

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**4. Vierteljahr 1968**



Bestellnummer: 310700—680304

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

Seite

Allgemeine Vorbemerkungen .....	3
Abkürzungen, Maße und Gewichte .....	3
Preise für Verkehrsleistungen im 4. Vierteljahr 1968 .....	4
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet .....	9
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland .....	10
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr .....	12
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut .....	13
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen .....	13
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten .....	14
II. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze .....	16
2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar .....	19
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt .....	19
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter) .....	20
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter) .....	22
3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter) .....	23
C. Schiffsverkehrsindices	
1. Indices der Seefrachtraten .....	24
2. Sonstige Schiffsverkehrsindices .....	27
III. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	28
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	30
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	32
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main) .....	33
IV. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr .....	34
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr .....	34
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland .....	34
4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland .....	35
5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland .....	35
6. Indices der Postgebühren im Inlandsverkehr .....	36
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse .....	36
2. Ortsgesprächsgebühren .....	36
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr) .....	36
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferrdienst (Inlandsverkehr) .....	37
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr .....	37
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr .....	37
3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse .....	38
4. Telexgebühren im Inlandsverkehr .....	38
Erläuterungen bzw. Anmerkungen .....	38
Quellenverzeichnis .....	43

Abgeschlossen am 28. April 1969

Erschienen im Juli 1969

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. Zwölfsmonatsmittel) dar.

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

## Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment	Hbg. = Hamburg
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl	Emd. = Emden
ALALC = Asociacion Latinoamericana de Libre Comercio	Rttd. = Rotterdam
ALAMAR = Asociacion Latinoamericana de Armadores	Antw. = Antwerpen
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	Nordd. = Norddeutsche
RKT = Reichskraftwagentarif	Wk. = Westküste
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	Ok. = Ostküste
E = Eilzug	n = Nominell
D = Schnellzug	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
Bf = Bahnhof	RM = Reichsmark
Hbf = Hauptbahnhof	Rpf = Reichspfennig
Hgbf = Hauptgüterbahnhof	DM = Deutsche Mark
Vbf = Verschiebebahnhof	Dpf = Deutscher Pfennig
Pr. = Privat	bfrs = Belgische Francs
UIC = Union Internationale des Chemins de fer	dkr = Dänische Kronen
IRU = International Road Transport Union	hfl = Holländische Gulden
IATA = International Air Transport Association	nkr = Norwegische Kronen
ICAO = International Civil Aviation Organization	skr = Schwedische Kronen
Vj. = Vierteljahr	sfr = Schweizer Franken
Hj. = Halbjahr	£ = Pfund Sterling
MOT = Ministry of Transport (UK)	s = Shilling
USMC = United States Maritime Commission	d = Pence
USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)	\$ = US-Dollar
UK = United Kingdom	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
	FMB = Federal Maritime Board (USA)
	CAB = Civil Aeronautics Board (USA)
	ICC = Interstate Commerce Commission (USA)
BRT = Bruttoregistertonne bzw. NRT = Nettoregistertonne	} Maßeinheiten der bei den Klassifikationsgesellschaften eingetragenen Gesamttraumvermessung eines Schiffes einschließlich fast aller Aufbauten, Betriebs-, Lade- und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebsräume (= 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm).
t. d. w. = Tons deadweight (all told)	
c. c. = cubic capacity	Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur Ladelinie.
t. l. d. = Tons light displacement	Die räumliche Ladefähigkeit der sogenannten Bulk-, Schütt- oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume sowie der Kühl- und der Ölladeräume eines Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.
1 lb = 453,59237 Gramm	1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t
1 qr = 480 lbs = 217,724 kg	1 Fathom = 165 cu ft = 4,6721 cbm
1 t = 1 000 kg	1 Standard (St. Petersburg) = 216 cu ft = 6,116 cbm
1 sh t = 2 000 lbs = 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 4. Vierteljahr 1968

### Eisenbahnverkehr

Im Inlands-Güterverkehr der Deutschen Bundesbahn traten Frachtänderungen nur bei solchen Güter- und Verkehrsrelationen ein, für die Eisenbahnfrachten nach Ausnahmetarifen berechnet werden: Die Frachtsätze der Kohletarife AT 6 B 9 und 73 sowie die der Erztarife AT 7 B 3/24/25/26/35, 7 S 2 und 7 U 3 wurden um 7 bis 17% erhöht.

Demgegenüber räumte die Deutsche Bundesbahn den Großverladern von Kies, Sand, Schlacken, Steinen usw. unter gewissen Voraussetzungen weitgehende Frachtermäßigungen ein: Die untere Tarifgrenze des Margentarifs AT 2 B 1 wurde von —5% auf —23% ausgedehnt, soweit das Frachtgut in Ganzzügen mit einem Nettogewicht (=Frachtgewicht) von mindestens 800 t aufgeliefert wird. Diese Frachtvergünstigung gilt jedoch nur für die in der Abt. I des Abschnitts „Güterart“ des AT 2 B 1 aufgeführten Güterpositionen.

Zur Beschleunigung des Güterumlaufs während des Spitzenverkehrs zum Jahresende wurden für die Zeit vom 1. 11. bis zum 31. 12. 1968 die Gebührensätze des „Wagenstandgeldes“ verdoppelt.

Am 1. 11. 1968 trat der neue „Internationale Tarif für die Beförderung von privaten Transcontainern zwischen Großbritannien und der Bundesrepublik Deutschland über Harwich/Zeebrugge und Harwich/Rotterdam (Nr. 9375)“ in Kraft. Mit der Einführung dieses Sondertarifs verlor der bisher im deutsch-britischen Containerverkehr angewandte AT 9370.02 des Deutsch-Englischen Fährboottarifs seine Gültigkeit. Gegenüber der bisherigen Tarifregelung weist der neue TC-Tarif einige Verbesserungen auf. Einmal sind für die in den Verbindungen dieses Tarifs zur Beförderung aufgelieferten Transcontainer unter Ausschluß der Binnentarife oder anderer internationaler Tarife nur die Bestimmungen dieses Tarifs verbindlich (Zwangstarif). Zum anderen wurde als zweiter Beförderungsweg „Harwich—Rotterdam—Oldenzaal/Bentheim, Zevenaar/Emmerich, Venlo/Kaldenkirchen, Haanrade/Herzogenrath oder umgekehrt“ zugelassen. Außerdem wurden die bisherigen Globalfrachten durch Schnitffrachten bis und ab Harwich abgelöst. Andererseits wurde das Tarifniveau, bedingt durch die Einarbeitung der 10,4%igen niederländischen Tarifierhöhung vom 16. April 1968 (vgl. Vortext zu M 7 vj. 2/1968, S. 4), der Tarifsenkung der Deutschen Bundesbahn (Herausrechnung der Beförderungssteuer, vgl. Vortext zu M 7 vj. 1/1968, S. 5) sowie durch die Frachtgleichstellung über die Leitwege Zeebrügge und Rotterdam, unterschiedlich angehoben (bis zu 6%). Im Verkehr mit Birmingham und London-Stratford können jetzt auch 40-Fuß-Transcontainer eingesetzt werden. Die Zustellung auf Straßenfahrzeugen übernimmt die Britische Eisenbahn jedoch nicht.

Die sowjetische „Reichsbahn“ führte am 1. 1. 1969 einen neuen wichtigen Großbehältertarif ein. Für den Eisenbahngüterverkehr zwischen Berlin und dem Bundesgebiet ergeben sich bei Berechnung der Streckenfracht Zonen-grenzübergang-Berlin nach diesem neuen Tarif—vor allem für den Bahntransport hochwertiger Güter—Frachtvorteile gegenüber den vergleichbaren Frachten im Straßen-güterverkehr.

Aus den Nachbarländern der Bundesrepublik Deutschland wurden neue, zum Teil umfassende Tarifierhöhungen für den Eisenbahn-Güter- und -Personenverkehr gemeldet:

Die Frachtsätze und Nebengebühren des niederländischen Wagenladungstarifs wurden am 1. 1. 1969 linear um 2,5% aufgesetzt. Der bereits am 1. 8. 1968 erhöhte Stückguttarif blieb jedoch unverändert. Die gleichzeitige Einführung der Mehrwertsteuer in den Niederlanden verteuerte die Eisenbahnfrachten um weitere 12%.

Das Tarifniveau im Wagenladungs- und Stückgutverkehr der französischen Staatsbahnen (SNCF) wurde mit Wirkung vom 1. 12. 1968 linear um 9,14% angehoben. Für einige Gütergruppen und Güterarten wurden die Tarifsätze weniger stark erhöht:

Getränke in Behälterwagen oder Flüssigkeitsbehältern, Zucker, Düngemittel sowie Güterarten der Tarife 7, 11, 12 und 14, die nach den neuen 50 t- und 55 t-Gewichtsklassen abgerechnet werden. Die Tarifierhöhung beträgt hier nur +3,82%

Eisen- und Manganerze +5,13%

Holz, mineralische Brennstoffe, Zement, Zementklinker, verflüssigte Gase, Güter im Huckepackverkehr sowie bestimmte Güterarten, die nach den Ladungsklassen für 12 t und darüber berechnet werden +6,45%.

Auch die Nebengebühren im französischen Eisenbahngüterverkehr wurden durchweg um 9,14% erhöht.

Gleichzeitig mit dem Eisenbahngütertarif wurde in Frankreich am 1. 12. 1968 auch die ohnehin schon verhältnismäßig hohe Mehrwertsteuer (Taxe à la valeur ajoutée) weiter erhöht. Sie beträgt nunmehr allgemein, sowohl für Schienen- und Straßen Transporte als auch für den Binnenverkehr auf dem Wasser- und Luftwege, grundsätzlich 23,456% (bisher 20,00%). Mehrwertsteuerfrei sind lediglich Gütertransporte der Ausfuhr und im Transitverkehr

Beförderung von Zeitungen und Zeitschriften  
(nach Tarif 32)

Hafengebühren (Kaigelder), Wagenstandsgelder auf Hafengeleisen im Überseeverkehr

Nachnahmebeträge, Barvorschußbeträge

Fracht- und Nebenkosten, die auf Strecken nichtfranzösischer Eisenbahnen anfallen.

Ein ermäßigter Steuersatz von 17,65% (bisher 14,94%) gilt für Einfuhrfrachten.

Die Österreichischen Bundesbahnen führten mit Wirkung vom 1. 1. 1969 ebenfalls höhere Beförderungspreise ein, und zwar sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Im Personennahverkehr (bis 140 km) stiegen die Fahrpreise durchschnittlich um 30% an, während sie im Fernverkehr (über 140 km) sowie im Gepäcktransport unverändert blieben. Im Eisenbahn-Güterverkehr wurden lediglich die Stückguttarife von der Tarifsteigerung betroffen, und zwar für den normalen Stückgutverkehr ebenso wie für den Eilgut- und Expreßgutverkehr. Die Zuschläge liegen für Kleinsendungen bei 50% und sinken bis 800 kg auf 5% ab, während für Stückgutsendungen über 1000 kg sogar Ermäßigungen bis 7% vorgesehen sind. Die Mehrzahl der Frachterhöhungen macht etwa 5 bis 10% aus. Außerdem wurden die Frachtsätze bestimmter Ausnahmetarife heraufgesetzt und eine Anzahl sogenannter Subventionstarife aufgehoben.

Eine umfassende Tarifreform der Schweizerischen Bundesbahn wurde für den Personenverkehr am 1. 11. 1968 und für den Güterverkehr am 1. 1. 1969 wirksam. Die Personenfahrpreise stiegen im Nahverkehr stärker an als im Fernverkehr (durchschnittlich um 11,1%). In ähnlichem Ausmaß verteuerten sich die Ferienfahrkarten und die Streckenabonnementspreise für gelegentliche Fahrten. Die General-, Halbtax- und Netzaabonnementspreise wurden von der Fahrpreiserhöhung weniger betroffen. Die Gepäckfrachten erhöhten sich um 10%. In den Gütertarifen für Wagenladungen wurden sehr unterschiedliche Frachtzuschläge berechnet. Die billigeren Tarifklassen und niedrigeren Gewichtsklassen wurden empfindlicher, die oberen Tarifklassen dagegen weniger stark betroffen. Teilweise ergaben sich hier sogar nicht unwesentliche Verbilligungen, besonders für 15 t- und 20 t-Sätze. Die durchschnittliche Frachterhöhung liegt für Wagenladungen bei 6 bis 7%. Die

Tarifierhebungen im Stückgutverkehr wurden stark degressiv gestaffelt. Sie liegen durchschnittlich bei 13 bis 14% und wirken sich vor allem bei Kleinsendungen und bei geringer Versandweite stark frachtverteuernd aus.

Die Frachtsätze des Expresßguttarifs der Norwegischen Staatsbahn (NSTB) wurden mit Wirkung vom 1. 1. 1969 um rund 10% erhöht.

In den Vereinigten Staaten von Amerika wurde Ende November 1968 die bereits seit längerer Zeit von den amerikanischen Eisenbahngesellschaften angestrebte Erhöhung der Eisenbahngütertarife wirksam. Die Interstate Commerce Commission (ICC) hatte den Gesellschaften bereits im Juni 1968 zugestanden, ihre Gütertarife unter dem Vorbehalt einer endgültigen Genehmigung vorläufig um 3% zu erhöhen. Anstatt der ursprünglich beantragten linearen Anhebung um 10% genehmigte die ICC jedoch insgesamt nur je nach Güterart unterschiedliche Frachterhöhungen zwischen 3 und 10% (vgl. Vortext zu M 7 vj. 2/1968, S. 4).

## Straßenverkehr

Im Zuge der Maßnahmen zur Verwirklichung des verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung, das der Bundesminister für Verkehr am 22. September 1967 bekanntgegeben hatte, trat am 1. Januar 1969 das „Gesetz über die Besteuerung des Straßengüterverkehrs“ in Kraft. Danach wird für den Straßengütertransport eine Steuer erhoben, und zwar für Beförderungen

- im Güterfernverkehr<sup>1)</sup> und im grenzüberschreitenden Güternahverkehr<sup>1)</sup> in Höhe von 1 Pf je tkm
- im Werkfernverkehr<sup>1)</sup> und im grenzüberschreitenden Werknahverkehr<sup>1)</sup> in Höhe von
  - 3 Pf je tkm (4 bis unter 5 t Nutzlast)
  - 4 Pf je tkm (5 bis unter 6 t Nutzlast)
  - 5 Pf je tkm (6 t und mehr Nutzlast).

Mit der Besteuerung des Straßengüterverkehrs soll einmal der Wettbewerbsvorteil gegenüber der Deutschen Bundesbahn ausgeglichen werden, die — zum Unterschied vom Straßenverkehr — ihre Wegekosten voll trägt und an eine Beförderungspflicht gebunden ist, die ihr u. a. die Vorhaltung eines auch für Spitzenverkehrszeiten ausreichenden Frachtraums auferlegt. Mit der stärkeren Belastung des Werkverkehrs gegenüber dem gewerblichen Güterverkehr soll der zwischenzeitliche Kostenvorteil beim Werkverkehr in Höhe von etwa 21% aufgehoben werden. Er hatte sich daraus ergeben, daß dieser Verkehr wie der aller übrigen Verkehrsträger nach dem Fortfall der früheren Beförderungssteuer (am 21. 12. 1967) vom 1. bis 31. 12. 1968 lediglich der Mehrwertsteuer in Höhe von 10 bzw. 11% unterworfen war. Schließlich soll die Staffelform der Straßengüterverkehrssteuer für den Werkverkehr nach Nutzlaststufen verkehrslenkend im Sinne einer Verringerung der Straßenbelastung wirken. Die Geltungsdauer des neuen Straßenverkehrssteuergesetzes wurde auf 2 Jahre beschränkt (bis zum 31. 12. 1970). Mit Beginn des Jahres 1971 soll die Straßenverkehrssteuer durch eine „Straßenbenutzungsgebühr“ ersetzt werden. Um diese Gebühr einführen zu können, müssen die fehlenden Rechtsgrundlagen vom Gesetzgeber erst noch durch eine Ergänzung bzw. Änderung des Grundgesetzes (Artikel 47 bzw. 105) geschaffen werden.

Zum Ausgleich von Härten für die Verlagerer und für das Fernverkehrsgewerbe sind im Straßenverkehrssteuergesetz für verschiedene Transportarten und Transportgüter Steuerbefreiungen bzw. -ermäßigungen vorgesehen. Von der Straßenverkehrssteuer gänzlich befreit sind Beförderungen

- in Kraftfahrzeugen mit weniger als 4 t Nutzlast
- im „Huckepackverkehr“ auf dem Schienen- oder Wasserwege
- im Güterfernverkehr unmittelbar nach oder von Berlin (West)
- von Umzugsgut in Spezial-Möbeltransportfahrzeugen
- von gebrauchten Packmitteln und Paletten
- von Ernährungsgütern
- von Tieren und Geräten von Schaustellern
- von Roh- und Schnittholz (ohne tropische Hölzer) sowie von Holzabfällen, wenn die maßgebliche Tarifentfernung nicht mehr als 170 km beträgt.

Die Straßenverkehrssteuer ermäßigt sich um 50% bei Beförderungen

- im Werkfernverkehr unmittelbar nach und von Berlin (West)<sup>1)</sup>
- im Güter- und Werkfernverkehr unmittelbar nach und von dem Zonenrandgebiet bzw. den Frachthilfgebieten
- im Güter- und Werkfernverkehr innerhalb des Zonenrandgebietes und der Frachthilfgebiete.

Außerdem kann der Bundesminister der Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr weitere Teile des Bundesgebiets in den Kreis der steuerbegünstigten Gebiete einbeziehen, soweit sie verkehrsmäßig schwach aufgeschlossen sind bzw. eine ungünstige Verkehrslage haben.

Für den Vorlauf- und Ablauftransport von Seehandels-gütern über deutsche Seehäfen wurde die Besteuerung in besonderer Weise geregelt. Danach bleiben 170 km des Transportweges (eine Strecke, die etwa der Straßenentfernung Rotterdam—Kaldenkirchen entspricht) für die Steuerbemessung außer Ansatz. Einer diskriminierenden Wirkung des Straßengüterverkehrssteuergesetzes auf die Position der deutschen Seehäfen, vor allem gegenüber den Rheinhäfen, wurde damit vorgebeugt.

Besondere Steuerermäßigungen sind auch für den „unersetzbaren“ Werkfernverkehr vorgesehen. Die Steuer kann einem Unternehmen mit Werkfernverkehr im Einzelfall bis auf 1 Pf je tkm erlassen werden. Das Unternehmen hat nachzuweisen, „daß es den Werkfernverkehr für bestimmte Güter wegen seiner Eigenart oder geographischen Lage nicht entbehren kann, daß es insbesondere nicht auf die öffentlichen Verkehrsunternehmen ausweichen kann oder schließlich, daß es durch die Belastung mit vollen Steuersätzen in Schwierigkeiten geraten ist oder geraten würde“ (§ 7 StraGüVStG).

Die Tarifkommissionen des Straßengüterverkehrs haben in ihre maßgebenden Gütertarife — in den RKT für den Fernverkehr bzw. in den GNT für den Nahverkehr — eine Bestimmung aufgenommen, wonach der Steuerbetrag den vereinbarten Frachtentgelten zugeschlagen, also dem Frachtkunden zusätzlich zur Fracht selbst berechnet wird. Es kann allerdings auch vereinbart werden, daß der Straßenverkehrsunternehmer auf die zusätzliche Berechnung der Steuer verzichtet oder diese nur teilweise in Rechnung stellt. Damit entstehen bei Frachtabschlüssen je nach Art der Vereinbarung und je nach Höhe des anzuwendenden Steuersatzes entweder dem Frachtkunden oder dem Straßenverkehrsunternehmer zusätzliche Belastungen bis zu 8%.

Da die neue Straßengüterverkehrssteuer zum Beförderungsentgelt gehört und aus diesem Grunde in die Bemessungsgrundlage zur Ermittlung der Umsatzsteuer einbezogen werden muß, sind nach § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (UStG) die Sätze der ab 1. 1. 1969 geltenden Straßenverkehrssteuer mehrwertsteuerpflichtig. Die Mehrbelastung durch die Umsatzsteuer berührt jedoch den gewerblichen Verlagerer finanziell nicht, da er die Steuer seinerseits als Vorsteuer in Abzug bringen kann.

In Schleswig-Holstein wurde am 1. 12. 1968 ein neuer Sondertarif für die Beförderung von losem Zement im Güternahverkehr eingeführt. Darin sind gegenüber dem bisher geltenden Festtarif Richtsätze für Zementtransporte in Silofahrzeugen von bestimmten Zementwerken bis zur hamburgischen Landesgrenze vorgesehen. Die Sätze können je nach Vereinbarung um bis zu 5% über- oder unterschritten werden. Für Transporte an eine geschlossene Baustelle kann die Tarifiermäßigung bei Großaufträgen je nach Beschäftigungsdauer des Nahverkehrsunternehmens (6 bis 12 Monate) bzw. je nach Transportmenge (5 000 bis 25 000 t) bis auf —13% ausgedehnt werden.

Mit Zustimmung des Verkehrsministeriums der Niederlande wurde am 1. 1. 1969 der niederländische Höchstfrachten-Binnentarif für den Straßengüterverkehr heraufgesetzt, und zwar um rund 5% für den Linienverkehr und um rund 3% für den Gelegenheitsverkehr. Gleichzeitig stiegen die Mindestfrachtsätze im grenzüberschrei-

<sup>1)</sup> Bei Beförderungen im grenzüberschreitenden Güter- bzw. Werkverkehr unterliegt lediglich die Fracht der Teilstrecke innerhalb des Bundesgebiets und Berlins der Besteuerung.

tenden Straßengüterverkehr um 1,5%. Die am 1. 1. 1969 in den Niederlanden eingeführte 12%ige Mehrwertsteuer wird auch auf die Binnenfrachten des niederländischen Straßengüterverkehrs angewendet. Sie wird gesondert ausgewiesen. Auch die Transportabgaben für ausländische Streckenanteile im grenzüberschreitenden Verkehr werden von den niederländischen Straßenverkehrsunternehmen gesondert berechnet.

Entsprechend den Änderungen im österreichischen Beförderungsteuergesetz erhöhte sich am 1. 1. 1969 der jährliche Steuersatz für die im österreichischen Werkverkehr eingesetzten Fahrzeuge um 46%, d. h. von 288 auf 420 S je Tonne Nutzlast. Demgegenüber wurde die Steuerermäßigung für ruhende bzw. für im Laufe des Jahres neu eingesetzte Kraftfahrzeuge entsprechend verstärkt (auf 35 S gegenüber bisher 24 S im Monat). Die österreichische Werkverkehrssteuer wurde damit an die seit 1967 gestiegenen Preise angepaßt.

## Binnenschiffsverkehr

Mit der Verkündung des „Zweiten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr“ sind zum Beginn des Jahres 1969 neben der Verabschiedung des Straßengüterverkehrsgesetzes weitere wichtige Ziele des verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung verwirklicht worden, und zwar

- eine stärkere Beteiligung der Verlader an der Frachtenbildung, um marktgerechte Entgelte für die Beförderungsleistungen der Binnenschifffahrt zu gewährleisten, die Verschärfung der Vorschriften über die Überwachung der Zahlung der festgesetzten Beförderungsentgelte an die Binnenschifffahrt

- die gesetzliche Zubilligung des Akquisitionsrechts für die Schifferbetriebsverbände

- die Möglichkeit, unwirtschaftlichen Schiffsraum abzuwracken.

Während die Verlader in den Frachtenausschüssen bisher an der Tarifbildung nur mit beratender Stimme beteiligt waren, haben sie bei Tarifbeschlüssen nunmehr das gleiche Stimmrecht wie die Vertretergruppe der Schifffahrt.

Außerdem wurde die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung durch das neue Gesetz ermächtigt, die Einhaltung der Verordnungen über Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt durch Frachtenkontrollen bei Schifffahrtsbetrieben und bei Verladern von sich aus zu überwachen. Bei diesen Frachtenkontrollen kann sie von Fall zu Fall die Amtshilfe der Bundesanstalt für Güterfernverkehr in Anspruch nehmen, die aufgrund langjähriger Praxis in der Tarifüberwachung des Güterfernverkehrs über erfahrene und geschulte Betriebs- und Frachtenprüfer verfügt. Darüber hinaus sind die Binnenschifffahrtsunternehmen verpflichtet, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg die für die Tarifüberwachung notwendigen Angaben über ihre Gütertransporte zu liefern.

Nach dem neuen Binnenschifffahrtsgesetz wird das bisher für Schifferbetriebsverbände geltende Verbot, selbst Ladung für ihre Mitglieder zu werben, aufgehoben. Damit wird die besonders schwache Stellung der Partikulierschifffahrt am Frachtenmarkt nachhaltig gestärkt. Den Verbänden ist es jedoch weiterhin gesetzlich verboten, aus der Ladungsvermittlung Gewinn zu ziehen.

Die durch dieses Gesetz sowie durch die Verordnung „über die Erhebung von Beiträgen für den Abwrackfonds und über die Gewährung von Abwrackprämien in der Binnenschifffahrt“ eingeleitete Verschrottungsaktion für veraltete und unwirtschaftliche Schiffe soll den Markt für Binnenschiffsverkehrsleistungen bereinigen. Kleinbetrieben, die wegen ihres unwirtschaftlichen Schiffsraums nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen nicht mehr existieren können, die Funktionsfähigkeit des Binnenschifffahrtsmarktes aber empfindlich stören, wird gleichzeitig — aus sozialen Gründen — das Ausscheiden aus dem Beruf erleichtert. Die Abwrackprämien werden aus einem Fonds finanziert, den die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg verwaltet. Er wird aus Beiträgen der Binnenschifffahrt in Höhe von 2% des Frachtenentgeltes bei allen Transporten innerhalb des Bundesgebiets und Berlins sowie aus Bundeszuschüssen gespeist. Für die Kosten der Tarifüberwachung werden Umlagen in Höhe von 0,2% dieser Entgelte einge-

zogen. Die Höhe der Abwrackprämie beträgt für Güterschiffe mit einer Tragfähigkeit

bis 150 t (Stufe 1)	74,70 DM je t
über 150 t bis 200 t (Stufe 2)	64,00 DM je t
über 200 t bis 350 t (Stufe 3)	53,30 DM je t
über 350 t bis 500 t (Stufe 4)	48,00 DM je t
über 500 t bis 750 t (Stufe 5)	42,70 DM je t
über 750 t (Stufe 6)	37,30 DM je t

Für Tankschiffe erhöhen sich diese Sätze um 40%. Für Motorgüterschiffe einschließlich Motortankschiffe werden zusätzlich 33,30 DM je PS gewährt. Die Prämie für Schlepper beträgt einheitlich 83,30 DM je PS.

Die Abwrackprämien werden gewährt, wenn die Ersteintragung des zu verschrottenden Binnenschiffs in ein Binnenschiffsregister am 1. 1. 1969

- bei Güterschiffen (ohne Tankschiffe) mindestens 20 Jahre und

- bei Schleppern und Tankschiffen mindestens 12 Jahre zurückliegt. Außerdem müssen diese Schiffe

- in der Zeit vom 2. 1. 1967 bis zum 1. 1. 1968 überwiegend Transporte zwischen deutschen Lade- und Löschstellen durchgeführt haben bzw.

- am 1. 1. 1967 in einem Binnenschiffsregister im Geltungsbereich des BSchVG eingetragen gewesen sein.

Auch die ausländische Binnenschifffahrt, die — soweit sie binnendeutsche Transporte durchführt — ebenfalls 2% des Frachtenentgeltes an den Abwrackfonds abführen muß, hat Anspruch auf Abwrackprämien, wenn sie die gestellten Bedingungen erfüllt.

Von Oktober bis Dezember 1968 wurden Beschlüsse der Frachtenausschüsse über zahlreiche Neuverkehre im Binnenschifffahrtsgütertransport wirksam; in einigen bereits befahrenen Binnenschifffahrtsrelationen wurden die Transportsätze geringfügig geändert. Bedeutsame Frachtbegünstigungen wurden für einige Tankschiffsrelationen der Bergfahrt eingeführt. Im Zuge der Errichtung der Oberreiner Raffinerien entwickelten sich neue Verkehrsströme im Rhein-Tankschiffsverkehr zu Tal. Dadurch kamen für Tankschiffe, die bisher in der Bergfahrt eingesetzt waren, Rückladungen in Frage, für die sich die Leerfahrtkostenanteile der beiden Frachtwege bei entsprechender Neuberechnung der Transportsätze einsparen ließen. Demzufolge traten am 1. Dezember für folgende kombinierte Tankschiffsverkehre Durchfrachten in Kraft, die gegenüber den bisher für die einbezogene Berg- bzw. Talverkehrsrelation einzeln berechneten Schiffsfrachten sehr viel niedriger liegen:

Gelsenkirchen/Stadthafen — Mannheim/Ludwigshafen — Gelsenkirchen/Stadthafen

Köln/Niehl/Leverkusen — Frankfurt/Offenbach;

Karlsruhe km 363 — Koblenz/Rauenthal

Köln/Niehl/Leverkusen — Mannheim/Ludwigshafen;

Karlsruhe km 363 — Koblenz/Rauenthal.

Im Bereich der Unterelbe sowie im Hamburger und Lübecker Hafenverkehr wurden am Jahresende (vom 16. bis 24. 12. 1968) Eiszuschläge in Höhe von 1,50 DM je t erhoben.

Die Sondervereinbarungen über den Transport von Produkten der chemischen Industrie im Rahmen der Duisburger Frachtenkonvention für den grenzüberschreitenden Stückgutverkehr zwischen Binnenwasserumschlagsplätzen der Bundesrepublik und Rheinendhäfen wurden bis zum 31. 3. 1970 verlängert. Ab 1. 1. 1969 wurden folgende Änderungen vereinbart:

- Erhöhung der Frachten für Chemieprodukte um 10%.

- Erhöhung der Zuschläge für die Bedienung mehrerer Löschstellen

- Streichung der Platzspesenermäßigung in den Seehäfen.

Nach zahlreichen und zäh geführten Verhandlungen zwischen den am Schweizerischen Rheinverkehr beteiligten Reedereien aus allen Rheinuferstaaten und aus Belgien, konnten am 28. 11. 1968 in Basel die Vereinbarungen über den schweizerischen Rheinschiffahrtspool und über die entsprechenden Konventionen für die Dauer von weiteren 5 Jahren erneuert werden. Danach ist dieser „Basler Pool“ in den ersten drei Jahren unkündbar. Die Abmachungen umfassen den Binnenschifffahrtstransport von Getreide, Stückgut, Massengut und Zucker zwischen der Schweiz einerseits und der Bundesrepublik, Frankreich, den Niederlanden und Belgien andererseits.

Der Seegüterumschlag in Rotterdam nahm vom September bis Dezember 1968 erheblich zu und verstärkte die Tonnagenachfrage am freien Rheinfrachtenmarkt. An dieser vorwiegend saisonbedingten Mengenkonjunktur waren alle in der Regel beförderten Massengüter beteiligt, vor allem Getreide, Erz, sonstige mineralische Grundstoffe einschließlich Steine und Erden. Die freien Marktraten für den Ab- und Antransport der Seehandelsgüter auf dem Rhein zwischen Rotterdam und dem Hinterland zogen sprunghaft an und lagen am Jahresende um etwa 50 bis 100% höher als im September 1968 und um 20 bis 30% höher als im Dezember 1967. Die Frachtraten im Bergverkehr tendierten dabei stärker nach oben als die Frachtraten im Talverkehr.

Mit der Erhöhung der Transporttarife um 5,127% folgte die französische Binnenschifffahrt am 12. 12. 1968 den Tarifmaßnahmen der französischen Staatsbahnen und des Straßengüterverkehrs. Die Straßentransporttarife waren bereits vor einigen Monaten heraufgesetzt worden.

Im Zusammenhang mit den globalen Tarifierhöhungen im Eisenbahn- und Straßengüterverkehr stiegen auch die Transportsätze der niederländischen Binnenschifffahrt im unregelmäßigen Binnengüterverkehr am 1. 1. 1969 um 5,5 bis 6% und die Überliegegelder um 20%. Gleichzeitig wurde die niederländische gewerbliche Binnenschifffahrt mit Ausnahme des grenzüberschreitenden Güterverkehrs mehrwertsteuerpflichtig. Die auf den inländischen Frachten ruhende Mehrwertsteuer wird mit 12% zusätzlich berechnet und auf der Frachtrechnung gesondert ausgewiesen. Die Transportsätze wurden vor Einbeziehung der vorgesehenen Tarifzuschläge um die 2,7%ige Umsatzsteuer, die bis zum 31. 12. 1968 in ihnen enthalten war, bereinigt.

#### Seeverkehr

Nach der Indexberechnung des Bundesministeriums für Verkehr, Abt. See, liegen die Trampfrachtraten des Jahres 1968 nur unwesentlich unter denen des Vorjahres. Die damals von der Suezkrise ausgelösten Ratenschwankungen wiederholten sich im Jahre 1968 nicht. Die im ganzen auch jetzt wieder erwartete festere Ratentendenz wurde durch den Einsatz moderner Großraumfrachter zu niedrigen Frachtraten gedämpft.

Die Streikdrohung der amerikanischen Dockarbeiter und die internationale Währungskrise beeinträchtigten die Geschäftsentwicklung des überseeischen Trampfrachtenmarktes zu Beginn des 4. Quartals 1968 nur vorübergehend. Aufgrund der im Herbst auslaufenden Saisonverschieffungen des Getreidemarktes und angesichts des herannahenden Termins für das Ende der Streikaussetzung in den Häfen der nordamerikanischen Atlantik- und Golfküste wurde jedoch die anfängliche Marktunsicherheit von einer rasch zunehmenden Mengenkonjunktur auf dem amerikanischen Getreidefrachtesektor abgelöst, vor allem für Schiffe mit kurzen Ladeterminen. Daraufhin stiegen die Reisecharterraten bis Jahresende allgemein leicht an. Als dann am 20. 12. 1968 der amerikanische Hafenarbeiterstreik tatsächlich in vollem Umfang einsetzte, fiel der Streikbeginn mit der Marktruhe während der Feiertage am Jahresende zusammen, so daß es zunächst noch nicht zu der allgemein befürchteten Tendenzumkehr am Trampfrachtenmarkt kam.

Im Gegensatz zum Tagesmarkt reagierte der Zeitchartersektor auf den bevorstehenden Streik der amerikanischen Hafenarbeiter weitaus empfindlicher. Die im Hinblick auf den Streik verstärkte Abschlußfähigkeit hatte während des Sommers einen erheblichen Anstieg der Zeitcharterraten bewirkt. Diese schwächten sich im November wieder ab, als die Befrachter unter den gegebenen Marktbedingungen auf Reisecharter-Quotierungen auswichen. Vor allem bröckelten die Raten für normale Bulk-Carrier weiter ab, da auf dem Zeitchartermarkt immer größere und modernere Massengutfrachter angeboten wurden.

Am Nord- und Ostseefrachtenmarkt belebte der frühere Wintereinbruch in der nördlichen Ostsee die Tonnagenachfrage für prompte Holzverschieffungen nach England. Daraufhin zogen die Holzfrachtraten bis Jahresende stärker an. Gleichzeitig befestigten sich auch die Küstenfrachtraten auf dem Brennstoffsektor. Umfangreiche

Kohleverschieffungen von russischen und polnischen Ostseehäfen nach Südfinnland und Nordfrankreich unterstützten diesen Ratentrend nachhaltig.

Im Rückblick auf das Jahr 1968 konnte jedoch weder der Ratenverlauf noch die Geschäftsentwicklung die Küstenreeder zufriedenstellen. Zwar lag das Ratenniveau etwas höher als 1967. Indessen reichte die erst im Oktober voll einsetzende Mengen- und Ratenkonjunktur nicht aus, um gewinnmindernde Markteinflüsse auszugleichen, wie z. B. Kostensteigerungen für den Schiffahrtsbetrieb auf allen Gebieten und ungünstige Zusammensetzung der Ladung, vor allem im Holztransport. Außerdem wirkten sich Einfuhrbeschränkungen europäischer Länder und die allgemeine währungspolitische Unsicherheit ungünstig auf das Marktgeschehen aus.

Die Tagesraten der Tankerfahrt entwickelten sich im Laufe des 4. Quartals bei schwankender Tonnagenachfrage uneinheitlich. Rohöltransporte von der Karibischen See wurden nach vorübergehender Schwächeneigung des Ratenverlaufs unter dem Eindruck des zunehmenden nordamerikanischen Tonnagebedarfs im Oktober und November erheblich höher quotiert. Auch Verschieffungen von Erdölprodukten wurden durchweg besser bezahlt als in den Sommermonaten. Demgegenüber befestigten sich die Tagesraten für Rohölladungen ab Persischem Golf nur sehr zögernd. Hier wurde der Ratenauftrieb von der lebhaften Geschäftstätigkeit am Tankerzeitchartermarkt gebremst. Nach der AFRA-Durchschnittsratenberechnung für die Tankerfahrt, die ab Oktober 4 statt bisher 3 Tankergrößenklassen und damit Abschlüsse für Tankergrößen mit einem Fassungsvermögen bis zu 160 000 t dwt einschließt, blieben die Quotierungen für langfristig gebundene Tankertonnage bis Jahresende durchweg stabil.

Die Linienfrachtraten für Stück- und Massengutladungen im ausgehenden und einkommenden Seegüterverkehr der Bundesrepublik Deutschland tendierten im 4. Quartal 1968 weiterhin leicht aufwärts. Zum Jahreswechsel 1968/69 lagen sie nach der Seefrachten-Indexberechnung des BMV, Abt. See, für die Linienfahrt durchschnittlich um 0,6% höher als im September 1968. Demzufolge blieben die Konferenztarife in den meisten Fahrtgebieten unverändert. Globale Tarifierhöhungen wurden wiederum nur für den Liniendienst in einigen wenigen, aber wichtigen Fahrtrichtungen vorgenommen, und zwar

- am 1. 11. 1968 von Westafrika nach Europa (+10%)
- am 18. 11. 1968 von Neuseeland nach Europa (für Wolle und Schaffelle +8,5%)
- am 25. 11. 1968 von Europa nach Tripolis/Libyen (+20% Erschwerniszuschlag)
- am 1. 12. 1968 von US-Atlantikhäfen nach Europa (+5%) sowie von Europa nach US-Golfhäfen und umgekehrt (+2,50/3,50 \$ je Frachttonne).

Die brasilianische Schiffahrtskommission erklärte in einer am 12. 10. 1968 veröffentlichten Resolution die seit 1924 im Linienverkehr zwischen Brasilien und Europa geltenden Konferenzstatuten sowie den im Jahre 1965 geschlossenen Poolvertrag mit fünfjähriger Laufzeit über die Ladungsverteilung des entsprechenden Seegüterverkehrs auf den Schiffsraum unter brasilianischer und fremder Flagge für null und nichtig. Nach schwierigen Verhandlungen wurde am 29. 11. 1968 ein neues Konferenz- und Poolabkommen der beteiligten Konferenzlinien mit der brasilianischen Schiffahrtskommission unterzeichnet, das u. a. auch eine bedeutsame Entscheidung für die künftige Ratenentwicklung der Brasilienfahrt enthält. Danach behält sich die brasilianische Regierung in allen wichtigen Konferenz- und Tariffragen, insbesondere bei Ratenerrhöhungen, ein Vetorecht vor. Der Ladungsanteil der brasilianischen Flagge wurde im südgehenden Verkehr von 45 auf 50%, im nordgehenden Verkehr von 28 auf 32,5% erhöht. Er soll bis 1979 stufenweise auf 70% steigen. Der Anteil deutscher Linien liegt im Verkehr beider Richtungen bei 23%.

#### Luftverkehr

Am 1. 11. 1968 führten die Deutschen Verkehrsflughäfen (ohne Berliner Flughäfen) für den Personenflugverkehr innerhalb des Bundesgebiets einen Zuschlag zur Flugzeuglandegebühr ein. Dieser „nutzlastabhängige“ Teil der Landegebühr wird — wie die Grundge-



bühr — von den Fluggesellschaften an die Flughafenverwaltungen in Höhe von 1,50 DM je abgefertigten Fluggast abgeführt. Dies bedeutet eine 25%ige Erhöhung der Start- und Landegebüren. Die Flughäfen begründen diese Gebührenerhöhung mit der Notwendigkeit verstärkter Investitionen im Hinblick auf den in naher Zukunft steigenden Verkehr. Außerdem wirkte die Heraufsetzung des Mehrwertsteuersatzes von 10 auf 11% (am 1. 7. 1968) auf den fast ausschließlich von der Deutschen Lufthansa durchgeführten Binnenflugverkehr kostensteigernd. Angesichts der stark defizitären Ertragslage dieses Verkehrszweigs sah sich die Deutsche Lufthansa gezwungen, zum gleichen Termin diese Kostenmehrbelastungen in Form von Tarifizuschlägen (in Höhe von rund 5%) in den Flugpreis einzubeziehen.

Der Flugdienst zwischen dem Bundesgebiet und Berlin, der ausschließlich von ausländischen Gesellschaften wahrgenommen wird, ist von der Gebühren- bzw. Steuererhöhung nicht betroffen. Die Flugpreise im Berlinverkehr bleiben deshalb unverändert.

Nach Mitteilung der obersten Zivilluftfahrtsbehörde im Österreichischen Bundesministerium für Verkehr und Verkehrsmittel Betriebe wurde am 1. 1. 1969 die etwa seit zehn Jahren unveränderte Fluggastgebühr des Flughafens Wien-Schwechat von 30 auf 40 S je abgefertigten Fluggast erhöht. Diese Gebührenanhebung wurde im Rahmen einer umfassenden Neugliederung und Vereinfachung der österreichischen Flughafen-Tarifordnung notwendig, weil gewisse bisher anderweitig zugeordnete Kostenelemente neuerdings den Fluggastgebühren zuzurechnen sind.

Für den internationalen Luftfrachtverkehr trat am 1. 10. 1968 nachträglich eine Entscheidung der Frachttarifkonferenz von San Juan/Puerto Rico vom Mai 1967 in Kraft. Danach können im IATA-Frachttarif nur noch Container registriert werden, die den Standardmaßen entsprechen. Alle vorher registrierten Container, die abweichende Maße haben, können noch weiter benutzt werden, erhalten aber seit 1. 10. 1968 nur noch 50% des Container-Rabatts.

Die erheblich angestiegenen Material- und Lohnkosten in der japanischen Flughafenpedition veranlaßten die japanischen Luftfrachtpediteure, ihre Umschlaggebühren am 1. 10. 1968 entsprechend zu erhöhen. Zugleich wurde ein besonderer Leistungstarif für die Behandlung von Containerladungen (für IATA-registrierte Container) neueingeführt.

#### Post- und Fernmeldeverkehr

Aufgrund einer Änderungs-Verordnung zur Postscheck- und Postscheckgebührenordnung der Deutschen Bundespost (Bundesgesetzbl I S. 14 und 15 vom 11. Januar 1969) werden im Postscheckdienst

die bisher mit 3 Pf je 100 DM des Scheckbetrages berechneten Gebühren für Abrechnungsschecks sowie die bisher mit 30 Pf Grundgebühr je Scheck zuzüglich 1 Pf je 10 DM des Scheckbetrags berechneten Gebühren für Kassenschecks

vom 20. 1. 1969 an nicht mehr erhoben. Diese Postschecks werden von den Zahlstellen der Postscheckämter künftig kostenfrei eingelöst.

Die Deutsche Bundespost senkte außerdem die Gebühren für einige Verbindungen im Auslandsfernsprechverkehr, und zwar

am 14. 11. 1968 mit Israel (um rd. 25%)  
am 1. 12. 1968 mit Äthiopien, Jordanien, Kuwait, Somalia und Syrien (um etwa 2 bis 4%)  
am 15. 12. 1968 mit Fernando Poo (um rd. 7%)  
am 1. 1. 1969 mit Malta und Grönland (um rd. 21 bzw. 27%)

Die Gebühren für Telex-Verbindungen mit Rumänien ermäßigten sich am 1. 12. 1968 um rund 18%.

Die Postverwaltung der Niederlande setzte zu Beginn des Jahres 1969 eine Reihe wichtiger Positionen ihrer Gebührenverordnung für den Post- und Fernmeldedienst herauf. Danach stiegen

die Inlandsbriefgebühr	von 0,20 auf 0,25 hfl
die Inlandspostkartengebühr	von 0,15 auf 0,20 hfl
die zusätzliche Einschreibgebühr	von 0,75 auf 1,00 hfl
die Postanweisungsgebühr	von 0,75 auf 1,00 hfl
die Inlandstelegrammgebühr	
für die ersten 10 Worte	von 2,50 auf 3,00 hfl
für jedes weitere Wort	von 0,15 auf 0,20 hfl
die monatliche Gebühr	
für Fernsprechanlüsse	von 13,00 auf 15,00 hfl
für Telex-Anschlüsse	von 120,00 auf 150,00 hfl
die Zeilengebühr für Telefonbucheinträge	von 2,50 auf 5,50 hfl
die Änderungsgebühr	
für Telefonbucheinträge	von 10,00 auf 20,00 hfl

Mit diesen Gebührenanhebungen sollen die Rentabilität des niederländischen Postbetriebs gesichert und notwendige Investitionen finanziert werden.

Die französische Postverwaltung stellte ihre Brief- und Paketgebühren am 13. 1. 1969 auf das bereits in Großbritannien angewendete „Zweigeschwindigkeitssystem“ um (vgl. Vortext zu M 7 vj. 3/1968, S. 7). Demzufolge wurden die Brief-, Paket- und Drucksachengebühren zusammengefaßt und nach den Versandmerkmalen „dringend“ und „nicht dringend“ zu 2 neuen Gebührenpositionen verschmolzen. Unter „dringend“ ist die Zustellung von Brief- und Paketsendungen innerhalb von 24 Stunden nach Auflieferung, unter „nicht dringend“ die normale Zustellung innerhalb von 2 bis 3 Tagen zu verstehen. Die für dringende Brief- und Paketsendungen neugeschaffene Gebührenposition liegt gegenüber der bisher einheitlichen Briefgebühr um rd. 35% höher. Der Drucksachenversand verteuerte sich (bei Normalzustellung) um rd. 50%, der Paketversand je nach Zustellungswunsch um 30 bis 50% bzw. um 70 bis 100%. Außerdem stieg die Gebühr

für Inlandspostkarten	um 20% (von 0,25 auf 0,30 FF)
für Auslandsbriefe (bis 20 g)	um 17% (von 0,60 auf 0,75 FF)
für den Einschreibvermerk	um 30%
für die monatliche Telefonmiete	um 20%
für neue Telefonanschlüsse sowie	um 33% (von 600 auf 800 FF)
für einige Positionen des Nebengebührentarifs um unterschiedliche Zuschlagssätze.	

Die Verwaltung der französischen PTT-Betriebe erwartet von dieser Neuordnung eine Steigerung ihrer Einnahmen sowie eine erhebliche Erleichterung des Postbetriebs.

Im Einvernehmen mit der Österreichischen Bundesbahn erhöhte die Österreichische Postverwaltung zum 1. 1. 1969 ihre Fahrpreise im Postomnibusverkehr um 20%. Damit wurde der Postomnibus-Tarif dem um 30% gestiegenen Eisenbahntarif für den Personennahverkehr (bis 140 km) angeglichen (vgl. Vortext zu diesem Bericht, S. 4 unter „Eisenbahnverkehr“). Für Kurzstrecken bis 24 km wurde den Fahrpreistarifen der Bundesbahn bzw. der Postverwaltung ein einheitlicher Kilometersatz von 0,60 S (gegenüber bisher 0,46 bzw. 0,50 S) zugrunde gelegt. Die Sozialtarife konnten jedoch nicht in diese gemeinsame Tarifrevision einbezogen werden, da die Maßstäbe der beiden Nahverkehrsträger für Sozialrabatte sehr stark differieren. Die Fahrpreiserhöhung soll der Bundesbahn Mehreinnahmen von 250 Mill. S, der Postverwaltung Mehreinnahmen von 70 Mill. S einbringen.

Die Schweizerischen PTT-Betriebe setzten ihre Omnibusfahrpreise bereits am 1. 11. 1968 herauf. Der Preis für Einzelfahrten auf Linien zum gewöhnlichen Tarif stiegen um 15%; die Einzelfahrt innerhalb des Liniennetzes zum erhöhten Tarif verteuerte sich um 10%. Darüber hinaus erhöhten sich die Fahrpreise im Berufsverkehr je nach Länge der Fahrtstrecke. Die Gruppenreisetarife, die Gepäckfrachten (nur im Direktverkehr Bahn/Post) und die Poststückfrachten wurden von der Tarifsteigerung ebenfalls betroffen. Die jährlichen Mehreinnahmen aus der Fahrpreiserhöhung werden von der PTT-Verwaltung auf 4 Mill. sfrs geschätzt.

#### Zur Beachtung:

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



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>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	
a) Sätze in allen Zügen <sup>2)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	12,60	8,40	23,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00	
1. 3. 1966 .....	6,40	4,20	13,20	8,80	24,60	16,40	43,60	29,00	60,00	40,00	114,00	76,00	
Hin- und Rückfahrt													
1. 6. 1932 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00	
1. 4. 1946 .....	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00	
25. 7. 1948 .....	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00	
15. 10. 1951 .....	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	63,00	42,00	84,00	56,00	147,00	98,00	
1. 2. 1958 .....	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	159,00	106,00	
1. 1. 1963 .....	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00	
1. 3. 1966 .....	11,20	7,40	23,80	15,80	45,00	30,00	79,60	53,00	108,00	72,00	183,00	122,00	
b) Schnellzug-(D-)Zuschläge <sup>5)</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	
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 .....	6,00	—	6,00	—	6,00	—	8,00	—	8,00	—	8,00	—	
e) Zuschläge für die Benutzung eines Liegeplatzes in der 2. Klasse													
	im Binnenverkehr	im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der						im grenzüberschreitenden Verkehr anderer europäischer Eisenbahnen <sup>6)</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		bis 600 km	über 600 km		alle Entfernungen			
	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			
15. 2. 1951 .....	30,00			17,50		20,00	15,00		17,00	10,00			
12. 2. 1953 .....	35,00			21,00		24,00	18,00		20,00	12,00			
	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	
	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>7)</sup>			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse			
3. 6. 1956 <sup>8)</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>9)</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	
28. 5. 1967 .....	75,50			33,00			33,00			22,00			
26. 5. 1968 .....	78,50			34,50			34,50			23,00			
29. 9. 1968 <sup>10)</sup> .....	69,00			30,00			34,50			23,00			

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

A. Personenverkehr  
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland  
DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
Belgien, Einfache Fahrt								
1. 12. 1949 .....	5,91	3,46	23,38	13,42	—	—	—	—
1. 7. 1952 .....	5,91	3,46	23,38	13,42	—	—	—	—
1. 8. 1956 .....	5,95	3,66	23,63	14,37	—	—	—	—
15. 3. 1959 .....	6,21	3,83	24,48	15,22	—	—	—	—
1. 4. 1964 .....	6,02	4,01	23,82	15,88	—	—	—	—
1. 6. 1966 .....	6,80	4,50	26,80	17,90	—	—	—	—
1. 4. 1967 .....	6,90	4,70	26,60	17,80	—	—	—	—
1. 12. 1967 .....	7,20	4,90	27,90	18,70	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 12. 1949 .....	10,05	5,82	39,76	22,88	—	—	—	—
1. 7. 1952 .....	10,05	6,42	32,33	21,86	—	—	—	—
1. 8. 1956 .....	10,12	6,72	32,81	23,29	—	—	—	—
15. 3. 1959 .....	10,54	7,14	33,83	24,65	—	—	—	—
1. 4. 1964 .....	10,83	7,22	42,91	28,63	—	—	—	—
1. 6. 1966 .....	13,60	9,00	53,60	35,80	—	—	—	—
1. 4. 1967 .....	13,80	9,40	53,20	35,60	—	—	—	—
1. 12. 1967 .....	14,40	9,80	55,80	37,40	—	—	—	—
Dänemark, Einfache Fahrt								
1. 6. 1951 .....	3,67	2,44	14,67	9,78	26,04	17,36	—	—
1. 5. 1953 .....	4,16	2,75	16,50	11,00	29,34	19,56	—	—
1. 10. 1954 .....	4,49	2,97	17,85	11,90	31,69	21,12	—	—
1. 8. 1959 .....	5,46	3,64	21,85	14,57	38,24	25,49	—	—
15. 1. 1962 .....	5,79	3,86	23,17	15,44	40,37	26,91	—	—
1. 5. 1963 .....	6,29	4,19	25,14	16,76	43,65	29,10	—	—
1. 5. 1965 .....	6,30	4,20	25,10	16,70	43,50	29,00	—	—
1. 9. 1965 .....	7,00	4,70	27,90	18,60	48,80	32,60	—	—
1. 5. 1966 .....	7,10	4,80	28,40	19,00	49,70	33,10	—	—
1. 7. 1967 .....	8,00	5,30	31,70	21,10	55,10	37,00	—	—
1. 12. 1967 .....	7,50	5,00	29,50	19,70	51,40	34,40	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 6. 1951 .....	6,60	4,40	26,40	17,60	46,57	31,05	—	—
1. 5. 1953 .....	7,09	4,71	28,12	18,70	49,87	33,25	—	—
1. 10. 1954 .....	7,65	5,10	30,35	20,27	53,90	35,93	—	—
1. 8. 1959 .....	8,26	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	—	—
Frankreich, Einfache Fahrt <sup>3)</sup>								
1950 .....	3,29	2,51	12,95	9,87	31,95	24,34	63,60	48,46
1952 .....	3,92	3,14	15,41	12,34	38,03	30,43	75,71	60,58
15. 5. 1953 .....	4,90	3,92	19,24	15,41	47,46	38,03	94,49	75,71
3. 6. 1956 .....	5,61	4,03	21,84	15,62	53,80	38,43	107,24	76,62
6. 1. 1958 .....	6,80	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
Großbritannien, Einfache Fahrt <sup>4)</sup>								
1. 1. 1950 .....	6,41	3,85	25,06	15,02	62,34	37,37	124,68	74,75
1. 5. 1952 .....	4,14	2,76	16,19	10,77	40,28	26,80	80,57	53,61
15. 9. 1957 .....	4,70	3,14	18,38	12,25	45,72	30,48	91,43	60,96
1. 11. 1959 .....	5,29	3,53	20,66	13,78	50,11	33,42	95,82	63,90
12. 6. 1960 .....	5,88	3,92	22,97	15,31	50,13	33,42	95,84	63,90
1. 9. 1961 .....	6,51	4,31	25,42	16,84	54,05	35,87	99,76	66,35
3. 6. 1962 .....	6,80	4,53	26,55	17,70	55,38	36,92	99,42	66,28
15. 9. 1962 .....	6,76	4,51	26,41	17,61	57,71	38,47	96,12	64,03
1. 2. 1965 .....	7,20	4,90	28,70	19,20	62,90	42,20	108,80	72,40
1. 3. 1966 .....	7,30	4,90	29,10	19,40	67,90	45,10	120,20	80,40
1. 12. 1967 .....	6,30	4,30	24,80	16,60	60,30	40,20	108,70	72,60
Italien, Einfache Fahrt								
1950 .....	2,57	1,52	10,23	6,08	25,08	14,74	46,64	27,45
1. 8. 1952 .....	2,70	1,59	10,82	6,35	26,36	15,48	49,01	28,87
10. 12. 1953 .....	3,38	1,99	13,62	7,98	32,92	19,40	59,29	34,95
1. 8. 1956 .....	3,92	2,23	15,68	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961 .....	4,36	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963 .....	5,00	2,80	20,15	11,05	50,05	27,63	89,70	50,05
1. 2. 1964 .....	5,20	3,00	20,20	11,10	50,10	27,70	89,70	50,10
Hin- und Rückfahrt								
1950 .....	5,14	3,04	20,56	12,16	50,16	29,48	93,28	54,90
1. 8. 1952 .....	4,33	2,57	17,31	10,14	52,73	30,96	100,05	57,73
10. 12. 1953 .....	5,41	3,18	21,63	12,71	65,84	38,80	118,57	69,90
1. 8. 1956 .....	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961 .....	7,41	4,16	29,51	16,88	87,10	48,10	158,00	87,10
1. 1. 1963 .....	10,00	5,60	40,30	22,10	100,10	55,26	179,40	100,10
1. 2. 1964 .....	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt <sup>5)</sup>								
1952 .....	3,80	2,53	15,20	10,13	37,99	25,33	75,98	50,65
1953 .....	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,39
1954 .....	3,29	2,19	12,41	8,27	22,79	15,20	45,59	30,39
1955 .....	3,30	2,20	12,44	8,29	22,84	15,23	45,68	30,46
1. 2. 1956 .....	4,48	2,99	14,47	9,64	25,38	16,92	50,25	33,50
1. 3. 1957 <sup>6)</sup> .....	4,40	2,93	14,47	9,64	31,13	20,76	61,67	41,17
1. 1. 1959 .....	5,08	3,38	16,67	11,11	35,87	23,91	71,06	47,38
1. 4. 1961 .....	5,50	3,67	19,46	12,97	42,30	28,20	84,60	56,40
1. 4. 1965 .....	4,50 <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>	36,30 <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>
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt <sup>3)</sup>								
1. 3. 1957 .....	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23
1. 4. 1965 .....	— <sup>5)</sup>	— <sup>5)</sup>	— <sup>5)</sup>	— <sup>5)</sup>	— <sup>5)</sup>	— <sup>5)</sup>	— <sup>5)</sup>	— <sup>5)</sup>

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

A. Personenverkehr  
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland  
DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
Luxemburg, Einfache Fahrt								
950 .....	5,07	3,55	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957 .....	6,12	4,25	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965 .....	7,40	4,90	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965 .....	7,50	5,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967 .....	8,00	5,40	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967 .....	8,30	5,60	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950 .....	8,61	5,99	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957 .....	10,46	7,23	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965 .....	14,80	9,80	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965 .....	15,00	10,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967 .....	16,00	10,80	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967 .....	16,60	11,20	—	—	—	—	—	—
Niederlande, Personen- und D-Züge, ab 1. 12. 1962 Personenzüge, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1. 2. 1950 .....	2,78	1,94	9,27	6,44	—	—	—	—
1. 2. 1952 .....	3,05	2,11	10,66	7,33	—	—	—	—
1. 9. 1955 .....	3,24	2,23	11,95	8,27	—	—	—	—
1. 4. 1957 .....	3,50	2,44	12,78	8,89	—	—	—	—
1. 12. 1962 .....	3,60	2,50	12,90	9,00	—	—	—	—
1. 10. 1963 .....	3,90	2,70	13,60	9,10	—	—	—	—
1. 5. 1964 .....	4,10	2,90	14,80	9,90	—	—	—	—
1. 4. 1965 .....	4,50	3,20	16,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1966 .....	5,00	3,40	17,60	11,90	—	—	—	—
1. 2. 1967 .....	5,30	3,60	18,80	12,60	—	—	—	—
20. 1. 1968 .....	5,50	3,80	19,30	13,00	—	—	—	—
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1. 12. 1962 .....	1,23	1,23	1,23	1,23	—	—	—	—
1. 10. 1963 .....	2,45	2,45	2,45	2,45	—	—	—	—
1. 5. 1964 .....	2,56	2,56	2,56	2,56	—	—	—	—
1. 2. 1967 .....	2,30	2,30	2,30	2,30	—	—	—	—
Norwegen, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1950 .....	5,02	2,84	20,09	11,23	50,23	28,07	75,34	42,25
1. 5. 1952 .....	5,32	2,96	21,28	11,82	53,19	29,55	79,79	44,33
1. 10. 1954 .....	7,09	4,73	20,39	13,59	46,98	31,32	69,15	46,10
1. 11. 1955 .....	5,14	3,43	20,39	13,59	51,00	33,98	76,53	51,00
1. 9. 1960 .....	5,82	3,88	23,28	15,52	58,21	38,81	87,32	58,21
1. 7. 1962 .....	6,42	4,28	25,67	17,12	64,18	42,79	96,27	64,18
1. 5. 1966 .....	6,50	4,40	26,80	18,30	65,60	43,90	98,10	65,60
1. 12. 1966 .....	7,50	5,00	30,70	21,00	75,50	50,00	112,30	75,50
1. 9. 1967 .....	7,70	5,20	31,90r	21,60	77,90	52,30	115,90	77,90
1. 9. 1968 .....	8,60	5,80	35,10	23,80	86,50	58,20	129,40	86,50
Österreich, Personenzüge, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1. 9. 1951 .....	2,96	1,98	11,86	7,90	27,57	18,38	43,57	29,05
1. 1. 1954 .....	3,07	2,04	12,17	8,12	28,34	18,89	44,79	29,86
1. 1. 1961 .....	4,37	2,56	17,16	10,05	40,72	23,87	70,04	41,18
1. 8. 1966 .....	5,70	3,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1. 9. 1951 .....	1,00	—	3,94	—	9,19	—	14,53	—
1. 1. 1954 .....	1,01	—	4,07	—	9,44	—	14,93	—
1. 1. 1961 .....	0,75	—	2,94	—	7,02	—	12,32	—
1. 1. 1964 .....	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56
1. 8. 1966 .....	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
Schweden, Personenzüge, ab 1. 5. 1966 Personen- und D-Züge, Einfache Fahrt								
1. 5. 1951 .....	4,90	3,26	19,58	13,05	41,00	27,33	62,42	41,61
1. 4. 1952 .....	5,38	3,59	21,54	14,36	45,28	30,19	68,54	45,69
1. 6. 1955 .....	6,34	4,23	24,39	16,26	50,00	33,33	73,17	48,78
1. 1. 1957 .....	7,06	4,70	26,76	17,84	55,96	37,31	80,29	53,53
1. 2. 1958 .....	7,24	4,83	27,11	18,07	56,09	37,39	81,80	54,53
1. 9. 1959 .....	7,01	4,67	25,63	17,61	59,59	38,95	86,47	57,65
1. 9. 1962 .....	7,73	5,15	29,29	19,53	64,43	42,96	93,72	62,48
1. 10. 1964 .....	8,17	5,45	31,51	21,01	67,69	45,12	98,03	65,35
1. 5. 1966 .....	12,70 <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>
Hin- und Rückfahrt								
1. 5. 1951 .....	8,08	5,38	31,82	21,21	75,88	50,59	110,15	73,43
1. 4. 1952 .....	8,81	5,87	35,49	23,66	84,45	56,30	121,16	80,77
1. 6. 1955 .....	9,76	6,50	37,80	25,20	84,15	56,10	123,17	82,11
1. 1. 1957 .....	10,71	7,14	42,58	28,39	92,45	61,64	136,25	90,83
1. 2. 1958 .....	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,92
1. 9. 1959 .....	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,92
1. 9. 1962 .....	12,18	8,12	46,86	31,24	101,92	67,95	148,78	99,19
1. 10. 1964 .....	13,07	8,71	49,01	32,68	107,36	71,58	156,38	104,25
1. 5. 1966 .....	21,80 <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>
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1. 5. 1951 .....	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26
1. 4. 1952 .....	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26	4,90	3,26
1. 6. 1955 .....	3,66	2,44	3,66	2,44	3,66	2,44	3,66	2,44
1. 1. 1957 .....	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43
1. 9. 1962 .....	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
1. 10. 1964 .....	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89
1. 5. 1965 .....	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>
Schweiz, Einfache Fahrt								
1950 .....	6,76	4,83	24,33	17,38	40,54	28,96	—	—
1. 4. 1952 .....	7,14	5,12	25,39	18,15	42,38	30,31	70,76	50,58
1. 10. 1959 .....	7,79	5,65	27,66	19,67	45,97	32,73	—	—
1. 11. 1964 .....	8,80	6,20	28,30	19,50	49,60	34,20	—	—
1. 1. 1967 .....	9,20	6,20	29,40	19,70	51,60	34,40	—	—
1. 11. 1968 .....	10,10	6,90	33,20	21,80	56,90	37,90	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950 .....	10,14	7,24	36,49	26,06	60,81	43,44	—	—
1. 4. 1952 .....	10,71	7,63	38,13	27,22	63,52	45,37	106,09	75,78
1. 10. 1959 .....	11,69	8,38	41,30	29,61	68,76	49,09	—	—
1. 11. 1964 .....	13,20	9,10	42,20	29,20	74,10	51,30	—	—
1. 1. 1967 .....	13,70	9,20	43,90	29,40	77,20	51,60	—	—
1. 11. 1968 .....	15,20	10,10	49,30	33,20	85,30	56,90	—	—

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

A. Personenverkehr  
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

DM

Änderungsdatum	50 km			200 km			500 km			1000 km		
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Portugal <sup>1)</sup> , Einfache Fahrt <sup>2)</sup>												
1. 4. 1949 .....	2,68	2,35	1,68	10,74	9,40	6,72	26,86	23,50	16,79	—	—	—
1. 9. 1955 .....	2,94	2,79	2,06	11,74	11,16	8,22	29,36	27,89	20,55	—	—	—
1. 7. 1961 .....	3,24	2,82	2,12	12,97	11,23	8,46	32,43	28,20	21,15	—	—	—
1. 8. 1963 .....	3,36	2,24	— <sup>1)</sup>	13,44	8,96	— <sup>1)</sup>	33,60	22,40	— <sup>1)</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	—	—	—	—
Spanien, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>												
1950—1953 .....		1,79	1,12		7,14	4,46		17,84	11,15		35,68	22,30
21. 5. 1954 .....	2,70	1,97	1,23	10,80	7,85	4,91	26,98	19,63	12,26	53,97	39,25	24,53
1. 10. 1956 .....	2,69	1,96	1,23	10,77	7,84	4,89	26,91	19,57	12,24	53,82	39,14	24,47
1. 4. 1957 .....	3,04	2,66	1,66	14,54	10,57	6,61	36,34	26,43	16,51	72,66	52,84	33,03
1. 11. 1958 .....	3,43	2,53	1,62	13,53	9,90	6,16	33,73	24,54	15,35	67,37	48,99	30,70
10. 10. 1959 .....	3,38	2,46	1,55	13,24	9,72	6,05	33,09	24,22	15,00	66,11	48,44	29,99
1. 12. 1965 .....	3,30	2,40	1,50	12,80	9,40	5,90	32,00	23,40	14,50	63,80	46,80	29,00
1. 6. 1966 .....	3,20	2,40	1,50	12,70	9,30	5,90	31,70	23,30	14,50	63,60	46,70	29,10
1. 10. 1966 .....	3,30	2,30	1,50	13,20	9,40	6,10	32,80	23,40	15,10	65,80	47,00	30,20
1. 9. 1967 .....	3,60	2,40	1,70	14,60	9,70	6,70	36,30	24,20	16,50	72,90	48,70	33,10
1. 12. 1967 .....	3,10	2,10	1,50	12,70	8,50	5,80	31,60	21,10	14,40	63,50	42,30	28,80

3. Personenfahrpreise für wichtige europäische Eisenbahnverbindungen in DM <sup>3)</sup>

Fahrtstrecke (Entfernung in Bahnkilometern)	Stand 1. 12.	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt		Fahrtstrecke (Entfernung in Bahnkilometern)	Stand 1. 12.	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse			1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
im grenzüberschreitenden Verkehr											
Bonn — Amsterdam (291 km) über Venlo (Grenze)	1957	27,63	19,81	51,31	36,98	Bonn — Paris (522 km) über Aachen Süd (Grenze)— Jeumont (Grenze)	1957	61,03	41,69	113,23	79,90
	1958	28,28	20,22	53,55	38,44		1958	66,94	43,69	125,92	84,51
	1959	28,28	20,22	53,55	38,44		1959	71,35	47,63	134,90	92,48
	1960	28,28	20,22	53,55	38,44		1960	61,39	40,97	114,98	79,15
	1961	28,28	20,22	53,55	38,44		1961	61,68	41,10	115,56	79,43
	1962	28,28	20,22	53,55	38,44		1962	61,68	41,10	115,56	79,43
	1963	31,25	22,30	59,51	42,60		1963	65,22	43,46	121,44	83,35
	1964	32,37	23,02	61,73	44,04		1964	63,88	43,22	120,89	81,93
	1965	33,70	23,91	64,40	45,82		1965	63,88	43,22	120,89	81,93
	1966	36,00	25,60	68,80	49,00		1966	69,20	46,90	135,80	92,00
1967	37,10	26,30	71,00	50,40	1967	72,90	49,40	143,20	97,00		
1968	37,50	26,70	71,80	51,20	1968	72,90	49,40	143,20	97,00		
Bonn — Brüssel (260 km) über Aachen Süd (Grenze)	1957	32,41	21,32	56,72	39,31	Bonn — Rom (1503 km) über Basel Bad. Bf. — Chiasso/Iselle fr.	1957	144,80	92,47	254,22	160,59
	1958	33,30	21,90	59,40	41,10		1958	147,97	94,72	259,17	164,06
	1959	33,30	22,16	59,48	41,78		1959	151,21	97,18	264,21	167,71
	1960	33,30	22,16	59,48	41,78		1960	151,21	97,18	264,21	167,71
	1961	33,30	22,16	59,48	41,78		1961	156,85	100,53	275,49	174,42
	1962	33,30	22,16	59,48	41,78		1962	156,85	100,53	275,49	174,42
	1963	34,75	23,41	60,33	42,63		1963	171,10	108,73	303,99	190,82
	1964	33,05	22,67	59,70	41,14		1964	175,38	110,68	310,42	193,55
	1965	33,05	22,67	59,70	41,14		1965	175,38	110,68	310,42	193,55
	1966	36,00	24,70	69,40	47,60		1966	170,90	108,10	309,80	194,10
1967	36,80	25,30	71,00	48,80	1967	172,40	108,40	312,00	194,30		
1968	36,80	25,30	71,00	48,80	1968	172,40	108,40	312,00	194,30		
im Transitverkehr											
London — Wien (West) (1640 km) über Dover/Folkestone — Ostende — Aachen Süd (Grenze) — Passau	1957	184,18	120,57	320,38	212,85	Oslo — Mailand (2248 km) über Kornsjø (Grenze)— Lübeck — Travemünde Hafen — Basel Bad. Bf. — Chiasso/Iselle fr.	1957	249,87	179,45	391,72	280,65
	1958	191,00	125,31	329,96	219,72		1958	254,08	182,17	397,97	284,03
	1959	191,51	126,24	331,07	220,83		1959	261,54	186,97	403,01	287,68
	1960	192,92	127,41	333,89	223,18		1960	263,98	188,62	407,89	290,97
	1961	194,17	130,22	336,39	228,80		1961	264,40	188,86	408,53	291,34
	1962	193,46	129,74	334,97	227,84		1962	272,13	195,86	420,78	301,37
	1963	202,07	135,93	351,33	240,20		1963	283,34	203,03	440,47	315,27
	1964	199,80	135,80	351,01	239,27		1964	290,73	207,01	452,11	321,41
	1965	199,80	135,80	351,01	239,27		1965	292,28	208,56	454,45	316,74
	1966	211,20	145,10	398,40	274,20		1966	296,20	211,60	485,30	345,20
1967	212,40	145,90	400,80	275,80	1967	308,10	219,60	505,80	358,90		
1968	210,10	144,20	396,20	262,40	1968	319,30	225,90	522,20	367,10		
Kopenhagen — Belgrad (2368 km) über Flensburg (Grenze) — Salzburg — Jesenice (Grenze)	1957	218,44	145,67	346,74	231,38	Stockholm — Paris (2033 km) über Helsingborg/Malmö (Grenze) — Puttgarden Mitte See — Aachen Süd (Grenze) — Jeumont (Grenze)	1957	231,38	155,80	389,83	265,18
	1958	215,58	143,28	334,43	222,09		1958	236,86	157,17	398,03	266,28
	1959	224,34	148,82	343,20	227,69		1959	249,65	166,66	407,41	273,71
	1960	224,34	148,82	343,20	227,69		1960	239,69	160,00	386,49	260,38
	1961	209,67	139,78	313,85	209,63		1961	239,98	160,13	387,07	260,66
	1962	211,37	141,31	316,67	211,34		1962	247,56	166,14	398,73	270,47
	1963	222,17	148,51	335,13	223,64		1963	258,36	173,41	419,40	284,36
	1964	223,73	150,07	338,25	226,76		1964	260,22	175,80	424,20	286,50
	1965	220,65	148,86	332,09	224,34		1965	260,61	175,64	424,78	286,89
	1966	237,40	158,80	408,00	269,70		1966	274,80	185,40	471,20	318,60
1967	241,70	161,50	409,40	274,00	1967	287,30	193,60	492,20	332,40		
1968	251,20	167,90	429,80	267,80	1968	297,70	198,80	507,60	340,20		

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

B. Güterverkehr

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

DM je 100 kg

Gewichtsstufen	Änderungsdatum									
	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963	15. 3. 1966	1. 1. 1968
a) Stückgutsätze										
1— 100 kg .....	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36	6,98	7,69	8,74	9,04	8,40
101— 500 kg .....							7,38	8,26	8,56	7,96
501—1000 kg .....							6,22	6,87	7,17	6,66
über 1000 kg .....	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	5,25	5,77	6,07	5,65
b) Stückgutzuschläge (je Sendung bis 1 000 kg)										
1— 500 kg .....	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70	3,00 <sup>1)</sup>	2,79 <sup>2)</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>2)</sup>

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

Nach Änderungsdaten

DM je 100 kg

Geltungsdauer der Güterklasseneinteilung		Regeltarif														Ausnahme- tarif	
		für die Güterklassen <sup>a)</sup>							für die Montangüterklassen							6 B 1 (Koh- len) <sup>4)</sup>	1 B 34 (Gruben- holz) <sup>5)</sup>
1. 8. 42—31. 1. 58	A	B	C	D	Dk <sup>a)</sup>	E	F	Fk <sup>a)</sup>	G	Gk <sup>a)</sup>	(C)	(D)	(F)	(Fk) <sup>a)</sup>			
1. 2. 58—14. 3. 66	A/B		C/D			E	F		G	Gk <sup>a)</sup>	I	II	III	IV	V		
ab 15. 3. 66	A					B			C	Ck <sup>a)</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	2,01	1,86	1,73	1,63	2,72	2,61	2,01	1,86	—	—	
1. 8. 1953	2,44	2,39	2,39	2,39		2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,39	2,39	2,01	1,86	—	—	
1. 2. 1958	2,98		2,98			2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—	
6. 7. 1960	3,14		2,98			2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—	
15. 10. 1962	3,36		3,20			2,96	2,67		2,22	2,01	3,18	3,17	2,67	2,66	2,59	—	
1. 8. 1964	3,42		3,23			3,06	2,83		2,62	2,46	2,72	2,69	2,38	2,37	2,30	—	
15. 3. 1966	3,85					3,48			3,21	3,00	3,48	3,16		3,14	3,04	—	
1. 1. 1968	3,56					3,23			2,97	—	3,22	2,92		2,92	3,02	—	
10 t - Klasse																	
16. 8. 1948	2,34	2,10	1,83	1,58	1,49	1,33	1,08	1,01	0,87	0,82	1,83	1,58	1,08	1,19	—	—	
1. 1. 1950	1,89	1,77	1,72	1,64	1,54	1,43	1,21	1,13	1,00	0,94	1,72	1,64	1,21	1,33	—	—	
1. 1. 1951	2,20	2,06	1,99	1,89	1,78	1,65	1,40	1,30	1,15	1,08	1,99	1,89	1,40	1,50	—	—	
15. 10. 1951	2,75	2,53	2,41	2,25	2,12	1,93	1,62	1,51	1,32	1,24	2,41	2,25	1,62	1,74	—	—	
5. 8. 1952	2,94	2,71	2,58	2,41		2,07	1,73	1,62	1,41	1,33	2,58	2,41	1,73	1,66	—	—	
1. 8. 1953	2,35	2,27	2,24	2,17		2,07	1,73	1,62	1,41	1,33	2,24	2,17	1,73	1,66	—	—	
1. 2. 1958	2,69		2,56			2,36	2,00		1,67	1,56	2,54	2,53	2,00	1,99	1,94	—	
1. 8. 1964	2,52		2,38			2,25	2,09		1,93	1,82	2,04	2,02	1,79	1,78	1,73	—	
15. 3. 1966	2,63					2,37			2,19	2,05	2,61	2,37		2,36	2,28	—	
1. 1. 1968	2,43					2,21			2,03	—	2,42	2,19		2,19	2,27	—	
15 t - Klasse																	
16. 8. 1948	2,23	2,00	1,71	1,44	1,35	1,20	0,98	0,91	0,78	0,73	1,71	1,44	0,98	0,91	0,80	1,82	
1. 1. 1950	1,80	1,69	1,60	1,49	1,39	1,30	1,10	1,02	0,91	0,84	1,60	1,49	1,10	1,02	0,89	1,53	
1. 1. 1951	2,11	1,98	1,87	1,74	1,63	1,52	1,29	1,19	1,06	0,98	1,87	1,74	1,29	1,19	1,06	1,73	
15. 10. 1951	2,64	2,44	2,26	2,07	1,94	1,78	1,50	1,38	1,22	1,13	2,26	2,07	1,50	1,38	1,23	1,99	
5. 8. 1952	2,82	2,61	2,42	2,21		1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,42	2,21	1,61	1,48	1,32	2,13	
1. 8. 1953	2,25	2,19	2,10	1,99		1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,10	1,99	1,61	1,48	1,32	2,13	
1. 2. 1958	2,35		2,24			2,07	1,75		1,46	1,36	2,23	2,22	1,75	1,74	1,70	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	2,49	
15. 3. 1966	1,93					1,74			1,61	1,50	1,91	1,74		1,73	1,67	2,49	
1. 1. 1968	1,78					1,62			1,49	—	1,77	1,61		1,61	1,66	2,52	
20 t - Klasse <sup>6)</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>7)</sup>
15. 3. 1966	1,84					1,66			1,53	1,43	1,83	1,66		1,65	1,60	2,37	
1. 1. 1968	1,70					1,54			1,42	—	1,69	1,53		1,53	1,59	2,40	
25 t - Klasse <sup>6)</sup>																	
15. 3. 1966	1,75					1,58			1,46	1,36	1,74	1,58		1,57	1,52	1,29	2,37
1. 1. 1968	1,62					1,47			1,35	—	1,61	1,46		1,46	1,51	1,28	2,29

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

B. Güterverkehr

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

DM je 1000 kg

Ware	Weizen <sup>2)</sup>		Kartoffeln	Apfelsinen	FrISChe FISChe	Schweine-schmalz	Kaffee, roh			Tabak, roh			Pflz. u. tier. Öle, Fette <sup>3)</sup>	
von	Straubing	Hamburg	Nienburg (Weser)	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>4)</sup> b)	17 S 1 b)	16 B 1 b)	18 S 5 b)	A <sup>4)</sup> a) (5 t-Kl.) <sup>5)</sup>	A <sup>4)</sup> b)		24 S 5 b)	A <sup>4)</sup> b)	24 S 5 b) (15 t-Kl.) <sup>6)</sup>	A <sup>4)</sup> b)	A <sup>4)</sup> b)		
1958 D Febr./Dez.	27,40	37,60 <sup>7)</sup>	14,30	20,10	58,01 <sup>8)</sup>	58,70	53,90	26,00 <sup>9)</sup>	25,26 <sup>8)</sup>	35,45 <sup>8)</sup>	56,59 <sup>8)</sup>	28,70		
1959 D	27,40	37,60	14,30	19,83	46,90	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70		
1960 D	27,40	37,60	14,70	19,00	47,31	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70		
1961 D	27,40	37,60	16,70	19,00	50,30	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	57,40	28,70		
1962 D	22,44	33,93	16,70	19,00	52,20	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	55,15	28,70		
1963 D	15,50	28,80	16,70	19,00	52,20	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	52,00	28,70		
1964 D	15,50	28,80	16,70	19,00	52,20	52,58	48,36	25,00	23,22	35,80	52,00	26,08		
1965 D	15,50	28,80	16,70	19,00	52,20	44,00	40,60	25,00	20,30	35,80	52,00	22,40		
1966 D	15,50 <sup>10)</sup>	28,80	16,70 <sup>10)</sup>	19,00	53,05	42,40 <sup>10)</sup>	39,20 <sup>10)</sup>	25,00	20,54	35,80	52,32	21,70 <sup>10)</sup>		
1967 D	16,60	29,60 <sup>10)</sup>	17,80	20,50 <sup>10)</sup>	60,10	42,40	39,20	26,30 <sup>10)</sup>	20,60	38,50	52,40	21,70		
1968 D	15,40	27,40	16,50	19,00	66,40 <sup>9)</sup>	39,30	36,30	24,53	19,10	36,50	48,60	20,10		
1968 April	15,40	27,40	16,50	19,00	78,10 <sup>11)</sup>	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10		
1968 Mai	15,40	27,40	16,50	19,00	78,10 <sup>11)</sup>	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
1968 Juni	15,40	27,40	16,50	19,00	78,10 <sup>11)</sup>	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
1968 Juli	15,40	27,40	16,50	19,00	66,40	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
1968 Aug.	15,40	27,40	16,50	19,00	66,40	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
1968 Sept.	15,40	27,40	16,50	19,00	66,40	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
1968 Okt.	15,40	27,40	16,50	19,00	66,40	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
1968 Nov.	15,40	27,40	16,50	19,00	66,40	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
1968 Dez.	15,40	27,40	16,50	19,00	66,40	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		

Ware	Grubenholz		Faserholz		Faserholz, Papierholz	Stammholz über 1,5 m lang		Schnittholz	Holzzellstoff mit mehr als 40% Wassergehalt		Wolle	Baumwolle
von	Gerolzhofen	Battenberg	Hinzerath	Kleingengstingen	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>4)</sup> c)	1 B 21 c)	C <sup>4)</sup> c)	1 B 22 c)	B <sup>4)</sup> c)	1 S 3 <sup>4)</sup> c)	B <sup>4)</sup> c)	B <sup>4)</sup> b)	A <sup>4)</sup> b)	21 S 2 b) (15 t-Kl.) <sup>12)</sup>	21 S 1 b)
1958 D Febr./Dez.	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	27,60 <sup>8)</sup>	16,50 <sup>8)</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>10)</sup>	14,20 <sup>10)</sup>	19,30 <sup>10)</sup>	13,90 <sup>10)</sup>	19,20 <sup>10)</sup>	19,40 <sup>10)</sup>	27,60	34,10 <sup>10)</sup>	22,60 <sup>10)</sup>	29,90 <sup>10)</sup>	27,00	15,83
1967 D	24,10	14,20	19,30	13,90	19,20	19,40	27,60 <sup>10)</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
1968 April	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Mai	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Juni	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Juli	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Aug.	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Sept.	22,30	13,20	17,90	12,90	17,80	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Okt.	21,20	13,20	17,90	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Nov.	21,20	13,20	17,90	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1968 Dez.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30

Ware	Häute u. Felle	Ton, roh	Kalkstein		Schwefelkies	Kalk, kohlen-saurer	Stein- u. Siedesalz	Eisen- und Manganerz				Schwefelkies-abbrände
von	Hamburg	Siershahn	Dornap-Hahnenfurth	Flandersbach	Meggen (Westf.)	Regensburg Hbf	Hameln	Regensburg Donau-Umschl.-St.	Peine	Aumenau	Emden	Duisburg-Hochfeld-Süd
Strecke nach	Weinheim (Bergstr.)	Lübeck-Dänischburg	Oberhausen		Leverkusen-Bayerwerk	München Hbf	Hamburg	Luitpoldhütte	Salzgitter Hütte-Süd	Rheinhausen	Dortmund-Eving	Hagen-Harkort-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>4)</sup> c)	4 B 1 b)	4 B 90 <sup>4)</sup> b)	7 B 21 <sup>4)</sup> c)	11 B 1 b)	B <sup>4)</sup> b)	7 B 1 c)	7 B 25 <sup>4)</sup> c)	7 B 25 c)	7 S 21 <sup>2)</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>8)</sup>	3,27 <sup>8)</sup>	7,94 <sup>8)</sup>	5,45 <sup>8)</sup>	8,03 <sup>8)</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>10)</sup>	7,10 <sup>10)</sup>	4,60 <sup>10)</sup>	8,50 <sup>10)</sup>	9,90 <sup>10)</sup>	19,90 <sup>10)</sup>	7,80 <sup>10)</sup>	3,20 <sup>10)</sup>	7,50 <sup>10)</sup>	4,60 <sup>10)</sup>	8,10 <sup>10)</sup>
1967 D	32,90 <sup>10)</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
1968 April	30,50	31,20	6,70	3,90	7,80	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
1968 Mai	30,50	31,20	6,70	3,90	7,80	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
1968 Juni	30,50	31,20	6,70	3,90	7,80	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
1968 Juli	30,50	31,20	6,70	3,90	7,80	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
1968 Aug.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,80	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
1968 Sept.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,80	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
1968 Okt.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,20	7,50	4,80	8,10
1968 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
1968 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

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

## B. Güterverkehr

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

DM je 1000 kg

Ware	Stahl- schrott	Steinkohlen <sup>2)</sup>				Steinkohlen, -briketts u. -koks <sup>3)</sup>		Steinkohlen und -koks <sup>3)</sup>		Braun- kohle, roh	Braunkohlen- briketts		
von	Hamm (Westf.)	Reckling- hausen Ost	Alsdorf (Kr. Aachen)			Gelsenkirchen		Oberaden	Herne	Nieder- außem	Frechen		
Strecke	nach	Ober- hausen Hbf	Groß- krotzen- burg	Mannheim- Rheinau	Stuttgart Ost Techn. Werke I <sup>3)</sup>	Stuttgart II <sup>3)</sup>	Siegen	Hamburg	Salzgitter Hütte-Nord	Peine	Düsseldorf- Reisholz	Hamm (Westf.)	Hamburg
Strecke in km	77	283	320	456			139	347	248	266	52	145	439
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	IV <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	10,68	6,70	14,30	22,10	
1961 D	10,60	19,70	20,70	25,30	25,30	12,70	17,50	9,51	10,08	6,70	14,30	22,10	
1962 D	10,60	17,70	16,54	21,38	19,85	11,45	16,92	9,13	9,73	6,20	12,88	21,68	
1963 D	10,60	17,30	9,80	18,68	18,85	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	
1968 April	9,40	9,40	9,40	18,40	13,90	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Mai	9,40	9,22	9,28	18,52	13,96	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Juni	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Juli	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Aug.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Sept.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
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	

Ware	Erdöl, roh	Benzin (VK)			Dieselkraftstoff (DK)			Heizöl		Benzol			
von	Barnstorf (Han.)	Spellen (Nieder- rhein)	Karlsruhe- Knielingen	Ingolstadt Nord	Mainz- Gustavs- burg	Godorf Shell	Karlsruhe- Knielingen	Köln Esso	Ingolstadt Nord	Erngaden	Ingolstadt Nord	Bochum- Langen- dreier	
Strecke	nach	Holt- hausen (Ems)	Kassel- Unter- stadt	Stuttgart Hafen	Würzburg Hbf	Stuttgart Hafen	Osnabrück	Stuttgart Hafen	Kassel- Unterstadt	Würzburg Hbf	Baienfurt	Würzburg Hbf	Duisburg Hbf
Strecke in km	153	282	107	192	212	214	107	289	192	221	192	42	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	14 B 1 d)	A <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	
1968 April	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Mai	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Juni	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Juli	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Aug.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Sept.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
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	

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	
von	Duisburg- Hochfeld- Süd	Braun- schweig Hgbf	Brunns- büttelkoog	Ludwigs- hafen (Rh.) BASF	Flanders- bach	W.-Biebrich Industrie- Bahnhof	Gelsen- kirchen	Dortmund	Duisburg Hbf	Ober- hausen Hbf	Braun- schweig Hgbf	Düsseldorff- Grafenberg	
Strecke	nach	Hagen Hbf	Kiel Hgbf	Sehnde	Bamberg	Oberhausen West	Bad König	Duisburg	Iserlohn	Hamm (Westf.)	Osnabrück	Hamburg Hgbf	Herford
Strecke in km	64	284	265	267	34	76	26	38	85	134	182	180	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	B <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	17,43	6,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50	
1961 D	7,90	18,00	17,70	17,70	6,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50	
1962 D	7,90	18,00	14,62	17,70	5,57	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50	
1963 D	7,90	18,00	14,00	17,70	5,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50	
1964 D	7,90	18,00	14,00	17,70	5,30	10,03	5,20	6,40	12,66	17,92	22,93	22,42	
1965 D	7,75	18,00	14,00	17,70	5,10	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50	
1966 D <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	
1968 April	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50	
Mai	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50	
Juni	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50	
Juli	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50	
Aug.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50	
Sept.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50	
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	

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



## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

#### 1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

Ware	Strecke	Getreide <sup>1)</sup>									
		Roggen und Weizen <sup>2)</sup>		Uebr. Getreide (d. Güterkl. IV <sup>3)</sup> )		Roggen und Weizen <sup>2)</sup>		Brot- und Futtergetreide		Brot- und Futtergetreide	
		Hamburg		Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>	
von	nach	Düsseldorf									
1957 D		15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,63 <sup>4)</sup>	15,03 <sup>4)</sup>	9,04
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
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
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
1961 D		15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38
1962 D		13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30
1963 D		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79
1964 D		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79
1965 D		10,88	10,49	7,39	7,88	7,62	11,24	10,97	12,76	12,50	7,52
1966 D		10,52	10,44	7,44		7,60		10,96		12,48	7,25
1967 D			10,71	7,63		7,60		10,96		12,48	7,25
1968 D			10,67	7,60		7,58		10,92		12,48	7,22
1968 Jan.			10,67	7,60		7,58		10,92		12,44	7,22
Febr.			10,67	7,60		7,58		10,92		12,44	7,22
März			10,67	7,60		7,58		10,92		12,44	7,22
April			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49	7,22
Mai			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49	7,22
Juni			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49	7,22
Juli			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49	7,22
Aug.			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49	7,22
Sept.			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49	7,22
Okt.			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49	7,22
Nov.			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49	7,22
Dez.			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49	7,22

Ware	Strecke	Getreide <sup>1)</sup>				Getreide <sup>1)</sup> ab 50 t <sup>5)</sup>	Mehl	Steinkohle in kompl. Ladungen <sup>6)</sup>	Ortskohle <sup>6)</sup> a)		
		Roggen und Weizen		Futtergetreide					Zechengruppen des Ruhrgebiets		
		Emden		Emden							
von	nach	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>			Berlin			I	II	III
1957 D		13,22	12,62	15,13 <sup>4)</sup>	14,53 <sup>4)</sup>	13,02		8,60	6,11	6,67	7,31
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	7,24
1963 D		11,14	10,61	12,66	12,13	10,17	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24
1964 D		11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42	9,54	5,98	6,60	7,30
1965 D		10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	7,32
1966 D			10,73	12,32		10,91	14,93	9,74	5,99	6,62	7,32
1967 D			10,73	12,32		11,25	16,17	9,84	5,99	6,62	7,32
1968 D			10,70	12,32		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
1968 Jan.			10,70	12,29		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
Febr.			10,70	12,29		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
März			10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
April			10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
Mai			10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
Juni			10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
Juli			10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
Aug.			10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
Sept.			10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
Okt.			10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
Nov.			10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
Dez.			10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29

Ware	Strecke	Küstenkohle <sup>6)</sup> b)			Exportkohle <sup>6)</sup> c)			Bunkerkohle <sup>6)</sup> d)		
		Zechengruppen des Ruhrgebiets			Zechengruppen des Ruhrgebiets			Zechengruppen des Ruhrgebiets		
		I	II	III	I	II	III	I	II	III
von	nach	Emden			Emden			Emden		
1957 D		5,36	5,36	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1958 D		4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
1959 D		4,57	5,06	5,62	3,65	4,05	4,45	5,79	6,37	7,03
1960 D		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1961 D		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 D		4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 D		4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,58	6,13	6,77
1964 D		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,76
1965 D		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1966 D		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1967 D		4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1968 D		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
1968 Jan.		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
Febr.		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
März		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
April		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
Mai		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
Juni		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
Juli		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
Aug.		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
Sept.		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
Okt.		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
Nov.		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
Dez.		4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75

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

## 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	Ruhrgebiet			Rhein-Ruhrhäfen						Wesseling/Rh.	
nach	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) <sup>2)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>2)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Frankfurt (Main <sup>2)</sup> )	Würzburg <sup>2)</sup>	
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55 <sup>3)</sup>	9,41	6,35	9,25
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 <sup>3)</sup>	10,02	6,57	9,51
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35 <sup>3)</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>3)</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 <sup>r</sup>	8,45	6,58	9,78
1966 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46 <sup>r</sup>	8,45	6,67	9,87
1967 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46 <sup>r</sup>	8,45	6,67	9,87
1968 D	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,85	7,08	9,45	8,42	6,65	10,04
1968 Jan.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,12	9,65	7,08	9,42	8,41	6,64	9,83
Febr.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,12	9,65	7,08	9,42	8,41	6,64	9,83
März	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
April	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Mai	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Juni	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Juli	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Aug.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Sept.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Okt.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Nov.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Dez.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
Strecke von	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim <sup>4)</sup>	Heilbronn <sup>2)4)</sup>	Kehl <sup>5)</sup>	Bremen <sup>6)</sup>		
nach	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal leer über Minden (Weser)		
1957 D	6,34	8,94 <sup>7)</sup>	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 <sup>8)</sup>	2,85	14,20	15,12	13,65
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46 <sup>9)</sup>	2,85			14,67
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85		15,20	
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		15,20 <sup>7)</sup>	
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I	II	III
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,92	15,22	14,37
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
1968 Jan.	6,58	9,22	8,09	4,50	4,82	3,06	4,43	2,84	16,85	15,15	14,30
Febr.	6,58	9,22	8,09	4,50	4,82	3,06	4,43	2,84	16,85	15,15	14,30
März	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
April	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
Mai	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
Juni	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
Juli	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
Aug.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
Sept.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15	14,30
Okt.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
Nov.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28
Dez.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	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 Broll/Rh.		
nach	Heilbronn <sup>2)</sup>			Dortmund					Dortmund		
	Küsten-Kan. u. Wes.-Datt.-Kan.			Hannover					Hannover		
	über			Braun- schweig					Braun- schweig		
	Rh.-Herne-Kan.   Wes.-Datt.-Kan.										
1957 D	27,30		19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1958 D	27,71		21,31	21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37	
1959 D	27,75			21,95	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
1962 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75
1963 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
1964 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75
1965 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,55	7,86
1966 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
1967 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93
1968 D	28,68	25,83	24,38	24,23	21,79	20,58	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90
1968 Jan.	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90
Febr.	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90
März	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90
April	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90
Mai	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90
Juni	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90
Juli	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90
Aug.	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90
Sept.	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90
Okt.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90
Nov.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90
Dez.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90

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

## A. Binnenschifffahrt

## 1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

Ware	Strecke	Bimskies <sup>1)</sup>		Salz <sup>2)</sup>			Grubenholz		Stammholz	Schnittholz
		Ladest. Vallendar bis Brehl/Rh.		Heilbronn <sup>3)</sup>		Borth/Rh.	Nordenham		Bremen	Heilbronn <sup>3)</sup>
		Frankfurt/M. <sup>3)</sup> —Oberhafen	Heilbronn <sup>3)</sup>	Köln	Leverkufen oder Duisburg-Ruhr	Leverkufen	Herne, Castrop- Rauxel u. Datteln	Essen	Holzminden	Duisburg- Ruhrort
1957 D		4,42	6,39 <sup>4)</sup>	3,83 <sup>4)</sup>	4,03 <sup>4)</sup>	3,65	.	.	.	5,62 <sup>4)</sup>
1958 D		4,91	7,21 <sup>4)</sup>	4,26 <sup>4)</sup>	4,46 <sup>4)</sup>	4,17	.	.	.	6,23 <sup>4)</sup>
1959 D		4,95	7,28 <sup>4)</sup>	4,20	4,40	4,11	7,67	8,23	12,83	6,19
1960 D		4,95	7,11 <sup>4)</sup>	4,11	4,40	3,95	7,10	7,62	12,83	6,19
1961 D		4,47	6,50	4,00	4,40	3,95	7,10	7,62	12,83	6,19
1962 D		4,31	6,31	4,00	4,40	3,83	7,10	7,62	12,83	6,19
1963 D		4,34	6,34	4,33 <sup>5)</sup>	4,78 <sup>5)</sup>	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1964 D		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1965 D		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,10	7,62	12,83	6,31
1966 D		4,32	6,34	3,75	4,20	3,80	7,44	8,00	13,34	6,31
1967 D		4,34	6,34	3,75	4,20	3,80	7,79	8,38	13,85	6,31
1968 D		4,34	6,38	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,37
1968 Jan.		4,32	6,31	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,28
Febr.		4,32	6,31	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,28
März		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
April		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Mai		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Juni		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Juli		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Aug.		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Sept.		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Okt.		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Nov.		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Dez.		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39

Ware	Strecke	Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie <sup>1)</sup> — Partien von							
		unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr	unter 50 t	50 t und mehr
		Rhein-Ruhr-Häfen							
Strecke	von	Mannheim		Würzburg <sup>3)</sup>		Heilbronn <sup>3)</sup>		Karlsruhe	
	nach								
1957 D		8,00	7,00	11,50	10,50	11,20 <sup>4)</sup>	10,20 <sup>4)</sup>	10,10	9,10
1958 D		9,47	8,28	13,02	11,92	12,67 <sup>4)</sup>	11,53 <sup>4)</sup>	11,43	10,30
1959 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,86 <sup>4)</sup>	11,70 <sup>4)</sup>	11,60	10,45
1960 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,68 <sup>4)</sup>	11,53 <sup>4)</sup>	11,60	10,45
1961 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1962 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1963 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1964 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1965 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1966 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1967 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45
1968 D		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
1968 Jan.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Febr.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
März		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
April		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Mai		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Juni		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Juli		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Aug.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Sept.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Okt.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Nov.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40
Dez.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55	10,40

Ware	Güterklasse	Normalgüter in Partien ab 50 t <sup>4)</sup>					
		I	II	III	IV	V	VI
		Hamburg (Bugsiergebiet A)					
Strecke	von	Berlin					
	nach						
1957 D		13,89	13,70	13,53	13,33	13,20	13,09
1958 D		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70
1959 D		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70
1960 D		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70
1961 D		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70
1962 D		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70
1963 D		14,33	14,18	14,03	13,87	13,77	13,70
1964 D		15,19	15,04	14,88	14,73	14,63	14,55
1965 D		15,27	15,12	14,96	14,81	14,71	14,63
1966 D		15,67	15,53	15,38	15,24	15,14	15,06
1967 D			16,62	16,57	16,47	16,42	16,30
1968 D			16,57	16,52	16,42	16,37	16,25
1968 Jan.			16,57	16,52	16,42	16,37	16,25
Febr.			16,57	16,52	16,42	16,37	16,25
März			16,57	16,52	16,42	16,37	16,25
April			16,57	16,52	16,42	16,37	16,25
Mai			16,57	16,52	16,42	16,37	16,25
Juni			16,57	16,52	16,42	16,37	16,25
Juli			16,57	16,52	16,42	16,37	16,25
Aug.			16,57	16,52	16,42	16,37	16,25
Sept.			16,57	16,52	16,42	16,37	16,25
Okt.			16,57	16,52	16,42	16,37	16,25
Nov.			16,57	16,52	16,42	16,37	16,25
Dez.			16,57	16,52	16,42	16,37	16,25

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

## A. Binnenschifffahrt

## 2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten 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	28,00 <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						
Güterklasse V			44,80	44,80	44,80	56,00	33,60	44,80
VI			33,60	33,60	33,60	39,20	33,60	44,80
Ausnahmesatz			22,40	22,40	22,40	33,60	33,60	44,80
Schnittholz .....	Heilbronn	—Duisburg-Ruhrort	44,80	44,80	44,80	56,00	67,20	78,40
Bims Kies .....	Ladestationen							
	Vallendar-Brohl/Rh.	—Frankfurt (M) Oberhafen	5,20	5,20	7,80	7,00	9,20	12,00
		—Heilbronn	11,20	11,20	11,20	22,40	25,76	33,60
Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie .....	Rhein-Ruhrhäfen	—Würzburg						
Güterklasse I			50,00	50,00	83,33	83,30	108,36	166,00
II			45,00	45,00	75,00	75,00	108,36	169,00
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
Güterklasse I	Rhein-Ruhrhäfen	—Heilbronn	89,60	89,60	89,60	120,00	100,80	112,00
II			78,40	78,40	78,40	100,80	100,80	112,00
III			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

## 3. Kleinwasserschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

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

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

Ware	Getreide <sup>1)</sup>							Ölkuchen <sup>2)</sup>				
von	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>3)</sup>	Elbe			Rotter- dam <sup>4)</sup>	Elbe				
Route	Elbe	Stettin/ Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>5)</sup>	nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>6)</sup>	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/ Oskarshamn	Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>7)</sup>	nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>8)</sup>	nördlich Aarhus/ Aalborg <sup>9)</sup>	Helsing- borg/ Ystad (Schweden)
Währung	s. d.			DM								
Mengeneinheit	1 000 kg											
1957 D	22,8	.	7,10	7,88	7,53	8,07	10,26	9,91	9,50	9,39	8,75	11,25
1958 D	17,5	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78
1959 D	18,6	.	5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,83	9,08	8,81	10,66	11,03
1960 D	18,5	.	6,17	7,66	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19
1961 D	18,10	19,8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	10,96	8,25	8,72	10,81	9,96
1962 D	18,1	19,0	6,03	7,31	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39
1963 D	19,10	22,4	6,52	7,39	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	9,83	11,19	11,38
1964 D	21,4	22,1	5,72	7,70	7,94	8,45	9,50	12,90	8,79	9,89	12,44	10,72
1965 D	20,7	22,4	6,52	7,81	8,34	8,97	9,76	13,52	9,09	10,17	11,84	10,89
1966 D	22,8	21,5	5,74	7,39	7,79	8,54	8,74	13,99	8,50	9,59	11,28	10,73
1967 D	21,8	21,6	5,34	7,00	7,35	8,51	8,88	12,72	8,04	8,46	9,76	11,13
1966 I. Vj.	21,5	22 10	5,95	8,07	8,37	8,81	.	13,09	9,56	10,56	12,22	12,02
II. Vj.	23,8	21,9	4,98	6,92	7,23	7,63	7,89	.	7,96	8,83	10,86	9,18
III. Vj.	23,1	20,2	6,26	6,82	7,19	8,12	8,38	15,05	7,85	9,14	10,96	9,82
IV. Vj.	22,4	21,1	5,76	7,60	8,35	9,62	9,44	13,84	8,63	9,82	11,59	11,91
1967 I. Vj.	20,8	19,2	4,87	6,94	6,82	7,92	8,25	11,20	8,10	8,45	9,45	11,44
II. Vj.	23,9	21,2	4,77	6,68	7,03	7,82	8,38	.	7,33	7,72	8,98	11,10
III. Vj.	19,5	21,2	5,70	6,75	6,89	7,67	.	.	7,46	7,93	8,98	9,26
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
II. Vj.	25,4	.	5,59	6,72	7,08	8,25	8,81	.	7,66r	8,47	9,47	11,65
III. Vj. <sup>14)</sup>	28,10	23,10	6,56	6,51	7,31	8,25	8,83	14,33	7,64	8,81	10,35	9,57

Ware	Ölkuchen <sup>2)</sup>	Grubenholz		Schnittholz								
von	Elbe	Hamina/ Björneborg (Finnland)	südl. Vester- vik/Ystad <sup>3)</sup> (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)						Brahestad/ Tornia (Finnland)	Göteborg/ Vänernsee (Schweden)	
Route	nördl. Ystad/ Oskarshamn (Schweden)	Groß- britannien, Ostküste	Elbe/ Weser/ Ems	belg. <sup>4)</sup> Rheinendhäfen	niederl. <sup>10)</sup> Ruhrhäf.	Rhein- häfen <sup>11)</sup>	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend- häfen <sup>10)</sup>	
Währung	DM	s. d.	DM	s. d.	hfl		DM			s. d.	hfl	
Mengeneinheit	1 000 kg	Fathom					Standard					
1957 D	9,00	183,6	.	205,6	102,86	140,60	98,69	94,67	94,78	216,0	245,9	86,98
1958 D	9,16	127,1	.	169,2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180,5	200,6	71,13
1959 D	10,79	146,6	66,00	171,7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7	75,08
1960 D	11,01	170,2	.	209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10	86,91
1961 D	10,27	158,9	84,00	212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240,8	78,81
1962 D	11,85	156,4	74,80	200,6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,6	225,5	75,38
1963 D	11,39	182,1	74,56	227,6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	253,9	94,54
1964 D	11,36	180,0	78,37	226,5	102,31	130,89	105,03	103,69	105,70	251,9	266,2	92,32
1965 D	12,00	200,5	75,00	225,5	103,09	131,15	104,67	103,47	109,07	247,11	262,4	89,66
1966 D	10,98	190,7	70,00	231,0	96,00	129,88	111,81	106,32	109,11	254,8	273,8	86,88
1967 D	11,07	189,7	.	226,2	92,78	126,15	103,02	102,69	108,61	256,2	275,10	87,05
1966 I. Vj.	10,75	.	.	223,10	93,17	128,63	111,57	104,86	113,82	246,6	261,11	73,89
II. Vj.	9,69	185,0	.	231,5	96,57	128,73	114,44	107,28	105,47	264,11	271,11	91,14
III. Vj.	11,36	192,6	.	231,7	97,32	131,72	115,46	109,80	105,42	253,4	263,4	93,75
IV. Vj.	12,13	191,5	.	232,1	96,02	131,00	106,90	103,33	115,38	254,0	293,6	91,04
1967 I. Vj.	11,00	193,5	.	220,10	90,19	.	.	105,11	.	237,8	261,8	90,83
II. Vj.	9,88	179,4	.	215,8	89,12	.	102,82	101,08	99,49	242,2	252,10	80,67
III. Vj.	10,27	193,9	.	220,0	87,61	128,25	100,92	103,93	104,56	241,9	257,3	78,01
IV. Vj.	13,13	.	.	248,2	104,21	121,00	.	100,66	119,66	303,2	331,8	100,00
1968 I. Vj.	11,76	.	.	267,7	90,50	.	107,55	107,91r	115,50	299,11r	310,10	80,67
II. Vj.	11,03	.	.	273,10r	97,66r	133,10	.	107,42	102,91r	304,4r	322,9	.
III. Vj. <sup>14)</sup>	11,86	232,6	.	280,9	102,00	131,34	112,67	108,38	107,04	315,1	325,1	.

Ware	Schnittholz				Kaolin <sup>12)</sup>	Naturwerksteine					
von	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vestervik/ Ystad (Schweden)	nördl. Öxelsund/ Härnösand <sup>13)</sup> (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)	Limfjörd- häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)			
Route	Elbe/ Weser	Rhein- häfen <sup>11)</sup> Ruhrhäfen	niederländische Rheinendhäfen <sup>10)</sup>	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weser	Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg		
Währung	DM	hfl		s. d.		DM					
Mengeneinheit	Standard					1 000 kg					
1957 D	71,00	101,92	64,19	90,10	209,4	131,4	15,19	9,00	.	9,92	9,00
1958 D	65,10	.	60,00	70,64	181,6	127,1	13,45	7,67	.	9,04	8,34
1959 D	67,70	92,18	.	70,83	182,8	138,8	14,69	7,68	6,75	8,65	8,42
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229,2	156,6	16,26	8,47	.	6,50	9,49
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223,2	146,7	15,31	9,02	6,90	5,25	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
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41	6,25	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
1965 D	80,14	99,50	82,44	91,14	249,0	179,4	14,99	9,11	9,00	6,44	9,54
1966 D	.	100,31	77,86	97,25	258,9	173,5	15,06	9,07	7,94	6,79	9,00
1967 D	.	.	78,84	91,76	255,9	173,7	13,55	9,03	.	5,51	8,38
1966 I. Vj.	.	102,15	75,25	105,50	247,10	146,2	15,34	8,83	.	6,75	8,58
II. Vj.	.	103,00	79,38	93,82	267,6	179,4	15,18	8,89	.	6,77	8,36
III. Vj.	.	100,68	.	96,78	255,4	181,9	14,40	9,28	.	6,87	9,30
IV. Vj.	.	94,38	82,67	95,67	262,9	186,5	15,38	9,24	.	.	9,19
1967 I. Vj.	.	.	79,16	89,44	241,4	145,8	13,53	8,09	.	5,00	7,65
II. Vj.	.	.	.	84,71	238,9	168,8	13,17	8,50	.	5,05	8,47
III. Vj.	.	.	.	91,15	240,11	167,4	12,96	.	.	.	8,13
IV. Vj.	.	.	85,00	105,56	302,1	212,9	14,54	.	.	.	9,28
1968 I. Vj.	.	.	.	.	290,3r	206,5	14,50	.	.	.	8,48
II. Vj.	.	104,58r	84,50r	96,33	306,8r	215,2	14,28	.	.	.	8,03
III. Vj. <sup>14)</sup>	.	.	.	100,63	310,1	225,2	14,87	9,00	.	.	9,03

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

# B. Seeschifffahrt

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

Ware	Kiesel, Schotter, Splitt						Sand	Salz	Schlacke <sup>1)</sup>		Schrott <sup>2)</sup>	Steinkohle
von	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>3)</sup>	nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>4)</sup>	Lümfjörd- häfen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)		Antwerpen	Lübeck	Rotter- dam <sup>5)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>		Stettin/ Danzig
Route nach	Lübeck/ Flensburg	Elbe			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											
1957 D .....	6,67	.	.	.	7,81	.	.	16,06	.	.	16,53	.
1958 D .....	.	5,41	5,50	.	7,81	7,22	.	13,42	.	.	15,50	9,30
1959 D .....	5,96	5,19	4,99	5,00	7,21	6,15	15,2	12,75	.	.	13,42	9,27
1960 D .....	6,18	5,40	5,64	4,80	7,37	6,26	16,4	12,00	.	.	14,26	10,68
1961 D .....	6,01	5,66	5,78	5,57	7,91	6,42	17,0	14,23	7,00	5,98	13,95	10,25
1962 D .....	5,58	5,48	5,61	6,81	7,62	6,36	14,6	13,24	7,11	5,49	14,30	10,26
1963 D .....	6,57	5,97	5,90	7,19	8,51	6,91	16,1	13,21	7,18	5,83	15,54	12,19
1964 D .....	5,85	5,45	5,97	6,70	7,97	7,08	16,8	12,76	7,25	5,52	14,91	12,04
1965 D .....	6,13	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	5,51	15,36	11,03
1966 D .....	5,33	5,07	5,83	6,49	8,06	6,82	17,5	13,00	7,39	5,04	16,04	10,19
1967 D .....	4,63	4,68	5,12	5,54	7,36	7,25	19,0	13,53	7,40	4,89	14,48	10,18
1966 I. Vj. ....	.	5,19	.	6,46	7,80	.	.	.	7,41	4,96	16,35	10,30
II. Vj. ....	5,35	4,85	.	6,53	8,31	7,09	16,11	12,94	7,39	4,88	17,25	9,71
III. Vj. ....	5,63	5,28	.	6,82	8,08	6,39	17,5	13,03	7,37	5,24	14,52	10,41
IV. Vj. ....	6,00	4,99	.	6,13	7,87	6,61	18,4	13,00	7,40	5,07	.	10,33
1967 I. Vj. ....	4,88	4,48	.	5,11	6,67	.	.	.	7,40	4,59	15,33	9,48
II. Vj. ....	4,58	4,59	5,44	5,38	6,59	.	16,9	13,00	7,40	4,48	15,04	9,76
III. Vj. ....	.	4,78	5,06	5,61	7,28	8,00	16,4	12,99	7,40	4,74	13,06	9,74
IV. Vj. ....	.	4,86	5,04	6,04	8,90	.	23,2	.	7,40	5,75	14,47	11,73
1968 I. Vj. ....	5,75	4,67	4,94	5,66	8,51	6,57	.	.	7,40	4,81	15,11r	9,76r
II. Vj. ....	5,04	4,71	5,17	5,65	8,33	6,75	18,10r	13,00	7,40	4,65	13,89	9,95
III. Vj. <sup>15)</sup>	5,25	4,85	5,03	6,19	8,23	7,60	18,9	13,83	7,40	5,10	14,11	10,16

Ware	Steinkohle						Koks <sup>8)</sup>					
von	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe	
Route nach	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. 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 (Schweden)	nördlich Stockholm <sup>6)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	nördlich Aarhus/ Aalborg <sup>11)</sup>
Währung	DM	dkr	s. d.			s. d.	s. d.	skr	s. d.			
Mengeneinh.	1 000 kg					2240 lbs	1 000 kg					
1957 D .....	.	17,72	21,2	17,2	19,4	15,6	18,8	14,19	14,77	24,2	16,9	20,1
1958 D .....	8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9
1959 D .....	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7
1960 D .....	10,15	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6
1961 D .....	9,60	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
1966 I. Vj. ....	9,29	17,62	.	16,10	21,7	17,6	24,9	20,00	25,00	.	22,3	.
II. Vj. ....	8,72	17,04	15,0	16,8	19,5	19,1	.	17,13	20,63	24,9	18,2	18,7
III. Vj. ....	10,50	21,08	16,3	16,0	18,6	17,9	22,11	16,92	19,21	24,8	20,6	20,5
IV. Vj. ....	10,63	21,01	18,11	16,11	20,9	16,9	.	19,00	21,50	28,9	22,9	24,2
1967 I. Vj. ....	10,00	15,66	16,5	17,1	17,5	15,8	22,7	17,54	.	.	19,7	22,8
II. Vj. ....	9,94	14,61	14,9	17,3	17,1	15,6	22,8	.	.	22,9	19,1	20,10
III. Vj. ....	9,94	16,93	15,4	16,8	16,7	15,11	22,8	16,42	.	23,6	18,10	19,0
IV. Vj. ....	11,15	24,18	23,2	18,6	21,3	21,4	26,0 <sup>11)</sup>	.	.	.	23,5 <sup>11)</sup>	.
1968 I. Vj. ....	9,94	18,20	22,9	.	.	21,0	26,0	16,65	.	.	23,4	.
II. Vj. ....	10,33	18,13r	16,7	.	.	19,4	23,11	20,28	.	31,7	.	.
III. Vj. <sup>15)</sup>	10,22	19,73	17,5	.	22,0	18,9	26,11	.	.	32,1	24,11	23,4

Ware	Koks <sup>9)</sup>			Briketts <sup>12)</sup>	Kalldüngemittel		Eisen und Stahl					
von	Elbe	Lübeck	Groß- britan- nien, Ostküste	Wismar/ Stralsund	Elbe/ Weser/ Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- häfen <sup>7)</sup> / Ruhrhäfen	Elbe/ Weser/ Ems	
Route nach	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Däne- mark <sup>10)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>		Varberg/ Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Strömst./ Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Strömstadt/ Malmö (Schweden)	
Währung	skr	s. d.	dkr			skr	s. d.	skr	skr	DM		
Mengeneinh.	1 000 kg											
1957 D .....	12,81	14,11	24,6	14,29	17,84	17,86	23,8	14,75	15,94	.	10,50	.
1958 D .....	11,84	16,0	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,35	12,35	19,75	13,00	.
1959 D .....	14,63	16,7	21,6	15,67	18,93	16,67	19,9	13,89	13,23	16,39	9,17	10,00
1960 D .....	15,76	19,8	27,7	18,61	20,39	19,23	21,1	15,52	16,17	18,17	9,35	9,88
1961 D .....	13,63	20,6	27,8	17,30	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01	8,84
1962 D .....	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51	8,91
1963 D .....	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83	10,25
1964 D .....	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07	9,75
1965 D .....	15,46	18,5	29,4	18,79	21,02	20,70	23,6	16,97	17,65	16,67	8,71	9,78
1966 D .....	16,25	23,2	31,9	18,29	21,07	20,56	23,3	17,24	17,42	16,60	8,73	9,72
1967 D .....	14,94	.	27,9	16,95	21,87	22,13	22,6	16,37	17,39	16,30	8,94	9,50
1966 I. Vj. ....	19,57	23,2	31,5	18,56	22,25	22,11	26,4	19,33	20,72	15,38	8,94	10,09
II. Vj. ....	15,17	.	27,2	15,00	19,00	18,00	22,7	15,70	16,77	17,28	8,29	9,19
III. Vj. ....	15,00	.	35,1	17,50	20,50	23,50	21,6	15,27	15,35	16,67	8,56	9,45
IV. Vj. ....	15,33	.	33,6	19,64	22,33	18,89	22,6	18,18	17,94	16,71	9,13	10,25
1967 I. Vj. ....	14,94	.	27,0	15,28	19,98	22,00	20,8	16,56	17,25	16,00	8,34	8,58
II. Vj. ....	.	.	25,5	16,13	19,81	18,00	20,9	15,54	15,75	16,54	8,82	9,53
III. Vj. ....	.	.	.	20,66	20,50	20,0	13,83	16,19	16,03	8,40	9,38	.
IV. Vj. ....	.	.	23,5	19,46	27,04	24,38	28,8 <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>11)</sup>	27,8	17,60	23,90	28,48r	26,4	16,58	16,32	15,81r	8,74r	9,45
II. Vj. ....	16,90	.	26,8	.	23,07	.	29,0	16,21	17,30	16,40	8,80r	9,98
III. Vj. <sup>15)</sup>	18,00	.	.	.	25,29	20,50	25,7	17,25	17,24	16,42	8,81	9,31

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

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

Ware	Getreide											
von	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf				
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan <sup>2)</sup>
nach	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan <sup>2)</sup>
Währung	s. d.	\$	s. d.	\$		s. d.	\$	s. d.	\$		s. d.	\$
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	92.10	.	40.11	4,14	4,85	42.0	4,40	45.9	4,67	4,95	66.11	8,37
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,65	4,86	56.6	8,41
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,85	4,04	43.2	4,95	53.1	4,60	4,75	69.1	9,38
1961 D	83.0	9,42	45.10	3,89	4,44	46.7	5,41	56.5	4,45	5,36	73.11	10,86
1962 D	65.11	7,75	35.8	3,03	3,48	35.1	4,06	40.5	3,86	4,39	59.3	7,88
1963 D	68.11	8,44	41.2	4,90	5,01	41.3	4,53	51.11	5,22	5,59	77.3	9,69
1964 D	68.10	8,86	41.1	4,39	4,49	42.4	5,73	51.0	5,03	5,26	85.2	10,27
1965 D	78.4	9,44	47.7	4,91	4,80	48.7	5,74	64.1	5,38	5,60	90.8	12,01
1966 D	69.7	8,55	44.7	3,82	4,10	41.5	4,66	51.10	4,18	4,28	86.2	10,32
1967 D	75.4	8,34	45.1	4,11	4,30	44.9	5,34	45.7	4,78	5,02	107.4	11,43
1968 D	64.9	6,60	36.4	3,07	3,14	46.5	3,83	48.6	4,21	4,48	116.2	8,80
1968 Jan.	.	.	.	.	.	45.5	3,35	46.6	3,46	3,90	126.3	9,86
Febr.	.	7,43	.	3,30	3,43	45.3	3,82	50.0	4,57	4,87	97.5	9,33
März	72.4	7,34	40.10	3,47	3,64	44.5	4,38	.	4,41	4,63	101.3	10,33
April	62.9	6,80	35.2	2,60	3,07	.	3,68	50.0	3,99	4,40	.	8,32
Mai	63.10	6,80	29.7	2,96	3,22	50.0	4,25	.	4,46	4,26	95.0	8,51
Juni	61.1	6,58	31.9	3,65	3,32	.	3,36	.	4,02	4,54	.	8,20
Juli	59.4	6,75	33.9	2,74	.	.	3,75	.	3,84	3,93	.	8,58
Aug.	65.9	5,54	35.0	2,55	2,50	42.9	3,13	.	4,22	4,44	.	8,65
Sept.	61.1	4,85	33.3	2,40	2,42	41.3	.	.	3,95	4,16	.	7,99
Okt.	71.11	6,93	41.5	3,17	3,43	43.8	4,00	47.6	3,61	4,00	.	8,23
Nov.	.	8,00	46.3	3,69	.	58.7	4,16	.	4,79	5,07	115.7	8,81
Dez.	.	.	.	3,25	3,25	.	4,25	.	5,24	5,50	125.0	.

Ware	Getreide											
von	Mexiko, Westküste	Nord-Pazifik <sup>4)</sup>				La Plata <sup>5)</sup>			West-Australien	Ost-Australien	Full Range Australien	Australien
Route	Japan	UK	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.		China	
nach	Japan	UK	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.		China	
Währung	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.	\$	s. d.	s. d.			
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	.	56.9	7,06	63.2	5,43	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	.
1959 D	.	59.10	7,09	62.2	5,41	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	.
1960 D	.	59.2	7,37	63.1	5,73	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	.
1961 D	.	6,81 <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
1968 Jan.	9,75	7,12	.	97.6	8,90	102.8	99.2	101.7	.	.	.	70.0
Febr.	9,69	.	.	95.5	8,75	95.0	.	83.2	.	.	.	71.6
März	9,25	.	.	92.6	8,74	93.3	.	85.2	.	.	.	72.6
April	10,25	.	.	.	8,44	.	71.11	82.6	.	.	.	72.6
Mai	10,05	.	.	.	7,86	91.0	85.0	75.0	.	.	.	69.6
Juni	10,00	.	.	.	7,99	94.0	70.10	72.6	.	.	.	.
Juli	9,75	.	.	.	7,83	.	.	72.11	.	.	.	65.0
Aug.	9,00	.	7,50	97.6	7,86	80.0	64.7	.	.	.	.	.
Sept.	9,30	.	.	.	7,85	.	.	62.6	.	.	.	.
Okt.	9,00	8,38	.	.	7,58	58.4	62.9	68.9	.	.	.	.
Nov.	9,15	6,02	4,85	90.0	7,59	.	65.4	74.6	.	.	.	.
Dez.	8,87	6,40	.	.	7,26	92.9	.	75.9	.	.	.	.

Ware	Getreide			Kopra	Esparto	Zucker					Fischmehl		
von	Süd-china <sup>7)</sup>	Süd-afrika <sup>8)</sup>	Schwarz-meer	Philip-pinen	Algerien	Kuba <sup>9)</sup>	Recife/Santos	Queensland <sup>10)</sup>		Philip-pinen	Mauritius	Peru	
Route	Ceylon	UK	Antw./Hbg. <sup>11)</sup>	Antw./Hbg. <sup>12)</sup>	UK	Casablanca	USNH	UK	Antw./Rttd./Amst.	USNH	UK	Antw./Hbg.	
nach	Ceylon	UK	Antw./Hbg. <sup>11)</sup>	Antw./Hbg. <sup>12)</sup>	UK	Casablanca	USNH	UK	Antw./Rttd./Amst.	USNH	UK	Antw./Hbg.	
Währung	s. d.	s. d.	\$	\$	s. d.	\$	\$	s. d.	\$	\$	s. d.	\$	
Mengeneinheit	2240 lbs			cu ft	2240 lbs								cu ft <sup>13)</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	35.11	52.5	33.5	0,15	81.0	5,60	5,01	83.10	81.4	5,95	57.3	0,14	
1963 D	46.2	61.11	36.11	0,19	85.2	7,94	6,81	97.2	94.8	7,14	79.4	0,15	
1964 D	50.2	59.7	37.6	0,20	93.5	9,05	6,03	92.5	89.11	7,23	73.1	0,20	
1965 D	53.3	61.7	.	0,24	92.7	10,15	7,65	100.7	98.1	8,58	81.7	0,23	
1966 D	47.7	52.0	.	0,21	89.7	9,62	7,24	95.9	93.3	7,49	58.11	0,17	
1967 D	51.11	55.7	46.8	0,23	92.6	11,27	7,70	91.2	88.9	6,78	65.3	0,21	
1968 D	75.1	57.0	.	0,27	101.8	.	7,63	106.7	104.1	7,07	73.6	0,22	
1968 Jan.	78.4	67.6	.	0,26	102.6	.	7,00	104.5	101.11	7,04	.	0,22	
Febr.	77.6	.	.	.	100.0	.	7,52	103.9	101.3	7,49	.	.	
März	67.11	51.11	.	.	.	.	.	.	.	7,18	.	.	
April	72.6	.	.	0,25	.	.	.	103.9	101.3	7,00	.	.	
Mai	78.8	56.8	.	.	.	.	7,00	.	.	7,13	72.6	.	
Juni	84.0	51.11	.	0,26	.	.	7,72r	105.0	102.6	7,00	.	.	
Juli	80.0	56.11	.	0,26	102.6	.	8,00	107.6	105.0	7,10	72.6	.	
Aug.	73.0	.	.	0,30	.	.	.	.	.	.	77.6	.	
Sept.	.	57.11	.	0,28	.	.	.	107.6	105.0	6,82	75.0	.	
Okt.	69.8	56.9	.	.	.	.	.	107.6	105.0	.	72.0	.	
Nov.	69.5	57.6	.	0,27	.	.	8,50	107.6	105.0	7,25	72.6	.	
Dez.	.	55.9	.	0,26	.	.	7,70	112.6	110.0	6,68	72.6	.	

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



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./Rttd./Hbg.		Adria	Japan	Westitalien	Japan	Brist. Kan./Le Havre/Hbg.	Nordd. Häfen
Währung	s. d.								§ <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	28.11
1964 D	225.0	43.6	29.0	59.10	32.8	41.1	44.11	41.0	8.28	12.76	86.7	27.0
1965 D	230.6	48.8	27.4	66.3	39.2	49.1	51.4	47.7	9.47	13.67	98.10	31.1
1966 D	240.0	47.4	34.0	61.7	26.0	35.2	38.4	39.10	8.34	11.27	95.6	23.1
1967 D	238.9	50.8	22.8	61.5	21.5	40.6	43.0	40.11	10.51	12.03	91.1	23.3
1968 D	272.6	55.10	28.10	69.8	29.0	45.0	60.10	45.4	4.20	10.47	103.6	28.4
1968 Jan.			30.6	72.0			58.9	46.5			102.11	
Febr.		62.6		71.3	30.5		65.0	41.3	4.25	8.25	105.0	32.11
März								46.7	4.08	10.79		
April		60.0		77.6	27.9		58.9			9.52		
Mai								50.8		11.42		
Juni		55.0			35.3				4.65	9.85		
Juli	272.6					45.0r				11.02		
Aug.		53.0			30.9					11.07		
Sept.				65.0				46.8	4.00	11.02	102.6	
Okt.								44.9	4.00	10.71		
Nov.		45.0		65.0				43.4		11.00	103.6	
Dez.			27.2	67.6	20.10		43.4	4.25				23.9

Ware	Kohlen						Düngemittel				
von	Hampton Roads				Australien	Danzig/Stettin	US-Golf <sup>5)</sup>		Rotes Meer <sup>5)</sup>	Casa-blanca <sup>5)</sup>	Antw./Hbg.
Route nach	Rotterdam	Westitalien	Japan	Rio de Janeiro	Japan	Portugal	Westitalien	UK	Indien, Westküste	Antw./Rttd.	Südchina
Währung	s. d.	\$				s. d.			\$	s. d.	
Mengeneinheit	2240 lbs										
1958 D	24.2	3,97	7,60	4,95	36.2	28.10	22.0	46.11		46.3	59.7
1959 D	23.0	3,80	7,76	5,25	40.0	30.9	25.3	47.11		55.2	59.2
1960 D	26.2	4,14	8,35	5,30	39.3		25.2	49.4		54.6	59.10
1961 D	27.4	4,25	9,02	6,32	41.4	35.11	30.4	51.10	9,58	53.9	66.2
1962 D	20.3	3,61	6,55	5,06	34.7	30.2	22.1	44.9	8,71	57.9	58.11
1963 D	27.3	4,83	7,18	7,44	34.11	31.0	35.5		10,23	53.6	66.4
1964 D	24.6	4,45	7,32	8,11	30.9	34.2	33.8	55.6	9,69	52.8	66.7
1965 D	27.11	4,82	8,31	8,09	35.7	36.6	31.0	64.0	14,50	51.4	82.8
1966 D	20.6	4,04	6,99	7,06	29.7	34.4	25.2	66.0	13,87	49.6	80.1
1967 D	18.7	4,62	7,56	8,56	33.3	47.2	25.11	63.4	16,58	49.3	116.0
1968 D	21.8	4,16	6,88	7,60	33.10	41.6	28.9	70.4	16,51	56.4	138.8
1968 Jan.			7,43		37.4		28.4		18,50	58.3	151.10
Febr.			6,89		33.2	41.6			17,25	59.6	
März			7,13		42.6	40.0			17,30	60.9	146.6
April			7,08		36.0			72.6		57.5	144.8
Mai		4,25	7,08						14,00	57.0	35.5r
Juni			7,15		30.2					59.6	142.1
Juli			6,87		27.6			68.2	15,50	58.3	139.8
Aug.		4,70	6,97							56.3	137.5
Sept.			6,64		32.4		29.2				131.2
Okt.			6,40		33.6					53.0	130.9
Nov.		3,53	6,51	7,60	32.2	43.0				50.9	134.10
Dez.	21.8		6,37	7,60						49.5	127.9

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)												
Ware	Rohöl							Erdölderivate				
von	Venezuela/ Niederl. Westindien		Persischer Golf			Algerien/ Tunesien	Lybien	Syrien/ Libanon	Venezuela/ Trinidad/ Niederl. Westindien	Sowjetunion am Schwarzen Meer	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	16.9r	1,29	28.4	23.4	3,25	4,06			18.5	19.6	21.4	13.1
1960 D	15.8r	1,34	30.8	24.11	3,40	4,33	12.8		19.7	21.11	19.7	14.4
1961 D	14.11r	1,27	28.5	23.3	3,23	4,02	11.3		14.1	21.2	25.0	13.11
1962 D	16.6	1,42	31.11	26.7	3,50	4,43	12.6	14.8	15.6	22.0	24.3	15.10
1963 D	22.3	1,64	39.2	31.1	4,48	4,84	13.5	15.9	23.4	27.5	31.4	18.6
1964 D	19.11	1,55	34.4	27.11	3,78	4,90	15.9	17.2	21.1	27.6	27.4	18.0
1965 D	20.5	1,46	32.11	26.9	3,68	4,77	13.5	15.4	20.1	26.4	31.8	17.11
1966 D	17.1	1,60	30.10	25.5	3,26	4,78	12.9	15.6	16.9	26.4	27.0	17.0
1967 D	36.5	2,39	70.0	64.7	6,16	9,18	20.10	15.11	13.9	42.11	62.11	28.6
1968 D	34.3	1,98	81.1	78.4	5,82	9,26	21.9	25.6	30.1	42.6	37.8	25.7
1968 Jan.	31.11	1,38	81.0	78.11	5,95	9,02	18.7	21.10	25.1	36.9		23.7
Febr.	39.0	1,76	64.6	62.11	4,68	7,40				28.2		19.10
März	23.1	1,60	77.7	74.1	5,87	8,55	16.11	19.11	22.10	42.8		22.10
April	30.2	1,84	78.7	75.9	5,85	9,13	21.10	25.8	29.6	43.10		24.4
Mai	40.3	2,48	96.2	93.0	6,84	11,61	24.10	29.2			34.9	22.8
Juni	43.2	2,34	120.0	116.5	8,40	12,36	27.10	32.9	49.5			27.9
Juli	41.2	2,64	87.4	83.8	6,26	10,22	25.11	30.2				26.9
Aug.	28.10	1,69	61.4	62.4	4,46	6,54	17.4	20.4		39.9	34.9	24.9
Sept.	31.6	1,79	65.6	63.2r	4,46	7,04	17.7	20.8	23.7	52.6	36.11	26.10
Okt.	25.9	1,46	74.10	72.7r	5,34	9,05	21.7	25.2		40.8		27.9
Nov.	39.0	2,35	83.4	80.7	5,96	11,07	23.2	27.3		50.10	44.3	30.4
Dez.	37.1	2,40	79.5	76.9	5,78	9,07	23.3	27.5		47.0	37.11	29.6

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

Ware	Rohöl										Erdölderivate		
Route	von	Venezuela/ Niederl. Westindien		Persischer Golf			Algerien/ Tunesien	Lybien	Syrien/ Libanon	Venezuela/ Trinidad/ Niederl. Westindien	Sowjet- union am Schwarzen Meer Rumänien	West- italien, Sizilien	
	nach	Wilhelms- haven	New York	Wilhelms- haven	Lavéra	Yokohama	New York	Wilhelmshaven		Rotterdam			
Währung		s. d.	\$	s. d.		\$		s. d.					
Mengeneinheit		2240 lbs											
1958 D	.....	16.11	1,32	31.1	26.11	3,79	4,60	.	.	18.8	22.9	25.7	12.8
1959 D	.....	16.9r	1,29	28.4	23.4	3,25	4,06	.	.	13.5	19.6	21.4	13.1
1960 D	.....	15.8r	1,34	30.8	24.11	3,40	4,33	12.8	.	19.7	21.11	19.7	14.4
1961 D	.....	14.11r	1,27	28.5	23.3	3,23	4,02	11.3	.	14.1	21.2	25.0	13.11
1962 D	.....	16.6	1,42	31.11	26.7	3,50	4,43	12.6	14.8	15.6	22.0	24.3	15.10
1963 D	.....	22.3	1,64	39.2	31.1	4,48	4,84	13.5	15.9	23.4	27.5	31.4	18.6
1964 D	.....	19.11	1,55	34.4	27.11	3,78	4,90	15.9	17.2	21.1	27.6	27.4	18.0
1965 D	.....	20.5	1,46	32.11	26.9	3,68	4,77	13.5	15.4	20.1	26.4	31.8	17.11
1966 D	.....	17.1	1,60	30.10	25.5	3,26	4,78	12.9	15.6	16.9	26.4	27.0	17.0
1967 D	.....	36.5	2,39	70.0	64.7	6,16	9,18	20.10	15.11	13.9	42.11	62.11	28.6
1968 D	.....	34.3	1,98	81.1	78.4	5,82	9,26	21.9	25.6	30.1	42.6	37.8	25.7
1968 Jan.	.....	31.11	1,38	81.0	78.11	5,95	9,02	18.7	21.10	25.1	36.9	.	23.7
Febr.	.....	39.0	1,76	64.6	62.11	4,68	7,40	.	.	.	28.2	.	19.10
März	.....	23.1	1,60	77.7	74.1	5,87	8,55	16.11	19.11	22.10	42.8	.	22.10
April	.....	30.2	1,84	78.7	75.9	5,85	9,13	21.10	25.8	29.6	43.10	.	24.4
Mai	.....	40.3	2,48	96.2	93.0	6,84	11,61	24.10	29.2	.	.	34.9	22.8
Juni	.....	43.2	2,34	120.0	116.5	8,40	12,36	27.10	32.9	49.5	.	.	27.9
Juli	.....	41.2	2,64	87.4	83.8	6,26	10,22	25.11	30.2	.	.	.	26.9
Aug.	.....	28.10	1,69	61.4	62.4	4,46	6,54	17.4	20.4	.	39.9	34.9	24.9
Sept.	.....	31.6	1,79	65.6	63.2r	4,46	7,04	17.7	20.8	23.7	52.6	36.11	26.10
Okt.	.....	25.9	1,46	74.10	72.7r	5,34	9,05	21.7	25.2	.	40.8	.	27.9
Nov.	.....	39.0	2,35	83.4	80.7	5,96	11,07	23.2	27.3	.	50.10	44.3	30.4
Dez.	.....	37.1	2,40	79.5	76.9	5,78	9,07	23.3	27.5	.	47.0	37.11	29.6

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

C. Schifffahrtsindizes  
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland									Niederlande					
Berechnende Stelle	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg								Heinz Peters, Hamburg	Statistisches Zentralamt, Den Haag					
Einsatzart	Linienfahrt			Tramp- fahrt	Tankerfahrt			Tramp- fahrt <sup>2)</sup>	Tanker- fahrt	Trampfahrt					
Indexgruppe	Gesamt- index	Stückgut	Massen- gut	ins- gesamt	Gesamt- index	Rohöl	Erdöl- prod.	ins- gesamt	Getreide (insg.)	Hochseeschiffahrt <sup>3)</sup>					
Basis	1965 = 100				Intascale = 100			1960 = 100		Gesamt- index	Getreide	Schwefel- kies	Erz	Kohle	Dünge- mittel
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>	93,3 <sup>1)</sup>	—	101,5	—	121,2	123,1	81	84	128	65	70	95
1968 D	107,4	108,3	102,4	90,8	103,7	99,4	114,0	116,3	140,0	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>
1968 Jan.	106,6	107,2	103,3	91,3	99,7	98,7	103,3	120,9	160,6	83	85	131	61	103	98
Febr.	106,4	107,2	102,3	94,2	81,9	81,8	82,2	123,3	121,8						
März	107,7	108,6	102,8	91,4	98,8	96,0	110,0	122,9	122,4						
April	108,2	109,0	103,0	89,5	94,5	90,6	115,0	118,1	—						
Mai	107,8	108,5	103,9	89,8	116,2	116,3	115,9	116,6	135,9						
Juni	107,2	108,0	102,8	89,7	131,6	133,7	116,9	115,5	—	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>
Juli	107,2	108,1	102,8	88,0	112,8 <sup>r</sup>	112,0	118,8	113,2	—	—	—	—	—	—	—
Aug.	107,3	108,1	102,7	88,5	87,6	79,8	111,5	112,5	—						
Sept.	107,5	108,5	101,7	89,1	95,3	84,8	119,4	113,5	—						
Okt.	107,4	108,4	101,2	89,2	97,8	88,3	121,4	107,2	—						
Nov.	107,5	108,7	100,8	94,5	115,7	107,4	127,7	115,1	159,4						
Dez.	108,1	109,3	101,4	94,9	113,0	103,0	125,9	116,5	—	—	—	—	—	—	—
1969 Jan.	108,1	109,1	102,0	90,3	81,2	77,4	92,8	112,1	123,5						
Land	Niederlande				Großbritannien								Norwegen		
Berechnende Stelle	Statistisches Zentralamt, Den Haag				Chamber of Shipping, London								Mullion & Co, London	Norwegian Shipping News, Oslo	
Einsatzart	Trampfahrt				Trampfahrt								Tanker- fahrt	Tramp- fahrt	Tanker- fahrt
Indexgruppe	Küstenschiffahrt <sup>4)</sup>				Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Dünge- mittel	Rohöl (insg.)	ins- gesamt	Mineralöl (insg.)
Basis	Gesamt- index	Holz	Kohle	1960 = 100											
1964 D	109	109	108	112,1	115,9	123,0	115,0	118,4	98,9	97,2	111,2	56,4	90,5	67,1	
1965 D	108	108	97	126,5	134,0	127,6	127,0	142,1	115,2	106,5	134,9	56,6	101,2	65,8	
1966 D	107	107	103	114,5	125,1	107,1	111,1	131,4	90,1	88,9	127,7	50,9	87,9	61,9	
1967 D	102	102	98	120,5	127,9	99,1	108,9	128,7	82,1	96,5	135,1	96,3	94,1	113,7	
1968 D	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	123,8	111,9	101,2	119,6	131,2	—	93,7	205,4	95,2	92,4	103,8	
1968 Jan.	107	107	117	134,5	121,2	102,2	127,6	136,6	—	100,7	241,8	91,7	92,7	99,7	
Febr.				122,0	115,0	101,0	101,6	133,6	—	94,8	206,8	88,7	91,8	88,7	
März				131,7	120,3	—	111,0	—	—	95,7	214,0	84,9	94,0	94,7	
April				123,2	112,0	101,0	111,6	144,5	—	92,9	210,7	90,3	90,3	98,4	
Mai				112,7	98,9	95,7	116,2	—	—	95,3	177,7	116,6	93,1	121,4	
Juni				126,0	116,9	102,2	119,6	—	—	93,3	212,3	119,3	92,9	129,9	
Juli	—	—	—	119,0	98,6	101,2	117,7	—	—	97,1	209,9	109,6	93,4	110,3	
Aug.				123,5	106,0	—	111,8	—	—	94,7	204,4	75,3	94,0	88,9	
Sept.				119,1	105,8	103,4	116,8	122,6	—	91,7	196,3	83,5	91,6	91,5	
Okt.				119,4	104,9	101,2	130,0	—	—	88,9	192,8	81,0	90,1	95,4	
Nov.				128,0	121,4	101,2	139,3	122,6	—	90,7	199,4	103,9	92,1	115,4	
Dez.				126,9	121,3	103,1	132,2	127,0	—	88,0	198,5	98,0	92,2	111,3	
1969 Jan.				120,6	111,5	99,1	117,5	—	—	92,8	196,4	79,0	88,1	83,4	
Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschiffahrt Rom <sup>5)</sup>														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Gesamt- index	Europa- fahrt zu- sammen	Getreide						Getreide, Zucker, Zink- konzentrat	Mais, Zucker, Erz	Getreide	Schwefel- kies	Getreide, Kohle		
von			Große Seen	Ost- Kanada	US-Golf		La Plata	Nord- Pazifik	Austra- lien	Südostafrika	Schwarz- meer	Ost- mittel- meer	Northern Range		
Fahrtroute			Nordeuropa			Mittel- meer	Europa	Nord- europa	Nordeuropa		Mittel- meer	Nordeuropa			West- italien
nach			1965 = 100												
1964 D	88 <sup>6)</sup>	89 <sup>6)</sup>	—	—	—	—	—	89 <sup>6)</sup>	—	—	—	—	—	—	—
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D	89 <sup>6)</sup>	91 <sup>6)</sup>	—	—	—	—	—	101 <sup>6)</sup>	—	—	—	—	—	—	—
1967 D	84 <sup>6)</sup>	87 <sup>6)</sup>	—	—	—	—	—	96 <sup>6)</sup>	—	—	—	—	—	—	—
1968 D	95	87	73	75	82	80	83	73	97	103	92	113	84	80	
1968 Jan.	99	92	—	91	67	77	103	96	107	113	108	—	76	69	
Febr.	96	93	72	82	82	87	98	72	106	115	108	—	85	—	
März	100	90	—	69	70	77	97	—	103	132	—	—	74	—	
April	100	91	69	88	113	—	99	—	102	85	—	—	74	—	
Mai	98	95	88	—	105	86	93	—	97	92	—	—	85	98	
Juni	92	67	70	74	64	86	101	—	100	89	87	113	77	83	
Juli	94	85	71	69	78	87	81	—	103	111	84	—	65	—	
Aug.	94	87	65	102	62	—	72	—	101	118	84	—	91	98	
Sept.	91	80	59	71	78	78	89	—	103	94	—	—	93	56	
Okt.	91	89	79	71	68	71	—	75	106	89	84	—	98	—	
Nov.	94	88	85	67	96	70	77	69	101	110	87	—	108	77	
Dez.	91	81	70	46	107	—	91	53	71	89	92	—	80	—	
1969 Jan.	85	80	57	74	67	61	83	65	104	99	91	—	—	—	

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

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		Amerika-fahrt zusammen	Getreide	Kopra	Zucker		Erz
von	Brasilien	Indien	Westafrika	Westl. Mittelmeer, Nordafrika	Nord-europa			Nord-, Westafrika	Ostafrika, Rotes Meer		US-Golf	Philippinen	Karib. Inseln	Kuba	Brasilien
Fahrtroute nach															
Basis	1965 = 100														
1964 D			—	89 <sup>2)</sup>	95 <sup>2)</sup>	101 <sup>2)</sup>	100	100	—	93 <sup>2)</sup>	100	100	100	100	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>	.	.	.	.	68 <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
1968 Jan.	98	106	—	—	—	86	105	—	105	89	101	75	—	—	91
Febr.	83	128	88	—	—	—	116	—	116	92	95	83	77	—	87
März	—	108	—	—	—	93	117	—	117	86	86	75	90	—	87
April	69	117	—	—	—	—	116	—	116	85	94	73	—	—	100
Mai	80	122	—	—	—	—	111	—	111	103	—	78	—	—	94
Juni	81	103	—	—	—	—	116	—	116	86	93	—	—	—	100
Juli	—	104	—	—	—	—	113	—	113	91	84	—	—	—	101
Aug.	81	—	—	—	—	—	116	—	116	89	93	76	—	—	100
Sept.	72	90	64	—	—	89	113	—	113	104	92	71	108	—	—
Okt.	—	91	—	—	144	—	102	—	102	78	92	72	98	—	—
Nov.	—	119	—	—	—	—	104	—	104	81	86	76	—	—	110
Dez.	—	110	—	—	—	—	99	—	99	91	98	70	—	—	104
1969 Jan.	67	112	69	95	—	—	101	—	101	68	—	66	47	—	85

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom <sup>1)</sup>														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Erz				Asien-/Australien-fahrt zusammen	Getreide		Reis	Getreide, Phosphat	Getreide, Schrott	Erz		Kohle	Kohle, Schrott	
von	Westk. Südamerika	Indien, Ostafrika	Westafrika	Türkei, Mittelmeer		La Plata	Australien	Südchina	US-Golf	Nord-Pazifik	Südostafrika	Indien	Australien	US-Nordatlantik	
Fahrtroute nach															Vereinigte Staaten
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	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	84
1968 Jan.	—	84	95	—	112	—	135	132	92	126	110	111	96	113	99
Febr.	108	78	102	105	105	—	—	132	92	113	101	117	87	105	90
März	—	—	94	—	114	175	—	127	107	101	116	113	97	113	82
April	76	83	—	—	117	197	—	124	91	115	92	117	—	115	84
Mai	—	—	129	109	98	—	—	123	92	97	89	86	103	108	86
Juni	65	—	—	—	102	—	—	130	66	—	83	98	—	154	79
Juli	96	57	115	—	107	—	—	136	90	—	102	118	—	117	77
Aug.	87	—	—	—	104	—	—	119	82	—	104	116	—	118	83
Sept.	92	—	—	158	102	—	—	126	74	—	99	116	—	114	82
Okt.	52	—	—	—	99	—	—	119	89	—	114	104	92	87	86
Nov.	54	—	—	—	104	—	140	118	80	129	96	115	91	94	80
Dez.	120	62	—	—	105	152	—	—	—	127	85	103	91	100	82
1969 Jan.	68	74	—	—	102	157	—	119	79	—	84	103	87	104	87

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

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

**C. Schiffsfrachtsindizes**  
**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													
1964 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1965 D	110,0	107,2	107,6	109,4	108,7	111,0	110,5	114,6	102,2	102,4	101,7	101,4	101,9	
1966 D	92,3	106,0	109,0	107,9	79,2	83,5	105,4	91,8	102,0	100,7	102,3	103,5	100,2	
1967 D	100,5p	117,6p	129,2p	90,3p	65,0p	104,5p	114,0p	94,9p	102,8p	100,8p	104,3p	100,3p	104,1p	
1968 D	114,3p	122,1p	146,8p	105,2p	78,2p	86,6p	109,2p	99,5p	122,0p	121,2p	119,5p	132,8p	124,2p	
1968 Jan.	119,6	137,0	157,9	107,5	72,8	100,9	117,1	94,2	128,4	130,0	126,7	—	122,3	
Febr.	121,0	138,8	155,8	103,3	76,9	102,2	118,4	101,1	124,0	128,5	119,0	—	113,8	
März	121,1	119,8	155,4	106,9	77,3	—	—	—	124,7	132,2	116,3	—	108,7	
April	114,5	118,9	138,2	106,9	84,3	—	103,2	—	119,8	123,0	113,8	125,0	115,7	
Mai	109,0	107,6	137,7	—	80,2	93,1	106,1	—	115,8	118,0	109,8	123,7	116,2	
Juni	110,0	116,7	141,3	120,7	77,0	78,4	107,1	105,9	110,8	106,6	109,4	124,9	122,3	
Juli	109,9	120,4	144,2	94,8	73,6	75,8	110,1	110,6	121,8	117,3	122,9	131,1	113,4	
Aug.	112,0	120,1	147,5	94,8	80,9	78,4	107,1	108,3	119,1	114,1	119,5	131,4	115,0	
Sept.	108,9	108,2	146,5	101,7	82,2	82,1	107,1	90,8	121,7	116,5	118,2	143,2	114,8	
Okt.	110,9	121,7	146,7	—	73,6	82,1	—	91,5	122,3	115,1	118,3	150,1	137,8	
Nov.	117,0	130,3	145,5	105,2	79,4	—	109,8	93,8	126,7	123,9	130,0	—	151,0	
Dez.	117,6	125,3	144,9	105,2	79,9	—	106,2	—	129,2	128,9	129,7	—	158,8	

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	103,8p	103,9p	147,5p	159,3p	81,8p	116,4p	111,7p	177,6p	103,5p	110,4p	103,9p	—	81,8p
1968 D	120,0p	109,8p	123,1p	102,0p	96,1p	—	105,6p	85,0p	129,0p	107,5p	109,7p	110,3p	124,3p	96,1p	—	85,0p
1968 Jan.	127,8	135,0	117,8	—	—	—	—	—	—	—	—	117,5	121,4	—	—	—
Febr.	123,5	116,8	113,6	—	—	—	—	—	—	—	—	109,9	106,9	—	—	—
März	118,3	120,2	107,1	—	107,3	—	—	—	128,9	108,4	—	101,5	103,8	107,3	—	—
April	118,7	—	111,1	—	87,3	—	—	—	131,0	111,0	—	99,8	111,5	87,3	—	—
Mai	120,6	100,1	118,8	—	—	—	—	—	137,5	119,0	—	103,3	118,2	—	—	—
Juni	120,6	97,3	119,5	—	—	—	—	—	137,4	118,9	—	104,8	120,9	—	—	—
Juli	112,3	101,3	122,7	—	—	—	105,6	—	122,4	125,4	109,7	102,2	116,1	—	—	—
Aug.	113,4	—	122,8	102,0	96,7	—	—	85,0	121,9	124,8	—	106,2	117,8	96,7	—	85,0
Sept.	114,4	—	124,7	—	95,8	—	—	—	122,7	125,7	—	108,4	122,4	95,8	—	—
Okt.	120,8	99,6	136,5	—	93,7	—	—	—	130,4	135,3	—	116,8	139,4	93,7	—	—
Nov.	124,3	107,9	141,0	—	95,9	—	—	—	—	—	—	125,6	154,9	95,9	—	—
Dez.	124,8	—	141,9	—	—	—	—	—	—	—	—	127,4	158,2	—	—	—

Land	Sowjetunion								Vereinigte Staaten von Amerika							
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau								Maritime Research Inc., New York							
Einsatzart	Trampfahrt				Tankerfahrt				Trampfahrt							
Indexgruppe	ab Schwarzmeerhäfen				ab Schwarzmeerhäfen				Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle		
	zusammen	Getreide	Erz	Zement	zusammen	Rohöl 11000 bis 23000 t	über 23000 t	Erdöl-Produkte								
Basis	1960 = 100								Intascale = 100				1951 = 100			
1964 D	97,6	101,4	88,0	120,0	70,6	70,6	88,5	43,4	45,4	45,9	56,7	45,6	35,9	—		
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	113,0p	112,1p	101,7p	—	98,7p	103,0p	105,7p	114,8p	42,2	44,3	47,3	—	48,4	32,8		
1968 Jan.	127,5	135,0	—	—	—	99,7	—	—	43,1	45,5	47,2	—	48,0	33,1		
Febr.	118,6	116,8	—	—	—	—	—	101,0	43,0	46,4	47,2	—	48,4	32,9		
März	120,3	120,2	—	—	—	—	—	—	42,8	45,9	47,2	—	48,3	32,7		
April	—	—	—	—	—	95,0	—	100,0	42,6	45,4	47,2	—	48,4	32,8		
Mai	110,4	100,1	—	—	—	100,0	—	117,5	42,4	44,9	47,2	—	48,4	32,8		
Juni	109,1	97,3	—	—	—	136,2	132,9	119,8	42,3	44,7	47,3	—	48,5	32,9		
Juli	105,9	—	101,3	—	113,1	110,0	116,2	114,4	42,0	43,9	47,3	—	48,5	32,8		
Aug.	106,2	—	102,0	—	82,5	85,0	80,8	107,2	41,8	43,3	47,2	—	48,5	32,8		
Sept.	—	—	—	—	83,7	87,5	80,0	109,3	41,6	42,8	47,3	—	48,5	32,9		
Okt.	107,3	99,6	—	—	100,6	101,2	100,0	117,9	41,3	42,3	47,2	—	48,4	32,7		
Nov.	111,3	107,9	—	—	—	—	115,0	138,7	41,7	43,4	47,3	—	48,5	32,7		
Dez.	—	—	—	—	113,5	112,0	115,0	122,5	41,6	43,3	47,3	—	48,5	32,5		
1969 Jan.	...	...	...	...	...	...	...	...	41,3	42,5	47,2	—	48,5	32,5		

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

C. Schifffahrtsindizes  
2. Sonstige Schifffahrtsindizes

Land	Großbritannien														
Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London														
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt <sup>1)</sup>														
Darstellungsform	Gewogene Maßzahlen Intascale = 100					Raten in s. d. je 2240 lbs									
Fahrtroute	alle Fahrtrouten insgesamt			Venezuela/ Niederl. Indien			Persischer Golf			Algerien/Tunesien			Syrien/Libanon		
Tankergrößenklasse	von nach			Wilhelmshaven											
	GP	MR	LR	GP	MR	LR	GP	MR	LR	GP	MR	LR	GP	MR	LR
64 Dez.—65 Mai	82,1	71,6	60,1	28,4	24,8	20,9	47,8	42,5	36,8	17,5	15,2	12,9	23,6	20,6	17,3
65 Juni—Nov.	79,8	68,6	58,2	27,6	23,8	20,1	46,6	40,11	35,9	16,11	14,6	12,4	22,11	19,8	16,8
65 Dez.—66 Mai	82,9	73,4	59,1	28,7	25,4	20,5	48,1	43,4	36,2	17,7	15,6	12,6	23,9	21,0	16,11
66 Juni—Nov.	75,9	63,5	53,6	26,2	21,11	18,6	44,6	38,4	33,5	16,1	13,5	11,4	21,9	18,2	15,4
66 Dez.—67 Mai	71,3	61,8	53,4	24,7	21,4	18,5	42,2	37,6	33,3	15,1	13,1	11,4	20,5	17,9	15,4
67 Juni—Nov.	117,9	107,4	84,5	40,8	37,1	29,2	94,6 <sup>2)</sup>	86,1 <sup>3)</sup>	67,9 <sup>2)</sup>	24,11 <sup>2)</sup>	22,9	17,11	33,10	30,9	24,3
67 Dez.—68 Mai	101,8	94,4	76,9	36,2	33,6	27,4	84,3	78,1	63,8	22,3	20,7	16,9	30,0	27,10	22,8
1968 Jan. ....	105,7	97,9	80,0	37,6	34,9	28,5	87,5	81,0	66,3	23,1	21,4	17,6	31,2	28,11	23,7
Febr. ....	96,0	84,8	73,6	34,1	30,1	26,2	79,5	70,3	61,0	21,0	18,6	16,1	28,4	25,0	21,9
März ....	95,3	89,7	76,5	33,10	31,10	27,2	78,10	74,3	63,4	20,10	19,7	16,8	28,1	26,6	22,7
April ....	93,4	87,2	73,7	33,2	30,11	26,2	77,4	72,2	61,1	20,5	19,0	16,1	27,7	25,9	21,9
Mai ....	101,6	97,0	76,8	36,1	34,5	27,4	84,1	80,3	63,7	22,2	21,2	16,9	30,0	28,7	22,8
Juni ....	105,4	102,8	85,8	37,5	36,6	30,6	87,2	85,1	71,0	23,0	22,5	18,9	31,1	30,4	25,4
Juli ....	105,4	94,6	76,4	37,5	33,7	27,1	87,2	78,4	63,3	23,0	20,8	16,8	31,1	27,11	22,6
Aug. ....	93,6	84,0	69,3	33,3	29,10	24,7	77,6	69,7	57,5	20,5	18,4	15,2	27,7	24,9	20,5
Sept. ....	92,0	86,6	70,0	32,8	30,9	24,10	76,2	71,8	58,0	20,1	18,11	15,3	27,2	25,7	20,8
16. Sept.—15. Okt.	94,0	88,7	70,6 <sup>3)</sup>	33,4	31,6	25,1 <sup>3)</sup>	77,10	73,6	58,7 <sup>3)</sup>	20,6	19,4	15,5 <sup>3)</sup>	27,9	26,2	20,10 <sup>3)</sup>
16. Okt.—15. Nov.	94,2	87,6	70,0 <sup>3)</sup>	33,5	31,1	24,10 <sup>3)</sup>	78,0	72,7	58,1 <sup>3)</sup>	20,7	19,2	15,3 <sup>3)</sup>	27,9	25,10	20,8 <sup>3)</sup>
16. Nov.—15. Dez.	100,2	90,4	71,4 <sup>3)</sup>	35,6	32,1	25,4 <sup>3)</sup>	83,0	74,11	59,2 <sup>3)</sup>	21,11	19,9	15,7 <sup>3)</sup>	29,7	26,8	21,1 <sup>3)</sup>
16. Dez.—15. Jan.	97,5	91,6	71,3 <sup>3)</sup>	34,7	32,6	25,4 <sup>3)</sup>	80,9	75,10	59,1 <sup>3)</sup>	21,3	20,0	15,7 <sup>3)</sup>	28,9	27,0	21,0 <sup>3)</sup>

Land	Großbritannien				Frankreich			Bundesrepublik Deutschland		
Berechnende Stelle	Fairplay, London				Barry Rogliano Salles (Ventes), Paris			Statist. Bundesamt, Wiesbaden		
Indexart	Preismeßzahlen für Neubautonnage <sup>4)</sup>				Preismeßzahlen für Zweithandtonnage					
Indexgruppe	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 25000 t dw <sup>5)</sup>		Zur Wiederverwendung bestimmt <sup>6)</sup>			Zum Abbruch bestimmt <sup>6)</sup> Trockenfrachter in		
	Baupreis	Übergabe- preis	Baupreis	Übergabe- preis	Liberty-Schiff <sup>7)</sup> Baujahr 43/45 10500/ 10999 t dw	Motorschiff <sup>8)</sup> Baujahr 1958 12500 t dw	Motortanker <sup>9)</sup> Baujahr 52/53 18500 t dw	Nord- europa	Süd- europa	Fernost
Basis	1962 = 100				1962 = 100					
	(1022500 £)	(875000 £)	(1345200 £) <sup>6)</sup>	(1218800 £) <sup>7)</sup>	(65 000 £)	(533 000 £)	(469 375 £)	(10.14.8 £ je t ld)	(12.11.8 £ je t ld)	(16.2.9 £ je t ld)
1964 D	101,5	107,4	101,5	106,3	118,3	99,0	66,6	127,0	108,6	97,0
1965 D	103,2	105,9	99,8 <sup>6)</sup>	102,6 <sup>5)</sup>	130,2	111,1	55,3	131,6	131,3	110,0
1966 D	106,9	108,2	103,7	100,5	157,7	117,0	40,2	129,5	120,2	106,4
1967 D	110,3	110,6	107,2	106,7	139,7	104,0	49,6	106,4	102,3	99,6
1968 D	114,7	112,9	115,2	114,9	101,4	104,0	36,5	110,6	95,4	114,7
1968 Jan.	113,9	112,9	111,5	114,9	111,5	102,5r	29,8	110,6	.	110,6
Febr.										
März										
April										
Mai										
Juni										
Juli	115,4	—	118,9	—	96,4	97,9r	44,5r	.	95,4	122,3r
Aug.										
Sept.										
Okt.										
Nov.										
Dez.										
1969 Jan.					127,8					

1969 Jan. ....	Bundesrepublik Deutschland			Großbritannien	Norwegen	Vereinigte Staaten				
Land →										
Berechnende Stelle →	Statistisches Bundesamt, Wiesbaden			Heinz Peters, Hamburg	Chamber of Shipping, London	Norwegian Shipp. News, Oslo	Maritime Research Inc., New York			
Indexart →	Preismesszahlen für Zweithandtonnage			Indices der Zeitchartrerraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung						
Indexgruppe →	Zum Abbruch bestimmt <sup>6)</sup> Tanker in			bis 24	bis 9	bis 12	bis 1	1 bis 2	2 bis 3	mehr als 6
	Nord- europa	Süd- europa	Fernost	(12 000/ 25 000 t dw <sup>10)</sup>	Monate (mehr als 9 000 t dw <sup>11)</sup>	(10 000/ 25 000 t dw <sup>12)</sup>	Monat	Monate		
Basis →	(10.16.2 £ je t ld)	1962 = 100 (11.7.5 £ je t ld)	(15.10.1 £ je t ld)	1964 = 100	1960 = 100	Juli 1965 bis Juni 66 = 100	1951 = 100			
1964 D .....	131,9	147,3	115,6	100,0	119,0	88,3	54,1	41,8	48,4	48,4
1965 D .....	138,8	143,6	117,5	117,5	134,0	99,0	61,3	48,6	57,5	55,2
1966 D .....	107,9	135,2	127,0	108,2	132,4	88,7	53,8	43,0	55,2	53,1
1967 D .....	120,3	113,2	103,7	115,1	130,4	88,8	40,3	43,8	56,2	55,3
1968 D .....	138,8	149,6	111,1	115,4	138,7	92,6	50,6	47,5	57,0	55,2
1968 Jan. ....	138,8	.	109,6	115,5	145,4	95,1	43,4	45,0	58,7	55,6
Febr. ....	.	147,7	109,6	118,1	149,0	96,2	42,3	45,8	54,4	57,8
März ....	.	.	109,6	115,2	142,5	94,5	50,2	50,8	57,9	57,2
April ....	.	140,9	109,6	113,2	125,6	88,5	46,1	49,4	56,4	54,5
Mai ....	.	152,2	109,6	120,8	153,8	91,0	46,6	51,1	55,5	56,0
Juni ....	.	143,4	127,4	116,8	145,5	91,3	53,1	49,0	57,9	55,4
Juli ....	.	145,1	106,1r	112,0	130,7	88,4	45,4	44,0	56,1	53,0
Aug. ....	.	.	106,1r	113,0	129,6	95,6	55,2	47,9	56,0	53,5
Sept. ....	.	149,5	109,6	114,2	134,3	92,1	56,2	46,5	57,0	55,3
Okt. ....	.	.	119,3	116,4	146,6	96,0	56,1	46,2	57,5	55,3
Nov. ....	.	167,1	111,3	114,8	137,5	93,5	59,3	49,8	61,0	56,4
Dez. ....	.	150,6	104,8	114,8	123,8	89,2	53,6	44,7	55,3	52,8
1969 Jan. ....	138,8	131,9	109,6	114,0	133,9	86,4	46,5	42,8	56,1	53,6

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

### III. Luftverkehr

#### A. Personenverkehr

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

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

DM

Von Frankfurt (Main) nach			1964		1965		1966		1967		1968		1969	
			Durchschnitt										Januar	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Spar <sup>2)</sup>	I.	Spar <sup>2)</sup>	I.	Spar <sup>2)</sup>	I.	Spar <sup>2)</sup>	I.	Spar <sup>2)</sup>	I.	Spar <sup>2)</sup>
Europa														
Belgien	Brüssel	HF HR HR a)	117 223 —	83 158 126	117 223 —	83 158 f) 126 <sup>1)</sup>	117 223 —	83 158 f) 126	117 223 —	83 158 f) 131	117 222 —	84 158 f) 132	117 222 —	84 158 f) 132
Bulgarien	Sofia	HF HR	538 1023	391 743	572 1087	415 789	583 1108	423 804	583 1108	423 804	583 1108	423 804	583 1108	423 804
Deutschland	Berlin	HF HR HR b)	111 222 —	84 136 —	111 222 —	84 136 —	111 222 —	84 136 —	112 223 —	84 136 —	112 224 —	84 136 —	112 224 —	84 136 —
	Bremen	HF HR	120 240	79 158	120 240	79 158	122 245	81 163	123 246	82 164	130 260	87 173	135 270	90 180
	Düsseldorf	HF HR	62 124	42 84	62 124	42 84	85 171	57 114	93 186	62 124	98 196	66 131	103 206	69 138
	Hamburg	HF HR HF e) HR e)	128 256 — —	87 174 73 135	128 256 — —	87 174 72 135	139 277 — —	93 186 74 146	142 284 — —	95 190 — —	151 302 — —	101 201 — —	156 312 — —	104 208 — —
	Hannover	HF HR HR c)	85 170 —	57 114 —	85 170 —	57 114 —	101 202 —	68 135 —	106 212 —	71 142 —	112 224 —	75 149 —	117 234 —	78 156 —
	München	HF HR	85 170	66 132	85 170	66 132	105 211	73 146	112 224	75 150	119 238	80 159	124 248	83 166
	Nürnberg	HF HR	50 100	38 76	50 100	38 76	71 142	49 97	78 156	52 104	83 166	56 111	87 174	58 116
	Stuttgart	HF HR	50 100	35 70	50 100	35 70	64 129	43 87	69 138	46 92	74 148	50 99	78 156	52 104
Finnland	Helsinki	HF HR HR f)	581 1104 —	441 838 645 <sup>2)</sup>	581 1104 —	441 838 653 <sup>2)</sup>	581 1104 —	441 838 653 <sup>2)</sup>	581 1104 —	441 838 669 <sup>2)</sup>	581 1104 —	441 838 —	581 1104 —	441 838 —
Frankreich	Paris	HF HR	175 333	130 247	175 333	135 256	175 333	136 259	175 333	136 259	175 332	136 259	175 332	136 259
Griechenland	Athen	HF HR HR a)	674 1281 —	511 971 830	674 1281 —	511 971 f) 779	674 1281 —	511 971 f) 766	674 1281 —	511 971 f) 766	674 1281 —	511 970 f) 766	674 1281 —	511 970 f) 766
Groß- britannien	London	HF HR	250 475	189 360	252 478	191 362	252 479	191 363	252 479	191 363	252 479	191 363	252 479	191 363
Italien	Malland	HF HR HR a)	226 430 —	164 312 254	226 430 —	164 312 254	226 430 —	164 312 f) 254	226 430 —	164 312 f) 254	226 429 —	164 312 f) 254	226 429 —	164 312 f) 254
	Rom	HF HR HR a)	330 627 —	240 456 372	330 627 —	240 456 372	330 627 —	240 456 f) 372	330 627 —	240 456 f) 372	330 627 —	240 456 f) 372	330 627 —	240 456 f) 372
Jugoslawien	Belgrad	HF HR HR a)	397 755 —	278 529 418	397 755 —	278 529 418	397 755 —	278 529 f) 418	397 755 —	278 529 f) 412	397 755 —	278 529 f) 412	397 755 —	278 529 f) 412
Niederlande	Amsterdam	HF HR HR a)	124 236 —	87 166 ab) 130	124 236 —	87 166 ab) 130	124 236 —	87 166 f) 137	124 236 —	87 166 f) 132	124 236 —	87 166 f) 132	124 236 —	87 166 f) 132
Norwegen	Oslo	HF HR HR d)	427 812 —	345 656 475	427 812 —	345 656 482	427 812 —	345 656 484	433 823 —	351 667 513	435 827 —	354 672 521	435 827 —	354 672 524
Österreich	Wien	HF HR	210 399	153 291	210 399	153 291	210 399	153 291	210 399	153 291	211 400	154 292	211 400	154 292
Portugal	Lissabon	HF HR HR a)	535 1017 —	386 734 605	535 1017 —	386 734 605	535 1017 —	386 734 f) 605	535 1017 —	386 734 f) 605	536 1018 —	386 734 f) 606	536 1018 —	386 734 f) 606
Rumänien	Bukarest	HF HR	608 1156	442 840	589 1120	428 813	583 1108	423 804	583 1108	423 804	583 1108	423 804	583 1108	423 804
Spanien	Barcelona	HF HR HR a)	334 635 —	244 464 378	334 635 —	244 464 378	334 635 —	244 464 f) 378	334 635 —	244 464 f) 378	334 635 —	244 464 f) 378	334 635 —	244 464 f) 378
	Madrid	HF HR HR a)	412 783 —	305 580 473	412 783 —	305 580 473	412 783 —	305 580 f) 473	412 783 —	305 580 f) 473	412 783 —	305 580 f) 473	412 783 —	305 580 f) 473
Schweden	Stockholm	HF HR HR d)	427 812 —	345 656 475	427 812 —	345 656 482	427 812 —	345 656 484	433 823 —	351 667 506	435 827 —	354 672 521	435 827 —	354 672 524
Schweiz	Genf	HF HR	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251
	Zürich	HF HR	126 240	92 175	126 240	92 175	126 240	92 175	126 240	92 175	127 240	92 175	127 240	92 175
Türkei	Istanbul	HF HR HR f)	791 1503 —	579 1101 927	791 1503 —	580 1102 927	791 1503 —	580 1102 f) 884	791 1503 —	580 1102 f) 869	791 1503 —	580 1102 f) 869	791 1503 —	580 1102 f) 869

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

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

Von Frankfurt (Main) nach			1964		1965		1966		1967		1968		1969	
			Durchschnitt										Januar	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1132	774
		HR	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2150	1470
		HR a)	—	1029	—	990 <sup>a)</sup>	—	990	—	990	—	991	—	991
Südafrik. Union	Johannesburg	HF	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2800	1535	2801	1535	2801	1535
		HR	5320	2917	5320	2917	5320	2917	5320	2917	5321	2916	5321	2916
Asien														
Birma	Rangun	HF	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983
		HR	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768
Ceylon	Colombo	HF	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2622	1703	2622	1703
		HR	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4981	3236	4981	3236
Indien	Bombay	HF	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1513	2375	1513
		HR	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4512	2874	4512	2874
	Kalkutta	HF	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703
		HR	4939	3236	4939	3236	4939	3236	4939	3236	4938	3236	4938	3236
Irak	Bagdad	HF	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975
		HR	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853
		HR a)	—	1297	—	1248 <sup>a)</sup>	—	1248	—	1248	—	1248	—	1248
Iran	Abadan	HF	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087
		HR	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2065	3002	2065
	Teheran	HF	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087	1580	1087
		HR	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2066	3002	2065	3002	2065
Japan	Tokio	HF	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711
		HR	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151
Libanon	Beirut	HF	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1132	774
		HR	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2150	1470
		HR a)	—	1029	—	990 <sup>a)</sup>	—	990	—	990	—	991	—	991
Philippinen	Manila	HF	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487	4111	2487
		HR	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726	7811	4726
Singapur	Singapur	HF	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2017	3484	2017
		HR	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6619	3832	6619	3832
Südjemen	Aden	HF	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322
		HR	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512
Syrien	Damaskus	HF	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1132	774
		HR	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2150	1470
		HR a)	—	1029	—	990 <sup>a)</sup>	—	990	—	990	—	991	—	991
Thailand	Bangkok	HF	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983	3439	1983
		HR	6535	3768	6535	3768	6535	3768	6535	3768	6534	3768	6534	3768
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767
		HR	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5257	8258	5257
Amerika <sup>b)</sup>														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884
		HR	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672
		HR	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177
Chile	Santiago	HF	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064
		HR	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922
Kolumbien	Barranquilla	HF	2390	1679	2340	1616	2340	1616	2340	1616	2340	1616	2340	1616
		HR	4541	3191	4446	3071	4446	3071	4446	3071	4446	3071	4446	3071
Uruguay	Montevideo	HF	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884
		HR	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580
Venezuela	Caracas	HF	2350	1613	2350	1613	2300	1568	2300	1568	2300	1568	2300	1568
		HR	4465	3066	4465	3066	4370	2980	4370	2980	4370	2980	4370	2980
Vereinigte Staaten	New York	HF	1768	1097	1688	1044	1688	1008	1688	1044	1688	1044	1688	1008
		HR	3360	2085	3170	1985	3170	1916	3170	1985	3170	1985	3170	1916
		HR b)	—	1559	—	1570	—	1479	—	1440	—	1440	—	1440

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



# B. Güterverkehr

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

DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach			Gewicht der Sendung in kg	1962	1963 <sup>1)</sup>	1964	1965	1966	1967	1968	1969		
Durchschnitt										Januar			
Europa													
Belgien	Brüssel	unter	45	0,81	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88		
		ab	45	0,61	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68		
Dänemark	Kopenhagen	unter	45	2,12	2,12	2,12	2,16	2,24	2,27	2,36	2,36		
		ab	45	1,60	1,60	1,60	1,63	1,68	1,70	1,76	1,76		
Deutschland	Berlin	unter	45	1,10	1,08	1,08	1,08	1,11	1,10	1,08	1,08		
		ab	45	0,77	0,72	0,72	0,72	0,72	0,71	0,72	0,72		
		ab	500	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60		
		ab	1000	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,45	0,40	0,40		
	Bremen	unter	45	1,35	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,29	1,16		
		ab	45	1,05	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,01	0,88		
	Düsseldorf	unter	45	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,68		
		ab	45	0,45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,44	0,52		
	Hamburg	unter	45	1,35	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,31	1,36		
		ab	45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,03	1,04		
	München	unter	45	0,85	0,88	0,88	0,88	0,88	0,86	0,84	1,04		
		ab	45	0,65	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,65	0,80		
	Stuttgart	unter	45	0,45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,45	0,56		
		ab	45	0,35	0,36	0,36	0,36	0,36	0,35	0,36	0,40		
Finnland	Helsinki	unter	45	3,92	3,92	3,92	4,03	4,24	4,29	4,29	4,44		
		ab	45	2,96	2,96	2,90	3,03	3,16	3,20	3,20	3,32		
Frankreich	Paris	unter	45	1,04	1,04	1,04	1,05	1,08	1,10	1,16	1,16		
		ab	45	0,80	0,80	0,80	0,81	0,84	0,85	0,88	0,88		
Großbritannien	London	unter	45	1,60	1,60	1,60	1,63	1,68	1,71	1,77	1,76		
		ab	45	1,20	1,20	1,20	1,23	1,28	1,29	1,32	1,32		
Italien	Rom	unter	45	2,12	2,12	2,12	2,15	2,20	2,20	2,20	2,20		
		ab	45	1,60	1,60	1,60	1,61	1,64	1,64	1,64	1,64		
Niederlande	Amsterdam	unter	45	0,84	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88		
		ab	45	0,64	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68		
Norwegen	Oslo	unter	45	3,16	3,16	3,16	3,21	3,32	3,31	3,28	3,28		
		ab	45	2,36	2,36	2,36	2,40	2,48	2,47	2,44	2,44		
Österreich	Wien	unter	45	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40		
		ab	45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04		
Portugal	Lissabon	unter	45	3,63	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36		
		ab	45	2,73	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52		
Spanien	Madrid	unter	45	2,88	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64		
		ab	45	2,16	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00		
Schweden	Stockholm	unter	45	3,16	3,16	3,16	3,21	3,32	3,36	3,48	3,48		
		ab	45	2,40	2,40	2,40	2,44	2,52	2,55	2,64	2,64		
Schweiz	Zürich	unter	45	0,92	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,90	0,88		
		ab	45	0,69	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68		
Türkei	Istanbul	unter	45	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36		
		ab	45	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04		
Afrika													
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	unter	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00		
		ab	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48		
Kongo	Kinshasa	unter	45	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76		
		ab	45	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84		
Ghana	Accra	unter	45	11,04	11,04	11,04	10,96	10,80	10,80	10,80	10,80		
		ab	45	8,28	8,28	8,28	8,23	8,12	8,12	8,09	8,08		
Marokko	Casablanca	unter	45	3,29	3,45	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52		
		ab	45	2,46	2,59	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64		
Südafrika	Johannesburg	unter	45	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80		
		ab	45	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84		
Asien													
Birma	Rangun	unter	45	17,00	17,36	17,36	17,36	17,36	17,36	17,34	17,32		
		ab	45	12,76	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00		
Ceylon	Colombo	unter	45	14,28	14,60	14,60	14,60	14,60	14,60	14,58	14,56		
		ab	45	10,72	10,96	10,96	10,96	10,93	10,92	10,92	10,92		
Hongkong	Viktoria	unter	45	22,60	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04		
		ab	45	16,96	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28		
		ab	300	16,68 <sup>2)</sup>	15,72	15,72	15,72	15,72	15,38	14,36	14,36		
		ab	400	16,68	14,64	14,64	14,64	14,64	14,33	13,40	13,40		
		ab	500	13,64 <sup>3)</sup>	13,84	13,84	13,84	13,84	13,48	12,40	12,40		
		Indien	Bombay	unter	45	12,88	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	
				ab	45	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88
				unter	45	14,08	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36
ab	45			10,56	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76		
Indonesien	Djakarta	unter	45	19,96	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36		
		ab	45	14,96	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28		
Irak	Basra	unter	45	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04		
		ab	45	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04		
Iran	Teheran	unter	45	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24		
		ab	45	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96		
Israel	Tel Aviv	unter	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00		
		ab	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48		
Japan	Tokio	unter	45	26,52	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04		
		ab	45	19,88	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28		
		ab	100	18,28	19,08	19,08	19,08	19,08	18,91	18,40	18,40		
		ab	200	18,28	17,08	17,08	17,08	17,08	16,76	15,80	15,80		
		ab	300	16,32 <sup>2)</sup>	15,28	15,28	15,28	15,28	14,95	13,96	13,96		
		ab	400	16,32	14,20	14,20	14,20	14,20	13,90	13,00	13,00		
Libanon	Beirut	unter	45	13,28 <sup>3)</sup>	13,48	13,48	13,48	13,33	12,96	12,00	12,00		
		ab	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00		
Pakistan	Karachi	unter	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48		
		ab	45	11,76	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00		
Syrien	Damaskus	unter	45	8,84	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00		
		ab	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00		
Thailand	Bangkok	unter	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48		
		ab	45	17,88	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24		
		ab	45	13,40	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68		

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

# B. Güterverkehr

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

DM je kg

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

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

# B. Güterverkehr

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

DM je kg

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
			Durchschnitt						Januar
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel .....	Bagdad .....	100	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
	Beirut .....	45	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	Brüssel .....	100	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Damaskus .....	100	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
	New York .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
	.....	100	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
	.....	500	3,16	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	Teheran .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbeklei- dung .....	Damaskus .....	45	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
	New York .....	45	3,20	3,20	3,20	3,20	3,21	3,24	3,24
	.....	200	3,20	2,78	2,64	2,64	2,65	2,68	3,68
	.....	500	3,20	2,45	2,20	2,20	2,21	2,24	2,24
	.....	1000	3,20	2,45	2,01	1,64	1,65	1,68	1,68
Gewebe, ohne Textilfertigwaren .....	Bogota .....	45	12,78 <sup>1)</sup>	13,16 <sup>1)</sup>	13,16 <sup>1)</sup>	13,16 <sup>1)</sup>	13,16 <sup>1)</sup>	12,96 <sup>1)</sup>	12,96 <sup>1)</sup>
	.....	100	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68
	Caracas .....	45	11,50 <sup>1)</sup>	11,88 <sup>1)</sup>	11,88 <sup>1)</sup>	5,16	5,16	5,16	5,16
	.....	100	5,68	5,68	5,30	4,92	4,92	4,92	4,92
	.....	500	5,68	5,68	5,12	4,56	4,56	4,56	4,56
	Göteborg .....	100	1,36	1,36	1,39	1,44	1,44	1,44	1,44
	Mexiko City .....	45	10,90 <sup>1)</sup>	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>	11,16 <sup>1)</sup>
	.....	100	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28
	New York .....	45	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	.....	500	2,54	2,42	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g. ....	Stockholm .....	100	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80	1,76	1,76
	Teheran .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
	Brüssel .....	45	0,47	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	.....	100	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Göteborg .....	45	1,40	1,40	1,43	1,48	1,48	1,48 <sup>4)</sup>	1,48 <sup>4)</sup>
Bijouteriewaren .....	Stockholm .....	45	1,80	1,80	1,83	1,88	1,88	2,64 <sup>1)</sup>	2,64 <sup>1)</sup>
	.....	100	1,68	1,68	1,72	1,80	1,80	1,76	1,76
	Teheran .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
	London .....	45	0,88	0,88	0,91	0,96	0,96	1,00 <sup>4)</sup>	1,00 <sup>4)</sup>
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Er- satzteile .....	Alger .....	45	1,54	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56
	Brüssel .....	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
	.....	500	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40 <sup>5)</sup>	0,40 <sup>5)</sup>
	Casablanca .....	45	1,98	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
	Teheran .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Teile von Automobilen und von Land- wirtschaftlichen Maschinen .....	New York .....	45	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	.....	100	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	.....	200	2,95	2,10	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
	.....	300	2,80	2,05	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
	.....	500	2,50	1,95	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
	.....	1000	2,46	1,95	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Geschäfts-, Büromaschinen <sup>2)</sup> .....	Kairo .....	100	3,72 <sup>3)</sup>	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>	3,76 <sup>3)</sup>
	New York .....	45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40
	.....	200	3,50	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
	.....	250	3,10	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20
	.....	500	2,50	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
	.....	1000	2,50	2,10	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
	.....	3000	2,46	2,10	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
	London .....	100	0,84	0,84	0,85	1,01	1,07 <sup>3)</sup>	1,08 <sup>3)</sup>	1,08 <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	4,64	4,64
	New York <sup>3)</sup> .....	45	3,58	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
	.....	100	3,58	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
	.....	200	3,46	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
	.....	250	3,42	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
	.....	500	3,42	3,12	3,12	3,12	3,12	3,44	3,44
Optische Waren, fotogr. u. Projektions- ausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatz- teile a. n. g. ....	.....	1000	2,94	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
	Alger .....	45	1,53	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>	2,08 <sup>3)</sup>
	New York .....	45	3,30	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	.....	300	2,97	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissen- schaftliche und Labor- .....	.....	1000	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
	London .....	45	0,88	0,88	0,92	0,96	0,96	1,00	1,00
	.....	100	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84	0,88	0,88
Chirurgische, medizinische und zahnärzt- liche Instrumente mit Zubehör .....	.....	250	0,64	0,64	0,64	0,68	0,68	0,72	0,72
	Beirut .....	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Kairo .....	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	New York .....	45	3,30	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	.....	300	2,97	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88
	.....	1000	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
Uhren aller Art a. n. g. ....	New York .....	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
	.....	100	5,16	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36
	.....	200	4,50	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08	4,08
	.....	250	4,28	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08	4,08
	.....	300	3,98	4,08	4,08	4,08	3,85	3,64	3,64
	.....	400	3,74	3,76	3,76	3,76	3,65	3,32	3,32
	.....	500	3,43	3,48	3,48	3,48	3,37	3,04	3,04
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musik- truhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen .....	.....	1000	3,35	3,48	3,48	3,48	3,37	3,04	3,04
	Beirut .....	100	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24
	.....	500	3,24	3,24	3,14	2,64	2,64	2,60	2,60

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

# B. Güterverkehr

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

DM je kg

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

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

## IV. Post- und Fernmeldeverkehr

## A. Postverkehr

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

Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Briefe											
	Orts-					Fern-					Auslands-	
	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g
1933 1. Dezember ..	8	16	20	30	12	24	40	60	80	120	25	15
1946 1. März .....	16	32	40	60	24	48	80	120	160	240	50	30
1948 1. September ..	10	20	30	40	20	40	60	80	100	120	30	20
1954 1. Juli .....	10	20	30	40	20	40	60	80	100	120	30	20
1963 1. März .....	20 <sup>1)2)</sup>	40 <sup>1)</sup>	70 <sup>2)</sup>	90 <sup>2)</sup>	20 <sup>1)</sup>	40	70	90	110	130	40 <sup>3)</sup>	20
1966 1. April .....	30 <sup>1)2)</sup>	50 <sup>2)</sup>	70 <sup>2)</sup>	90 <sup>2)</sup>	110 <sup>2)</sup>	30 <sup>1)</sup>	50	70	90	110	50 <sup>3)</sup>	30

Änderungsdatum	Postkarten			Drucksachen						Geschäftspapiere			
	Orts-	Fern-	Auslands-	Inlands-					Auslands- verkehr	Inlands-			
				bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g		bis 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 <sup>3)</sup>	7	10	15	25	50	10	10	25	30	50
1963 1. März .....	15 <sup>2)</sup>	15	20 <sup>3)</sup>	10 <sup>1)</sup>	15 <sup>1)</sup>	20	25	50	4	10 <sup>4)</sup>	20 <sup>1)5)</sup>	40 <sup>1)5)</sup>	70 <sup>5)</sup>
1966 1. April .....	20 <sup>2)</sup>	20	30 <sup>3)</sup>	10 <sup>1)</sup>	20 <sup>1)</sup>	30	40	70	20	10	30 <sup>1)5)</sup>	50 <sup>1)5)</sup>	90 <sup>5)</sup>

Änderungsdatum	Geschäftspapiere			Warensendungen (Warenproben) <sup>6)</sup>								Päckchen		
	Auslands-			Inlands-					Auslands-			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	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	20	80

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>9)</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>9)</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

1964 1. Januar ....	bis 30 g	über 30 g bis 1000 g für je 10 g
	18,00	0,90
	Vertriebsgebühr <sup>12)</sup> je Zeitungsnummernstück <sup>10)</sup> mit einem Durchschnittsgewicht	
	bis 30 g	über 30 g für je 10 g
1967 1. Januar ....	4,00	0,30

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

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

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

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

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

Änderungsdatum	Gebührentenfernung											
	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 <sup>6)</sup> (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 <sup>8)</sup> 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>9)</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	28,00	41,00	53,00	8,00	13,00	21,00	27,00

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

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

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst						Postscheckdienst			Postreisedienst			
	ins- gesamt	Brief-	Paket-	Zeitungs-	An- weisungs-	Neben- lei- stungen	ins- gesamt	für		ins- gesamt	Allgem. Reise-	Berufs-u. Schüler-	Beför- derung von Sachen
								Konto-	Nicht-				
				dienst				inhaber			verkehr		
Wägungsanteil .....	1000,0	686,7	256,7	38,4	15,6	2,6	1000,0	221,5	778,5	1000,0	626,4	365,3	8,3
1938 D .....	56,8	59,5	47,1	62,9	81,8	67,7	82,5	101,4	77,0	81,1	74,1	93,4	64,2
1950 D .....	86,3	91,5	70,7	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1951 D .....	87,1	91,5	74,0	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1952 D .....	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1953 D .....	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1954 D .....	94,1	95,7	89,2	97,9	91,4	97,9	91,2	100,7	88,5	76,5	74,1	80,7	73,4
1955 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1956 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1957 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	86,8	90,3	80,7	92,3
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1960 D .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 D .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1962 D .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 D .....	120,1	120,2	122,9	100,5	118,4	102,1	143,8	183,1	132,6	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 D .....	125,6	124,7	126,6	137,7	122,4	101,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1965 D .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 D .....	157,7	161,1	151,4	138,2	168,1	101,9	180,0	199,7	174,4	125,6	117,8	137,4	192,5
1967 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1968 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1958 1. Januar .....	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	91,0	99,9	80,7	100,0
1. April .....	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1. Mai .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 1. Januar .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 1. Januar .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	112,1	106,3	121,8	117,8
1. März .....	123,9	124,3	126,6	100,5	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 1. Januar .....	125,3	124,3	126,6	137,7	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1. August .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 1. März .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	128,3	120,1	140,5	207,5
1. April .....	168,4	173,1	159,7	138,4	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1967 1. Januar .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5

B. Fernsprechverkehr

1. Monatliche Grundgebühren für 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	0,20		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
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 0 bis 18 und 21 bis 24 Uhr												
1927 1. Mai .....	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	3,00 <sup>3)</sup>
1940 1. Januar....		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,60	1,80	2,10	2,40	3,00
1946 1. April .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,50
1950 1. Juni .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,50
1954 1. Juli .....		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36	
1964 1. August ...		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,08	
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
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
1944 1. September.		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	3,00
1946 1. April .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,50
1950 1. Juni .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,50
1954 1. Juli .....		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	2,52	2,88	3,24
1964 1. August ...		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		2,69	3,08

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



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

Änderungsdatum	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>1)</sup>											
	innerhalb des Bereichs einer Knotenvermittlungsstelle <sup>2)</sup>	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen <sup>3)</sup>					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen <sup>4)</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												
Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes .....												
1952 Juli .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1953 11. August .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
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 .....	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,20	4,20	4,20
1964 1. August .....	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	3,78	3,78	3,78
1. Dezember .....												
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>5)</sup>												
Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes <sup>6)</sup> .....												
1952 Juli .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	
1953 11. August .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	
1954 1. Juli .....	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	
1956 1. März .....	0,32	0,48	0,64	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>
1963 1. Juli .....	0,40	0,54	0,80	1,20	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
1964 1. August .....	0,36	0,54	0,72	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08
1. Dezember .....												

C. Telegrafen- 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>10)</sup>	für jedes weit. Wort
1929 1. April .....	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50	1,10	0,05
1931 1. März .....	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50	1,10	0,05
1946 1. April .....	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00	— <sup>9)</sup>	— <sup>9)</sup>
1948 1. August ...	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	1,10	0,05
1963 1. Januar ...	0,26 <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
Europa	Dänem ark	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
Frankrei ch	Paris		a) 0,18	0,17	0,29	0,29	0,29	0,29	0,30	0,30
			b) 0,09	0,085	0,145	0,14	0,145	0,145	0,15	0,15
Griechenland	Athen		a) 0,29	0,21	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50
			b) 0,145	0,105	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25
Großbritannien	London		a) 0,25	0,23	0,39	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40
			b) 0,125	0,115	0,195	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20
Italien	Rom		a) 0,23	0,17	0,38	0,38	0,38	0,38	0,36	0,36
			b) 0,115	0,085	0,19	0,19	0,19	0,19	0,18	0,18
Jugoslawien	Belgrad		a) 0,23	0,16	0,36	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40
			b) 0,115	0,08	0,18	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20
Niederlande	Amsterdam		a) 0,16	0,15	0,24	0,24	0,27	0,27	0,30	0,30
			b) 0,08	0,075	0,12	0,12	0,135	0,135	0,15	0,15
Polen	Warschau		a) 0,18	0,18	0,32	0,32	0,32	0,32	0,36	0,36
			b) 0,09	0,09	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18	0,18
Schweden	Stockholm		a) 0,17	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,34	0,30
			b) 0,085	0,08	0,135	0,14	0,135	0,135	0,17	0,15
Schweiz	Bern		a) 0,16	0,15	0,24	0,24	0,24	0,24	0,30	0,30
			b) 0,08	0,075	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15	0,15
Afrika	Südafrika	Kapstadt	a) 1,44	1,44	1,80	1,81	1,81	1,81	1,20	1,20
			b) 0,48	0,48	0,90	0,91	0,905	0,905	0,60	0,60
Ver. Arab. Republik (Ägypten)	Kairo		a) 0,94	0,94	1,19	1,19	1,19	1,19	1,20	1,20
			b) 0,32	0,32	0,595	0,60	0,595	0,595	0,60	0,60
Asien	Indien	Bombay	a) 1,40	1,40	1,89	1,89	1,89	1,89	1,80	1,80
			b) 0,47	0,47	0,945	0,94	0,945	0,945	0,90	0,90
Japan	Tokio		a) 2,83	2,83	3,08	3,09	3,09	3,09	3,00	3,00
			b) 0,94	0,94	1,54	1,54	1,545	1,545	1,50	1,50
Singapur	Singapur		a) 2,87	2,87	3,60	2,98	2,98	2,98	3,00	3,00
			b) 0,96	0,96	1,80	1,49	1,49	1,49	1,50	1,50
Australien und Ozeanien	Australien	Sydney	a) 2,56	2,56	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
			b) 0,86	0,86	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
Amerika	Argentinien	Buenos Aires	a) 2,13	2,13	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70
			b) 0,71	0,71	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
Vereinigte Staaten	New York		a) 1,03	1,03	0,97	0,97	0,97	0,97	1,00	1,00
			b) 0,34	0,34	0,485	0,48	0,485	0,485	0,50	0,50
	San Franzisko		a) 1,60	1,60	1,13	1,13	1,13	1,13	1,20	1,20
			b) 0,53	0,53	0,565	0,57	0,565	0,565	0,60	0,60

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

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

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

4. Telexgebühren<sup>1)</sup> im Inlandsverkehr  
RM/DM je Verbindung von drei Minuten Dauer

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

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amtes für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

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

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. Im Personenverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin (West) sowie im Berliner Stadtverkehr wird der Eisenbahnfahrpreis für die auf dem Gebiet der SBZ oder der Stadt Berlin liegenden Strecken oder Teilstrecken nach dem Personentarif der Deutschen Reichsbahn berechnet. — Vor dem 6. Juli 1959 galten im Saarland besondere Tarife in 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-Expresszüge (TEE-Züge) 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 einbezogen: bis 300 km DM 8,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00 (v. 28. 5. 1967 b. 25. 5. 1968: bis 300 km DM 3,50, über 300 km DM 9,50). Mit Wirkung vom 29. 9. 1968 entfällt der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse. — <sup>7)</sup> Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen bei den Preisen für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — <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 Bettkartenpreise berücksichtigt, da die Schlafwagenläufe bis zu diesem Zeitpunkt nahezu vollständig klimatisiert worden sind. — <sup>10)</sup> Ab 29. 9. 1968 gelten für die Bettkarten ausgewählter DSG-Schlafwagenläufe (9 von insgesamt 52) verbilligte Werbepreise (1. Klasse-Einbettabt. DM 60,00, Doppelbettabt. DM 30,00, 2. Klasse-Touristenklasse DM 20,00).

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> 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.

B. Güterverkehr  
(Nach Angaben der Bundesbahnhauptverwaltung)

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

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

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

Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nach Regelklassen (Kurzfassung)

Wagenladungsklassen			Zugeordnete Güterarten
Vor dem	Ab	Ab	
1. 2. 1958		15. 3. 1966	
A	A/B	A	Hochwertige gewerbliche Fertigwaren, z. B. Kraftfahrzeuge, Textilien einschl. Textilhalbwaren u. Bekleidung; Genußmittel, z. B. Kaffee, Spirituosen
B	A/B	A	Wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. Maschinen, Möbel Wichtige Nahrungsmittel, z. B. Brot, Zucker, Fleisch, Fette
C	C/D	A	Weniger wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. eiserne Kessel und Röhren Hochwertige gewerbliche Grundstoffe, z. B. Pflanzenfasern, Benzol, Lösungsmittel Obst
D	C/D	A	Mittelwertige gewerbliche Grundstoffe und Vorerzeugnisse, z. B. Porzellanmasse, Mittellagen für Sperrholzplatten, Kacheln, bestimmte NE-Metalle (Blei, Zink u. a.) Wichtige Nahrungsmittel-Grundstoffe, z. B. Getreide, Mehl
E	E	B	Bestimmte gewerbliche Halbwaren und Vorerzeugnisse, z. B. Schnittholz, Schwerchemikalien (Soda, Salzsäure), unbearbeitetes Flach- und Hohlglas (Fensterglas, Konservengläser)
F	F	B	Geringwertige gewerbliche Halb- und Fertigwaren, z. B. Steine, Zement, Dachziegel, Betonrohre, gebrauchte Packmittel und Baugerätschaften Futter- und Düngemittel; Gemüse
G	G	C	Geringwertige gewerbliche Rohstoffe, z. B. Erze (ab 1. 5. 65 nur noch NE-Erze), Sand, Kies, Schlacken Landwirtschaftliche Erzeugnisse, z. B. Heu, Stroh, frische Rüben und Kartoffeln
Gk	Gk	Ck	Beförderungssteuerfreie gewerbliche Rohstoffe: Aschenkohlen, Aschenkoks und Rauchkammerlöschte, ab 1. 5. 1965 auch Eisen-erze (Gk m. W. v. 1. 1. 1968 weggefallen; vgl. Anm <sup>3)</sup> zu Seite 13)
(C)	I	I	Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial): Bandstahl, Stahlstreifen, Warmbreitband (unbearb.), Stahlbleche und -platten, Eisenbahnoberbaumstoffe, 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)  
\*) Ohne Montangüterklassen. — 3) Die Sonderklassen mit Zusatzbezeichnung —k gelten für Wagenladungen mit beförderungsteuerfreien Gütern, nämlich mit Kohlen (Fk) und Kohlenabfällen (Gk, darunter ab 1. 5. 1965 auch Eisen- und Manganerze einschließlich Abfälle und Zwischenerzeugnisse aus diesen Erzen) sowie mit Kohlen und Kohlenabfälle 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. — 4) Bei Anwendung der Kohlen-Ausnahmetarife wird die Fracht nach dem Mindestgewicht berechnet. Ist jedoch der Wagen bei der Übergabe auf dem Versandbahnhof räumlich vollausgenutzt, wird der Frachtberechnung abweichend von dem vorgeschriebenen Mindestgewicht das aufgerundete wirkliche Gewicht zugrunde gelegt. Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteueraufkommen in Höhe von 8,6 % dieses Frachtsatzes gewährt. Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe 7,6 %/o. — 5) Da der Tarif erst von 291 km an gilt und die mittlere Transportweite etwa bei 500 km liegt, werden hier die Frachtsätze für eine Entfernung von 500 km angegeben. — 6) Am 1. 2. 1958 wurden Frachtsätze der 20-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 20000 kg und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 15-t-Klasse abgefertigt. — 7) Ab 1. 3. 1962. — 8) Am 15. 3. 1966 wurden Frachtsätze der 25-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 25000 kg und mehr. Vom 1. 2. 1958 bis 14. 3. 1966 wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 20-t-Klasse abgefertigt.

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

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

Seite 14  
1) Vor dem 15. 3. 1966 wurde die Eisenbahnfracht für volle Wagenladungen allgemein nach 20 t-Sätzen anstatt nach 25 t-Sätzen berechnet. Für verschiedene hier dargestellte Ausnahmetarife gelten jedoch spätere Umstellungstermine (bis zum 1. 6. 1967). Für die Berichtsjahre 1966 bzw. 1967 werden demzufolge mittlere 1000 kg-Frachten für weniger als 12 Monate angegeben, denen je nach Änderungsdatum entweder 20 t-Sätze oder 25 t-Sätze zugrunde liegen. In den Zahlenspalten der Tabellen ist der Übergang zur Frachtberechnung nach 25 t-Sätzen durch einen waagerechten Strich angedeutet. Einzelheiten teilt das Statistische Bundesamt auf Anfrage mit. — 2) In der Zeit vom 1. 8. 1962 bis 30. 6. 1967 wurde für Getreidetransporte eine Frachthilfe in Höhe von 25 % des Frachtsatzes über die Deutsche Bundesbahn als Frachtführer gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962, Nr. 142 vom 31. 12. 1962). Vom 1. 7. 1967 bis 31. 7. 1968 wurde die Frachthilfe unmittelbar durch das Bundesamt für Ernährung und Forstwirtschaft, Frankfurt (M) an die Empfangsberechtigten gezahlt (lt. Bundesanzeiger Nr. 127 vom 12. 7. 1967). Ab 1. 8. 1968 wird sie Bundesamt für Ernährung und Forstwirtschaft, Frankfurt (M) an die Empfangsberechtigten gezahlt (lt. Bundesanzeiger Nr. 136 vom 25. 7. 1968). Die Ermäßigung wurde unbeachtlich des Erstattungsverfahrens bei den aus-erneuert durch die Deutsche Bundesbahn erstattet (Bundesanzeiger Nr. 136 vom 25. 7. 1968). Die Ermäßigung wurde unbeachtlich des Erstattungsverfahrens bei den aus-gewiesenen Zahlen berücksichtigt. — 3) Ohne Speisefette. — 4) Für die Frachtenbildung dieser Verkehrsrelation galten im Laufe der dargestellten Berichtsjahre nacheinander verschiedene Regelklassen bzw. Ausnahmetarife. Die entsprechenden Angaben der Tabellenkopfspalte beziehen sich auf die jeweils zur Zeit maßgebende Tarif-stelle. Einzelheiten über früher geltende Tarifstellen teilt das Statistische Bundesamt, Abt. VI/A auf Anfrage mit. — 5) Die mittlere Wagenauslastung für Fische in vollen Wagenladungen liegt bei 5 bis 6 t. Das Frachtberechnungsgewicht umfaßt auch das als Wärmeschutzmittel beigegebene Wassereis (Naßeis). — 6) Die mittlere Wagenaus-lastung für Tabak in vollen Wagenladungen liegt bei rd. 13 t. — 7) Durchschnitt April/Dezember. — 8) Durchschnitt Januar/Dezember. — 9) Durchschnitt Juli/Dezem-ber. — 10) Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — 11) Vom 1. 1. 1968 bis 31. 7. 1968 wurde beigegebenes Eis in der zum Schutz der Sendung unbedingt erfor-derlichen Menge frachtfrei befördert. — 12) Übliche Gewichtsklasse für Wolle bzw. Baumwolle. — 13) Der Ausnahmetarif gilt nur für geschlossene Züge.

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

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

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

#### 1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

Seite 16

<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, 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). 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 17

<sup>1)</sup> Siehe Seite 16, Anmerkung <sup>6)</sup>. — <sup>2)</sup> Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — <sup>3)</sup> Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>4)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — <sup>5)</sup> Lade- und Löszeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$  und umgekehrt. — <sup>6)</sup> Nach Beschluß des Frachenausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = **leichte Produkte** mit spez. Gewicht bis 0,774 (Flugbenzin; Motorenkraftstoff), II = **mittelschwere Produkte** mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899 (Rohöle verschiedener Herkunftsländer ohne Venezuela bzw. Trinidad; Petroleum, Gasöl/Dieselmotorkraftstoff), III = **schwere Produkte** mit spez. Gewicht von 0,900 an (Rohöle aus Venezuela bzw. Trinidad; Heizöle, Schmieröle und Bitumen). — <sup>7)</sup> D Januar/Juli. — <sup>8)</sup> Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder.

Seite 18

<sup>1)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — <sup>2)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, S. 19). — <sup>3)</sup> Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, 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> Ab 1. 4. 1963 Lade- und Löszeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$ , D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löszeiten) berechnet. — <sup>6)</sup> Siehe Seite 16, Anmerkung 5.

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

Für alle Binnenschiffstransporte auf der schiffbaren Flußstrecke des kanalisierten 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 Prozentsätze (Frachtsätze einschl. der Kleinwasser- und sonstigen Zuschläge) ist der entsprechende Frachtsatz (ohne Schiffsabgaben auf dem Main und Neckar und ohne Kanalkosten auf den westdeutschen Kanälen) anzuwenden (vgl. Anmerkungen auf Seiten 19—21). Bei den Jahreszahlen handelt es sich um das auf 12 Monate bezogene arithmetische Mittel der ausgewiesenen Durchschnittsprozentsätze in den einzelnen Monaten.

Seite 19 (Fortsetzung)

<sup>2)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Kaub. — <sup>3)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Köln. — <sup>4)</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>5)</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 Küstenfahrt) sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen.

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

Seite 20

<sup>1)</sup> Weizen, Mais, Millocorn, Roggen, Gerste (ohne Hafer und Reis). — <sup>2)</sup> Ölkuchen und andere Rückstände von 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.

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 Limfjörddäfen 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. hfl-Abschlüsse. — <sup>15)</sup> Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erhebungstechnischen Gründen.

Seite 22

#### 2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

<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. Abschlüsse 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.

Seite 23 (Fortsetzung)

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

<sup>6)</sup> Ab 16. 5. 1967 via Kaproute.

## C. Schifffahrtsindizes

### 1. Indices der Seefrachten

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

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

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

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

Seite 24

<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 weltweiten Relationen im einfachen Durchschnitt der Meßzahlen berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrage der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — <sup>3)</sup> Einschl. große Küstenfahrt (Mittelmeer). — <sup>4)</sup> Nordeuropäische Küstenfahrt. — <sup>5)</sup> Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom. — <sup>6)</sup> Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen des bisher auf Basis 1954 berechneten Trampfrachtenindex (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“ Vj. 1/1968). — <sup>7)</sup> Das Statistische Zentralamt, Den Haag, hat die Berechnung der niederländischen Seefrachtenindizes mit Ablauf des 1. Quartals 1968 eingestellt.

Seite 25

<sup>1)</sup> s. Seite 24, Anm. 5. — <sup>2)</sup> S. Seite 24, Anm. 6. — <sup>3)</sup> Küstentonnage von 200 bis 700 BRT im Küstenverkehr italienischer Häfen sowie im Seeverkehr zwischen italienischen Häfen und sonstigen Mittelmeerbahnen.

Seite 26

<sup>1)</sup> Über 50% der erfaßten Tramp-tonnage; 29 Frachtrelationen vorwiegend im Überseeverkehr (Getreide-, Zucker-, Erz-, Kohle-, Phosphat-, Zement-, Eisen- und Stahltransporte). — <sup>2)</sup> Etwa 33% der erfaßten Transporttonnage; 33 Frachtrelationen 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 t.d.w., etwa 17% der erfaßten Tramp-tonnage; 23 Frachtrelationen im nordeuropäischen Küstenverkehr (Getreide-, Holz-, Ton-, Kohle-, Düngemittel-, Eisen- und Stahltransporte).

### 2. Sonstige Schifffahrtsindizes

Seite 27

<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 Ölgesellschaften für 3 Größenklassen berechnet: 15000 bis 24999 t.d.w. (GP = General Purpose), 25000 bis 44999 t.d.w. (MR = Medium Range) und 45000 bis 69999 t.d.w. (LR = Large Range). Wegen der vor dem 1. 7. 1964 angewendeten Berechnungsmethode vgl. entsprechende Anmerkungen in den Folgen Vj. 3/1957 bis Vj. 2/1968 dieses Berichts). Vom (15. 7. 1967 bis zum 15. 10. 1968 wurden zusätzlich berechnete AFRA-Monatszahlen veröffentlicht. Seit dem 1. 11. 1968 werden die AFRA-Raten für 4 Größenklassen in monatlichen Abständen (jeweils für Berichtszeiten vom 16. eines Monats bis zum 15. des folgenden Monats gemittelt) berechnet: 16500 bis 24999 t.d.w. (GP), 25000 bis 44999 t.d.w. (MR), 45000 bis 69999 t.d.w. (LR 1) und 70000 bis 149999 t.d.w. (LR 2). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischen Golf. Die Halbjahres- und Monatszahlen werden unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Intascale-Tarifs vom Statistischen Bundesamt in s. je t. umgerechnet (vgl. Erläuterungen zu C. Index der Seefrachten). — <sup>2)</sup> Ab 16. 5. 1967 Kaproute. — <sup>3)</sup> Tanker-Größenklasse LR 1: 45000 bis 69999 t.d.w. — <sup>4)</sup> Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der britischen Schifffahrtszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — <sup>5)</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 Schiffsbau sowie Erleichterungen der Bedingungen für die Schiffs-Klassifizierung ermöglichten eine Erhöhung der Tragfähigkeit bei sonst gleichbleibenden Schiffsabmessungen. Demzufolge stellte „Fairplay“ seine Preisangaben für den Bulk-Carrier von 24000 auf 25000 t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verbilligung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — <sup>6)</sup> Umgerechnet vom Baupreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1325000 £). — <sup>7)</sup> Umgerechnet vom Übergabepreis für einen 24000 t-Carrier im Jahre 1962 (1200000 £). — <sup>8)</sup> Berechnet aufgrund der Jahresberichte der Schiffsmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes) Paris, Quartalszahlen sowie jeweils neueste Jahreszahlen fortgerechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — <sup>9)</sup> Berechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — <sup>10)</sup> Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit von 14 Seemeilen (je Stunde) und schneller. — <sup>11)</sup> Motorschiffe. — <sup>12)</sup> Ölbrenner und Motorschiffe.

## III. Luftverkehr

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

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

### A. Personenverkehr

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

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

Seite 28

a) Hin- und Rückflug innerhalb 23 Tagen. — b) Nachtflüge. — c) Hin- und Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsraten). — d) Wochenendflüge. (Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes 12.00 Uhr zugelassen). — e) Airbusdienst vom 1. 4. 1963 bis 31. 3. 1967 (3 × täglich Pendelverkehr ohne 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> Touristenklasse. — <sup>2)</sup> Monatsdurchschnitt Juli—Dezember. — <sup>3)</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 (1 \$ = DM 4,20, ab 6. 3. 1961 1 \$ = DM 4,00).

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

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 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 30

<sup>1)</sup> Durchschnitt April—Dezember. — <sup>2)</sup> Ab 250 kg. — <sup>3)</sup> Für Sendungen mit einem Gewicht von 1000 kg und darüber werden zusätzlich niedrigere Raten quotiert.

Seite 31

<sup>1)</sup> Durchschnitt April—Dezember. — <sup>2)</sup> Ostroute über Indien. — <sup>3)</sup> Ab 250 kg. — <sup>4)</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. Datenverarbeitungsmaschinen (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> Kombinierte Raten bei Umladung in anderen deutschen Flughäfen. — <sup>3)</sup> Frachtraten umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>4)</sup> Reptilhäute. — <sup>5)</sup> Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — <sup>6)</sup> Fuchspelze. — <sup>7)</sup> Ab 100 kg.

## IV. Post- und Fernmeldeverkehr

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

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

### A. Postverkehr

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

Seite 34

<sup>1)</sup> Ab 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warensendungen die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Größengrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, müssen seit 1. 1. 1966 nach der jeweils nächst höheren Gebührenstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 65) galten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20 g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — <sup>2)</sup> Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — <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 „Geschäftspapiere“ 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 Entfernungstufe 3: über 150 bis 300 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungzone 1 (bis 75 km), 3 (über 150 bis 300 km), 4 (über 300 km). — <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 Zeitungsstückes 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 vgl. 15 DM bzw. jl. 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 Beförderungsgebühr besteht aus einer Gewichtsggebühr je kg und einer Entfernungsgebühr, die für die Gesamtentfernung der Beförderungstrecken für alle gleichzeitig aufgegebenen Postzeitungsgutsendungen berechnet wird. — <sup>2)</sup> Ab 1. 1. 1964 wird für Postzeitungsgut eine einheitliche Beförderungsgebühr 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. Ab 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. Ab 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Bezugsberechtigten einbezogen; Ab 1. 1. 1963 Lehrlinge nur noch bei einem Bruttoarbeitsentgelt bis zu 150 DM monatlich. Ab 1. 3. 1966 können Schülerzeitkarten von Antragsberechtigten bis zum vollendeten 27. Lebensjahr gelöst werden.

#### 6. Indices der Postgebühren im Inland

Seite 36

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

### B. Fernsprechverkehr

#### 1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechan schlüsse

#### 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 Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 37

<sup>1)</sup> und <sup>2)</sup>: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählferndienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — <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 wiedereingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählferndienst 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 1,28 DM, bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen bis 200 km 1,60 DM, von mehr als 200 bis 300 km 1,92 DM und von mehr als 300 km 2,24 DM berechnet.

### C. Telegraf- und Telexverkehr

#### 1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

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 28. 2. 1931 10fache, vom 1. 3. 1931 bis 31. 12. 1938 20fache, vom 1. 1. 1939 bis 31. 3. 1946 10fache Wortgebühr, vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen, vom 1. 8. 1948 bis 31. 12. 1962 20fache Wortgebühr, ab 1. 1. 1963 1 DM Mindestgebühr für ein Brieftelegramm bis 22 Wörter, ab 1. 4. 1966 22fache Wortgebühr. — <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 Ortsgebührensätzen 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.

#### 3. Monatliche Gebühren für Telexanschlüsse

#### 4. Telexgebühren im Inlandsverkehr

Seite 38

<sup>1)</sup> und <sup>2)</sup>: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Telexdienstes vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 von Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, Folgen 1 bis 3. — <sup>3)</sup> In Verkehrsbeziehungen, in denen die Gebührenerfassungsgeräte noch nicht auf die volle Zeitimpulszahlung umgestellt waren, wurden jeweils bis zur Beendigung der Umstellungsarbeiten die vor dem 1. 2. 1958 geltenden Fernschreibgebühren erhoben. — <sup>4)</sup> Normalgebühren infolge vorübergehenden Wegfalls der Ermäßigung.

# Quellenverzeichnis

## I. Eisenbahnverkehr

### A. Personenverkehr

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

### B. Güterverkehr

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

## II. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

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

### B. Seeschifffahrt

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

### C. Schiffsverkehrsindices

1. Indices der Seefrachtraten  
Deutscher Seefrachtenindex:  
Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 105. Jahrgang — 1968 — Nr. 4 (2. Februarheft 1968)<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, Folge vj 1/68, 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 Trampschiffsfrachten, 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: II. Schiffsverkehr

#### C. Schiffsverkehrsindices

##### 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, Folge vj 2/1968, S. 7<sup>1)</sup>

Küstenfrachtenindex, Italien:

Verfasser: Schiffsverkehrskommission 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, Folge vj 2/1968, S. 7<sup>1)</sup>

Seefrachtenindices, COMECON-Länder:

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

Seefrachtenindex, Sowjetunion:

Sojuzmorniprosjekt, Moskau (staatl. wissenschaftliches Institut für Entwurfs- und Konstruktionsaufgaben im Seeverkehr der Sowjetunion) im Auftrage des sowjetischen Ministeriums für die Handelsschifffahrt, Moskau, „Morskoi Flot“, Jg. 1966, Novemberausgabe „Lloyd's List“, Nr. 46 934 vom 23. 6. 1965, „Hansa“, 103. Jg., Nr. 24, II. Dezemberheft 1966, s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Folge vj 2/1967, S. 11<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 Schiffsverkehrsindices

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>

Preismaßzahlen für Neubautonnage:

Fairplay, Shipping Journal, London E. C. 2

Preismaßzahlen für Zweithandtonnage:

a) Zur Wiederverwendung bestimmt: Barry Rogliano (Ventres) 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>

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

### III. Luftverkehr

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

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

#### B. Güterverkehr (IATA-Raten):

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

### IV. Post- und Fernmeldegebühren

#### A. Postverkehr

Gebühren: Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

Indices der Postgebühren:

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden: „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Vortext zu Folge vj 2/66, S. 10<sup>1)</sup>

#### B. Fernspreverkehr: 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.