs									
1958 D	189.6	37.0	22.9	49.6	39.4	41.1	37.2	39.5	6.47		74.0	25.8
1959 D	175.0	39.0	25.9	47.10	41.1	46.8	55.0	40.5	6.42	10.33	91.10	24.10
1960 D	194.7	38.11	24.11	49.2	44.11	45.11	41.7	43.8	7.08	11.08	100.0	27.5
1961 D	223.9	40.5	22.5	54.2	43.11	42.10	43.9	47.8	7.56	13.72	86.9	30.1
1962 D	198.4	34.4	20.10	41.6	34.2	32.9	31.11	36.0	6.08	10.44	75.8	22.11
1963 D	216.8	39.8	25.6	50.5	36.8	37.7	40.8	39.5	7.52	12.28	95.1	23.11
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	13.87	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 <sup>4)</sup>	40.11	10.51	12.03 <sup>4)</sup>	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	23.4
1969 D		57.5	26.10	75.3	22.8	58.6	61.0	45.0	5.56	10.72	112.6	3,66 <sup>5)</sup>
1969 April					20.9			43.9	5.94	10.69		
1969 Mai		55.0										
1969 Juni					20.0	57.6		56.1	4.11	10.86		
1969 Juli				75.0	22.4					11.08		
1969 Aug.		58.0				61.0			5.34	10.84	112.6	2,69
1969 Sept.								44.7			112.6	3,30
1969 Okt.						59.6				10.42		4,10
1969 Nov.		60.9			34.0			42.5			112.6	3,45
1969 Dez.								45.10	6,88	12,09		
1970 Jan.										12,75		6,41
1970 Febr.		66.6		104.2						19,19	137.6	8,08
1970 März			38.0							19,08		9,00

Ware	Kohlen							Düngemittel				
	Hampton Roads				Australien	Danzig/Stettin		US-Golf <sup>4)</sup>		Rotes Meer <sup>5)</sup>	Casa-blanca <sup>6)</sup>	Antw./Hbg.
Route	nach	Rotterdam	Westitalien	Japan	Río de Janeiro	Japan	Portugal	Westitalien	UK	Indien, Westküste	Antw./Rttdd.	Südchina
Währung	s. d.				s. d.			\$		s. d.		
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	24.2	3,97	7,60	4,95	36.2	28.10	22.0	46.11		46.3	19.8	59.7
1959 D	23.0	3,80	7,76	5,25	40.0	30.9	25.3	47.11		55.2	19.9	59.2
1960 D	26.2	4,14	8,35	5,30	39.3		25.2	49.4		54.6	20.4	59.10
1961 D	27.4	4,25	9,02	6,32	41.4	35.11	30.4	51.10	9,58	53.9	20.5	66.2
1962 D	20.3	3,61	6,55	5,06	34.7	30.2	22.1	44.9	8,71	57.9	18.9	58.11
1963 D	27.3	4,83	7,18	7,44	34.11	31.0	35.5		10,23	53.6	21.0	66.4
1964 D	24.6	4,45	7,32	8,11	30.9	34.2	33.8	55.6	9,69	52.8	22.8	66.7
1965 D	27.11	4,82	8,31	8,09	35.7	36.6	31.0	64.0	14,50	51.4	26.2	82.3
1966 D	20.6	4,04	6,99	7,06	29.7	34.4	25.2	66.0	13,87	49.6	23.10	80.1
1967 D	18.7	4,62	7,56	8,56	33.3	47.2	25.11	63.4	16,58 <sup>4)</sup>	49.3	27.3	116.0 <sup>4)</sup>
1968 D	21.8	4,16	6,88	7,80	4,06 <sup>7)</sup>	41.6	28.9	70.4	16,51	56.4	31.11	133.8
1969 D	3,47 <sup>8)</sup>	5,38	6,60	6,92	3,61	43.0		77.2	13,49	52.0	36.0	119.0
1969 April			6,35	7,05	3,64	43.0			13,44	51.6		
1969 Mai	3,08		6,10		3,38				12,63	54.6		
1969 Juni			6,27		3,52				13,99	53.6		
1969 Juli			6,46	7,15	3,22			75.0	13,33	52.6	36.6	107.0
1969 Aug.		5,38	6,12	7,00	3,59				13,02	54.1		113.5
1969 Sept.	3,05		6,41	6,40	3,30			79.3	12,55	53.0		112.0
1969 Okt.	3,36		7,24		4,25				13,53	51.9		116.3
1969 Nov.			7,56		4,05				13,75			119.1
1969 Dez.	3,90		7,54							50.3		122.6
1970 Jan.	5,73	6,25	10,56		4,66				13,60	51.5		122.6
1970 Febr.	6,85		12,75	11,00	5,18					53.6		144.0
1970 März	7,13		12,58		7,70					57.6		161.4

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Ware	Rohöl							Erdölprodukte				
	Venezuela/Niederl. Westindien		Persischer Golf			Algerien/Tunesien	Libyen	Syrien/Libanon	Venezuela/Trinidad/Niederl. Westindien	Sowjetunion am Schwarzen Meer Rumänien	Westitalien, Sizilien	
Route	nach	Wilhelms-haven	New York	Wilhelms-haven	Lavéra	Yokohama	New York	Wilhelmshaven		Rotterdam		
Währung	s. d.		\$		s. d.			\$		s. d.		
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	16.11	1,32	31.1	26.11	3,79	4,60			18.8	22.9	25.7	12.8
1959 D	16.9	1,29	28.4	23.4	3,25	4,06			13.5	19.6	21.4	13.1
1960 D	15.8	1,34	30.8	24.11	3,40	4,33	12.8		19.7	21.11	19.7	14.4
1961 D	14.11	1,27	28.5	23.3	3,23	4,02	11.3		14.1	21.2	25.0	13.11
1962 D	16.6	1,42	31.11	26.7	3,50	4,43	12.6	14.8	15.6	22.0	24.3	15.10
1963 D	22.3	1,64	39.2	31.1	4,48	4,84	13.5	15.9	23.4	27.5	31.4	18.6
1964 D	19.11	1,55	34.4	27.11	3,78	4,90	15.9	17.2	21.1	27.6	27.4	18.0
1965 D	20.5	1,46	32.11	26.9	3,68	4,77	13.5	15.4	20.1	26.4	31.8	17.11
1966 D	17.1	1,60	30.10	25.5	3,26	4,78	12.9	15.6	16.9	26.4	27.0	17.0
1967 D	36.5	2,39	70.0 <sup>8)</sup>	64.7 <sup>8)</sup>	6,16	9,18 <sup>8)</sup>	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
1969 April	17.4	1,17	44.8	43.10	3,21	5,20	12.9	15.3	17.1	23.3		15.5
1969 Mai	18.8	1,31	44.6	43.5	3,37	5,48	13.1	15.5	17.8	28.5		16.6
1969 Juni	18.10	1,37	51.3	49.10	3,92	6,02	12.2	14.4	18.8	29.11		16.10
1969 Juli	21.9	1,74	56.0	53.9	4,05	6,60	14.2	16.8	19.1	32.7		20.7
1969 Aug.	22.2	1,61	63.0	61.0	4,78	6,84	13.1	15.5	17.8	28.2		19.11
1969 Sept.	28.5	1,61	66.6	63.7	4,69	8,55	20.1	23.9	27.5	31.8		23.8
1969 Okt.	35.1	2,14	81.8	77.7	5,82	8,81	19.4	22.9	26.1	42.3		23.8
1969 Nov.	39.2	3,07	90.3	86.5	6,70	11,11	24.3	28.11	32.7	45.1		32.9
1969 Dez.	34.7	3,15	91.5	88.9	6,95	11,97	31.0	36.7	41.7	56.6		32.2
1970 Jan.	30.0	2,80	82.7	79.7	6,00	9,52	25.2	30.0	33.7	35.6		28.11
1970 Febr.		2,86	87.2	83.11	6,66	10,22	22.7	26.11	30.4	46.1		24.0
1970 März	36.8	3,06	97.0	93.5	7,56	12,57	26.4	31.4	36.4			23.7

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

**C. Schifffahrtsindizes**  
**1. Indices der Seefrachtraten**

Land	Bundesrepublik Deutschland									Niederlande											
	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg								Heinz Peters, Hamburg		Statistisches Zentralamt, Den Haag										
	Linienfahrt			Tramp- fahrt	Tankerfahrt				Tramp- fahrt <sup>2)</sup>	Tanker- fahrt	Trampfahrt										
	Indexgruppe	Gesamt- index	Stückgut	Massen- gut	ins- gesamt	Gesamt- index	Rohöl	Erdöl- prod.	ins- gesamt	Getreide (insg.)	Hochseeschifffahrt <sup>3)</sup>										
Gesamt- index											Getreide	Schwefel- kies	Erz	Kohle	Dünge- mittel						
Basis	1965 = 100				Intascale = 100				1960 = 100		1960 = 100										
1964 D	97,0 <sup>1)</sup>	97,4 <sup>1)</sup>	95,7 <sup>1)</sup>	91,6 <sup>1)</sup>	—	59,0	—	112,6	120,1	100	108	119	81	93	97						
1965 D	100,0 <sup>1)</sup>	100,0 <sup>1)</sup>	100,0 <sup>1)</sup>	100,0 <sup>1)</sup>	—	58,9	—	127,1	124,7	100	102	121	90	105	103						
1966 D	104,1 <sup>1)</sup>	104,9 <sup>1)</sup>	102,2 <sup>1)</sup>	91,2 <sup>1)</sup>	—	55,1	—	109,8	120,2	89	91	126	74	84	91						
1967 D	107,4 <sup>1)</sup>	109,1 <sup>1)</sup>	103,2 <sup>1)</sup>	98,3 <sup>1)</sup>	—	101,5	—	121,2	123,1	81	84	123	65	70	95						
1968 D	107,4	108,3	102,4	90,8	103,7	99,4	114,0	116,3	140,0	—	—	—	—	—	—						
1969 D	109,4	110,5	103,4	91,2	83,6	79,5	94,3	109,6	117,7	—	—	—	—	—	—						
1969 April	109,7	110,8	103,4	84,8	58,0	55,9	66,9	108,1	105,3	}	}	}	}	}	}						
Mai	103,4	109,4	102,9	87,0	65,2	59,4	78,9	104,6	99,0												
Juni	109,1	110,1	103,6	88,2	67,3	62,0	82,1	104,9	103,3												
Juli	109,2	110,3	103,2	87,9	72,9	64,3	95,8	104,0	106,6												
Aug.	109,4	110,5	103,5	89,1	77,7	72,1	92,8	101,1	106,4												
Sept.	110,1	111,2	104,1	92,1	89,5	84,7	98,8	106,6	—												
Okt.	110,1	111,2	104,0	98,1	97,9	95,0	109,0	112,9	—												
Nov.	110,1	111,2	104,1	101,5	118,0	113,4	129,9	116,9	148,2												
Dez.	110,8	111,9	104,7	101,0	132,3	124,2	153,1	119,2	147,4												
1970 Jan.	111,7	112,8	105,2	115,5	120,2 <sup>10)</sup>	115,7 <sup>10)</sup>	133,5 <sup>10)</sup>	135,3	135,5							}	}	}	}	}	}
Febr.	113,3	114,6	105,9	131,8	123,1	121,2	128,1	164,9	146,2												
März	112,7	113,6	107,6	143,4	122,4	123,8	118,2	173,3	153,6												

Land	Niederlande			Großbritannien									Norwegen			
	Statistisches Zentralamt, Den Haag			Chamber of Shipping, London									Mullion & Co, London		Norwegian Shipping News, Oslo	
	Trampfahrt			Trampfahrt <sup>1)</sup>									Tanker- fahrt	Tramp- fahrt	Tanker- fahrt	
	Küstenschifffahrt <sup>4)</sup>			Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Dünge- mittel	Rohöl (insg.)	ins- gesamt	Mineralöl (insg.)		
Gesamt- index	Holz	Kohle	ins- gesamt												Mineralöl (insg.)	
Basis	1960 = 100			1960 = 100									Intascale = 100	Juli 1965- Juni 1966 = 100	Intascale = 100	
1964 D	109	109	108	112,1	115,9	123,0	115,0	118,4	98,9	97,2	111,2	56,4	90,5	67,1		
1965 D	108	108	97	126,5	134,0	127,6	127,0	142,1	115,2	106,5	134,9	56,6	101,2	65,8		
1966 D	107	107	103	114,5	125,1	107,1	111,1	131,4	90,1	88,9	127,7	50,9	87,9	61,9		
1967 D	102	102	98	120,5	127,9	99,1	108,9	123,7	82,1	96,5	185,1	96,3	94,1	113,7		
1968 D	—	—	—	123,8	111,9	101,2	119,6	131,2	—	93,7	205,4	95,2	92,4	103,8		
1969 D	—	—	—	117,5	108,1	108,0	123,0	144,5	—	91,0	171,5	68,7 <sup>5)</sup>	85,2	87,2		
1969 April	}	}	}	123,7	117,6	112,0	117,5	—	—	87,1	193,0	53,9	81,2	59,5		
Mai				112,5	109,6	109,6	122,1	—	—	85,4	138,9	58,8	79,8	65,5		
Juni				108,5	105,7	105,2	—	—	—	87,1	139,3	62,3	84,1	71,5		
Juli				116,9	105,8	119,3	127,7	144,5	—	89,1	149,9	69,8	82,2	80,5		
Aug.				114,2	98,0	116,9	131,2	—	—	85,4	159,8	75,2	81,4	81,4		
Sept.				109,4	93,1	109,0	114,0	—	—	85,3	166,9	79,7 <sup>6)</sup>	84,4	89,3		
Okt.				122,8	118,8	104,6	127,7	—	—	97,0	172,6	109,9 <sup>7)</sup>	89,2	104,3		
Nov.				126,4	114,7	108,9	140,7	—	—	104,6	180,5	134,8	87,9	126,3		
Dez.				119,3	101,3	114,9	—	—	—	102,6	182,9	135,4	91,4	136,6		
1970 Jan.				—	—	—	—	—	—	—	—	—	116,0	99,1	128,9 <sup>10)</sup>	123,6
Febr.				—	—	—	—	—	—	—	—	—	119,5	111,9	133,6	133,6
März				—	—	—	—	—	—	—	—	—	134,9	120,1	145,5	145,5

Land	Italien													
	Ministerium für die Handelsschifffahrt Rom <sup>5)</sup>													
	Trampfahrt													
	Indexgruppe	Gesamt- index	Europa- fahrt zu- sammen	Getreide					Getreide, Zucker, Zink- konzentrat	Mais, Zucker, Erz	Getreide	Schwefel- kies	Getreide, Kohle	
Große Seen				Ost- Kanada	US-Golf	La Plata	Nord- Pazifik	Austra- lien						Südostafrika
von Fahrtroute nach	Nordeuropa		Mittel- meer	Europa	Nord- europa	Nordeuropa	Mittel- meer	Nordeuropa	West- italien					
Basis	1965 = 100													
1964 D	88 <sup>8)</sup>	89 <sup>8)</sup>	—	—	—	—	89 <sup>9)</sup>	—	—	—	87 <sup>9)</sup>	—	—	—
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D	89 <sup>8)</sup>	91 <sup>8)</sup>	—	—	—	—	101 <sup>9)</sup>	—	—	—	99 <sup>9)</sup>	—	—	—
1967 D	84 <sup>8)</sup>	87 <sup>8)</sup>	—	—	—	—	96 <sup>9)</sup>	—	—	—	89 <sup>9)</sup>	—	—	—
1968 D	95	87	73	75	82	80	83	73	97	103	92	113	84	80
1969 D	96	83	70	71	76	75	74	78	111	93	95	149	79	89
1969 April	86	75	76	63	63	75	73	—	—	88	93	—	—	—
Mai	84	77	40	61	72	—	80	71	110	84	—	—	61	76
Juni	92	82	83	—	65	63	82	—	108	90	—	—	60	110
Juli	86	79	64	62	89	61	84	93	118	102	97	—	74	70
Aug.	85	84	72	57	54	67	68	95	113	93	97	—	80	—
Sept.	87	78	89	73	81	76	66	63	—	91	97	—	74	—
Okt.	91	86	68	81	77	101	60	81	103	—	—	—	94	—
Nov.	102	96	92	93	79	83	74	89	119	93	—	—	103	103
Dez.	100	90	70	71	91	94	71	90	112	98	—	—	95	—
1970 Jan.	113	116	—	108	97	—	103	114	129	148	122	—	115	137
Febr.	138	144	—	128	129	124	120	—	138	182	—	—	170	—
März	157	159	—	135	125	—	150	—	129	184	—	—	223	—

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

C. Schifffahrtsindizes  
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom <sup>1)</sup>														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Erz			Erz, Phosphat	Kohle		Afrika-fahrt zusammen	Phosphat		Ameri-ka-fahrt zu-sammen	Getreide	Kopra	Zucker		Erz
von	Brasilien	Indien	West-afrika	Westl. Mittel-meer, Nord-afrika	Nord-europa			Nord-, West-afrika	Ost-afrika, Rotes Meer		US-Golf	Philip-pinen	Karib. Inseln	Kuba	Brasilien
Fahrtroute nach	Europa	Nord-europa, Mittel-meer	Nordeuropa		Süd-amerika	West-italien	Süd-afrika	Indien, Ceylon	Brasilien	Vereinigte Staaten		Afrika	USNH, US-Golf		
Basis	1965 = 100														
1964 D				89 <sup>2)</sup>	95 <sup>2)</sup>	101 <sup>2)</sup>				93 <sup>2)</sup>					85 <sup>2)</sup>
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D				96 <sup>2)</sup>	109 <sup>2)</sup>	90 <sup>2)</sup>				86 <sup>2)</sup>					88 <sup>2)</sup>
1967 D				72 <sup>2)</sup>	104 <sup>2)</sup>	80 <sup>2)</sup>				95 <sup>2)</sup>					99 <sup>2)</sup>
1968 D	81	109	76		144	89	111		111	90	92	75	93		97
1969 D	83	120	83	90			101		101	85	93	73	77		88
1969 April	79		69				96		96	86	79	77	68		78
Mai	73	124					102		102	81		73			96
Juni	67		99				103		103	97	124	76	85		93
Juli	53		84	62			101		101	89			72		99
Aug.		118	96				108		108	78		73			84
Sept.	73		79				103		103	84	85	74	81		90
Okt.	85	120	79				100		100	94	88		93		89
Nov.	80	139		112						97	94				85
Dez.	98		104				98		98	96	97	75	105		85
1970 Jan	104		123			101	100		100	87	99	86	67		90
Febr.	150		157				104		104	117	113	99	180		114
März	175		172	140			112		112	141	124	128	150	164	

Land	Italien													
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom <sup>1)</sup>													
Einsatzart	Trampfahrt													
Indexgruppe	Erz				Asien-/Austra-lien-fahrt zu-sammen	Getreide		Reis	Getreide, Phosphat	Getreide, Schrott	Erz		Kohle	Kohle, Schrott
von	Westl. Süd-amerika	Indien, Ost-afrika	West-afrika	Türkel, Mittel-meer		La Plata	Austra-lien	Süd-china	US-Golf	Nord-Pazifik	Südost-afrika	Indien	Austra-lien	US-Nord-atlantik
Fahrtroute nach	Vereinigte Staaten				Fernost	Indien	Ceylon	Japan, China	Indien	Japan, China, Indien	Japan		Japan, China	Japan
Basis	1965 = 100													
1964 D					86 <sup>2)</sup>									
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D					88 <sup>2)</sup>									
1967 D					89 <sup>2)</sup>									
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
1969 April	106	76	118		101	133		132	77		93	83		106
Mai			75		93	130			71	80	101	98		101
Juni	109				98	132		132	63	66	90	82r	130	105
Juli	96	75	100		95	134			71	84	88	112		97
Aug.	72	75	86	74	90			128	77		80	102	87	86
Sept.	103	66	89		99			130	82	122	95	108	93	94
Okt.	106				99			131	78		112		89	105
Nov.	113				111	150	116	136	89	107	131	115	89	103
Dez.			118		114	145		131	87	140	123	118	96	96
1970 Jan		91	94		132	186		159	92	94	119	130		126
Febr.	109	86			154	216		181	128		125	147		138
März					167	201	163	178	132	170	172	173		163

Land	Italien										
Berechnende Stelle	Schifffahrtskommission der Vereinigten Italienischen Handelskammern, Rom										
Einsatzart	Trampfahrt (Küstenfahrt) <sup>2)</sup>										
Indexgruppe	Gesamt-index	Getreide	Holz	Bimsstein	Schwefel	Pozzulan-erde	Salz	Bauxit	Düngemittel	Zement	
Basis	1965 = 100										
1966 D	98,8	102,7	114,2	100,7	102,1	98,1	98,7	93,1	97,9	100,4	
1967 D	96,5	110,6	116,3	104,5	97,8	93,8	92,9	90,3	98,5	104,6	
1968 D	102,3p	110,4p	121,8p	109,7p	100,8p	104,6p	98,5p	89,6p	100,9p	104,5p	
1967 I. Vj.	96,5	110,6	115,4	102,3	100,4	94,5	92,5	91,2	97,7	105,7	
II. Vj.	95,2	110,6	114,4	101,0	100,4	93,7	91,3	91,9	96,5	101,6	
III. Vj.	95,1	110,6	114,4	104,3	95,2	91,1	90,8	88,5	99,3	105,1	
IV. Vj.	99,2	110,6	120,8	110,3	95,2	95,9	97,1	89,5	100,6	106,1	
1968 I. Vj.	103,4	110,6	120,8	113,8	98,9	104,1	98,7	90,5	103,9	109,3	
II. Vj.	100,6	110,6	122,1	108,4	98,9	104,5	95,4	86,5	99,8	100,6	
III. Vj.	100,5	110,1	122,1	108,1	99,7	104,8	96,9	86,2	94,9	103,0	
IV. Vj.	104,6	110,1	122,1	108,6	105,8	104,8	103,0	95,1	104,9	105,1	
1969 I. Vj.	104,2	110,1	122,1	109,5	102,9	104,8	102,3	91,4	103,5	105,8	
II. Vj.	104,3	110,1	122,1	109,0	98,8	104,8	103,2	97,2	102,8	106,2	
III. Vj.											
IV. Vj.	107,5	110,1	126,0	110,4	100,5	106,2	107,4	98,9	106,2	113,0	
1970 I. Vj.	112,8	110,1	126,0	117,1	101,1	110,0	118,8	107,0	110,1	108,4	

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

**C. Schifffahrtsindizes**  
**1. Indices der Seefrachtraten**

Land	COMECON-Länder												
Berechnende Stelle	Büro für Seefrachtkoordination des Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Warschau												
Einsatzart	Trampfahrt												
Indexgruppe	Großtonnage (8000 und mehr tdw) <sup>1)</sup>								Tonnage mittl. Größe (2000—5500 tdw) <sup>2)</sup>				Küsten-tonnage <sup>3)</sup>
	Gesamt-index	Nord-europa	Mittel-meer	West-afrika	Indien	Nord-	Mittel-amerika	Süd-	Gesamt-index	Schwarz-m./Mittelm.	Ostsee/Nordsee	Weiß-meer	Gesamt-index
Basis	1964 = 100												
1965 D	110,0	107,2	107,6	109,4	108,7	111,0	110,5	114,6	102,2	102,4	101,7	101,4	101,9
1966 D	92,3	106,0	109,0	107,9	79,2	83,5	105,4	91,8	102,0	100,7	102,3	103,5	100,2
1967 D	100,5p	117,6p	129,2p	90,3p	65,0p	104,2p	114,0p	94,9p	102,8p	100,8p	104,3p	100,3p	104,1p
1968 D	114,3	121,1r	146,8	105,2	78,2	86,6	109,2	99,5	122,0	121,1r	119,9r	132,8	124,1r
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
1969 April	113,1	126,4	142,9	—	78,3	73,9	105,2	—	126,4	132,5	124,4	115,2	117,0
Mai	114,0	142,7	135,0	—	78,4	—	119,0	—	130,0	125,4	128,7	144,6	120,0
Juni	114,3	132,5	131,0	105,2	76,5	—	119,0	97,8	129,4	127,2	126,9	140,9	142,4
Juli	107,8	122,8	126,1	110,9	77,7	76,9	121,2	92,6	130,4	125,1	130,1	144,8	128,8
Aug.	110,1	127,7	131,3	93,1	83,3	74,9	105,8	—	131,6	125,2	131,7	147,8	133,2
Sept.	117,2	129,8	140,1	89,6	80,8	94,0	131,1	—	133,1	127,4	129,4	156,3	137,9
Okt.	115,3	135,3	130,7	102,2	80,3	97,5	119,0	—	136,2	122,9	151,1	—	148,7
Nov.	119,3	148,2	125,5	102,0	83,1	114,1	—	107,9	151,5	136,1	168,9	—	177,8
Dez.	125,4	138,1	145,2	—	94,3	140,9	—	80,1	162,7	155,5	170,8	—	193,2
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

Land	Sowjetunion															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Gesamt-index	Getreide	Holz	Erz	Kohle	Zement	Dünge-mittel	Eisen und Stahl	ab Nordmeerhäfen			ab Ostseehäfen				
									zusammen	Schnitt-holz	Apatit	zusammen	Schnitt-holz	Kohle	Dünge-mittel	Eisen und Stahl
Basis	1960 = 100															
1964 D	106,4	101,4	109,8	88,0	103,3	120,0	103,4	97,6	110,4	109,7	106,0	108,0	111,4	103,3	94,9	97,6
1965 D	106,9	107,6	110,7	99,5	100,6	141,0	104,1	89,3	110,3	110,6	107,5	103,5	108,3	100,6	93,6	89,3
1966 D	107,6	100,1	110,7	100,0	99,4	139,2	108,1	82,9	111,8	112,2	111,7	102,7	107,7	99,4	—	82,9
1967 D	111,7p	113,4p	111,6p	103,3p	103,9p	147,5p	159,3p	81,8p	116,4p	111,7p	177,9p	103,5p	110,4p	103,9p	—	81,8p
1968 D	113,9	110,9	123,1	101,6	96,1	—	105,6	85,0	118,9	121,0	109,7	111,3	124,3	96,1	—	85,0
1969 D	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1969 April	113,2	109,3	114,0	—	102,6	136,1	—	—	—	—	110,3	114,0	102,6	—	—	—
Mai	119,0	110,2	123,0	118,5	102,6	129,4	—	—	124,3	124,3	—	114,3	120,0	102,6	—	—
Juni	129,0	—	128,1	—	125,9	147,2	—	—	127,4	127,4	—	128,5	129,9	125,9	—	—
Juli	126,5	—	131,0	121,4	105,8	136,7	—	—	132,9	132,9	—	122,8	131,1	105,8	—	—
Aug.	134,4	—	139,5	119,4	—	140,2	—	116,3	143,1	143,1	—	128,5	130,8	—	—	116,3
Sept.	140,1	—	147,2	—	127,3	—	128,6	119,1	144,5	150,4	128,6	133,6	139,3	127,3	—	119,1
Okt.	133,1	112,7	139,6	125,5	129,4	—	—	136,2	—	—	—	136,3	139,6	129,4	—	136,2
Nov.	154,8	—	153,3	—	133,4	—	176,9	161,7	176,9	—	176,9	148,5	153,3	133,4	—	161,7
Dez.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1970 Jan.	137,0	125,3	138,5	—	—	145,5	—	—	—	—	—	138,5	138,5	—	—	—
Febr.	124,9	123,0	126,8	—	—	—	—	—	—	—	—	123,8	126,8	—	—	—
März	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Land	Sowjetunion								Vereinigte Staaten von Amerika					
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau								Maritime Research Inc., New York					
Einsatzart	Trampfahrt				Tankerfahrt				Trampfahrt					
	ab Schwarzmeerhäfen				ab Schwarzmeerhäfen				Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle
Indexgruppe	zu-sammen	Getreide	Erz	Zement	zu-sammen	Rohöl 11 000 bis 23 000 t	über 23 000 t	Erdöl-Produkte						
	Basis	1960 = 100				Intascale = 100				1951 = 100				
1964 D	97,6	101,4	88,0	120,0	70,6	70,6	70,6	88,5	43,4	45,4	45,9	56,7	45,6	35,9
1965 D	108,1	107,6	99,5	141,0	69,4	74,2	52,9	84,6	45,3	48,9	47,4	59,6	46,7	35,7
1966 D	105,7	100,1	100,1	139,2	77,1p	72,2	57,0	83,2	43,4	45,6	47,4	59,3	46,9	34,4
1967 D	114,2p	113,4p	103,8p	147,5p	160,6p	154,9p	129,7p	172,1p	43,1	46,5	46,9	58,1	47,1	33,0
1968 D	106,7	110,9	101,6	—	104,6	103,0	105,6	114,8	42,2	44,3	47,3	—	48,4	32,8
1969 D	...	...	...	...	...	...	...	...	40,9	41,1	47,3	—	43,8	32,7
1969 April	117,5	109,3	—	136,1	58,7	60,0	57,5	—	40,9	41,1	47,1	—	48,5	32,7
Mai	117,4	110,2	118,5	129,4	—	—	64,7	—	40,4	40,2	47,1	—	48,6	32,6
Juni	147,2	—	—	147,2	—	—	55,8	96,2	40,4	39,9	47,2	—	48,7	32,7
Juli	124,5	—	121,4	136,7	69,4	75,0	63,8	—	40,3	39,5	47,3	—	48,8	32,7
Aug.	124,0	—	119,8	140,2	—	—	—	—	40,3	39,6	47,4	—	49,0	32,6
Sept.	—	—	—	—	81,8	85,0	78,7	—	40,7	40,6	47,4	—	49,0	32,5
Okt.	120,7	112,7	125,5	—	84,3	83,7	85,0	—	41,0	41,2	47,5	—	49,1	32,9
Nov.	—	—	—	—	—	—	—	—	41,2	41,4	47,4	—	49,1	33,1
Dez.	...	...	...	...	...	...	...	...	41,7	42,6	47,6	—	49,1	33,3
1970 Jan.	131,4	125,3	—	145,5	—	147,5	—	—	43,5	45,8	47,9	—	49,6	34,3
Febr.	128,0	123,0	—	—	—	—	—	—	46,4	50,4	48,2	—	50,3	36,9
März	...	...	...	...	...	...	...	...	49,4	54,7	—	—	51,7	40,2

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

**C. Schifffahrtsindizes**  
**2. Sonstige Schifffahrtsindizes**

Land	Großbritannien															
Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London															
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt <sup>1)</sup>															
Darstellungsform	Gewogene Maßzahlen Intascale, ab 15. 9. 69 Worldscale = 100				Raten in s. d. je 2240 lbs											
Fahrtroute von nach	alle Fahrtrouten				Venezuela/Niederl. Indien				Persischer Golf Wilhelmshaven				Algerien/Tunesien			
Tankergrößenklasse	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2
1964	78,60	68,92	63,70	—	27,1	23,9	22,0	—	45,11	41,1	38,6	—	17,0	14,11	13,10	—
1965	80,93	70,11	59,14	—	27,11	24,2	20,5	—	47,1	41,8	36,2	—	17,6	15,2	12,10	—
1966	79,40	68,47	56,27	—	27,5	23,7	19,5	—	46,3	40,10	34,9	—	16,10	14,6	11,11	—
1967	94,55	84,57	69,02	—	32,7	29,2	23,10	—	67,7 <sup>2)</sup>	60,9 <sup>2)</sup>	50,0 <sup>2)</sup>	—	20,0	17,11	14,7	—
1968	99,71	92,33	74,56	62,55 <sup>3)</sup>	35,5	32,9	26,6	22,2 <sup>3)</sup>	82,6	76,5	61,9	51,10 <sup>3)</sup>	21,9	20,2	16,3	13,8 <sup>3)</sup>
1969	84,09 <sup>4)</sup>	81,70 <sup>4)</sup>	63,47 <sup>4)</sup>	—	29,10	29,0	22,6	20,3	62,11	61,2	47,6	42,9	18,4	17,10	13,10	12,6
1969																
16. Jan.—15. Febr.	88,9	83,3	68,6	61,5	31,7	29,7	24,4	21,10	73,7	69,0	56,10	51,0	19,5	18,2	15,0	13,5
16. Febr.—15. März	82,7	76,3	65,5	58,8	29,4	27,1	23,3	20,10	68,6	63,2	54,0	48,9	18,1	16,8	14,4	12,10
16. März—15. April	81,9	74,9	64,1	57,8	29,1	26,7	22,7	20,6	67,10	62,1	53,2	47,11	17,11	16,4	14,0	12,7
16. April—15. Mai	78,3	70,6	62,1	56,9	28,0	25,1	22,1	20,2	65,3	58,6	51,6	47,2	17,2	15,5	13,7	12,5
16. Mai—15. Juni	78,9	67,6	60,4	54,8	28,0	24,0	21,5	19,5	65,5	56,0	50,1	45,5	17,3	14,9	13,2	12,0
16. Juni—15. Juli	81,9	67,9	59,2	53,8	29,1	24,1	21,0	19,1	68,0	56,4	49,2	44,8	17,11	14,10	12,11	11,9
16. Juli—15. Aug.	86,4	71,5	61,0	54,7	30,8	25,5	21,8	19,5	71,9	59,4	50,8	45,5	18,10	15,7	13,4	11,11
16. Aug.—15. Sept.	86,5	73,8	63,0	56,4	30,8	26,2	22,4	20,0	71,7	61,1	52,2	46,8	18,11	16,1	13,9	12,4
16. Sept.—15. Okt.	97,2 <sup>5)</sup>	84,3 <sup>5)</sup>	69,8 <sup>5)</sup>	63,3 <sup>5)</sup>	30,9	26,8	22,1	20,1	72,9	63,2	52,4	47,6	18,9	16,3	13,5	12,2
16. Okt.—15. Nov.	102,3	89,6	71,6	65,6	32,7	28,4	22,8	20,9	76,11	67,1	53,8	49,2	18,9	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	15,11	13,11

Land	Großbritannien					Norwegen	Vereinigte Staaten				
Berechnende Stelle	Heinz Peters, Hamburg		Chamber of Shipping, London			Norwegian Shipp. News, Oslo	Maritime Research Inc., New York				
Indexart	Indizes der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung										
Indexgruppe	bis 24 Monate (12000/25000 t dw) <sup>1)</sup>	Gesamtindex	bis 24 Monate <sup>2)</sup>			bis 12 Monate (10000/25000 t dw) <sup>3)</sup>	bis 1 Monat	1 bis 2	2 bis 3 Monate	mehr als 6	
Basis	1964 = 100		9000/16000 t dw	20000/40000 t dw	über 40000 t dw	Juli 1965 bis Juni 66 = 100	1951 = 100				
1964 D	100,0	—	86	—	—	88,3	54,1	41,8	48,4	48,4	
1965 D	117,5	—	97	—	—	99,0	61,3	48,6	57,5	55,2	
1966 D	108,2	—	96	—	—	88,7	43,0	55,2	53,1	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	102p	99p	98p	106p	89,5	47,3	49,0	58,1	56,6	
1969 April	115,2	} 97	101	95	94	88,8	48,3	49,8	58,6	59,9	
Mai	116,5					87,7	43,4	49,9	60,1	62,4	
Juni	116,1					86,9	40,6	48,1	58,1	54,5	
Juli	114,8	} 99	100	96	100	89,7	39,8	49,3	56,2	55,8	
Aug.	109,4					89,3	41,6	50,0	58,1	58,2	
Sept.	110,0					87,1	50,2	51,8	55,3	60,2	
Okt.	115,0	} 111	101	110	118	92,4	53,4	50,3	59,7	59,0	
Nov.	119,5					92,9	51,5	52,6	58,0	56,6	
Dez.	120,0					94,3	57,5	52,4	59,6	56,4	
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	

Land	Großbritannien				Frankreich			Bundesrepublik Deutschland													
Berechnende Stelle	Fairplay, London				Barry Rogliano Salles (Ventes), Paris			Statist. Bundesamt, Wiesbaden													
Indexart	Preismaßzahlen für Neubautonnage <sup>1)</sup>				Preismaßzahlen für Zweithandtonnage																
Indexgruppe	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 25000 t dw <sup>2)</sup>		Zur Wiederverwendung bestimmt <sup>3)</sup>			Zum Abbruch bestimmt <sup>4)</sup>													
Basis	Baupreis	Übergabepreis	Baupreis	Übergabepreis	Liberty-Schiff Baujahr 43/45 10500/10999 t dw	Motorschiff Baujahr 1958 12500 t dw	Motortanker Baujahr 52/53 18500 t dw	Trockenfrachter in		Tanker in											
					Nord-europa	Süd-europa	Fern-ost	Nord-europa	Süd-europa	Fern-ost											
1964 D	101,5	107,4	101,5	106,3	118,3	99,0	66,6	127,0	108,6	97,0	131,9	147,3									
1965 D	103,2	105,9	99,8 <sup>5)</sup>	102,6 <sup>5)</sup>	130,2	111,1	55,3	131,6	131,3	110,0	138,8	143,6									
1966 D	106,9	108,2	103,7	100,5	157,7	117,0	40,2	129,5	120,2	106,4	107,9	135,2									
1967 D	110,3	110,6	107,2	106,7	139,7	104,0	49,6	106,4	102,3	99,6	120,3	113,2									
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									
1969 D	120,8	123,5	139,4	—	81,4 <sup>4)</sup> 15)	94,2	38,1	107,8	123,3	135,7	139,9	159,2									
1969 April	} 117,4	117,6	130,1	—	} 80,1	97,8	38,7	181,8	143,1	122,1	125,2	151,7r	109,6								
Mai														} 85,8	102,6	37,8	203,8	143,4	131,7	171,5	139,7
Juni																					
Juli	} 159,0	175,9	185,1	197,9	174,1	165,3															
Aug.							} 148,7	148,7	—	.	181,4	131,9	188,1								
Sept.	} 154,4	154,4	.	.	135,6	193,5								174,1							
Okt.							} 154,4	154,4	.	.	135,6	193,5	174,1								
Nov.	} 154,4	154,4	.	.	135,6	193,5								174,1							
Dez.							} 154,4	154,4	.	.	135,6	193,5	174,1								
1970 Jan.	} 154,4	154,4	.	.	135,6	193,5								174,1							
Febr.							} 154,4	154,4	.	.	135,6	193,5	174,1								
März															} 154,4	154,4	.	.	135,6	193,5	174,1

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

# V. Luftverkehr

## A. Personenverkehr

### Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

DM

Von Frankfurt (Main) nach			1965		1966		1967		1968		1969		1970			
			Durchschnitt												März	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
I.	Spar <sup>2)</sup>	I.	Spar <sup>3)</sup>	I.	Spar <sup>3)</sup>	I.	Spar <sup>3)</sup>	I.	Spar <sup>3)</sup>	I.	Spar <sup>3)</sup>	I.	Spar <sup>3)</sup>			
Europa	Belgien	Brüssel	HF	117	83	117	83	117	83	117	84	124	88	118	84	
			HR	223	158	223	158	223	158	222	158	244	174	236	168	
			HR a)	—	f) 126 <sup>3)</sup>	—	f) 126	—	f) 131	—	f) 132	—	—	—	—	—
Bulgarien	Sofia	HF	572	415	583	423	583	423	583	423	573	415	534	387		
		HR	1087	789	1108	804	1108	804	1108	804	1131	820	1068	774		
Deutschland	Berlin	HF	111	84	111	84	112	84	112	84	112	84	111	84		
		HR	222	136	222	136	223	136	224	136	224	136	222	136		
		HR b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Bremen	HF	120	79	122	81	123	82	130	87	135	90	135	90		
		HR	240	158	245	163	246	164	260	173	270	180	270	180		
	Düsseldorf	HF	62	42	85	57	93	62	98	66	103	69	103	69		
		HR	124	84	171	114	186	124	196	131	206	138	206	138		
	Hamburg	HF	128	87	139	93	142	95	151	101	156	104	156	104		
		HR	256	174	277	186	284	190	302	201	312	208	312	208		
		HR e)	—	72	—	74	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Hannover	HF	85	57	101	68	106	71	112	75	117	78	117	78		
		HR	170	114	202	135	212	142	224	149	234	156	234	156		
HR c)		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
München	HF	85	66	105	73	112	75	119	80	124	83	124	83			
	HR	170	132	211	146	224	150	238	159	248	166	248	166			
Nürnberg	HF	50	38	71	49	78	52	83	56	87	58	87	58			
	HR	100	76	142	97	156	104	166	111	174	116	174	116			
Stuttgart	HF	50	35	64	43	69	46	74	50	78	52	78	52			
	HR	100	70	129	87	138	92	148	99	156	104	156	104			
Finnland	Helsinki	HF	581	441	581	441	581	441	581	441	570	433	531	404		
		HR	1104	838	1104	838	1104	838	1104	838	1126	855	1062	808		
		HR f)	—	653 <sup>3)</sup>	—	653 <sup>3)</sup>	—	669 <sup>3)</sup>	—	—	—	—	—	—		
Frankreich	Paris	HF	175	135	175	136	175	136	175	136	181	139	171	131		
		HR	333	256	333	259	333	259	332	259	357	275	342	262		
Griechenland	Athen	HF	674	511	674	511	674	511	674	511	662	512	617	467		
		HR	1281	971	1281	971	1281	971	1281	970	1307	990	1234	934		
		HR a)	—	f) 779	—	f) 766	—	f) 766	—	f) 766	—	f) 708	—	f) 645		
Großbritannien	London	HF	252	191	252	191	252	191	252	191	269	195	257	184		
		HR	478	362	479	363	479	363	479	363	531	385	514	368		
Italien	Mailand	HF	226	164	226	164	226	164	226	164	222	161	207	150		
		HR	430	312	430	312	430	312	429	312	438	318	414	300		
		HR a)	—	254	—	f) 254	—	f) 254	—	f) 254	—	f) 250	—	f) 233		
Italien	Rom	HF	330	240	330	240	330	240	330	240	324	236	302	220		
		HR	627	456	627	456	627	456	627	456	640	466	604	440		
		HR a)	—	372	—	f) 372	—	f) 372	—	f) 372	—	f) 365	—	f) 341		
Jugoslawien	Belgrad	HF	397	278	397	278	397	278	397	278	390	275	364	257		
		HR	755	529	755	529	755	529	755	529	770	543	728	514		
		HR a)	—	418	—	f) 418	—	f) 412	—	f) 412	—	f) 405	—	f) 377		
Niederlande	Amsterdam	HF	124	87	124	87	124	87	124	87	127	92	120	88		
		HR	236	166	236	166	236	166	236	166	252	182	240	176		
		HR a)	—	ab) 130	—	f) 137	—	f) 132	—	f) 132	—	f) 142	—	f) 137		
Norwegen	Oslo	HF	427	345	427	345	433	351	435	354	466	357	446	336		
		HR	812	656	812	656	823	667	827	672	921	705	892	672		
		HR d)	—	482	—	484	—	513	—	521	—	532	—	502		
Österreich	Wien	HF	210	153	210	153	210	153	211	154	229	161	221	152		
		HR	399	291	399	291	399	291	400	292	453	317	442	304		
Portugal	Lissabon	HF	535	386	535	386	535	386	536	386	526	379	490	354		
		HR	1017	734	1017	734	1017	734	1018	734	1039	749	980	703		
		HR a)	—	605	—	f) 605	—	f) 605	—	f) 606	—	f) 595	—	f) 554		
Rumänien	Bukarest	HF	589	428	583	423	583	423	583	423	573	415	534	387		
		HR	1120	813	1108	804	1108	804	1108	804	1131	820	1068	774		
Spanien	Barcelona	HF	334	244	334	244	334	244	334	244	328	240	306	224		
		HR	635	464	635	464	635	464	635	464	648	473	612	448		
		HR a)	—	378	—	f) 378	—	f) 378	—	f) 378	—	f) 371	—	f) 346		
Spanien	Madrid	HF	412	305	412	305	412	305	412	305	405	299	377	279		
		HR	783	580	783	580	783	580	783	580	799	591	754	558		
		HR a)	—	473	—	f) 473	—	f) 473	—	f) 473	—	f) 464	—	f) 433		
Schweden	Stockholm	HF	427	345	427	345	433	351	435	354	466	357	446	336		
		HR	812	656	812	656	823	667	827	672	921	705	892	672		
		HR d)	—	482	—	484	—	506	—	521	—	532	—	502		
Schweiz	Genf	HF	174	132	174	132	174	132	174	132	181	135	172	127		
		HR	331	251	331	251	331	251	331	251	358	266	344	254		
		HR	126	92	126	92	126	92	127	92	136	94	130	89		
Schweiz	Zürich	HF	240	175	240	175	240	175	240	175	263	186	260	178		
		HR	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
		HR f)	791	580	791	580	791	580	791	580	777	570	724	531		
Türkei	Istanbul	HF	1503	1102	1503	1102	1503	1102	1503	1102	1534	1125	1448	1062		
		HR	—	927	—	f) 884	—	f) 869	—	f) 869	—	f) 803	—	f) 732		
		HR f)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

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

## A. Personenverkehr

### Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

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

DM

Von Frankfurt (Main) nach			1965		1966		1967		1968		1969		1970			
			Durchschnitt												März	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar			
<b>Afrika</b>																
Ägypten	Kairo	HF	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1112	760	1036	708		
		HR a)	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2185	1494	2072	1416		
			—	990 <sup>1)</sup>	—	990	—	990	—	991	—	973	—	907		
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2801	1535	2750	1507	2563	1405		
		HR	5320	2917	5320	2917	5320	2917	5321	2916	5407	2963	5126	2810		
<b>Asien</b>																
Birma	Rangun	HF	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3212	1947	2993	1815		
		HR	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6314	3828	5986	3630		
Ceylon	Colombo	HF	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2622	1703	2574	1672	2399	1558		
		HR	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4981	3236	5061	3288	4798	3116		
Indien	Bombay	HF	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1513	2332	1486	2173	1384		
		HR	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4512	2874	4585	2920	4346	2768		
	Kalkutta	HF	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2552	1672	2378	1558		
		HR	4939	3236	4939	3236	4939	3236	4938	3236	5017	3288	4756	3116		
Irak	Bagdad	HF	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975	1397	958	1302	893		
		HR a)	—	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2747	1883	2604	1786		
			—	1248 <sup>1)</sup>	—	1248	—	1248	—	1248	—	1225	—	1142		
Iran	Abadan	HF	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1551	1067	1446	995		
		HR	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2065	3050	2098	2892	1990		
	Teheran	HF	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1551	1067	1446	995		
		HR	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2065	3050	2098	2892	1990		
Japan	Tokio	HF	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4422	2662	4121	2481		
		HR	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8693	5234	8242	4962		
Libanon	Beirut	HF	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1112	760	1036	708		
		HR a)	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2185	1494	2072	1416		
			—	990 <sup>1)</sup>	—	990	—	990	—	991	—	977	—	907		
Philippinen	Manila	HF	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4037	2442	3762	2276		
		HR	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7936	4801	7524	4552		
Singapur	Singapur	HF	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2017	3421	1981	3188	1846		
		HR	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6619	3832	6725	3894	6376	3692		
Südjemen	Aden	HF	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322	1969	1298	1835	1210		
		HR	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3871	2552	3670	2420		
Syrien	Damaskus	HF	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1112	760	1036	708		
		HR a)	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2185	1494	2072	1416		
			—	990 <sup>1)</sup>	—	990	—	990	—	991	—	973	—	907		
Thailand	Bangkok	HF	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3377	1947	3147	1815		
		HR	6535	3768	6535	3768	6535	3768	6534	3768	6639	3828	6294	3630		
<b>Australien und Ozeanien</b>																
Australischer Bund	Sydney	HF	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4211 <sup>1)</sup>	2681 <sup>1)</sup>	3977	2532		
		HR	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5257	8174 <sup>1)</sup>	5204 <sup>1)</sup>	7954	5064		
<b>Amerika<sup>2)</sup></b>																
Argentinien	Buenos Aires	HF	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	2941	1783	2705	1640		
		HR	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5804	3518	5410	3280		
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2806	1642	2581	1530		
		HR	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5536	3242	5162	3060		
Chile	Santiago	HF	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3160	1989	2907	1841		
		HR	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6236	3926	5814	3682		
Kolumbien	Barranquilla	HF	2340	1616	2340	1616	2340	1616	[2340	1616	2298	1587	2142	1479		
		HR	4446	3071	4446	3071	4446	3071	4446	3071	4518	3120	4284	2958		
Uruguay	Montevideo	HF	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	2941	1783	2705	1640		
		HR	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5804	3518	5410	3280		
Venezuela	Caracas	HF	2350	1613	2300	1568	2300	1568	2300	1568	2258	1540	2105	1435		
		HR	4465	3066	4370	2980	4370	2980	4370	2980	4440	3027	4210	2870		
Vereinigte Staaten	New York	HF	1668	1044	1668	1008	1668	1044	1668	1044	1638	1026	1527	923		
		HR b)	3170	1985	3170	1916	3170	1985	3170	1985	3221	2020	3054	1846		
			—	1570	—	1479	—	1440	—	1440	—	1434	—	1318		

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

## B. Güterverkehr

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

DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach			Gewicht der Sendung in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
				Durchschnitt							März
<b>Europa</b>											
Belgien	Brüssel	unter	45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88	0,88
		ab	45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68	0,66
Dänemark	Kopenhagen	unter	45	2,12	2,12	2,16	2,24	2,27	2,36	2,35	2,27
		ab	45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,70	1,76	1,75	1,68
Deutschland	Berlin	unter	45	1,08	1,08	1,08	1,11	1,10	1,08	1,07	1,06
		ab	45	0,72	0,72	0,72	0,72	0,71	0,72	0,71	0,70
		ab	500	0,90	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,59
	Bremen	unter	45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,29	1,15	1,17
		ab	45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,01	0,87	0,88
	Düsseldorf	unter	45	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,67
		ab	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,44	0,52	0,51
	Hamburg	unter	45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,31	1,35	1,35
		ab	45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,03	1,03	1,02
	München	unter	45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,86	0,84	0,84	1,03
ab		45	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,65	0,79	0,77	
Stuttgart	unter	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,45	0,55	0,55	
	ab	45	0,36	0,36	0,36	0,36	0,35	0,36	0,40	0,40	
Finnland	Helsinki	unter	45	3,92	3,92	4,03	4,24	4,29	4,29	4,41	4,25
		ab	45	2,96	2,96	3,03	3,16	3,20	3,20	3,30	3,18
Frankreich	Paris	unter	45	1,04	1,04	1,05	1,08	1,10	1,16	1,15	1,10
		ab	45	0,80	0,80	0,81	0,84	0,85	0,88	0,87	0,84
Großbritannien	London	unter	45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,71	1,77	1,77	1,79
		ab	45	1,20	1,20	1,23	1,28	1,29	1,32	1,33	1,35
Italien	Rom	unter	45	2,12	2,12	2,15	2,20	2,20	2,20	2,19	2,12
		ab	45	1,60	1,60	1,61	1,64	1,64	1,64	1,63	1,57
Niederlande	Amsterdam	unter	45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88	0,88
		ab	45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68	0,66
Norwegen	Oslo	unter	45	3,16	3,16	3,21	3,32	3,31	3,28	3,25	3,11
		ab	45	2,36	2,36	2,40	2,48	2,47	2,44	2,42	2,34
Österreich	Wien	unter	45	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,39	1,35
		ab	45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,03	0,99
Portugal	Lissabon	unter	45	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,32	3,15
		ab	45	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,49	2,88
Spanien	Madrid	unter	45	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,61	2,49
		ab	45	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	1,97	1,87
Schweden	Stockholm	unter	45	3,16	3,16	3,21	3,32	3,36	3,48	3,46	3,37
		ab	45	2,40	2,40	2,44	2,52	2,55	2,64	2,62	2,58
Schweiz	Zürich	unter	45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,90	0,88	0,88
		ab	45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68	0,66
Türkei	Istanbul	unter	45	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,30	5,05
		ab	45	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,00	3,81
<b>Afrika</b>											
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	unter	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,96	5,75
		ab	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,46	4,32	
Kongo	Kinshasa	unter	45	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,55	10,76
		ab	45	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,68	8,09	
Ghana	Accra	unter	45	11,04	11,04	10,96	10,80	10,80	10,60	9,88	
		ab	45	8,28	8,28	8,23	8,12	8,09	7,93	7,39	
Marokko	Casablanca	unter	45	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	3,50	3,40	
		ab	45	2,56	2,64	2,64	2,64	2,64	2,63	2,56	
Südafrika	Johannesburg	unter	45	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,69	15,15	
		ab	45	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,76	11,38	
<b>Asien</b>											
Birma	Rangun	unter	45	17,27	17,36	17,36	17,36	17,36	17,34	17,01	15,85
		ab	45	12,94	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	12,77	11,90
Ceylon	Colombo	unter	45	14,52	14,60	14,60	14,60	14,60	14,58	14,30	13,32
		ab	45	10,96	10,96	10,96	10,93	10,92	10,92	10,72	9,99
Hongkong	Victoria	unter	45	22,93	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04	22,73	21,52
		ab	45	17,20	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28	17,05	16,14
		ab	300	15,72	15,72	15,72	15,72	15,38	14,36	14,01	12,77
		ab	400	14,64	14,64	14,64	14,64	14,33	13,40	13,16	12,26
Indien	Bombay	unter	45	13,09	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	12,92	12,04
		ab	45	9,83	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,70	9,04
		unter	45	14,29	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,10	13,14
		ab	45	10,71	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	10,56	9,84
Indonesien	Djakarta	unter	45	20,26	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36	19,99	18,63
		ab	45	15,20	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28	15,00	13,98
Irak	Basra	unter	45	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	7,99	7,72
		ab	45	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,00	5,78
Iran	Teheran	unter	45	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,18	8,89
		ab	45	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,91	6,66
Israel	Tel Aviv	unter	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,89	5,49
		ab	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,40	4,10
Japan	Tokio	unter	45	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	26,66	25,18
		ab	45	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,00	18,89	
		ab	100	19,08	19,08	19,08	19,08	18,91	18,40	18,13	17,09
		ab	200	17,08	17,08	17,08	17,08	16,76	15,80	15,56	14,64
		ab	300	15,28	15,28	15,28	15,28	14,95	13,96	13,62	12,41
		ab	400	14,20	14,20	14,20	14,20	13,90	13,00	12,77	11,90
Libanon	Beirut	unter	45	13,48	13,48	13,48	13,33	12,96	12,00	11,66	10,50
		ab	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,96	5,75
Pakistan	Karachi	unter	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,46	4,32
		ab	45	11,94	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	11,78	10,98
Syrien	Damaskus	unter	45	8,96	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	8,84	8,24
		ab	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,96	5,75
Thailand	Bangkok	unter	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,46	4,32
		ab	45	18,15	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	18,02	17,13
		ab	45	13,61	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68	13,52	12,85

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

## B. Güterverkehr

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

DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gewicht der Sendung in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1969
			Durchschnitt							
<b>Australien und Ozeanien</b>										
Austral. Bund	Sidney <sup>1)</sup>	unter 45	25,80	26,24	25,65	24,48	24,48	24,48	24,04	22,40
		ab 45	19,35	19,68	19,24	13,36	13,36	13,36	18,03	16,80
Neuseeland	Auckland <sup>1)</sup>	unter 45	28,48	28,48	28,45	28,40	28,40	28,38	27,40	24,19
		ab 45	21,36	21,36	21,33	21,28	21,28	21,28	20,55	18,12
<b>Amerika</b>										
Argentinien	Buenos Aires	unter 45	22,79	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,13	22,36
		ab 45	17,11	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,36	16,76
		ab 100	14,48	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,50	13,76
		ab 200	13,36	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	12,92	12,04
		ab 300	12,32 <sup>2)</sup>	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	11,90	11,09
		ab 400	11,60	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,15	11,09
		ab 500	9,88	10,12	10,12	10,12	10,12	10,31	10,51	9,26
Bolivien	La Paz	unter 45	21,92	22,24	22,24	22,24	22,24	22,24	21,91	20,64
		ab 45	16,28	16,68	16,68	16,68	16,68	16,68	16,42	15,44
		ab 100	13,00	13,08	13,08	13,08	13,08	13,08	12,91	12,22
		ab 200	12,00	11,76	11,76	11,76	11,75	11,75	11,55	10,91
		ab 300	11,16 <sup>3)</sup>	10,92	10,92	10,92	10,81	10,48	10,29	9,59
		ab 400	10,56	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16	10,05	9,59
		ab 500	9,44	9,40	9,40	9,40	9,25	8,80	8,64	8,05
Brasilien	Rio de Janeiro	unter 45	21,03	21,52	21,52	21,52	21,52	21,52	21,37	20,64
		ab 45	15,79	16,16	16,16	16,16	16,16	16,16	16,05	15,52
		ab 100	13,36	13,56	13,56	13,56	13,56	13,56	13,39	12,70
		ab 200	12,32	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	11,94	11,13
		ab 300	11,40 <sup>2)</sup>	11,24	11,24	11,24	11,24	11,24	11,04	10,28
		ab 400	10,76	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36	10,38	10,28
		ab 500	9,20	9,44	9,44	9,44	9,44	9,54	9,57	8,64
Chile	Santiago	unter 45	23,31	23,80	23,80	23,80	23,80	23,80	23,64	22,84
		ab 45	17,48	17,88	17,88	17,88	17,88	17,88	17,76	17,17
		ab 100	14,48	15,04	15,04	15,04	15,04	15,04	14,85	14,09
		ab 200	13,72	13,52	13,52	13,52	13,52	13,52	13,28	12,37
		ab 300	12,68 <sup>3)</sup>	12,48	12,48	12,48	12,48	12,48	12,25	11,42
		ab 400	11,92	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,50	11,42
		ab 500	10,20	10,44	10,44	10,44	10,44	10,65	10,87	9,55
Kanada	Montreal	unter 45	10,82	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,04	10,65
		ab 45	7,94	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32	8,26	7,98
		ab 100	5,08	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,25	5,09
		ab 200	4,48	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08	4,05	3,92
		ab 300	3,96 <sup>2)</sup>	4,08	4,08	4,08	3,97	3,64	3,57	3,33
		ab 400	3,76	3,80	3,80	3,80	3,69	3,36	3,36	3,33
		ab 500	3,44 <sup>3)</sup>	3,52	3,52	3,52	3,41	3,08	3,02	2,82
Kolumbien	Barranquilla	unter 45	15,92	16,24	16,24	16,24	16,24	16,24	16,02	15,15
		ab 45	11,76	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	11,99	11,31
		ab 100	8,84	9,04	9,04	9,04	9,04	9,04	8,92	8,45
		ab 200	8,16	8,16	8,16	8,16	8,07	7,80	7,71	7,32
		ab 300	7,48 <sup>2)</sup>	7,56	7,56	7,56	7,47	7,20	7,07	6,59
		ab 400	7,08	7,00	7,00	7,00	6,91	6,64	6,65	6,59
		ab 500	6,24 <sup>3)</sup>	6,28	6,28	6,28	6,19	5,92	5,81	5,42
Kuba	Havana	unter 45	12,92	13,24	13,24	13,24	13,24	13,24	13,87	15,56
		ab 45	9,56	9,96	9,96	9,96	9,96	9,96	10,43	11,68
		ab 100	6,64	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	7,30	8,56
		ab 200	5,96	5,96	5,96	5,96	5,86	5,56	6,12	7,69
		ab 300	5,44 <sup>2)</sup>	5,56	5,56	5,56	5,45	5,12	5,65	7,14
		ab 400	5,20	5,24	5,24	5,24	5,13	4,80	5,41	7,14
		ab 500	4,88 <sup>3)</sup>	4,96	4,96	4,96	4,85	4,52	5,06	6,59
Mexiko	Mexiko City	unter 45	14,36	14,56	14,48	14,08	13,64	14,72	14,65	14,27
		ab 45	10,90	11,21	11,11	10,55	10,08	11,23	11,09	10,83
		ab 100	7,96	8,09	8,00	7,69	7,48	8,13	8,04	7,87
		ab 200	7,28	7,21	7,13	7,13	7,16	6,85	6,76	6,62
		ab 300	6,76 <sup>2)</sup>	6,81	6,73	6,67	6,39	6,41	6,28	6,04
		ab 400	6,52	6,49	6,41	6,36	6,31	6,09	6,04	6,04
		ab 500	6,04 <sup>3)</sup>	6,19	6,07	5,95	5,86	5,59	5,46	5,27
Peru	Lima	unter 45	20,18	20,48	20,33	20,43	20,48	20,48	20,18	19,03
		ab 45	14,96	15,36	15,27	15,33	15,36	15,36	15,13	14,24
		ab 100	11,76	11,88	11,82	11,86	11,88	11,88	11,73	11,13
		ab 200	10,84	10,64	10,61	10,63	10,60	10,48	10,34	9,77
		ab 300	10,04 <sup>2)</sup>	9,88	9,88	9,88	9,77	9,42	9,24	8,64
		ab 400	9,52	9,20	9,20	9,20	9,18	9,10	9,00	8,64
		ab 500	8,52 <sup>3)</sup>	8,56	8,44	8,52	8,42	7,98	7,82	7,32
Uruguay	Montevideo	unter 45	22,76	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,13	22,36
		ab 45	17,08	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,36	16,76
		ab 100	14,48	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,50	13,76
		ab 200	13,36	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	12,92	12,04
		ab 300	12,32 <sup>2)</sup>	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	11,90	11,09
		ab 400	11,60	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,15	11,09
		ab 500	9,88	10,12	10,12	10,12	10,12	10,31	10,51	9,26
Venezuela	Caracas	unter 45	15,58	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88	15,67	14,82
		ab 45	11,50	11,88	11,88	11,88	11,88	11,88	11,71	11,05
		ab 100	8,56	8,76	8,76	8,76	8,76	8,76	8,65	8,20
		ab 200	7,88	7,88	7,88	7,88	7,52	7,52	7,43	7,06
		ab 300	7,36 <sup>2)</sup>	7,48	7,48	7,48	7,12	7,12	6,99	6,51
		ab 400	7,20	7,28	7,28	7,28	6,92	6,92	6,84	6,51
		ab 500	5,84 <sup>3)</sup>	5,84	5,84	5,84	5,75	5,67	5,94	5,01
Vereinigte Staaten	New York	unter 45	11,18	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,39	10,98
		ab 45	8,18	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,50	8,20
		ab 100	5,24	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,41	5,23
		ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56	4,46	4,16	4,13	3,99
		ab 300	4,04 <sup>2)</sup>	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,65	3,40
		ab 400	3,80	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,41	3,40
		ab 500	3,48 <sup>3)</sup>	3,56	3,56	3,56	3,45	3,12	3,06	2,85

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

## B. Güterverkehr

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

DM je kg

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindestgewicht je Sendung in kg	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	
			Durchschnitt							März
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel .....	Bagdad .....	100	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,44	4,28	
	Beirut .....	45	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,65	4,32	
	Brüssel .....	100	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	
	Damaskus .....	100	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,34	3,22	
	New York .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,60	3,44	
	Teheran .....	45	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,41	3,26	
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbekleidung .....	Damaskus .....	45	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,15	3,18	
	New York .....	45	3,20	3,20	3,20	3,21	3,24	3,21	3,07	
	.....	200	2,78	2,64	2,64	2,65	2,68	2,66	2,56	
	.....	500	2,45	2,20	2,20	2,21	2,24	2,23	2,16	
	.....	1000	2,45	2,01	1,64	1,65	1,68	1,67	1,61	
Gewebe, ohne Textilfertigerwaren .....	Bogota .....	45	13,16 <sup>1)</sup>	13,16 <sup>1)</sup>	13,16 <sup>1)</sup>	13,16 <sup>1)</sup>	12,96 <sup>2)</sup>	12,77 <sup>3)</sup>	12,04 <sup>4)</sup>	
	.....	100	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,66	6,11	
	Caracas .....	45	11,88 <sup>1)</sup>	11,88 <sup>1)</sup>	5,16	5,16	5,16	5,07	4,72	
	.....	100	5,68	5,30	4,92	4,92	4,92	4,95	4,50	
	.....	500	5,68	5,12	4,56	4,56	4,56	4,48	4,17	
	Göteborg .....	100	1,36	1,39	1,44	1,44	1,44	1,50	1,39	
	Mexiko City .....	45	11,21 <sup>1)</sup>	11,11 <sup>1)</sup>	10,55 <sup>1)</sup>	10,08 <sup>1)</sup>	11,16 <sup>1)</sup>	11,09 <sup>1)</sup>	10,83 <sup>1)</sup>	
	.....	100	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,18	4,83	
	New York .....	45	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,97	2,85	
	.....	500	2,42	2,40	2,40	2,40	2,40	2,39	2,31	
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g. ....	Brüssel .....	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	
	.....	100	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	
	Göteborg .....	45	1,40	1,43	1,43	1,48	1,48 <sup>4)</sup>	1,47 <sup>4)</sup>	1,43 <sup>4)</sup>	
	Stockholm .....	45	1,80	1,83	1,88	1,88	2,64 <sup>1)</sup>	2,62 <sup>1)</sup>	2,53 <sup>1)</sup>	
	Teheran .....	45	1,68	1,72	1,80	1,80	1,76	1,76	1,72	
Bijouteriewaren .....	London .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,62	3,51	
	.....	45	0,88	0,91	0,96	0,96	1,00 <sup>4)</sup>	1,09 <sup>4)</sup>	1,85 <sup>4)</sup>	
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile .....	Algier .....	45	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,58	1,61 <sup>1)</sup>	
	Brüssel .....	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	
	.....	500	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40 <sup>5)</sup>	0,40 <sup>5)</sup>	0,40 <sup>5)</sup>	
	Casablanca .....	45	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,92 <sup>4)</sup>	1,79 <sup>4)</sup>	
Teheran .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,62	3,51		
Teile von Automobilen und von Landwirtschaftlichen Maschinen .....	New York .....	45	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,97	2,85	
	.....	100	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,97	2,85	
	.....	200	2,10	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,76	
	.....	300	2,05	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,76	
	.....	500	1,95	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,76	
Geschäfts-, Büromaschinen <sup>3)</sup> .....	Kairo .....	100	3,72 <sup>3)</sup>	3,72 <sup>3)</sup>	3,72 <sup>3)</sup>	3,71 <sup>3)</sup>	3,68 <sup>3)</sup>	3,70 <sup>3)</sup>	3,56 <sup>3)</sup>	
	New York .....	45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,35	4,14	
	.....	200	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,17	3,04	
	.....	250	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,17	3,04	
	.....	500	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,39	2,31	
Kugellager .....	.....	1000	2,10	2,00	2,00	2,00	2,00	1,99	1,94	
	London .....	100	0,84	0,85	1,01	1,07 <sup>3)</sup>	1,08 <sup>3)</sup>	1,13 <sup>3)</sup>	1,11 <sup>3)</sup>	
	Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen ..	Amsterdam .....	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		.....	250	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
		Bagdad .....	45	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	4,60	4,43
New York <sup>3)</sup> .....		45	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,56	3,40	
.....		100	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,56	3,40	
Optische Waren photogr. u. Projektionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g. ....	.....	200	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,38	3,15	
	.....	250	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,38	3,15	
	.....	500	3,12	3,12	3,12	3,12	3,44	3,38	3,15	
	.....	1000	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,91	2,71	
	Algier .....	45	1,72 <sup>3)</sup>	2,04 <sup>3)</sup>	2,04 <sup>3)</sup>	2,03 <sup>3)</sup>	1,99 <sup>3)</sup>	1,95 <sup>3)</sup>	1,61	
New York .....	45	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,29	3,15		
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor- .....	.....	300	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,86	2,75	
	.....	1000	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,62	2,53	
	London .....	45	0,88	0,92	0,96	0,96	1,00	1,25	1,35 <sup>1)</sup>	
	.....	100	0,80	0,80	0,84	0,84	0,88	0,89	0,92	
	.....	250	0,64	0,64	0,68	0,68	0,72	0,73	0,73	
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör .....	Beirut .....	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,26 <sup>4)</sup>	3,15 <sup>4)</sup>	
	Kairo .....	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,22	3,00	
	New York .....	45	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,29	3,15	
	.....	300	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,86	2,75	
Uhren aller Art a. n. g. ....	.....	1000	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,62	2,53	
	New York .....	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,89	5,49	
	.....	100	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,33	5,16	
	.....	200	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08	4,05	3,92	
	.....	250	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08	4,05	3,92	
	.....	300	4,08	4,08	4,08	3,85	3,64	3,57	3,33	
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen .....	.....	400	3,76	3,76	3,76	3,65	3,32	3,33	3,33	
	.....	500	3,48	3,48	3,48	3,37	3,04	2,99	2,78	
Beirut .....	.....	100	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,21	3,11	
	.....	500	3,24	3,14	2,64	2,64	2,60	2,59	2,53	

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

B. Güterverkehr

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

DM je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindestgewicht je Sendung in kg	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	
			Durchschnitt							März
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,39	1,35	
		100	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84	1,81	1,68	
	Lissabon	250	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,65	1,54	
		500	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,49	1,39	
		45	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,63 <sup>9)</sup>	1,57 <sup>9)</sup>	
Tierische Inneren und/oder Därme	Damaskus	45	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,92 <sup>9)</sup>	1,79 <sup>9)</sup>	
		100	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,26	3,04	
	Delhi	100	4,04 <sup>1)</sup>	2,63	2,16	2,16	2,16	2,12	1,98	
		250	2,24	1,97	1,88	1,88	1,88	1,85	1,72	
	Istanbul	500	2,24	1,76	1,60	1,60	1,60	1,57	1,46	
		45	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16	2,12 <sup>9)</sup>	1,98 <sup>9)</sup>	
	Kairo	100	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	3,97	3,70	
		100	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,22	3,00	
	Kalkutta	100	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,51	1,46	
		100	2,28	2,28	2,28	2,28	2,24	2,20	2,05	
	Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	New York	45	3,64	3,64	3,64	3,63	3,63	3,60	3,44
100			3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,41	3,26	
500			3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,08	3,26	
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	45	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56	2,51	2,34	
		100	2,56	1,48	1,48	1,48	1,48	1,45	1,35	
	Bangkok <sup>4)</sup>	250	2,56	1,32	1,32	1,32	1,32	1,30	1,21	
		45	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,87 <sup>9)</sup>	4,79 <sup>9)</sup>	
	Johannesburg	100	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,91	2,71	
		100	3,00	3,00	3,77 <sup>4)</sup>	4,84 <sup>4)</sup>	4,82 <sup>4)</sup>	4,72 <sup>4)</sup>	4,49 <sup>4)</sup>	
	Karachi <sup>5)</sup>	250	3,00	3,00	3,13	3,52	3,52	3,46	3,22	
		500	3,00	3,00	2,98	3,28	3,28	3,22	3,00	
	London	100	0,80	0,81	0,84	0,84	0,88	0,89	0,92	
		250	0,72	0,73	0,76	0,76	0,80	0,81	0,81	
	Mailand <sup>5)</sup>	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,77	0,76	0,73	
		45	3,60	3,60	3,60	3,63	3,71	3,65	3,40	
	Montreal	100	3,40	3,40	3,40	3,45	3,52	3,46	3,22	
		500	2,80	2,60	2,60	2,62	2,72	2,67	2,49	
	Paris <sup>4)</sup>	1000	2,65	2,40	2,40	2,43	2,54	2,48	2,31	
		45	0,52	0,53	0,56	0,56	0,88	0,87 <sup>9)</sup>	0,84 <sup>9)</sup>	
	Teheran	100	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50	0,49	0,51	
		250	2,28	2,28	2,28	2,28	2,24	2,20	2,05	
	Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	Manchester	45	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 <sup>1)</sup>	1,53 <sup>1)</sup>	1,54 <sup>1)</sup>
100			0,92	0,95	1,00	1,00	1,04	1,05	1,06	
250			0,84	0,87	0,92	0,92	0,96	0,96	0,95	
New York		500	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84	0,85	0,88	
		45	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,97	2,85	
Tokio		500	2,40	2,40	2,40	2,39	2,39	2,39	2,31	
		100	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,40	7,83	
250		8,56	8,37	8,00	8,00	8,00	7,86	7,32		
		500	8,56	8,24	7,60	7,60	7,60	7,46	6,95	
Gewebe, ohne Textilfertigkeiten		Bogota	100	6,68	6,68	8,36 <sup>1)</sup>	7,38	6,68	6,56	6,11
			100	5,68	5,68	8,76 <sup>1)</sup>	6,96	7,48	7,62	8,20 <sup>1)</sup>
	Caracas	45	1,12	1,17	1,28	1,31	1,40	1,42	1,43	
		45	0,84	0,88	0,96	0,96	1,32 <sup>1)</sup>	1,33 <sup>1)</sup>	1,35 <sup>1)</sup>	
	London	100	0,80	0,81	0,84	0,84	0,88	1,00	1,35	
		250	0,72	0,73	0,76	0,76	0,80	0,81	0,81	
	500	0,64	0,67	0,72	0,72	0,76	0,77	0,77		
		45	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 <sup>1)</sup>	1,53 <sup>1)</sup>	1,54 <sup>1)</sup>	
	Manchester	100	0,92	0,95	1,00	1,00	1,04	1,05	1,06	
		250	0,84	0,87	0,92	0,92	0,96	0,96	0,95	
	500	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84	0,85	0,88		
		100	5,28	5,28	7,51 <sup>1)</sup>	6,10	5,28	5,18	4,83	
	Mexiko City	45	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,97	2,85	
		500	2,40	2,40	2,40	2,39	2,39	2,39	2,31	
	Paris	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,52 <sup>9)</sup>	0,52 <sup>9)</sup>	0,51 <sup>9)</sup>	
		100	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,40	7,83	
	Tokio	250	8,56	8,37	8,00	8,00	8,00	7,86	7,32	
		500	8,56	8,24	7,60	7,60	7,60	7,46	6,95	
	Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.	Barcelona	45	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,26	1,17
100			1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,14	1,06	
250		1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,01	0,95		
		45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48 <sup>9)</sup>	0,48 <sup>9)</sup>	
Brüssel		250	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	
		100	1,20	1,23	1,28	1,28	1,28	1,27	1,21	
Malmö		45	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 <sup>1)</sup>	1,53 <sup>1)</sup>	1,54	
		100	0,92	0,95	1,00	1,00	1,04	1,05	1,06	
Manchester		250	0,84	0,87	0,92	0,92	0,96	0,96	0,95	
		500	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84	0,85	0,88	
New York		45	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,35	4,14	
		300	3,04	3,04	3,04	3,03	3,02	2,99	2,82	
Paris		45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,52 <sup>9)</sup>	0,52 <sup>9)</sup>	0,51 <sup>9)</sup>	
		100	3,08 <sup>4)</sup>	3,08	3,08	3,08	3,08	3,02	2,82	
Tel Aviv/Jaffa		250	3,08 <sup>4)</sup>	2,60	2,60	2,60	2,56	2,51	2,34	
		500	3,08 <sup>4)</sup>	2,36	2,36	2,36	2,36	2,32	2,16	
Zürich		45	0,52	0,52	0,52	0,52	0,54	0,58 <sup>9)</sup>	0,51 <sup>9)</sup>	
		100	1,20	1,20	1,20	1,20	1,24	1,25	1,24	
Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.		Glasgow	250	1,00	1,00	0,96	0,96	1,00	1,00	0,99
	45		4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,35	4,14	
New York	200	3,20	3,20	3,20	3,18	3,19	3,17	3,04		
	500	2,43	2,40	2,40	2,39	2,39	2,39	2,31		
1000	2,00	2,00	2,00	2,02	2,01	1,99	1,94			

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

# VI. Post- und Fernmeldeverkehr

## A. Postverkehr

### 1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Rpf/Dpf

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

Änderungsdatum	Postkarten			Drucksachen								Geschäftspapiere			
	Orts- verkehr	Fern- verkehr	Auslands- verkehr	Inlands- verkehr				Auslands- verkehr				Inlands- verkehr			
				bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	
1933 1. Dezember ..	5	6	15	3	4	8	15	30	5	5	8	15	30		
1946 1. März .....	10	12	30	6	8	16	30	60	10	10	16	30	60		
1948 1. September ..	8	10	20	4	6	10	20	40	10	5	20	30	50		
1954 1. Juli .....	8	10	20	7	10	15	25	50	10	10	25	25	50		
1963 1. März .....	15 <sup>2)</sup> )	15	20 <sup>2)</sup> )	10 <sup>1)</sup> )	15 <sup>1)</sup> )	20	25	50	4	10 <sup>4)</sup> )	20 <sup>1)</sup> )	40 <sup>1)</sup> )	70 <sup>1)</sup> )		
1966 1. April .....	20 <sup>2)</sup> )	20	30 <sup>2)</sup> )	10 <sup>1)</sup> )	20 <sup>1)</sup> )	30	40	70	20	10	30 <sup>1)</sup> )	50 <sup>1)</sup> )	90 <sup>1)</sup> )		

Änderungsdatum	Geschäftspapiere			Warensendungen (Warenproben) <sup>6)</sup>									Päckchen		
	Auslands- verkehr			Inlands- verkehr					Auslands- verkehr				Inlands- verkehr	Auslandsverkehr	
	200 g	400 g	500 g	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	min-destens	für je 50 g		min-destens	
1933 1. Dezember ..	25	40	50	8	15	30	5	5	10	40	10	50			
1946 1. März .....	50	80	100	16	30	60	10	10	20	80	20	100			
1948 1. September ..	30	45	55	10	20	40	10	5	10	60	10	50			
1954 1. Juli .....	40	80	100	15	25	50	10	10	20	70	20	80			
1963 1. März .....	40	80	100	10 <sup>1)</sup> )	15	20	25	50	10	10	20	80			
1966 1. April .....	320 <sup>2)</sup> )	620 <sup>2)</sup> )	770 <sup>2)</sup> )	10 <sup>1)</sup> )	20	30	40	70	20	10	30	100			

### 2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (Entfernung 150 km) <sup>7)</sup>

Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Pakete									
	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg	über 7 kg bis 8 kg	über 8 kg bis 9 kg	über 9 kg bis 10 kg	über 10 kg bis 11 kg	über 11 kg bis 12 kg	über 12 kg bis 13 kg	über 13 kg bis 14 kg
1932 15. Januar ...	40	50	60	70	80	90	105	120	135	150
1946 1. März .....	80	100	120	140	160	180	210	240	270	300
1948 1. September ..	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
1951 20. Oktober ...	80	100	125	150	175	200	225	250	275	300
1958 1. Mai .....	100	120	150	180	210	240	270	300	330	360
1963 <sup>8)</sup> 1. März .....	110	160	210	260	300	340	389	420	460	500
1966 <sup>8)</sup> 1. April .....	140	190	240	290	330	370	410	450	490	530

Änderungsdatum	Pakete						Postgüter		
	über 14 kg bis 15 kg	über 15 kg bis 16 kg	über 16 kg bis 17 kg	über 17 kg bis 18 kg	über 18 kg bis 19 kg	über 19 kg bis 20 kg	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg
1932 15. Januar ...	165	180	195	210	225	240	40	45	50
1946 1. März .....	330	360	390	420	450	480	— <sup>9)</sup> )	— <sup>9)</sup> )	— <sup>9)</sup> )
1948 1. September ..	260	280	300	320	340	360	50 <sup>9)</sup> )	60 <sup>9)</sup> )	70 <sup>9)</sup> )
1951 20. Oktober ...	325	350	375	400	425	450	70	80	90
1958 1. Mai .....	390	420	450	480	510	540	80	100	120
1963 <sup>8)</sup> 1. März .....	540	580	620	660	700	740	100	140	180
1966 <sup>8)</sup> 1. April .....	570	610	650	690	730	770	120	170	220

### 3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungsstück <sup>10)</sup>

Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Zeitungsgebühr <sup>11)</sup> bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummerngewicht				Zeitungszustellgebühr <sup>11)</sup>				
	bis 30 g	über 30 g	über 50 g	über 100 g	bei monatlich		bei wöchentlich einmaligem	zusätzlich für jede weit. Ausg. in der Woche	Höchstsatz
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem			
		bis 50 g	bis 100 g	bis 1000 g	Erscheinen				

1933 1. Dezember ..	3,00	0,10	0,60	0,03	2	4	6	6	72
1946 1. März .....	6,00	0,20	0,12	0,06	4	8	12	12	144
1948 1. September ..	5,00	0,15	0,10	0,05	3	6	9	9	108

#### Vertriebsgebühr<sup>11)</sup>

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

Änderungsdatum	bis 30 g	über 30 g bis 1000 g für je 10 g
	1964 1. Januar .....	18,00

Vertriebsgebühr<sup>12)</sup> je Zeitungsnummernstück<sup>10)</sup> mit einem Durchschnittsgewicht

Änderungsdatum	bis 30 g	über 30 g für je 10 g
	1967 1. Januar .....	4,00

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

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

Änderungsdatum	Postzeitungsgut <sup>1)</sup>			Zeitungsdruksachen <sup>2)</sup>					
	Gewichtagebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenlg.	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 100 g bis 1000 g
	bis 50 km	über 50 km							
1933 1. Dezember...	2,5	5,0	20,0	3	4	8	15	30	—
1939 1. Mai.....	2,5	5,0	20,0	3	3	4	8	15	30
1946 1. März.....	5,0	10,0	40,0	6	8	16	30	60	—
1948 1. September..	3,5	7,5	30,0	4	4	6	10	20	40
1954 1. Juli.....	3,5	7,5	30,0	7	7	10	15	25	50
	Postzeitungsgut je kg <sup>3)</sup>		Postzeitungs-schnellgut je kg <sup>3)</sup>	Streifbandzeitungen					
1964 1. Januar....	10,0		12,0	10		15	20	25	50
1967 1. Januar....	13,0		16,0	10		15	25	40	70

**4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland**  
**Rpt/Dpf**

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

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

**5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland**  
**RM/DM<sup>4)</sup>**

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

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

**A. Postverkehr**  
**6. Indices der Postgebühren im Inland<sup>1)</sup>**  
1958 = 100

Jahr Änderungsdatum	Postdienst						Postscheckdienst			Postreisedienst			
	insgesamt	Brief-	Paket-	Zeitungsdienst	Anweisungs-	Nebenleistungen	insgesamt	Konto- für Kontoinhaber	Nicht-konto-	insgesamt	Allgem. Reiseverkehr	Berufs- u. Schüler-	Beförderung von Sachen
Wägungsanteil .....	1000,0	686,7	256,7	38,4	15,6	2,6	1000,0	221,5	778,5	1000,0	626,4	365,3	8,3
1938 D .....	56,8	59,5	47,1	62,9	81,8	67,7	82,5	101,4	77,0	81,1	74,1	93,4	64,2
1950 D .....	86,3	91,5	70,7	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1951 D .....	87,1	91,5	74,0	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1952 D .....	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1953 D .....	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1954 D .....	94,1	95,7	89,2	97,9	91,4	97,9	91,2	100,7	88,5	76,5	74,1	80,7	73,4
1955 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1956 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1957 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1960 D .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 D .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1962 D .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 D .....	120,1	120,2	122,9	100,5	118,4	102,1	143,8	183,1	132,6	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 D .....	125,6	124,7	126,6	137,7	122,4	101,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1965 D .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 D .....	157,7	161,1	151,4	138,2	163,1	101,9	180,0	199,7	174,4	125,6	117,8	137,4	192,5
1967 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1968 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1969 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	191,1	210,8	185,6	128,3	120,1	140,5	207,5
1958 1. Januar .....	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	91,0	96,9	80,7	100,0
1. April .....	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1. Mai .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 1. Januar .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 1. Januar .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	112,1	106,3	121,8	117,8
1. März .....	123,9	124,3	126,6	100,5	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 1. Januar .....	125,3	124,3	126,6	137,7	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1. August .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 1. März .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1. April .....	168,4	173,1	159,7	138,4	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1967 1. Januar .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1970 1. Januar .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	212,6	332,6	178,5	128,3	120,1	140,5	207,5

**B. Fernsprechverkehr**

**1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanschlüsse**

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

**2. Ortsgesprächsgebühren**

Änderungsdatum	Gebühr für ein Ortsgespräch			
	von einer Teilnehmersprechstelle		von einer öffentlichen Sprechstelle	
			mit gewöhnlichem Sprechapparat	mit Münzfernsprecher
1927 1. Mai .....		0,10	0,10	0,10
1946 1. April .....		0,15	0,15	0,15
1950 1. Juni .....		0,15	0,15r	0,20
1954 1. Juli .....		0,16	0,16	0,20
1964 1. August .....		0,20	0,20	0,20
1. Dezember .....		0,18	0,18	0,20

**3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)**

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

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

**B. Fernsprechverkehr**  
**4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)**

**DM**

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

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

Änderungsdatum	Gewöhnliche		Dringende		Blitztelegramme <sup>6)</sup>	Brieftelegramme <sup>7)</sup>	
	Ortstelegramme <sup>8)</sup>	Ferntelegramme <sup>8)</sup>	Ortstelegramme <sup>8)</sup>	Ferntelegramme <sup>8)</sup>		bis zu 22 Wörtern <sup>9)</sup>	für jedes weitere Wort
1929 1. April	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50	1,10	0,05
1931 1. März	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50	1,10	0,05
1946 1. April	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00	— <sup>8)</sup>	— <sup>8)</sup>
1948 1. August	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	1,10	0,05
1963 1. Januar	0,20 <sup>9)</sup>	0,20	0,40 <sup>9)</sup>	0,40	2,00	1,00	0,10
1966 1. April	0,30 <sup>9)</sup>	0,30	0,60 <sup>9)</sup>	0,60	— <sup>11)</sup>	2,20	0,10

**2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr**  
**(a) gewöhnliche Telegramme<sup>12)</sup>, b) Brieftelegramme<sup>13)</sup>**  
**RM/DM je Telegrammwort**

Von Plätzen des Bundesgebiets nach			Änderungsdatum								
			1. 4. 1937	1. 10. 1939	1. 7. 1950	1. 6. 1951	1. 10. 1953	1. 4. 1956	1. 6. 1963	1. 8. 1964	
<b>Europa</b>	Dänemark	Kopenhagen	a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,30	0,30
			b)	0,085	0,08	0,135	0,13	0,135	0,135	0,15	0,15
Frankreich	Paris	a)	0,18	0,17	0,29	0,29	0,29	0,29	0,30	0,30	
		b)	0,09	0,085	0,145	0,14	0,145	0,145	0,15	0,15	
Griechenland	Athen	a)	0,29	0,21	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50	
		b)	0,145	0,105	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25	
Großbritannien	London	a)	0,25	0,23	0,39	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40	
		b)	0,125	0,115	0,195	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20	
Italien	Rom	a)	0,23	0,17	0,38	0,38	0,38	0,38	0,36	0,36	
		b)	0,115	0,085	0,19	0,19	0,19	0,19	0,18	0,18	
Jugoslawien	Belgrad	a)	0,23	0,16	0,36	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40	
		b)	0,115	0,08	0,18	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20	
Niederlande	Amsterdam	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,27	0,27	0,30	0,30	
		b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,135	0,135	0,15	0,15	
Polen	Warschau	a)	0,18	0,18	0,32	0,32	0,32	0,32	0,36	0,36	
		b)	0,09	0,09	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18	0,18	
Schweden	Stockholm	a)	0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,34	0,30	
		b)	0,085	0,08	0,135	0,14	0,135	0,135	0,17	0,15	
Schweiz	Bern	a)	0,16	0,15	0,24	0,24	0,24	0,24	0,30	0,30	
		b)	0,08	0,075	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15	0,15	
<b>Afrika</b>	Südafrika	Kapstadt	a)	1,44	1,44	1,80	1,81	1,81	1,81	1,20	1,20
			b)	0,48	0,48	0,90	0,91	0,905	0,905	0,60	0,60
Ver. Arab. Republik (Ägypten)	Kairo	a)	0,94	0,94	1,19	1,19	1,19	1,19	1,20	1,20	
		b)	0,32	0,32	0,595	0,60	0,595	0,595	0,60	0,60	
<b>Asien</b>	Indien	Bombay	a)	1,40	1,40	1,89	1,89	1,89	1,89	1,80	1,80
			b)	0,47	0,47	0,945	0,94	0,945	0,945	0,90	0,90
Japan	Tokio	a)	2,83	2,83	3,08	3,09	3,09	3,09	3,00	3,00	
		b)	0,94	0,94	1,54	1,54	1,545	1,545	1,50	1,50	
Singapur	Singapur	a)	2,87	2,87	3,60	2,98	2,98	2,98	3,00	3,00	
		b)	0,96	0,96	1,80	1,49	1,49	1,49	1,50	1,50	
<b>Australien und Ozeanien</b>	Australien	Sydney	a)	2,56	2,56	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
			b)	0,86	0,86	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
<b>Amerika</b>	Argentinien	Buenos Aires	a)	2,13	2,13	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
			b)	0,71	0,71	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
Vereinigte Staaten	New York	a)	1,03	1,03	0,97	0,97	0,97	0,97	1,00	1,00	
		b)	0,34	0,34	0,485	0,48	0,485	0,485	0,50	0,50	
	San Franzisko	a)	1,60	1,60	1,13	1,13	1,13	1,13	1,20	1,20	
		b)	0,53	0,53	0,565	0,57	0,565	0,565	0,60	0,60	

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

# Erläuterungen bzw. Anmerkungen

## I. Eisenbahnverkehr

### A. Personenverkehr

(Nach Angaben der Zentralen Verkaufsleitung der Deutschen Bundesbahn)

#### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

In den Personenfahrpreisen der DB für Beförderungsstrecken innerhalb des Bundesgebiets ist die Beförderungsteuer bzw. ab 1. 1. 1968 die Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) enthalten. Die zuletzt am 1. 3. 1966 festgesetzten Fahrpreise sind trotz der Änderung der entsprechenden Steuersätze am 1. 1. 1968 (von 11 bzw. 14% auf 10 bzw. 5%) und am 1. 7. 1968 (auf 11 bzw. 5,5%) unverändert geblieben. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr sowie im 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 9

<sup>1)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>2)</sup> 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. — <sup>3)</sup> 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. — <sup>4)</sup> Für die Benutzung von Trans-Europ-Expreßzügen (TEE-Zügen) waren vom 1. 12. 1957 bis zum 29. 5. 1965 zuzüglich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzugzuschlag wird angerechnet. — <sup>5)</sup> Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — <sup>6)</sup> Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklassen sind vom 3. 6. 1956 bis zum 31. 5. 1966 folgende Eisenbahnzuschläge einbegriffen: 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. 23. 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. — <sup>7)</sup> Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neuerteilung gelten neue Bezeichnungen bei den Preisen für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — <sup>8)</sup> 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). — <sup>9)</sup> 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 Bettkartenpreisen berücksichtigt, da die Schlafwagenläufe bis zu diesem Zeitpunkt nahezu vollständig klimatisiert worden sind. — <sup>10)</sup> Ab 29. 9. 1963 gelten für die Bettkarten ausgewählter DSG-Schlafwagenläufe (9 von insgesamt 52) verbilligte Werbepreise (1. Klasse-Einbettabt. DM 60,00, Doppelbettabt. DM 30,00, 2. Klasse-Touristenklasse DM 20,00). — <sup>11)</sup> Die ab 81 km erhöhten Streckenfahrpreise gelten auch bei der Benutzung von D-Zügen. — <sup>12)</sup> Ab 1. 6. 1969 werden D-Zugzuschläge nur noch für Fahrstrecken von 1—80 km erhoben. — <sup>13)</sup> Zone I bis 300 km; Zone II über 300 km.

#### 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Die Eisenbahnfahrpreise im Ausland werden seit Erscheinen des Heftes vj 2/1966 unter Berücksichtigung von Veränderungen des „Gemeinsamen Internationalen Tarifs für die Beförderung von Personen (TCV)“, zusammengestellt von den Eisenbahnverwaltungen europäischer Länder, in DM-Währung dargestellt und gelten allgemein für Personen- und D-Züge. Besondere D-Zug-Zuschläge werden nur von den Eisenbahnverwaltungen Jugoslawiens (ab 1. 3. 1957), der Niederlande (ab 1. 12. 1962), Österreichs (früher nur in der 1. Klasse, ab 1. 1. 1964 auch in der 2. Klasse) und Schwedens erhoben. Nach den Streckentafeln des TCV sind die D-Zug-Zuschläge in den Eisenbahnfahrpreisen ab 1. 4. 1965 für Jugoslawien und ab 1. 5. 1965 für Schweden inbegriffen.

Seite 10

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

Seite 11

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

Seite 12

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

Seite 12 (Fortsetzung)

#### 3. Personenfahrpreise für wichtige europäische Eisenbahnverbindungen

<sup>1)</sup> Die jeweiligen Fahrpreisanteile außerdeutscher Eisenbahnverwaltungen wurden mit Hilfe der TCV-Wechselkurse in DM umgerechnet.

## B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahndirektion Frankfurt)

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

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

Seite 13

#### 1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

<sup>1)</sup> Für jede Stückgutendung von oder nach einem Bahnhof mit geringem Stückgutverkehr (unter 8 t täglich) wird ab 15. 3. 1966 neben der Fracht ein Zuschlag von DM 1,00 erhoben. Sind solche Bahnhöfe im Versand und Empfang betroffen, so erhöht sich der Zuschlag auf DM 2,00. Diese Regelung gilt zur Zeit für etwa 33% aller Gütertarifbahnhöfe.

#### 2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

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

Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nach Regelklassen (Kurzfassung)

Wagenladungsklassen			Zugeordnete Güterarten
Vor dem 1. 2. 1958	Ab 15. 3. 1966	Ab 15. 3. 1966	
A	A/B	A	Hochwertige gewerbliche Fertigwaren, z. B. Kraftfahrzeuge, Textilien einschl. Textilhalbwaren u. Bekleidung; Genußmittel, z. B. Kaffee, Spirituosen
B	A/B	A	Wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. Maschinen, Möbel Wichtige Nahrungsmittel, z. B. Brot, Zucker, Fleisch, Fette
C	C/D	A	Weniger wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. eiserne Kessel und Röhren Hochwertige gewerbliche Grundstoffe, z. B. Pflanzenfasern, Benzol, Lösungsmittel Obst
D	C/D	A	Mittelwertige gewerbliche Grundstoffe und Vorerzeugnisse, z. B. Porzellanmasse, Mittellagen für Sperrholzplatten, Kacheln, bestimmte NE-Metalle (Blei, Zink u. a.) Wichtige Nahrungsmittel-Grundstoffe, z. B. Getreide, Mehl
E	E	B	Bestimmte gewerbliche Halbwaren und Vorerzeugnisse, z. B. Schnittholz, Schwerchemikalien (Soda, Salzsäure), unbearbeitetes Flach- und Hohlglas (Fensterglas, Konservengläser)
F	F	B	Geringwertige gewerbliche Halb- und Fertigwaren, z. B. Steine, Zement, Dachziegel, Betonrohre, gebrauchte Packmittel und Baugefächten Futter- und Düngemittel; Gemüse
G	G	C	Geringwertige gewerbliche Rohstoffe, z. B. Erze (ab 1. 5. 65 nur noch NE-Erze), Sand, Kies, Schlacken Landwirtschaftliche Erzeugnisse, z. B. Heu, Stroh, frische Rüben und Kartoffeln
Gk	Gk	Ck	Beförderungsteuerfreie gewerbliche Rohstoffe: Aschenkohlen, Aschenkoks und Rauchkammerlöschchen, ab 1. 5. 1965 auch Eisen-erze (Ck m. W. v. 1. 1. 1968 weggefallen; vgl. Anm. 3) zu Seite 13)

Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nach Montangüterklassen (Kurzfassung)

Wagenladungsklassen			Zugeordnete Güterarten
Vor dem 1. 2. 1958	Ab	Ab 15. 3. 1966	
(C)	I	I	Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial): Bandstahl, Stahlstreifen, Warmbreitband (unbearb.), Stahlbleche und -platten, Eisenbahnoberbaustoffe, 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 13 (Fortsetzung)

<sup>1)</sup> Ohne Montangüterklassen. — <sup>2)</sup> 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 Mangenerzeugnisse 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. — <sup>3)</sup> 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%. — <sup>4)</sup> 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 5000 km angegeben. — <sup>5)</sup> 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. — <sup>6)</sup> Ab 1. 3. 1962. — <sup>7)</sup> Am 15. 3. 1966 wurden Frachtsätze der 25-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 25000 kg und mehr. Vom 1. 2. 1958 bis 14. 3. 1966 wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 20-t-Klasse abgefertigt.

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

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

Seite 14

<sup>1)</sup> 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. — <sup>2)</sup> 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. — <sup>3)</sup> Ohne Speisefette. — <sup>4)</sup> 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. — <sup>5)</sup> 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 Wasseris (Naßeis). — <sup>6)</sup> Die mittlere Wagenauslastung für Tabak in vollen Wagenladungen liegt bei rund 14 t. — <sup>7)</sup> Durchschnitt April/Dezember. — <sup>8)</sup> Durchschnitt Januar/Dezember. — <sup>9)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>10)</sup> Übliche Gewichtsklasse für Wolle bzw. Baumwolle. — <sup>11)</sup> Der Ausnahmetarif gilt nur für geschlossene Züge.

Seite 15

<sup>1)</sup> Vgl. Anm. <sup>1)</sup> zu Seite 14. — <sup>2)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); seit dem 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Mit Wirkung vom 10. 2. 1970 wurde sie aufgehoben. Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>3)</sup> Für Sendungen an die Technischen Werke Stuttgart: I Heizkraftwerk, II Blockkraftwerk und Glaskokerei. — <sup>4)</sup> Vgl. Anm. <sup>4)</sup> zu Seite 14. — <sup>5)</sup> Durchschnitt Januar/Dezember. — <sup>6)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlenberechnet. — <sup>7)</sup> Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Röhren, gewalzte Stahlplatten zum Schmieden in warmen Zustand oder zum Auswalzen.

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

## II. Straßenverkehr

### Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

#### Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen

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

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

Seite 16

<sup>1)</sup> 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 Beförderungssteuer mit Ablauf des 30. 6. 1955 aufgehoben. Die Klasse FK wird ab 1. 2. 1958 als Montanklasse V weitergeführt. — <sup>2)</sup> 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). — <sup>3)</sup> Am 15. 12. 1964 wurden Frachtsätze der 20 t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen im frachtpflichtigen Gewicht von 20000 kg und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 15 t-Klasse abgefertigt.

## III. Spedition

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

### Kundensätze des Speditorsammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen

Die dargestellten Kundensätze gelten nur für den Speditorsammelgutverkehr innerhalb des Bundesgebietes. Für den entsprechenden Güterverkehr vom Bundesgebiet nach Berlin gelten Kundensatzänderungen. Bis 31. 12. 1967 war in den Kundensätzen des Speditorsammelgutverkehrs 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 Speditorsammelgutverkehr von Berlin nach dem Bundesgebiet gelten — von geringfügigen zeitlichen Abweichungen abgesehen — dieselben Kundensätze. — Im Saarland galten vor dem 6. 7. 1959 besondere Tarife in sfrs.

Seite 16 (Fortsetzung)

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

## IV. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

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

#### 1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

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

Seite 17

<sup>1)</sup> 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. — <sup>2)</sup> Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — <sup>3)</sup> Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — <sup>4)</sup> 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). — <sup>5)</sup> Für Teilpartien zwischen 50 und 100 t wurden bis einschl. August 1966 0,30 DM je t zusätzlich berechnet. Vor dem 1. 9. 1966 galten die dargestellten Tonnensätze für Partien ab 100 t. — <sup>6)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebietes (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Frachtkosten gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). 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 = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen) bis km 37,26 (Schleuse Herne-Ost), am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. — III = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen).

Seite 18

<sup>1)</sup> Siehe Seite 17, Anmerkung <sup>6)</sup>. — <sup>2)</sup> Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle IV A. 2, S. 17). — <sup>3)</sup> 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). — <sup>4)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löscheiten. — <sup>5)</sup> Lade- und Löscheit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$  und umgekehrt. — <sup>6)</sup> 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 (Rohöl verschiedener Herkunftsländer ohne Venezuela bzw. Trinidad; Petroleum, Gasöl/Dieselmotorkraftstoff), III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an (Rohöl aus Venezuela bzw. Trinidad; Heizöl, Schmieröl und Bitumen). — <sup>7)</sup> D Januar/Julii. — <sup>8)</sup> Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — <sup>9)</sup> Ab 1. 3. 1970 können Nachlässe bzw. Aufschläge bis zu 5% (vom Transportsatz) berechnet werden.

#### 2. Schiffsabgaben auf den kanalisiertem Flüssen Main und Neckar

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

Seite 19

<sup>1)</sup> Am 1. 1. 1953 neu festgesetzt.

#### 3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

Der durchschnittlichen Prozentberechnung liegen die für einzelne Tage festgestellten Prozentsätze — soweit in Frage kommend — zugrunde, geteilt durch die Anzahl der Kalendertage des Monats. Bei der Berechnung der Gesamttransportsätze (Frachtsätze einschl. der Kleinwasser- und sonstigen Zuschläge) ist der entsprechende Frachtsatz (ohne Schiffsabgaben auf dem Main und Neckar und ohne Kanalkosten auf den westdeutschen Kanälen) anzuwenden (vgl. Anmerkungen auf Seiten 19—20). Bei den Jahreszahlen handelt es sich um das auf 12 Monate bezogene arithmetische Mittel der ausgewiesenen Durchschnittsprozentsätze in den einzelnen Monaten.

Seite 19 (Fortsetzung)

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

## B. Seeschifffahrt

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

#### 1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 20

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

Seite 21

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

Seite 22

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

Seite 23

<sup>1)</sup> Außerdem große Küstenschifffahrt (Mittelmeerfahrt). — <sup>2)</sup> Große Ladungen (über 500 Fathoms). — <sup>3)</sup> Umgerechnet von US \$-Pauschalfrachten. — <sup>4)</sup> Ab 6. 6. 1967 via Kaproute. — <sup>5)</sup> Rohphosphat. — <sup>6)</sup> Ab 1969 \$ je 2240 lbs. — <sup>7)</sup> Ab 1968 \$ je 2240 lbs.

#### 3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Seite 23 (Fortsetzung)

<sup>1)</sup> Ab 16. 5. 1967 via Kaproute.

## C. Schifffahrtsindizes

### 1. Indices der Seefrachtraten

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

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

Die Tanker-Indices werden aus Frachtabschläüssen 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.

Seite 24

<sup>1)</sup> 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. — <sup>2)</sup> Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengütern in 17 weitest Relationen im einfachen Durchschnitt der Maßzahlen berechnet vor Heinz Peters, Hamburg, im Auftrag der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — <sup>3)</sup> Einschl. große Küstenfahrt (Mittelmeer). Das Statistische Zentralamt, Den Haag, hat die Berechnung der Niederländischen Seefrachtenindizes mit Ablauf des 1. Quartals 1968 eingestellt. — <sup>4)</sup> Nordeuropäische Küstenfahrt. — <sup>5)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>6)</sup> 1. bis 25. 9. 1969. — <sup>7)</sup> Monatszahlen ab Oktober 1969 auf neuer Basis Worldscale. — <sup>8)</sup> Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom. — <sup>9)</sup> Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen des bisher auf Basis 1954 berechneten Trampfrachtenindex (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, 1. Vierteljahrsheft 1968. — <sup>10)</sup> Monatszahlen ab Januar 1970 auf neuer Basis Worldscale. — <sup>11)</sup> Die Chamber of Shipping London, hat die Berechnung des britischer Seefrachtenindex mit Ablauf des Jahres 1969 eingestellt.

Seite 25

<sup>1)</sup> s. Seite 26, Anm. 5. — <sup>2)</sup> S. Seite 26, Anm. 6. — <sup>3)</sup> Küstentonnage von 200 bis 700 BRT im Küstenverkehr italienischer Häfen sowie im Seeverkehr zwischen italienischen Häfen und sonstigen Mittelmeerhäfen.

Seite 26

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

### 2. Sonstige Schifffahrtsindizes

Seite 27

<sup>1)</sup> 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 Ögesellschaften für 3 Größenklassen berechnet: 15000 bis 24999 tdw. (GP = General Purpose), 25000 bis 44999 tdw. (MR = Medium Range) und 45000 bis 69999 tdw. (LR = Large Range). Wegen der vor dem 1. 7. 1964 angewendeten Berechnungsmethode vgl. entsprechende Anmerkungen in den Folgen Vj. 3/1957 bis Vj. 2/1963 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 von 18. eines Monats bis zum 15. des folgenden Monats gemittelt) berechnet: 16500 bis 24999 tdw. (GP), 25000 bis 44999 tdw. (MR), 45000 bis 69999 tdw. (LR 1) und 70000 bis 149999 tdw. (LR 2). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem Golf. Die Halbjahres- und Monatszahlen werden unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Intascale- bzw. Worldscale-Tarifs vom Statistischen Bundesamt in s je t umgerechnet (vgl. Erläuterungen zu C.1. Indices der Seefrachtraten). — <sup>2)</sup> Ab 16. 5. 1967 Kaproute. — <sup>3)</sup> MD Oktober—Dezember. — <sup>4)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>5)</sup> Ab 15. 9. 1969 auf neuer Basis Worldscale. — <sup>6)</sup> Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit von 14 Seemeilen (je Stunde) und schneller. — <sup>7)</sup> Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit bis zu 16 Seemeilen (je Stunde). — <sup>8)</sup> Ölbrenner und Motorschiffe. — <sup>9)</sup> Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der britischen Schifffahrtszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — <sup>10)</sup> Der Neubaupreis bezog sich in den Jahren 1962 bis 1964 auf einen Bulk-Carrier mit einer Tragfähigkeit von 24000 t. Materialeinsparungen und Formverbesserungen aufgrund technischer Fortschritte im Schiffbau sowie Erleichterungen der Bedingungen für die 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. — <sup>11)</sup> Ungerechnet vom Baupreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1 325 000 £). — <sup>12)</sup> Ungerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1 200 000 £). — <sup>13)</sup> Berechnet aufgrund der Jahresberichte der Schiffsmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes) Paris, Quartalszahlen sowie jeweils neueste Jahreszahlen fortgerechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. <sup>14)</sup> Ab 1. 1. 1969 ohne Inspektion; gröbrentente zum Abbruch bestimmt. <sup>15)</sup> Berechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen.

## V. Luftverkehr

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

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

### A. Personenverkehr

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

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

Seite 28

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

Seite 29

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen, ab 1. 7. 1965 innerhalb eines Monats. — b) Hin- und Rückflug innerhalb 17 Tagen, ab 1. 4. 1964 innerhalb 21 Tagen. <sup>1)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>2)</sup> Flugpreise für die Benutzung von Düsenflugzeugen. Bis 1960 wurden Preise für Reisen mit Propellerflugzeugen veröffentlicht (s. M 7 vj 3/1956 bis vj 3/1965).

### B. Güterverkehr

Luftfrachtraten je kg, umgerechnet von US Dollar (Ab 18. 9. 1949 1 \$ = DM 4,20, ab 8. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00, ab 6. 10. 1969 1 \$ = DM 3,80, ab 27. 10. 1969 1 \$ = DM 3,66).

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

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm<sup>3</sup> und im außereuropäischen Verkehr 9 dm<sup>3</sup> als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober.

Seite 31

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

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

Seite 32

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

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

Seite 33

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

## VI. Post- und Fernmeldeverkehr

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

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

### A. Postverkehr

#### 1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Seite 34

<sup>1)</sup> Am 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warensendungen die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Größengrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, müssen seit 1. 1. 1966 nach der jeweils nächst höheren Gebührenstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 65) galten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — <sup>2)</sup> Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten die innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortgebührensätzen befördert. — <sup>3)</sup> Für die Beförderung von Briefen bis 20 g (ab 1. 1. 1966 Standardbriefe) und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963, nach den Niederlanden ab 1. 8. 1964, nach Italien ab 15. 8. 1965 und nach Vatikanstadt ab 1. 4. 1966, die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze erhoben. — <sup>4)</sup> Bei Drucksachen im Auslandsverkehr, die schwerer als 50 g sind, wurde vom 1. 3. 1963 bis 31. 3. 1966 für jede Gewichtsstufe von 50 g (auch für die erste Stufe) ein Gebührensatz von 10 Dpf erhoben. — <sup>5)</sup> Die Sendungsart „Geschäftspapier“ ist weggefallen. Diese Sendungen unterliegen den Briefgebühren (im Inlandsverkehr ab 1. 3. 1963, im Auslandsverkehr ab 1. 1. 1966). — <sup>6)</sup> Die Sendungsart „Warenproben“ wird im Inlandsverkehr vom 1. 8. 1964 an mit „Warensendung“, im Auslandsverkehr weiterhin mit „Warenproben“ bezeichnet.

#### 2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

Seite 34 (Fortsetzung)

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

#### 3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

Seite 34 (Fortsetzung)

##### a) Monatliche Gebühren je Zeitungsstück im Postzeitungsvertrieb

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

Seite 35

##### b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

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

#### 4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland

#### 5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland

Seite 35 (Fortsetzung)

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

#### 6. Indices der Postgebühren im Inland

Seite 36

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

## B. Fernsprechverkehr

### 1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechschlüsse

#### 2. Ortsgesprächsgebühren

#### 3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 36 (Fortsetzung)

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

#### 4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

Seite 37

<sup>1)</sup> und <sup>2)</sup>: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählerdienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — <sup>3)</sup> Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) berechnet. — <sup>4)</sup> Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wiederingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählerdienst keine Anwendung. — <sup>5)</sup> Vom 1. 7. 1963 bis 31. 7. 1964 wurden für Gespräche von 3 Minuten Dauer in der Zeit von 18 bis 21 Uhr bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen von mehr als 50 bis 75 km 0,96 DM, von mehr als 75 bis 100 km 1,23 DM, bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen bis 200 km 1,60 DM, von mehr als 200 bis 300 km 1,92 DM und von mehr als 300 km 2,24 DM berechnet.

## C. Telegraf- und Telexverkehr

### 1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

Seite 37 (Fortsetzung)

<sup>6)</sup> Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10fache Wortgebühr, ab 1. 4. 1966 7fache Wortgebühr. — <sup>7)</sup> Mindestgebühr für ein Brieftelegramm: vom 1. 4. 1929 bis 23. 2. 1931 10fache, vom 1. 3. 1931 bis 31. 12. 1938 20fache, vom 1. 1. 1939 bis 31. 3. 1946 10fache Wortgebühr, vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen, vom 1. 8. 1948 bis 31. 12. 1962 20fache Wortgebühr, ab 1. 1. 1963 1 DM Mindestgebühr für ein Brieftelegramm bis 22 Wörter, ab 1. 4. 1966 22fache Wortgebühr. — <sup>8)</sup> Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — <sup>9)</sup> Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden gewöhnliche und dringende Ortstelegramme innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 8. 1948 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortgebührensätzen befördert. — <sup>10)</sup> Gesamtgebühren. — <sup>11)</sup> Blitztelegramme sind ab 1. 4. 1966 fortgefallen.

### 2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 37 (Fortsetzung)

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

# 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 Zentralen Verkaufsleitung der Deutschen Bundesbahn

### B. Güterverkehr

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

## II. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen:  
Frachtsätze des Reichs-Kraftwagentarifs für Wagenladungen  
Frachtsatzzeiger des RKT für Regelgüterklassen

## III. Spedition

Kundensätze des Spediteurssammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen:  
Anordnung PR Nr. 148/48 der Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebiets sowie den Verordnungen PR Nr. 73/51, 4/63 und 9/66 des Bundesministers für Wirtschaft über Vergütungen im Spediteurssammelgutverkehr 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)<sup>1)</sup>; Mitteilung für die Presse, Bundesministerium für Verkehr — Abt. See — Hamburg, vom 14. Februar 1968<sup>1)</sup> (s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, 1. Vierteljahresheft 1968, S. 8)<sup>1)</sup>  
„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.<sup>1)</sup>  
Trampfrachtenindices Niederlande:  
Statistisches Zentralamt der Niederlande, Den Haag; Maandstatistiek van Verkeer en vervoer, Jahrgang Nr. 25, Heft Nr. 12, Dezember 1962<sup>1)</sup>  
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Großbritannien:  
Chamber of Shipping of the United Kingdom, London E. C. 3, Methodischer Abriß des Tramp Freight Index, revised basis (1960 = 100)<sup>1)</sup> <sup>2)</sup>  
Index der Tankerfrachten, Großbritannien:  
Mullion and Co. Ltd., London

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

## Quellenverzeichnis

### noch: IV. Schiffsverkehr

#### C. Schifffahrtsindices

##### 1. Indices der Seefrachtraten

Internationaler Trampfrachtenindex, Italien:

Verfasser: Dr. Vito Dante Flore, Informazioni Marittime Anno XXIII Num. 4, April 1968<sup>1)</sup>, s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, 2. Vierteljahresheft 1968, S. 7<sup>1)</sup>

Küstenfrachtenindex, Italien:

Verfasser: Schifffahrtskommission des Verbandes italienischer Handelskammern, Informazioni Marittime Roma, Anno XXI Num. 9, September 1966, S. 828<sup>1)</sup>, s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, 2. Vierteljahresheft 1968, S. 7<sup>1)</sup>

Seefrachtenindices, COMECON-Länder:

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

Seefrachtenindex, Sowjetunion:

Sojumorniiprojekt, Moskau (staatl. wissenschaftliches Institut für Entwurfs- und Konstruktionsaufgaben im Seeverkehr der Sowjetunion) im Auftrage des sowjetischen Ministeriums für die Handelsschifffahrt, Moskau, „Morskoi Flot“, Jg. 1966, Novemberausgabe „Lloyd's List“, Nr. 46934 vom 23. 6. 1965, „Hansa“, 103. Jg., Nr. 24, II. Dezemberheft 1966, s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, 2. Vierteljahresheft 1967, S. 11<sup>1)</sup>

Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten:

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

##### 2. Sonstige Schifffahrtsindices

Average Freight Rate 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 1959<sup>1)</sup>

Preismesszahlen für Neubautonnage:

Fairplay, Shipping Journal, London E. C. 2

Preismesszahlen für Zweithandtonnage:

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

b) Zum Abbruch bestimmt: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung:

Bundesrepublik Deutschland: Heinz Peters, Hamburg LA

Großbritannien: Chamber of Shipping of the United Kingdom, London E. C. 3, Methodischer Abriß des Index der Tramp-Zeitcharterraten<sup>2)</sup>, s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, 1. Vierteljahresheft 1970, S. 8<sup>1)</sup>

Norwegen: Norwegian Shipping News, Oslo, Jahrgang 1967, Nr. 1 A Neujahrsausgabe 1967, Seiten 132, 135<sup>1)</sup>

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

### V. Luftverkehr

#### A. Personenverkehr (IATA-Preise):

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

#### B. Güterverkehr (IATA-Raten):

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

### VI. Post- und Fernmeldegebühren

#### A. Postverkehr

Gebühren: Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

Indices der Postgebühren:

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden: „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Vortext zum 2. Vierteljahresheft 1966, S. 10<sup>1)</sup>

#### B. Fernsprechverkehr: Siehe unter C.

#### C. Telegraf- und Telexverkehr:

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

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