

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**2. Vierteljahr 1969**



Bestellnummer: 310700—690302

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

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

Abgeschlossen am 15. Juli 1969

Erschienen im November 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. Zwölfmonatsmittel) dar.

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

## Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment	Hbg. = Hamburg
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl	Emd. = Emden
ALALC = Asociacion Latinoamericana de Libre Comercio	Rttd. = Rotterdam
ALAMAR = Asociacion Latinoamericana de Armadores	Antw. = Antwerpen
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	Nordd. = Norddeutsche
RKT = Reichskraftwagentarif	Wk. = Westküste
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	Ok. = Ostküste
E = Eilzug	n = Nominell
D = Schnellzug	LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)
Bf = Bahnhof	RM = Reichsmark
Hbf = Hauptbahnhof	Rpf = Reichspfennig
Hgbf = Hauptgüterbahnhof	DM = Deutsche Mark
Vbf = Verschiebebahnhof	Dpf = Deutsche Pfennig
Pr. = Privat	bfrs = Belgische Francs
UIC = Union Internationale des Chemins de fer	dkr = Dänische Kronen
IRU = International Road Transport Union	hfl = Holländische Gulden
IATA = International Air Transport Association	nkr = Norwegische Kronen
ICAO = International Civil Aviation Organization	skr = Schwedische Kronen
Vj. = Vierteljahr	sfr = Schweizer Franken
Hj. = Halbjahr	£ = Pfund Sterling
MOT = Ministry of Transport (UK)	s = Shilling
USMC = United States Maritime Commission	d = Pence
USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)	\$ = US-Dollar
UK = United Kingdom	a. n. g. = andern Orts nicht genannt
	FMB = Federal Maritime Board (USA)
	CAB = Civil Aeronautics Board (USA)
	ICC = Interstate Commerce Commission (USA)
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;"> BRT = Bruttoregistertonne bzw. NRT = Nettoregistertonne </div> <div style="font-size: 3em; line-height: 1;">}</div> <div> 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). </div> </div>	
t. d. w. = Tons deadweight (all told)	Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur Ladelinie.
c. c. = cubic capacity	Die räumliche Ladefähigkeit der sogenannten Bulk-, Schütt- oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume sowie der Kühl- und der Ölladeräume eines Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.
t. l. d. = Tons light displacement	Gesamtgewicht eines (zum Abbruch bestimmten) Schiffes (ohne Ausrüstung, Brennstoff- bzw. Frischwasservorräte usw.).
1 lb = 453,59237 Gramm	1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t
1 qr = 480 lbs = 217,724 kg	1 Fathom = 165 cu ft = 4,6721 cbm
1 t = 1 000 kg	1 Standard (St. Petersburg) = 216 cu ft = 6,116 cbm
1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t	1 engl. Meile = 1 609,34 m

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

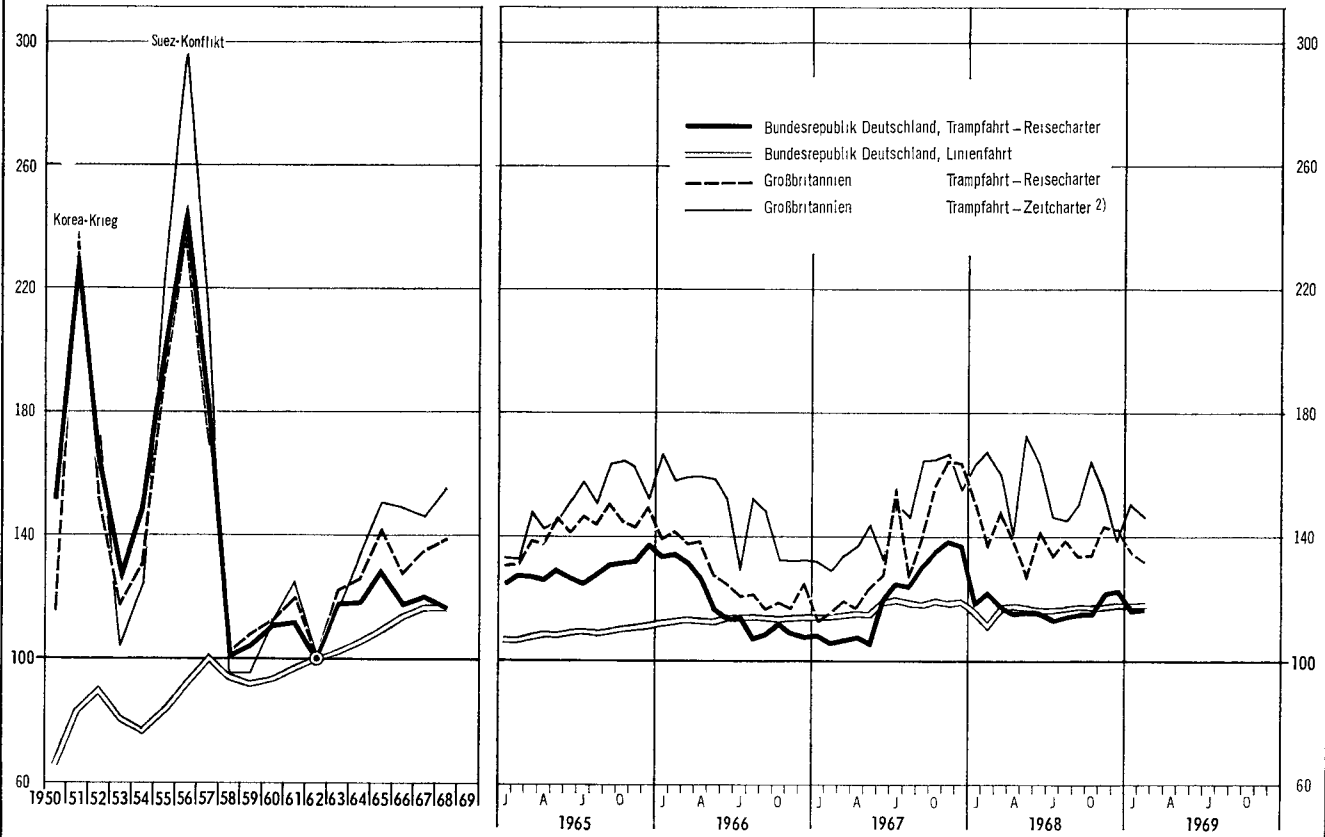
— = nichts vorhanden  
(bei Veränderungszahlen vgl. Vorbemerkung)

. = kein Nachweis vorhanden

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

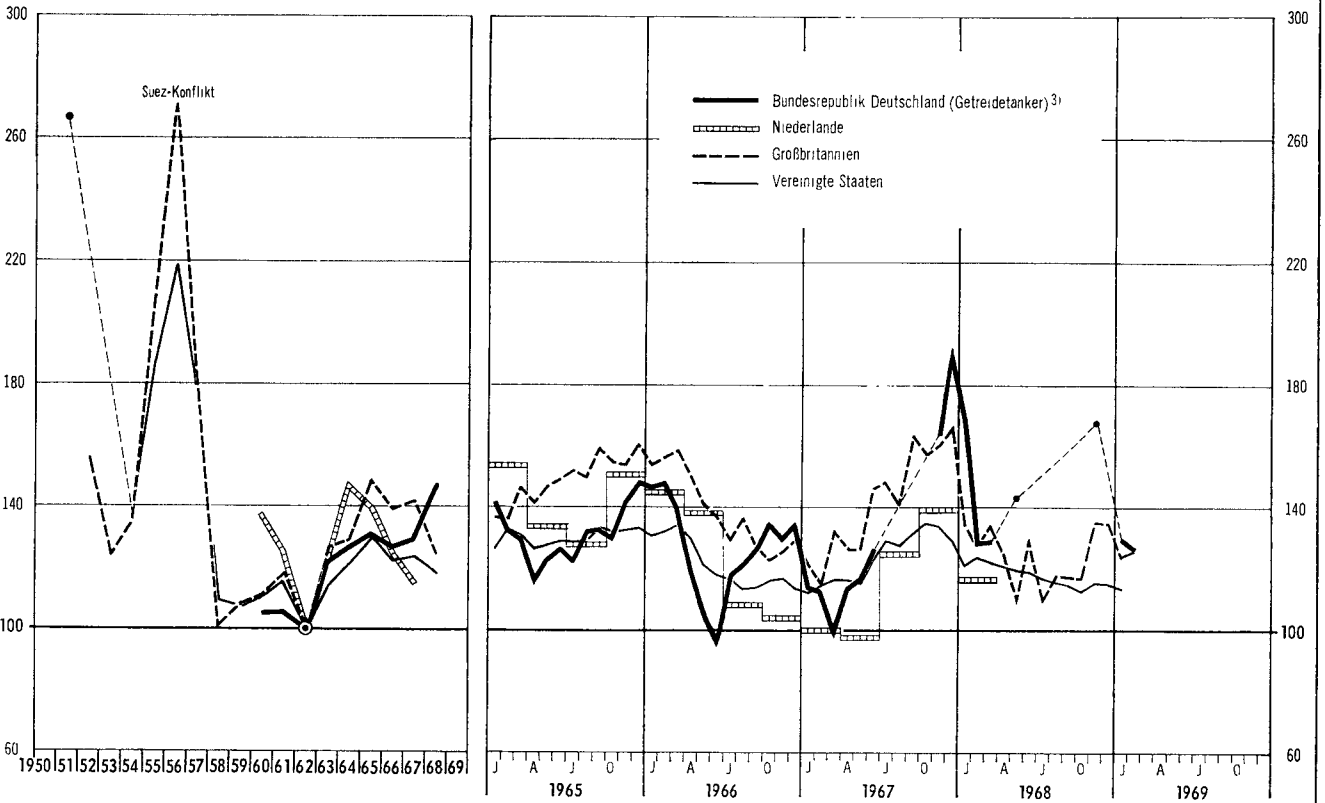
Grundsätzliche Änderungen innerhalb einer Reihe, die den zeitlichen Vergleich beeinträchtigen, sind durch einen Querstrich in der Zahlenreihe angedeutet. Über die Art der Änderung geben die jeweiligen Anmerkungen nähere Auskunft.

# INDICES DER SEEFRACHTRATEN<sup>1)</sup> Umbasiert auf 1962 = 100



STAT. BUNDESAMT 8441

# INDICES DER GETREIDEFRACHTRATEN (Reisecharter) Umbasiert auf 1962 = 100



STAT. BUNDESAMT 8442

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 38

## Preise für Verkehrsleistungen im 2. Vierteljahr 1969

### Eisenbahnverkehr

In Abänderung der §§ 49 (5) und 50 (8) f) der Allgemeinen Tarifvorschriften (ATV) des Deutschen Eisenbahngütertarifs (DEGT) setzte die Deutsche Bundesbahn zum 1. Mai 1969 die an sich ermäßigten Leerlauffrachten für private Wagendecken, Deckenträger, Ladegeräte, Wärme- und Kälteschutzmittel sowie für Privatpaletten ohne Gut, die in einem bahneigenen Wagen als Frachtgut-Wagenladung aufgegeben werden, herauf, und zwar

bei Entfernungen bis 200 km von 28 auf 35 DM,  
bei weiteren Entfernungen von 56 auf 70 DM.

Außerdem führte sie im Interesse eines optimalen Einsatzes ihrer höherwertigen Fahrzeugarten mit Wirkung vom 1. Juni vorübergehend einen Zuschlag in Höhe von 80 DM je Sendung für kleine, nach der 5 t- oder 10 t-Nebenkasse berechnete Wagenladungen ein, wenn diese mit

bestimmten Schiebedach-/Schiebewandwagen,  
großräumigen gedeckten Wagen der Regelbauart oder  
Wagen nach Sonderbauart mit Schiebeseiten- bzw. -stirnwänden

befördert werden. Am 16. 6. 1969 wurde dieser Zuschlag für Verladungen nach der 10 t-Klasse in großräumigen Wagen wieder aufgehoben.

Für die „kanalgleichen“ Ausnahmetarife („Als-ob-Tarife“) des DEGT, die von der Deutschen Bundesbahn zum Ausgleich der Standortnachteile der nicht an die Binnenwasserstraßen angeschlossenen Industriegebiete der Pfalz und des Saarlandes schon seit längerer Zeit angewendet werden, fielen bedeutsame Tarifentscheidungen. Da am 11. 2. 1969 der Bau eines entsprechenden Wasserstraßenanschlusses vom Bundeskabinett beschlossen wurde und damit die Voraussetzung für besondere, der saarländischen und pfälzischen Wirtschaft zu gewährende potentielle Wettbewerbsstarife weggefallen war, hat die Deutsche Bundesbahn beantragt, diese Sondertarife insgesamt aufzuheben. Diesem Antrag stimmte der Bundesminister für Verkehr am 28. 4. 1969 — im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen — lediglich für solche Ausnahmetarife zu, die für Nicht-Montan-Güter gelten. Danach wurden — unter Einhaltung einer gesetzlichen Frist von zwei Monaten — folgende Als-ob-Tarife aufgehoben:

- 1 B 33 für Grubenholz
- 2 B 6 für Schlackensand
- 2 B 10 für Kies und Sand
- 3 B 3 für Bimswaren
- 3 B 5 für Kunststeine usw.
- 4 B 20 für Zementklinker
- 4 B 22 für Gips, gebrannt
- 6 E 2 für Petrolkoks (Abt. II des Güterverzeichnis)
- 7 B 41 für eisenoxydhaltige Abfälle
- 8 S 3 für Ferrophosphor usw.
- 12 B 27 für Korund
- 14 B 70 für bestimmte Mineralölerzeugnisse und bituminöse Stoffe
- 17 B 4 für Malz und Braugerste
- 24 B 12 für Ausstampfmasse

Außerdem wurden die im Güterverzeichnis der Als-ob-Tarife 8 B 14, 40, 44, 8 S 5 für Eisen und Stahl enthaltenen Positionen, die nicht zu den EGKS-Produkten der Eisen- und Stahlindustrie gehören, gestrichen. Mehrere Als-ob-Tarife für Steinkohle sowie für Eisen und Stahl blieben dagegen vorbehaltlich einer Entscheidung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften als Unterstützungstarife bestehen.

Die Europäische Kommission hatte sich bei einem ersten Konsultationsgespräch mit dem Bundesminister für Verkehr über die Genehmigung der Als-ob-Tarife als „Unterstützungstarife“ für deren Anwendung auf den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ausgesprochen, eine Trennung der ein-zubeziehenden Transportgüter in „EGKS-Güter“ und sonstige „EWG-Güter“ jedoch abgelehnt.

Das am 5. 2. 1969 unter der Firmenbezeichnung „Transfracht — Deutsche Transportgesellschaft m. b. H.“ gegründete Tochterunternehmen der Deutschen Bundesbahn für den Binnen-Container-Verkehr auf dem Schienenwege wird vom 1. Juni d. J. an Container für Binnentransporte (Locogut) zu Transfracht-Inklusivpreisen anbieten. Diese Frachtpreise entsprechen in etwa den Frachtsätzen des Reichskraftwagen-Tarifs (RKT) und schließen die Schienenfracht sowie die Kosten der Zuführung und Abholung der Container nach und von den Knotenpunktbahnhöfen sowie den zweimaligen Umschlag der Container auf diesen Bahnhöfen ein. Bis zur vollen Funktionsfähigkeit der Transfracht-Gesellschaft, die zur Zeit noch mit dem Aufbau ihrer Organisation beschäftigt ist, werden die bereits gelieferten Container an Großverlader vermietet. Insgesamt sollen in der Endphase des Betriebsaufbaus 5000 bis 6000 Container eingesetzt werden. Der für den Binnenverkehr verwendete Containertyp ist etwas größer als die im internationalen Verkehr eingesetzten Transcontainer nach der ISO-Norm. Dieser größere Containertyp<sup>1)</sup> kann bei dem im deutschen Straßenverkehr zugelassenen Profil besser ausgenutzt werden. Außerdem ist es möglich, drei Pool-Paletten nebeneinander zu stapeln.

Der Abhol- und Zustelldienst für Binnen-Container wurde in der Zwischenzeit von der Bundesbahn selbst in enger Zusammenarbeit mit dem Straßengüterverkehrsgewerbe organisiert. Nach den Bestimmungen des Rahmenvertrags für die zwischen den Straßenverkehrsunternehmen und der Deutschen Bundesbahn zu schließenden Frachtvereinbarungen ist letztere (später die Transfracht-Gesellschaft) Frachtführer auch für die Straßenbeförderung. Danach gilt der Transportunternehmer beim Haus-zu-Hausverkehr als Erfüllungsgelhilfe im Sinne des § 278 BGB. Soweit die für den Abhol- und Zustelldienst der DB geeigneten erscheinenden Unternehmer nicht über eigene Spezialfahrzeuge verfügen, haben sie die Möglichkeit, von der DB Sattelzugmaschinen bzw. Sattelanhänger zu kaufen oder — ohne Fahrpersonal der DB — zu mieten. Die monatliche Miete für eine Sattelzugmaschine wird 1244 DM betragen. Die Anhänger-Miete beläuft sich je nach Bauart der Fahrzeuge auf 246 bzw. 324 DM je Fahrzeug und Monat. Für andere Bauarten wird die Miete besonders festgesetzt. Die den Transportunternehmen von der DB zu zahlende Transportvergütung richtet sich nach den Bestimmungen des Güternahverkehrstarifs für Kraftfahrzeuge (GNT).

Für die Anfangsphase ist die Aufnahme des DB-Binnen-Containerverkehrs in folgenden Knotenpunktverbindungen vorgesehen:

zwischen Hamburg-Wandsbek einerseits und Bochum-Langendreer, Duisburg Hbf, Düsseldorf-Bilk, Frankfurt/M-Ost, Köln-Eifeltor, Ludwigsburg, Mannheim Rbf und München Hbf andererseits,

zwischen Bremen und Hannover-Linden einerseits und Frankfurt/M-Ost, Ludwigsburg, Mannheim Rbf und München Hbf andererseits,

zwischen Düsseldorf-Bilk, Duisburg Hbf und Köln-Eifeltor einerseits und Frankfurt/M-Ost, Ludwigsburg und München Hbf andererseits.

<sup>1)</sup> Breite 2,50 m, Höhe 2,60 m, Länge 20 bzw. 40 Fuß

In der zweiten Phase wird die „Transfracht“ die Vertretung der „Internationalen Gesellschaft für den Transcontainerverkehr (Intercontainer)“, die zur Zeit noch von der Oberbetriebsleitung Süd der DB in Stuttgart wahrgenommen wird, für den Bereich der Bundesrepublik übernehmen. Die „Intercontainer“ wurde im Februar 1969 von europäischen Eisenbahnen und der „Interfrigo“ mit dem Sitz in Basel gegründet. Sie soll den grenzüberschreitenden Transcontainerverkehr der europäischen Eisenbahnen koordinieren und weiterentwickeln. Sie bemüht sich, kostengünstige Ganzzug-Verbindungen einzurichten und ihren Kunden entsprechend attraktive Frachtpreise anzubieten. Auf Wunsch übernimmt sie auch den Umschlag der Transcontainer und die Hauszustellung mit Straßenfahrzeugen.

In der dritten und letzten Phase wird die „Transfracht“ auch für die gesamte Abwicklung des DB-Transcontainerverkehrs im Bereich der Deutschen Bundesbahn verantwortlich sein.

Nach den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für Bundeszuwendungen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs vom 21. 5. 1969 werden für das laufende Jahr 250 Mill. DM aus Haushaltsmitteln als Zuschüsse gewährt

1. für die Errichtung, Wiedereinrichtung und Erweiterung von privaten Anlagen zur Durchführung des Gleisanschlußverkehrs (bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten),
2. für die Beschaffung und Erweiterung des zur Bedienung des Gleisanschlusses notwendigen Fahrzeugparks der privaten Gleisanschlußnehmer (bis zu 50%),
3. für die Errichtung, Wiedereinrichtung und Erweiterung der für den kombinierten Verkehr notwendigen Infrastruktur-Anlagen (bis zu 75%),
4. für die Beschaffung und Umstellung von Straßen- und Schienenfahrzeugen, Wechselaufbauten, Frachtbehältern sowie Lade- und Umschlagseinrichtungen für den kombinierten Verkehr (bis zu 50%).

Anträge auf entsprechende Zuwendungen sind für den Bereich des Gleisanschlußverkehrs an die für den Sitz des Antragstellers zuständige Bundesbahndirektion, für den Bereich des kombinierten Verkehrs an die Bundesanstalt für Güterfernverkehr zu richten. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat diesen laut Art. 77 des EWG-Vertrages zur Koordinierung des Verkehrs erforderlichen und daher mit dem Vertrag im Einklang stehenden Subventionen der Bundesregierung zugestimmt.

## Straßenverkehr

Die nach dem verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung beschlossene Organisation des kombinierten Verkehrs auf Schiene und Straße hat seit Beginn dieses Jahres weitere Fortschritte gemacht. Am 11. 2. 1969 wurde in Gestalt einer GmbH & Co KG von der Deutschen Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH<sup>1)</sup> als persönlich haftender Gesellschafter und von über 50 Unternehmen des gewerblichen Güterfernverkehrs als Kommanditisten die „Kombi-Verkehrs-KG“ gegründet. Zweck des Unternehmens ist es, Gütertransporte mit Sattelaufliegern und ähnlichen Straßenfahrzeugen im durchgehenden Verkehr auf Straße und Schiene durchzuführen. Am 25. 4. 1969 wurde zwischen der neugegründeten „Kombi-Verkehrs-KG“ und der Deutschen Bundesbahn ein Rahmenvertrag für die Abgeltung des „Huckepackverkehrs“ vereinbart. Danach sollen die als Tarifgrundlage gewählten „Katteneser Sätze“ der Deutschen Bundesbahn, vorbehaltlich etwaiger Änderungen des DEGT, für 4 Jahre unverändert bleiben.

Als Richtsätze für die interessierte Verladerschaft errechnete die Kombi-Verkehrs-KG „Kilometerkostensätze“. Sie betragen bei einer Beförderungsstrecke von 800 km 60 Pf, bei 600 km 67 Pf, bei 400 km 72 Pf und bei 300 km 75 Pf je km und Ladeinheit (z. B. Sattelaufleger, Wechselkasten).

<sup>1)</sup> Vgl. Vortext zu M 7, Vj. 3/1968, S. 5 unter „Straßenverkehr“.

Die Kombi-Verkehrs-KG wird ihren Huckepackverkehr am 1. 7. 1969 aufnehmen und zunächst in drei Verkehrsrelationen betreiben:

Ruhrgebiet — Südwestdeutschland  
Nordseehäfen — Südwestdeutschland,  
Nordseehäfen — Süddeutschland.

Transportinteressenten, die sich aus Standortgründen nicht an den von der Kombi-Verkehrs-KG betriebenen Transporten beteiligen können, wird die Deutsche Bundesbahn von sich aus Huckepack-Verkehrsdienste anbieten. Dieses Angebot gilt aber nur solange, bis die Kombi-Verkehrs-KG diese Strecken selbst übernimmt.

Die Tarifkommission des allgemeinen Güternahverkehrs setzte mit Genehmigung des Bundesministers für Wirtschaft eine besondere Ausblasgebühr für das Entladen von Silo-Fahrzeugen mit einer vom Fuhrunternehmer selbst gestellten Vorrichtung mit Motorantrieb fest. Diese Gebühr beträgt mindestens 0,06 DM und höchstens 0,25 DM je angefangene 100 kg und wird im Rahmen dieser Grenzgebührensätze vom 1. 5. 1969 an erhoben. Ähnliche Gebühren-Margen gelten bereits für die Entladung von silomäßig transportierten Gütern im Güterfernverkehr (0,07 bis 0,25 DM je 100 kg).

Wegen der geringen Verkehrsbedeutung von Saatgut für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen wurden die entsprechenden Sondervorschriften über die Frachtberechnung zu ermäßigten Sätzen im Teil II, Abschn. 1 des Reichskraftwagen-Tarifs (RKT) mit Wirkung vom 1. 5. 1969 gestrichen. Gegen die bisher geltende Fassung dieser Tarifbestimmungen bestanden überdies EWG-rechtliche Bedenken, da die Frachtbegünstigung nur bei der Verwendung von Getreide als Saatgut in Deutschland galt. Das sei mit den Artikeln 79 und 80 des EWG-Vertrages nicht zu vereinbaren. Vom 1. 5. 1969 an wird die Mehrzahl der nach dieser Vorschrift begünstigten Transporte nach dem AT 001 (Getreide) abgerechnet. Das bedeutet bei einer mittleren Versandweite zwischen 200 und 300 km eine Frachterhöhung um etwa 8%.

Außerdem wurde im Nebengebührentarif zum RKT unter Nummer XXIII eine besondere Bestimmung aufgenommen, die mit Wirkung vom 1. 6. 1969 das Entgelt für das Be- und Entladen von Stammholz (Langholz) mit unternehmereigenen Motorseilwinden regelt. Diese zusätzlichen Verkehrsleistungen der Fernverkehrsunternehmen haben für den Holztransport von im Forst liegenden Ladestellen zu den Sägewerken besondere Bedeutung, da der gewerbliche Güterfernverkehr zu einem erheblichen Teil an diesen Langholz- bzw. Stammholztransporten beteiligt ist. Für das Beladen gilt ein Gebührensatz von 0,25 DM je angefangene 100 kg, der bis auf 0,20 DM ermäßigt werden kann. Das Entladen wird mit 0,10 DM je angefangene 100 kg berechnet. Durch Vereinbarung kann dieser Richtsatz um bis zu 0,05 DM angehoben oder gesenkt werden.

Unter den Änderungen einzelner Ausnahmetarife des RKT ist die Aufnahme von 5 t- und 10 t-Frachtsätzen in die Frachtsatztafel des AT 604 (Kautschuk, Latex synthetisch) von einiger Bedeutung. Dieser Tarif sah bisher für entsprechende Transporte von 7 Versandorten mit Herstellerwerken sowie von den Orten mit Grenzübergängen, von den Seehäfen und von den Binnenwasserumschlagsplätzen nach allen Orten in Entfernungen zwischen 51 und 1000 km nur 15 t- und 20 t-Sätze vor.

## Binnenschiffsverkehr

Der Bundesminister für Verkehr und der niederländische Staatssekretär für Verkehr haben sich auf einer Sonderkonferenz in Den Haag am 20. 2. d. J. über die Grundzüge einer „Internationalen Marktordnung für die Binnenschifffahrt“ sowie über die aktive Beteiligung der Niederlande an den verschiedenen Schifffahrtspools auf dem Rhein geeinigt. Danach werden beide Staaten im Ministerrat der EWG die Einführung der geplanten internationalen Marktordnung auf dem Verkehrssektor gemeinsam betreiben. Dabei steht eine Kapazitätsregelung für die Binnenschifffahrt im Vordergrund, die eine kurzfristige Anpassung an die Marktlage ermöglicht. Gegen Entschädigung soll ein Teil der Binnenflotten auf freiwilliger Basis vorübergehend

stillgelegt werden. Der Bundesminister für Verkehr hat daraufhin davon abgesehen, die ursprünglich geplanten obligatorischen Tarife im grenzüberschreitenden Rheingüterverkehr einzuführen. Andererseits beteiligen sich die Niederlande erneut an den Rhein-Frachten-Pools, die z. B. für den Transport von Kohlen und chemischen Produkten bzw. für bestimmte Verkehrsrelationen des grenzüberschreitenden Rheingüterverkehrs besondere Bedeutung haben. In der Vergangenheit war die niederländische Mitarbeit an diesen Frachten-Pools stark zurückgegangen.

Nach dem erheblichen Absinken im Laufe des 1. Quartals 1969 hielten sich die Frachtraten im grenzüberschreitenden Rheinverkehr auf verhältnismäßig niedrigem Niveau. Die nach wie vor besonders günstige Mengenkonjunktur in Rotterdam betrifft vor allem den Abtransport von Getreide, Erzen, chemischen Grundstoffen, Weichholz und Stuckgut. Die Talfahrt profitierte vor allem von zunehmenden Kies- und Baustoffverladungen. Später stieg der Tonnagebedarf auch für Kohle-, Schlacken-, Eisen- und Stahl- sowie für Kunst- dingertransporte.

## Seeverkehr

Der Seefrachtenmarkt war in den Monaten April bis Juni weltweit durch Hafenarbeiterstreiks gestört. In den Häfen der amerikanischen Nordpazifikküste lagen in der Zeit vom 25. 3. bis zum 15. 4. rund 50 Trampschiffe still. Am 10. 4. brach in japanischen Häfen ein Lohnkonflikt aus, der sich rasch ausgedehnt hat. Hier wurden zeitweilig rund 250 Schiffe mit etwa 3 Mill. BRT bestreikt. Neben einem zweitägigen Kurzstreik der nordamerikanischen Kapitäne und Seemannsvereinigungen in den Atlantik- und Golfhäfen waren im Juni dieses Jahres erneut Arbeitsunruhen in indischen und britischen Häfen zu verzeichnen.

Der Geschäftsumfang des Trampfachtenmarktes blieb deshalb während des 2. Quartals 1969 gering. Außerdem wirkten sich die in diese Jahreszeit fallenden Feiertage nachteilig auf das Frachtgeschäft aus. Darüber hinaus trug auch die in diesem Jahr zunehmende Eigenversorgung Europas mit Getreide nach den guten Ernteergebnissen der letzten Jahre zum Beschäftigungsrückgang der Trampschiffahrt bei. Die sich neuerdings verstärkenden europäischen Getreideexporte nach überseeischen Bedarfsländern, z. B. nach der V. A. R. (Ägypten) sowie nach Indien und China, stellen keinen Ersatz für die zurückgehenden Getreidelieferungen amerikanischer Länder dar.

Im ganzen gesehen gaben jedoch die Trampfachtraten nur zögernd nach. Von Mai bis Juni konnten sie sich sogar noch vorübergehend leicht erholen. Die amerikanische Getreide- und Kohlefahrt nach China bzw. nach Japan wirkten in dieser Zeit marktstützend.

Der Trampschiffeinsatz auf Zeitcharterbasis bildete auch im zweiten Quartal 1969 am Seefrachtenmarkt einen deutlichen Schwerpunkt. In streikbedrohten Häfen festliegende Motorschiff tonnage mit guten Fahreigenschaften wurde von Linienreedern vor allem für den Europaverkehr gebucht. Ebenso war Großtonnage für japanische und chinesische Rechnung stärker gefragt. Die Zeitcharterraten tendierten durchweg fester und lagen Mitte Juni um 7 bis 8% höher als Mitte März.

Aufgrund der langanhaltenden Vereisung der Ostsee begannen die für den nordeuropäischen Küstenfrachtensektor wichtige Holzfahrtssaison erst mit vierwöchiger Verspätung. Von Anfang Mai an wurde dann die frachtfreie Küstentonnage in stärkerem Maße in Anspruch genommen. Im Zuge der nun beginnenden Mengenkonjunktur konnten sich die Holzfrachtraten von März bis Mai um 5 bis 6% verbessern. Im Frachtensektor für feste Brennstoffe gab es bei leicht abbrockelnder Ratentendenz nur vereinzelt Abschlüsse. Die Holzfahrer zogen für den Rückweg von Großbritannien nach Skandinavien die Ballastfahrt vor. Auch in polnischen Häfen wurde nur in geringem Umfang Kohle geladen.

Aufgrund der schlechten Beschäftigungslage am Öltankermarkt gingen die Tagesraten für Rohöltransporte im 2. Quartal zunächst weiter zurück. Gegenüber den saisonbedingt hohen Spitzenraten zur Jahreswende 1968/69 lagen sie nach anhaltend starkem Rückgang im April mit 47,5 (Scale = 100) um rund 50% niedriger. Die weitere Ratenentwicklung war

der schwankenden Nachfrage entsprechend sehr uneinheitlich. Im ganzen gesehen war jedoch bis Quartalsende eine deutliche Ratenbefestigung zu verzeichnen (+40%).

Nach der Durchschnittsberechnung der Londoner Tankermakler-Vereinigung für die langfristige Tankerbeschäftigung flachte sich der seit Jahresbeginn mäßige Rückgang der AFRA-Raten weiter ab. Sie lagen Mitte Juni nur noch um 5 bis 10% unter den entsprechenden Märzraten.

Der bis April 1969 standig leicht ansteigende Ratentrend bei den Linienfrachtraten wurde im Mai durch einen deutlichen Rückgang unterbrochen. An dieser Ratenabschwächung waren Tarifiermäßigungen in der heimkehrenden Südafrikafahrt und in der Israelfahrt sowie Zuschlagsermäßigungen bzw. -aufhebungen im Linienverkehr mit verschiedenen Umschlaghäfen beteiligt. Schließlich dürften auch unter Wettbewerbsdruck gewährte Kampfrabatte einiger Konferenzlinien zu dieser Ratenbaisse beigetragen haben.

## Luftverkehr

Der IATA-Verbandstarif für Personenflüge im internationalen Verkehr wurde revidiert. Ab 1. 5. 1969 gelten allgemein höhere Hin- und Rückflugpreise, da der bisher in Höhe von 5% gewährte Rückflugrabatt weggefallen ist. Diese Flugpreiserhöhung trat für Hin- und Rückflüge innerhalb Europas und Amerikas sowie für Hin- und Rückflüge zwischen Europa und Südamerika bereits zum 1. 4. 1969 in Kraft. Gleichzeitig wurden die Flugpreise für einfache Flüge innerhalb Europas für eine Reihe von Flugrelationen um 5 bis 10% angehoben. Für andere europäische Relationen, vorwiegend in südlicher und östlicher Richtung, blieben die Flugpreise unverändert.

Auf der Südatlantikroute (Europa—Südamerika) traten am 1. 4. 1969 Flugpreisermäßigungen ein. Hier wurden die Preise für den einfachen Flug soweit gesenkt, daß der neue doppelte Flugpreis für den entsprechenden Hin- und Rückflug in etwa dem bisherigen, um 5% ermäßigten Hin- und Rückflugpreis entspricht.

Die Sondertarife für Hin- und Rückflüge mit verkürzter Geltungsdauer der Flugscheine änderten sich ebenfalls. Im zentraleuropäischen Bereich wurden sie vereinzelt erhöht, im Mittelmeerbereich (Italien, Balkan, Türkei) teilweise herabgesetzt, um für den Touristenverkehr auch nach diesen Zielgebieten den gleichen Anreiz zu schaffen, wie er für Spanien und Portugal bereits besteht. Die im Nordatlantikverkehr geltenden 21-Tage-Tarife bleiben unverändert. Sie sind jedoch neuerdings auch an Wochenenden und während der bisherigen Hochsaison-Sperrfristen<sup>1)</sup> mit Aufschlägen in Höhe von 120 bzw. 240 DM anwendbar. Ähnliche Regelungen wurden auch für die Einzel- und Gruppenpauschalreisen im Nordatlantikverkehr eingeführt.

Nach der im August 1968 vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Gebührenordnung für die Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik wurde die seit dem 1. 5. 1966 in Höhe von 5 DM je Fluggast zu entrichtende „Startgebühr“ für Auslandsflüge in den „nutzlastabhängigen“ Teil der Landegebühren für Flugzeuge einbezogen. Danach sind die Fluggäste von dieser Gebühr befreit worden, während die von den Fluggesellschaften an die deutschen Flughafenbetriebe abzuführenden Gebühren für die Flughafenbenutzung sich entsprechend erhöhen.

In außerdeutschen Ländern traten im Laufe des 2. Quartals 1969 ebenfalls Gebühren- und Tarifänderungen für verschiedene Flughafen- und Binnenflügeleistungen ein.

Auf den britischen Flughäfen Liverpool, Manchester, Birmingham, Glasgow, Edinburgh, Belfast, Aberdeen, Glamorgan und Bournemouth stieg die Grundgebühr für die vom National Traffic Controll Service geleisteten Navigationshilfen mit Wirkung vom 1. 5. 1969 von 3 s auf 4 s 6 d pro 1000 lbs Maximum Fluggewicht. Für internationale Flüge wurde ein 12,5%iger Zuschlag zur Navigationshilfen-Grundgebühr eingeführt.

Alle internationalen Flughäfen Australiens erhöhten ihre Landegebühren am 1. 4. 1969 im Durchschnitt um 10%. Für eine Boeing-Maschine (707) bedeutet dies eine Gebührenerhöhung um 80 \$ A auf 900 \$ A.

<sup>1)</sup> von Ost nach West: 2. bis 19. Juni und 18. August bis 4. September

Gleichzeitig wurde auf den indischen Flughäfen Bombay, Delhi, Kalkutta und Madras eine Fluggastgebühr in Höhe von 13 iRs eingeführt, die von jedem Fluggast beim Abflug nach außerindischen Zielflughäfen erhoben wird.

Im französischen Binnenflugverkehr gelten ab 1. 4. 1969 bei der „Air France“ und der französischen Binnenfluggesellschaft „Air Inter“ ermäßigte Flugtarife für verkehrsschwache Zeiten, und zwar besonders von Montag bis Freitag zwischen 14 und 16 Uhr sowie Samstag und Sonntag während des ganzen Tages. Ausländer erhalten im August auf allen französischen Binnenflugstrecken mit Ausnahme der Verbindungen Paris—Nizza und Paris-Korsika einen Sonderrabatt in Höhe von 25%.

Demgegenüber erhöhte die tschechoslowakische Fluggesellschaft CSA mit Einführung ihres Sommerflugplans am 1. 4. 1969 ihre Tarife durchschnittlich um 13%. Die gestaffelten Tarifzuschläge (bis zu 27%) verteuerten vor allem die Flugscheine für Dienstreisen, die zu 90% am Binnen-Luftverkehrsaufkommen beteiligt sind. Die Flugscheine für den Privatverkehr wurden nur geringfügig verteuert.

#### Post- und Fernmeldeverkehr

Die Deutsche Bundespost setzte im Auslands-Fernsprechverkehr die Gebühren für Drei-Minuten-Verbindungen

nach Libyen am 1. 4. 1969 von 12,90 auf 11,10 DM,

nach der Tschechoslowakei am 1. 6. 1969 von 5,10 auf 3,90 DM herab.

Im Fernschreibverkehr mit Mexiko wurde am 1. 4. 1969 die Teilnehmerselbstwahl eingeführt. Die Verbindungsgebühr wurde auf 12 DM je Minute festgesetzt.

Der Fernschreibdienst wurde

am 1. 4. 1969 mit Zypern,

am 1. 5. 1969 mit der Republik Guinea und mit dem französischen Afar- und Issa-Territorium (Djibouti)

aufgenommen.

#### Zur Beachtung:

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

Die spanische Postverwaltung erhöhte im Mai d. J. die Brief- und Postkartengebühr um je 0,5 Pta. Mit dem Gebührenmehraufkommen soll die staatliche Unterstützung für die spanischen Arbeitnehmer finanziert werden, die bisher in Gibraltar beschäftigt waren und durch die Sperrmaßnahmen der spanischen Regierung arbeitslos geworden sind.

Die Konferenz der europäischen Post- und Fernmeldeminister vom 19. bis 23. Mai 1969 in München erörterte unter anderem auch die Vorschläge der Europäischen Post- und Fernmeldekongferenz (CEPT) zur Gebührenharmonisierung innerhalb Europas, und zwar

die Empfehlung PO/C 11: Anwendung der Inlandsgebühren für Briefe der 1. Gewichtsstufe und für Postkarten,

die Empfehlung PO/C 12: Einführung standardisierter Normalbriefsendungen entsprechend der Entschlüsselung C 26 des Weltpostkongresses in Wien vom Jahre 1964 und

die Empfehlung PO/AV 2 (Teil 4): Zuschlagfreie Luftwegbeförderung von Briefen, Postkarten und Postanweisungen innerhalb des CEPT-Bereichs.

Entsprechende Beschlüsse konnten jedoch noch nicht verabschiedet werden, da die Höhe der angewandten Gebührensätze von Land zu Land zur Zeit noch zu unterschiedlich sind. Z. B. würde die Einführung des Inlandportos für Auslandsbriefe und -postkarten in Österreich für die österreichische Postverwaltung eine finanzielle Einbuße von 90 Mill. S jährlich bedeuten.

Die vierteljährlichen Grundgebühren der indischen Postverwaltung erhöhten sich vom 1. 4. 1969 an

für Telefonanschlüsse von 75 auf 90 iRs

für Fernschreibanschlüsse von 1 500 auf 1 800 iRs.

Dementsprechend rechnet die indische Postverwaltung mit zusätzlichen Jahreseinnahmen an Fernmeldegebühren um rund 59 bis 60 Mill. iRs (1 iR=0,53 DM).

# I. Eisenbahnverkehr

## A. Personenverkehr

### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

RM/DM

Änderungsdatum	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1 000 km	
	1. Klasse <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)</sup>

##### Einfache Fahrt

1. 6. 1932 .....	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948 .....	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951 .....	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00
1. 2. 1958 .....	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00
1. 1. 1963 .....	6,00	4,00	12,00	8,40	24,40	16,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00
1. 3. 1966 .....	6,40	4,20	13,20	8,80	24,80	16,40	43,60	29,00	60,00	40,00	114,00	76,00
1. 6. 1969 <sup>11)</sup> .....	6,40	4,20	14,80	9,80	27,60	18,40	46,60	31,00	63,00	42,00	117,00	78,00

##### Hin- und Rückfahrt

1. 6. 1932 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
1. 4. 1946 .....	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00
25. 7. 1948 .....	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00
15. 10. 1951 .....	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	68,00	42,00	84,00	58,00	147,00	98,00
1. 2. 1958 .....	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	159,00	106,00
1. 1. 1963 .....	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00
1. 3. 1966 .....	11,20	7,40	23,80	15,80	45,00	30,00	79,60	53,00	108,00	72,00	183,00	122,00
1. 6. 1969 <sup>11)</sup> .....	11,20	7,40	26,80	17,80	51,00	34,00	85,60	57,00	114,00	76,00	189,00	126,00

#### b) Schnellzug-(D-)Zuschläge<sup>3)</sup>

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

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

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

#### d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag)<sup>4)</sup>

2. 6. 1957 .....	6,00	—	6,00	—	6,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
1. 12. 1957 .....	4,00	—	4,00	—	4,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
30. 5. 1965 .....	5,00	—	5,00	—	5,00	—	8,00	—	8,00	—	8,00	—
1. 3. 1966 <sup>13)</sup> .....	6,00	—	6,00	—	6,00	—	8,00	—	8,00	—	8,00	—

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

	im 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			Einbettabteil			2. Klasse			Zweibettabteil			3. Klasse		
bis 14. 2. 1951.....	25,00		29,00		15,00		17,50		12,50		14,50		10,00		
15. 2. 1951.....	30,00				17,50		20,00		15,00		17,00		10,00		
12. 2. 1953.....	35,00				21,00		24,00		18,00		20,00		12,00		
	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km
1. 3. 1955... ..	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00			
	1. Klasse						2. Klasse								
	Einbettklasse *)			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse					
3. 6. 1956 <sup>7)</sup> .....	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00			
1. 3. 1958 .....	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	12,00			
15. 3. 1961 <sup>8)</sup> .....	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	13,50			
27. 5. 1962 <sup>9)</sup> .....	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	15,00			
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	13,80	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	6,60	4,20	25,80	16,68	63,60	41,16	126,60	81,96
1. 1. 1959	7,44	5,04	29,40	19,68	72,60	48,48	144,60	96,48
1. 1. 1960	5,33	3,61	21,07	14,10	52,03	34,74	103,63	69,14
23. 10. 1961	5,39	3,59	21,32	14,22	52,53	35,05	104,66	69,77
20. 5. 1963	5,50	3,70	21,40	14,30	52,80	35,20	105,10	70,10
1. 3. 1966	6,50	4,40	25,50	17,10	62,90	42,00	125,10	83,50
17. 10. 1966	7,60	5,10	26,40	17,60	63,10	42,10	124,40	83,00
1. 10. 1967	8,20	5,40	28,10	18,70	67,20	44,80	132,50	88,30
1. 10. 1968	8,60	5,70	28,90	19,60	69,20	46,40	136,80	91,20
Großbritannien, Einfache Fahrt <sup>3)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
1. 5. 1969 <sup>5)</sup>	6,80	4,61	28,16	17,24	61,17	40,78	105,84	70,46
Italien, Einfache Fahrt								
1950	2,57	1,52	10,28	6,08	25,08	14,74	46,64	27,45
1. 8. 1952	2,70	1,59	10,82	6,35	26,36	15,48	49,01	28,87
10. 12. 1953	3,38	1,99	13,52	7,98	32,92	19,40	59,29	34,95
1. 8. 1956	3,92	2,23	15,68	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961	4,36	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963	5,00	2,80	20,15	11,05	50,05	27,63	89,70	50,05
1. 2. 1964	5,20	3,00	20,20	11,10	50,10	27,70	89,70	50,10
Hin- und Rückfahrt								
1950	5,14	3,04	20,56	12,16	50,16	29,48	93,28	54,90
1. 8. 1952	4,33	2,57	17,31	10,14	52,73	30,96	100,05	57,73
10. 12. 1953	5,41	3,18	21,63	12,71	65,84	38,80	118,57	69,90
1. 8. 1956	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961	7,41	4,16	29,51	16,38	87,10	48,10	156,00	87,10
1. 1. 1963	10,00	5,60	40,30	22,10	100,10	55,26	179,40	100,10
1. 2. 1964	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt <sup>3)</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	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>	36,80 <sup>6)</sup>
1. 8. 1965	2,80 <sup>6)</sup>	1,90 <sup>6)</sup>	8,00 <sup>6)</sup>	5,90 <sup>6)</sup>	17,80 <sup>6)</sup>	13,30 <sup>6)</sup>	34,00 <sup>6)</sup>	24,90 <sup>6)</sup>
1. 3. 1966	3,00 <sup>6)</sup>	2,00 <sup>6)</sup>	11,90 <sup>6)</sup>	8,00 <sup>6)</sup>	29,70 <sup>6)</sup>	19,80 <sup>6)</sup>	59,40 <sup>6)</sup>	39,60 <sup>6)</sup>
1. 9. 1968	4,00 <sup>6)</sup>	2,70 <sup>6)</sup>	15,90 <sup>6)</sup>	10,60 <sup>6)</sup>	39,60 <sup>6)</sup>	26,40 <sup>6)</sup>	79,20 <sup>6)</sup>	52,80 <sup>6)</sup>
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>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</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>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>
Luxemburg, Einfache Fahrt								
1950	5,07	3,55	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	6,12	4,25	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965	7,40	4,90	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965	7,50	5,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967	8,00	5,40	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967	8,30	5,60	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1950	8,61	5,99	—	—	—	—	—	—
6. 6. 1957	10,46	7,23	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965	14,80	9,80	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965	15,00	10,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967	16,00	10,80	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967	16,60	11,20	—	—	—	—	—	—
Niederlande, Personen- und D-Züge, ab 1. 12. 1962 Personenzüge, Einfache Fahrt <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	—	—	—	—
1. 1. 1969	5,90	4,10	19,40	13,10	—	—	—	—
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>3)</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	23,37	70,04	41,18
1. 8. 1966	5,70	3,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
1. 1. 1969	7,40	4,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1. 9. 1951	1,00	—	3,94	—	9,19	—	14,53	—
1. 1. 1954	1,01	—	4,07	—	9,44	—	14,98	—
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. 89, 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	11,28	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 .....	3,64	2,66	1,66	14,54	10,57	6,61	36,34	26,43	16,51	72,66	52,84	33,03
1. 11. 1958 .....	3,43	2,53	1,62	13,53	9,90	6,16	33,73	24,54	15,35	67,37	48,99	30,70
10. 10. 1959 .....	3,38	2,46	1,55	13,24	9,72	6,05	33,09	24,22	15,00	66,11	48,44	29,99
1. 12. 1965 .....	3,30	2,40	1,50	12,80	9,40	5,90	32,00	23,40	14,50	63,80	46,80	29,00
1. 6. 1966 .....	3,20	2,40	1,50	12,70	9,30	5,90	31,70	23,30	14,50	63,60	46,70	29,10
1. 10. 1966 .....	3,30	2,30	1,50	13,20	9,40	6,10	32,80	23,40	15,10	65,80	47,00	30,20
1. 9. 1967 .....	3,60	2,40	1,70	14,60	9,70	6,70	36,80	24,20	16,50	72,90	48,70	33,10
1. 12. 1967 .....	3,10	2,10	1,50	12,70	8,50	5,80	31,60	21,10	14,40	63,50	42,30	28,80

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM  
Stand: 1. Juni 1969

Fahrtroute von—nach		km	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
			1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien	a) über Harwich—Hoek van Holland					
	London—Hoek van Holland	306	70,50	55,90	141,00	111,80
	Hoek van Holland—Emmerich (Gr.)/Venlo (Gr.)	189	21,10	15,00	42,20	30,00
	Emmerich (Gr.)/Venlo (Grenze)—Passau	780	93,60	63,00	157,00	106,00
	Passau—Wien West	298	34,40	22,50	68,80	45,00
	Insgesamt	1573	219,60	156,40	409,00	292,80
	b) über Dover—Ostende					
	London—Dover/Folkestone	126	16,90	11,30	33,80	22,60
	Dover/Folkestone—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	70,50	50,90	141,00	101,80
	Aachen Süd (Grenze)—Passau	758	89,00	60,00	154,00	104,00
Paris—Salzburg	Passau—Wien West	298	34,40	22,50	68,80	45,00
	Insgesamt	1570	210,80	144,70	397,60	273,40
Paris—Kopenhagen	Paris—Nord—Jeumont (Grenze)	241	33,30	22,20	66,60	44,40
	Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	174	24,40	16,40	48,80	32,80
	Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	87,60	59,00	148,00	100,00
Paris—Prag	Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	366	45,40	30,10	72,20	48,20
	Insgesamt	1500	190,70	127,70	335,60	225,40
Paris—Frag	Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	68,50	45,70	137,00	91,40
	Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	65,00	44,00	115,00	78,00
	Cheb (Grenze)—Prag	230	41,00	27,30	82,00	54,60
	Insgesamt	1249	174,50	117,00	334,00	224,00
Amsterdam—Bern	Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	20,40	14,70	40,80	29,40
	Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	75,60	51,00	130,00	83,00
	Basel Bad. Bf.—Bern	117	25,10	16,80	37,80	25,20
	Insgesamt	898	121,10	82,50	208,60	142,60
Brüssel—Rom	Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	21,60	14,50	43,20	29,00
	Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf.	597	75,60	51,00	130,00	88,00
	Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	330	45,90	31,00	69,00	46,00
	Chiasso/Iselle fr.—Rom	687	68,90	38,40	137,80	76,80
	Insgesamt	1767	212,00	134,90	380,00	239,80
Kopenhagen—Innsbruck	Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	238	35,50	23,50	56,20	37,60
	Puttgarden Mitte See—Kufstein	1115	122,00	82,00	196,00	132,00
	Kufstein—Innsbruck	73	13,00	9,00	26,00	18,00
	Insgesamt	1426	170,50	114,50	278,20	187,60
Kopenhagen—Belgrad	Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	366	45,40	30,10	72,20	48,20
	Flensburg (Grenze)—Salzburg	1154	128,00	86,00	202,00	136,00
	Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	26,30	17,40	52,60	34,80
	Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	51,50	34,40	103,00	68,80
	Insgesamt	2368	251,20	167,90	429,80	287,80
Oslo—Mailand	Oslo—Kornsjö (Grenze)	170	27,30	18,20	54,60	36,40
	Kornsjö (Grenze)—Lübeck—Travemünde Hafen	748	134,60	102,40	212,60	160,60
	Lübeck—Travemünde—Basel Bad. Bf.	945	110,00	74,00	181,00	122,00
	Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	330	45,90	31,00	69,00	46,00
	Chiasso/Iselle fr.—Mailand	55	5,90	3,30	11,80	6,60
	Insgesamt	2248	323,70	228,90	529,00	371,60
Stockholm—Paris	Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	112,60	74,80	181,80	121,20
	Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	268	39,80	26,40	62,40	41,80
	Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	736	87,60	59,00	148,00	100,00
	Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	174	24,40	16,40	48,80	32,80
	Jeumont (Grenze)—Paris	241	33,30	22,20	66,60	44,40
	Insgesamt	2033	297,70	198,80	507,60	340,20

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

B. Güterverkehr

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

DM je 100 kg

Gewichtsstufen	Änderungsdatum									
	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963	15. 3. 1966	1. 1. 1968
a) Stückgutsätze										
1— 100 kg .....	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36	6,98	7,69	8,74	9,04	8,40
101— 500 kg .....										
501—1000 kg .....	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	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>1)</sup>
501—1000 kg .....	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70	3,00 <sup>1)</sup>	2,79 <sup>1)</sup>

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

Nach Änderungsdaten

DM je 100 kg

Geltungsdauer der Güterklasseneinteilung	Regeltarif														Ausnahme- tarif		
	für die Güterklassen <sup>3)</sup>								für die Montagüterklassen								
	A	B	C	D	Dk <sup>3)</sup>	E	F	Fk <sup>3)</sup>	G	Gk <sup>3)</sup>	(C)	(D)	(F)	(Fk <sup>3)</sup> )			
	A/B		C/D				F				I	II	III	IV	V		
1. 8. 42—31. 1. 58 →	A					B			C	Ck <sup>3)</sup>	II/III						
1. 2. 58—14. 3. 66 →															6 B 1 (Koh- len) <sup>4)</sup>	1 B 34 (Gruben- holz) <sup>5)</sup>	
ab 15. 3. 66 →																	
5 t - Klasse																	
16. 8. 1948	2,45	2,20	1,96	1,74	1,63	1,57	1,27	1,19	1,09	1,03	1,96	1,74	1,27	1,19	—	—	
1. 1. 1950	1,98	1,85	1,83	1,80	1,68	1,69	1,43	1,33	1,26	1,18	1,83	1,80	1,43	1,33	—	—	
1. 1. 1951	2,29	2,14	2,10	2,05	1,92	1,91	1,62	1,50	1,41	1,32	2,10	2,05	1,62	1,50	—	—	
15. 10. 1951	2,86	2,63	2,54	2,44	2,28	2,23	1,88	1,74	1,62	1,52	2,54	2,44	1,88	1,74	—	—	
5. 8. 1952	3,06	2,81	2,72	2,61		2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,72	2,61	2,01	1,86	—	—	
1. 8. 1953	2,44	2,39	2,39	2,39		2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,39	2,39	2,01	1,86	—	—	
1. 2. 1958	2,98			2,98		2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—	
6. 7. 1960	3,14			2,98		2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—	
15. 10. 1962	3,36			3,20		2,96	2,67		2,22	2,01	3,18	3,17	2,67	2,66	2,59	—	
1. 8. 1964	3,42			3,23		3,06	2,83		2,62	2,46	2,72	2,69	2,38	2,37	2,30	—	
15. 3. 1966			3,85				3,48		3,21	3,00	3,48	3,16		3,14	3,04	—	
1. 1. 1968			3,56				3,23		2,97	—	3,22	2,92		2,92	3,02	—	
10 t - Klasse																	
16. 8. 1948	2,34	2,10	1,83	1,58	1,49	1,33	1,08	1,01	0,87	0,82	1,83	1,58	1,08	1,19	—	—	
1. 1. 1950	1,89	1,77	1,72	1,64	1,54	1,43	1,21	1,13	1,00	0,94	1,72	1,64	1,21	1,33	—	—	
1. 1. 1951	2,20	2,06	1,99	1,89	1,78	1,65	1,40	1,30	1,15	1,08	1,99	1,89	1,40	1,50	—	—	
15. 10. 1951	2,75	2,53	2,41	2,25	2,12	1,93	1,62	1,51	1,32	1,24	2,41	2,25	1,62	1,74	—	—	
5. 8. 1952	2,94	2,71	2,58	2,41		2,07	1,73	1,62	1,41	1,33	2,58	2,41	1,73	1,86	—	—	
1. 8. 1953	2,35	2,27	2,24	2,17		2,07	1,73	1,62	1,41	1,33	2,24	2,17	1,73	1,86	—	—	
1. 2. 1958	2,69			2,56		2,36	2,00		1,67	1,56	2,54	2,53	2,00	1,99	1,94	—	
1. 8. 1964	2,52			2,38		2,25	2,09		1,93	1,82	2,04	2,02	1,79	1,78	1,73	—	
15. 3. 1966			2,63				2,37		2,19	2,05	2,61	2,37		2,36	2,28	—	
1. 1. 1968			2,43				2,21		2,03	—	2,42	2,19		2,19	2,27	—	
15 t - Klasse																	
16. 8. 1948	2,23	2,00	1,71	1,44	1,35	1,20	0,98	0,91	0,78	0,73	1,71	1,44	0,98	0,91	0,80	1,82	
1. 1. 1950	1,80	1,69	1,60	1,49	1,39	1,30	1,10	1,02	0,91	0,84	1,60	1,49	1,10	1,02	0,89	1,53	
1. 1. 1951	2,11	1,98	1,87	1,74	1,63	1,52	1,29	1,19	1,06	0,98	1,87	1,74	1,29	1,19	1,06	1,73	
15. 10. 1951	2,64	2,44	2,26	2,07	1,94	1,78	1,50	1,38	1,22	1,13	2,26	2,07	1,50	1,38	1,23	1,99	
5. 8. 1952	2,82	2,61	2,42	2,21		1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,42	2,21	1,61	1,48	1,32	2,13	
1. 8. 1953	2,25	2,19	2,10	1,99		1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,10	1,99	1,61	1,48	1,32	2,13	
1. 2. 1958	2,35			2,24		2,07	1,75		1,46	1,36	2,23	2,22	1,75	1,74	1,70	1,46	
1. 8. 1964	1,89			1,79		1,69	1,56		1,45	1,36	1,79	1,76	1,56	1,55	1,51	1,29	
15. 3. 1966			1,93				1,74		1,61	1,50	1,91	1,74		1,73	1,67	1,29	
1. 1. 1968			1,78				1,62		1,49	—	1,77	1,61		1,61	1,66	1,28	
20 t - Klasse <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	
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	1,29	
1. 1. 1968			1,70				1,54		1,42	—	1,69	1,53		1,53	1,59	1,28	
25 t - Klasse <sup>8)</sup>																	
15. 3. 1966			1,75				1,58		1,46	1,36	1,74	1,58		1,57	1,52	1,29	
1. 1. 1968			1,62				1,47		1,35	—	1,61	1,46		1,46	1,51	1,28	

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

B. Güterverkehr

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

DM je 1000 kg

Ware	Weizen <sup>a)</sup>		Kar- toffeln	Apfel- sinen	Frische Fische	Schweine- schmalz	Kaffee, roh			Tabak, roh				Pflz. u. tier. Öle, Fette <sup>b)</sup>
von	Straubing	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg	Bremerh. Fischerei- hafen	Hamburg								
Strecke	Bamberg	Augsburg	Essen Hbf	Düsseldorf	Frank- furt (M) Hbf	Mannheim	Frank- furt (M)	Viersen	Hannover	Trier	München	Dissen- Bad Rothenf.		
Strecke in km	208	739	229	387	493	588	507	402	162	592	797	254		
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	A <sup>4)</sup> b)	17 S 1 b)	16 B 1 b)	18 S 5 b)	A <sup>4)</sup> a) (10 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	52,88 <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	46,95	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70		
1960 D	27,40	37,60	14,70	19,00	45,15	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70		
1961 D	27,40	37,60	16,70	19,00	46,60	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	57,40	28,70		
1962 D	22,44	33,93	16,70	19,00	46,50	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	55,15	28,70		
1963 D	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	52,00	28,70		
1964 D	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	52,58	48,36	25,00	23,22	35,80	52,00	26,08		
1965 D	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	44,00	40,60	25,00	20,30	35,80	52,00	22,40		
1966 D	15,50 <sup>9)</sup>	28,80	16,70 <sup>9)</sup>	19,00	48,27	42,40 <sup>9)</sup>	39,20 <sup>9)</sup>	25,00	20,54	35,80	52,32	21,70 <sup>9)</sup>		
1967 D	16,60	29,60 <sup>9)</sup>	17,80	20,50 <sup>9)</sup>	60,10	42,40	39,20	26,30 <sup>9)</sup>	20,60	38,50	52,40	21,70		
1968 D	15,40	27,40	16,50	19,00	54,93	39,30	36,30	24,53	19,10	36,50	48,60	20,10		
1968 Okt.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
1968 Nov.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
1968 Dez.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
1969 Jan.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
1969 Febr.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
1969 März	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
1969 April	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
1969 Mai	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		
1969 Juni	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,60	19,10	36,50	48,60	20,10		

Ware	Grubenholz		Faserholz		Faserholz, Papierholz	Stammholz über 1,5 m lang		Schnitt- holz	Holzzellstoff mit mehr als 40% Wassergehalt		Wolle	Baumwolle
von	Gerolz- hofen	Batten- berg	Hinzerath	Klein- engstingen	Pfullen- dorf	Bruchsal	Hamburg	Hüfingen	Aschaff- enburg Hbf	Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Bremen	
Strecke	Dortmund Hbf		Langenbrand- Bermersbach		Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Karl- stadt (M)	Göppingen	Bergisch- Gladbach	Wuppertal- Beyenburg	Weingarten (Württ.)	Eltorf	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>10)</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>9)</sup>	14,20 <sup>9)</sup>	19,30 <sup>9)</sup>	13,90 <sup>9)</sup>	19,20 <sup>9)</sup>	19,40 <sup>9)</sup>	27,60	34,10 <sup>9)</sup>	22,60 <sup>9)</sup>	29,90 <sup>9)</sup>	27,00	15,83
1967 D	24,10	14,20	19,30	13,90	19,20	19,40	27,60 <sup>9)</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 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
1969 Jan.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 Febr.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 März	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 April	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 Mai	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
1969 Juni	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30

Ware	Häute u. Felle	Ton, roh	Kalkstein		Schwefel- kies	Kalk, kohlen- saurer	Stein- u. Siedesalz	Eisen- und Manganerz				Schwefel- kies- abbrände
von	Hamburg	Siershahn	Dornap- Hahnen- furth	Flanders- bach	Meggen (Westf.)	Regens- burg Hbf	Hameln	Regensburg Donau- Umschl.-St.	Peine	Aumenau	Emden	Duisburg- Hochfeld- Süd
Strecke	Wein- heim (Bergstr.)	Lübeck- Dänisch- burg	Oberhausen		Lever- kusen- Bayerwerk	München Hbf	Hamburg	Luitpold- hutte	Salzgitter Hütte-Süd	Rhein- hausen	Dortmund- Eving	Hagen- Harkorten- Hüttenw.
Strecke in km	569	578	Hütte	West	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>4)</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>9)</sup>	7,10 <sup>9)</sup>	4,60 <sup>9)</sup>	8,50 <sup>9)</sup>	9,90 <sup>9)</sup>	19,90 <sup>9)</sup>	7,80 <sup>9)</sup>	3,20 <sup>9)</sup>	7,50 <sup>9)</sup>	4,60 <sup>9)</sup>	8,10 <sup>9)</sup>
1967 D	32,90 <sup>9)</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 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
1969 Jan.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1969 Febr.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1969 März	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1969 April	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1969 Mai	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1969 Juni	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10

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

# B. Güterverkehr

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

DM je 1000 kg

Ware	Stahlschrott	Steinkohlen <sup>2)</sup>				Steinkohlen, -briketts u. -koks <sup>2)</sup>		Steinkohlen und -koks <sup>2)</sup>		Braunkohle, roh	Braunkohlenbriketts		
von	Hamm (Westf.)	Recklinghausen Ost	Alsdorf (Kr. Aachen)			Gelsenkirchen		Oberaden	Herne	Nieder- außem	Frechen		
Strecke	nach	Oberhausen Hbf	Großkrotzenburg	Mannheim-Rheinau	Stuttgart Ost 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	13,85	11,20	16,10	9,00	9,60	6,10	12,60	21,10	
1964 D	10,18	17,45	9,58	19,35	13,85	11,35	16,25	9,08	9,68	6,10	12,60	21,10	
1965 D	9,60	10,24	9,60	18,50	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10	
1966 D <sup>6)</sup>	10,10	9,40	9,60	18,40	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10	
1967 D	10,10	9,40	9,43	18,40	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10	
1968 D	9,40	9,21	9,27	18,53	13,96	11,30	16,20	9,10	9,62	6,00	12,50	20,90	
1968 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	
1969 Jan.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Febr.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
März	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
April	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Mai	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	
Juni	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90	

Ware	Erdöl, roh	Benzin (VK)			Dieselkraftstoff (DK)			Heizöl		Benzol			
von	Barnstorf (Han.)	Spellen (Niederrhein)	Karlsruhe-Knielingen	Ingolstadt Nord	Mainz-Gustavsburg	Godorf Shell	Karlsruhe-Knielingen	Köln Esso	Ingolstadt Nord	Erngaden	Ingolstadt Nord	Bochum-Langendreer	
Strecke	nach	Holt-Hausen (Ems)	Kassel-Unterstadt	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 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	
1969 Jan.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Febr.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
März	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
April	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Mai	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	
Juni	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20	

Ware	Schwefelsäure	Thomasphosphat	Glühphosphat	Ammonitrat	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	Braunschweig Hgfb	Brunsbüttelkoog	Ludwigshafen (Rh.) BASF	Flandersbach	W.-Biebrich Industriehof	Gelsenkirchen	Dortmund	Duisburg Hbf	Oberhausen Hbf	Braunschweig Hgfb	Düsseldorf-Grafenberg	
Strecke	nach	Hagen Hbf	Kiel Hgfb	Schndede	Bamberg	Oberhausen West	Bad König	Duisburg	Iserlohn	Hamm (Westf.)	Osnabrück	Hamburg Hgfb	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 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	
1969 Jan.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50	
Febr.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50	
März	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50	
April	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50	
Mai	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50	
Juni	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50	

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

## II. Straßenverkehr

### Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

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

in DM je 100 kg

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

## III. Spedition

Kundensätze des Spediteursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen

in DM je 100 kg

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

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

IV. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

Ware	Getreide <sup>1)</sup>											
	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Uebr. Getreide d. Güterkl. IV <sup>2)</sup>	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-	
	Hamburg			Bremen			Emden					
von	Düsseldorf		Braunschweig	Köln		Mannheim	Heilbronn <sup>3)</sup>		Köln			
Strecke	nach											
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	8,44
1958 D	.....	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28 <sup>4)</sup>	16,58 <sup>4)</sup>	10,28	9,58
1959 D	.....	15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42 <sup>4)</sup>	16,71 <sup>4)</sup>	10,38	9,67
1960 D	.....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25 <sup>4)</sup>	16,54 <sup>4)</sup>	10,38	9,67
1961 D	.....	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 D	.....	13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67
1963 D	.....	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 D	.....	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1965 D	.....	10,88	10,49	7,39	7,88	7,62	11,24	10,97	12,76	12,50	7,52	7,26
1966 D	.....	10,52	10,44	7,44		7,60	10,96		12,48		7,25	
1967 D	.....	10,71		7,63		7,60	10,96		12,48		7,25	
1968 D	.....	10,67		7,60		7,58	10,92		12,48		7,22	
1968 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	
1969 Jan.	.....	10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22	
Febr.	.....	10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22	
März	.....	10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22	
April	.....	10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22	
Mai	.....	10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22	
Juni	.....	10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22	

Ware	Getreide <sup>1)</sup>				Getreide <sup>1)</sup>   Mehl ab 50 t <sup>5)</sup>	Steinkohle in kompl. Ladungen <sup>6)</sup>	Ortskohle <sup>6)</sup> a)			
	Roggen und Weizen	Futter-getreide	Roggen und Weizen	Futter-getreide			Zechengruppen des Ruhrgebiets			
	von	Emden		Hamburg		I	II	III		
Strecke	nach	Mannheim	Heilbronn <sup>3)</sup>	Berlin		Emden				
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
1963 D	.....	11,14	10,61	12,66	12,13	10,17	13,56	9,05	5,93	6,55
1964 D	.....	11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42	9,54	5,98	6,60
1965 D	.....	10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62
1966 D	.....	10,73		12,32		10,91	14,93	9,74	5,99	6,62
1967 D	.....	10,73		12,32		11,25	16,17	9,84	5,99	6,62
1968 D	.....	10,70		12,32		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59
1968 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
1969 Jan.	.....	10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29
Febr.	.....	10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	7,29
März	.....	10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	7,28
April	.....	10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	7,28
Mai	.....	10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	7,28
Juni	.....	10,70	12,33		11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	7,28

Ware	Küstenkohle <sup>6)</sup> b)			Exportkohle <sup>6)</sup> c)			Bunkerkohle <sup>6)</sup> d)			
	Zechengruppen des Ruhrgebiets									
	I	II	III	I	II	III	I	II	III	
Strecke	von	Emden								
nach										
1957 D	.....	5,36	5,86	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90
1958 D	.....	4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
1959 D	.....	4,57	5,06	5,62	3,65	4,05	4,45	5,79	6,37	7,03
1960 D	.....	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1961 D	.....	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 D	.....	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 D	.....	4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,68	6,13	6,77
1964 D	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,69	6,15	6,76
1965 D	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,69	6,15	6,78
1966 D	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,69	6,15	6,78
1967 D	.....	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,69	6,15	6,78
1968 D	.....	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,66	6,12	6,75
1968 Juli	.....	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,66	6,12	6,75
Aug.	.....	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,66	6,12	6,75
Sept.	.....	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,66	6,12	6,75
Okt.	.....	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,66	6,12	6,75
Nov.	.....	4,39	4,86	5,40	3,50	3,89	4,28	5,66	6,12	6,75
Dez.	.....	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,66	6,12	6,75
1969 Jan.	.....	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,66	6,12	6,75
Febr.	.....	4,40	4,85	5,40	3,51	3,89	4,28	5,66	6,12	6,75
März	.....	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,66	6,12	6,74
April	.....	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,66	6,12	6,74
Mai	.....	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,66	6,12	6,74
Juni	.....	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,66	6,12	6,74

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

## A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze  
DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle <sup>1)</sup>	Ortskohle <sup>1)</sup>	Steinkohle <sup>1)</sup>							Braunkohlenbriketts	
Strecke	Ruhrgebiet				Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.	
	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	8,45	6,58	9,78
1966 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1968 D	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,85	7,08	9,45	8,42	6,65	10,04
1968 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
1969 Jan.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Febr.	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
März	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
April	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Mai	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Juni	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)	
Strecke	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim <sup>4)</sup>	Heilbronn <sup>2)</sup> 4)	Kehl <sup>5)</sup>	Bremen <sup>6)</sup>	
	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe						Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal leer über Minden (Weser)	
1957 D	6,34	8,94 <sup>8)</sup>	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 <sup>8)</sup>	2,85	14,20	13,65
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46 <sup>8)</sup>	2,85	15,12	14,67
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85	15,20	14,67
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	15,20 <sup>7)</sup>	14,67
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I 16,92	II 15,22
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	15,20
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1964 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1965 D	6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1966 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1967 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20
1968 D	6,58	9,26	8,09	4,50	4,82	3,06	4,66	2,84	16,84	15,14
1968 Juli	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15
Aug.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15
Sept.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,85	15,15
Okt.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12
Nov.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12
Dez.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12
1969 Jan.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12
Febr.	6,58	9,27	8,09	4,50	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12
März	6,58	9,27	8,09	4,53	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12
April	6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12
Mai	6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12
Juni	6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)						Kies			Bims Kies <sup>4)</sup>		
Strecke	Bremen <sup>6)</sup>						Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
	Heilbronn <sup>2)</sup> über Küsten-Kan. u. Wes.-Dat.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan.		Wes.-Datt.-Kan.		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
1957 D	27,30		19,85		20,50							
1958 D	27,71		21,31		21,83		3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1959 D	27,75			21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1960 D	27,75 <sup>7)</sup>			21,95 <sup>7)</sup>			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	I 28,77	II 25,92	III 24,47	I 24,32	II 21,87	III 20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1965 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,55	7,86	8,60
1966 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,98	8,70
1967 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1968 D	28,68	25,83	24,38	24,23	21,79	20,58	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1968 Juli	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Aug.	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Sept.	28,70	25,85	24,40	24,25	21,80	20,60	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Okt.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Nov.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Dez.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1969 Jan.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Febr.	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
März	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
April	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Mai	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
Juni	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67

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 Brohl/Rh.		Heilbronn <sup>3)</sup>		Borth/Rh.	Nordenham		Bremen	Heilbronn <sup>3)</sup>
		Frankfurt/M. <sup>3)</sup> —Oberhafen	Heilbronn <sup>3)</sup>	Köln	Leverkusen oder Duisburg-Ruhr	Leverkusen	Herne, Castrop- Rauxel u. Datteln	Essen	Holzminden	Duisburg- Ruhrort
1957 D		4,42	6,39 <sup>4)</sup>	3,88 <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		4,81	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 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
1969 Jan.		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Febr.		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
März		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
April		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Mai		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Juni		4,34	6,39	3,73	4,18	3,78	7,75	8,34	13,80	6,39
Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie <sup>1)</sup> — Partien von										
Ware		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	
Strecke		Rhein-Ruhr-Häfen								
nach		Mannheim		Würzburg <sup>2)</sup>		Heilbronn <sup>2)</sup>		Karlsruhe		
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	12,85 <sup>4)</sup>	11,70 <sup>4)</sup>	11,60		10,45
1960 D		9,60	8,40	13,20	12,10	12,88 <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 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
1969 Jan.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55		10,40
Febr.		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55		10,40
März		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55		10,40
April		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55		10,40
Mai		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55		10,40
Juni		9,56	8,36	13,15	12,05	12,60	11,45	11,55		10,40
Normalgüter in Partien ab 50 t <sup>6)</sup>										
Ware		Hamburg (Bugsiergebiet A)								
Güterklasse		I	II	III	IV	V	VI			
Strecke		Berlin								
1957 D		13,89	13,70	13,53		13,33		13,20		13,09
1958 D		14,33	14,18	14,03		13,87		13,77		13,70
1959 D		14,33	14,18	14,03		13,87		13,77		13,70
1960 D		14,33	14,18	14,03		13,87		13,77		13,70
1961 D		14,33	14,18	14,03		13,87		13,77		13,70
1962 D		14,33	14,18	14,03		13,87		13,77		13,70
1963 D		14,33	14,18	14,03		13,87		13,77		13,70
1964 D		15,19	15,04	14,88		14,73		14,63		14,55
1965 D		15,27	15,12	14,96		14,81		14,71		14,63
1966 D		15,67	15,53	15,38		15,24		15,14		15,06
1967 D			16,62	16,57		16,47		16,42		16,30
1968 D			16,57	16,52		16,42		16,37		16,25
1968 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
1969 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

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/Dänkirchen (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>3)</sup>	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nördl.Ystad/ Oskarshamn	Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>5)</sup>	nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>3)</sup>	nördlich Aarhus/ Aalborg <sup>6)</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	
1968 D	28,5	25,6	6,19	7,11	7,85	8,69	10,12	13,93	8,00	8,91	10,50	11,15	
1966 III. Vj.	23,1	20,2	6,26	6,82	7,19	8,12	8,88	15,05	7,85	9,14	10,96	9,82	
1966 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	
1967 II. Vj.	23,9	21,2	4,77	6,68	7,03	7,82	8,38	.	7,33	7,72	8,98	11,10	
1967 III. Vj.	19,5	21,2	5,70	6,75	6,89	7,67	.	.	7,46	7,93	8,98	9,26	
1967 IV. Vj.	.	23,6 <sup>7)</sup>	6,15	7,57	8,64	11,06	9,88	.	9,27	9,73	11,62	.	
1968 I. Vj.	.	24,11	5,46	7,46	8,50	8,39	9,00	12,40	8,24	8,61	10,57	11,35	
1968 II. Vj.	25,4	.	5,59	6,72	7,08	8,25	8,81	.	7,66	8,47	9,47	11,65	
1968 III. Vj.	28,10	23,10	6,55r	6,51	7,36r	8,25	8,83	14,33	7,61r	8,81	10,35	9,57	
1968 IV. Vj. <sup>14)</sup>	33,1	29,0	6,73	7,74	8,46	9,71	.	14,67	8,50	9,74	11,62	12,05	

Ware	Ölkuchen <sup>8)</sup>	Grubenholz		Schnittholz								
von	Elbe	Hamina/ Björneborg (Finnland)	südl. Vester- vik/Ystad <sup>9)</sup> (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)						Brahelstad/ Tornia (Finnland)	Göteborg/ Vänernsee (Schweden)	
Route	nördl.Ystad/ Oskarshamn (Schweden)	Groß- britannien, Ostküste	Elbe/ Weser/ Ems	belg. <sup>9)</sup> Rheinend- håfen	niederl. <sup>10)</sup> Rhein- håfen <sup>11)</sup>	Rhein- håfen <sup>11)</sup> Ruhrhåf.	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend- håfen <sup>10)</sup>	
Währung	DM	s. d.	DM	s. d.	hfl		DM			s. d.	hfl	
Mengeneinheit	1 000 kg	Fathom										
1957 D	9,00	183,6	.	205,6	102,86	140,60	98,69	94,67	94,78	216,0	245,9	86,98
1958 D	9,16	127,1	.	169,2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180,5	200,6	71,13
1959 D	10,79	146,6	66,00	171,7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7	75,08
1960 D	11,01	170,2	.	209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10	86,91
1961 D	10,27	158,9	84,00	212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240,8	76,81
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	92,82
1965 D	12,00	200,5	75,00	225,5	103,09	131,15	104,67	103,47	109,07	247,11	262,4	89,66
1966 D	10,98	190,7	70,00	231,0	96,00	129,88	111,81	106,32	109,11	254,8	273,8	86,88
1967 D	11,07	189,7	.	226,2	92,78	126,15	103,02	102,69	108,61	256,2	275,10	87,05
1968 D	12,58	232,6	.	282,4	101,15	129,78	113,93	108,50	108,32	316,2	337,8	88,77
1966 III. Vj.	11,36	192,6	.	231,7	97,32	131,72	115,46	109,80	105,42	253,4	263,4	93,75
1966 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
1967 II. Vj.	9,88	179,4	.	215,8	89,12	.	102,82	101,08	99,49	242,2	252,10	80,67
1967 III. Vj.	10,27	193,9	.	220,0	87,61	128,25	100,92	103,93	104,56	241,9	257,3	78,01
1967 IV. Vj.	13,13	.	.	248,2	104,21	121,00	.	100,66	119,66	303,2	331,8	100,00
1968 I. Vj.	11,76	.	.	267,7	90,50	.	107,55	107,91	115,50	299,11	310,10	80,67
1968 II. Vj.	11,03	.	.	273,10	97,66	132,59r	.	107,42	102,91	304,4	322,9	.
1968 III. Vj.	11,86	232,6	.	281,0r	99,50r	129,74r	112,67	109,77r	107,04	315,2r	325,2r	.
1968 IV. Vj. <sup>14)</sup>	15,67	.	.	307,1	116,94	131,79	121,67	108,92	107,82	345,2	392,1	.

Ware	Schnittholz				Kaolin <sup>12)</sup>	Naturwerksteine					
von	westl.Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vestervik/ Ystad (Schweden)	nördl. Öxelösund/ Härnösand <sup>13)</sup> (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)	Limfjörds- håfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)			
Route	Elbe/ Weser	Rhein- håfen <sup>11)</sup> Ruhrhåfen	niederländische Rheinendhåfen <sup>10)</sup>	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weser	Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg		
Währung	DM	hfl	s. d.		DM	DM	DM	DM	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	92,18	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	9,10
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223,2	146,7	15,31	9,02	6,90	5,25	9,42
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202,11	145,9	14,23	8,60	7,41	6,08	8,93
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41	6,25	9,26
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250,0	177,2	15,21	9,15	9,21	6,26	9,38
1965 D	80,14	99,50	82,44	91,14	249,0	179,4	14,99	9,11	9,00	6,44	9,54
1966 D	.	100,31	77,86	97,25	258,9	173,5	15,06	9,07	7,94	6,79	9,00
1967 D	.	.	78,84	91,76	255,9	173,7	13,55	9,03	.	5,51	8,38
1968 D	.	101,39	90,70	104,32	320,4	233,1	14,97	9,00	.	6,17	10,21
1966 III. Vj.	.	100,63	.	96,78	255,4	181,9	14,40	9,28	.	6,87	9,80
1966 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
1967 II. Vj.	.	.	.	84,71	238,9	163,8	13,17	8,50	.	5,05	8,47
1967 III. Vj.	.	.	.	91,15	240,11	167,4	12,96	.	.	.	8,13
1967 IV. Vj.	.	.	85,00	105,56	302,1	212,9	14,54	.	.	.	9,28
1968 I. Vj.	.	.	.	.	290,3	206,5	14,50	.	.	.	8,48
1968 II. Vj.	.	104,58	84,50	96,33	306,8	215,2	14,28	.	.	.	8,03
1968 III. Vj.	.	.	.	100,63	310,1	225,2	14,87	9,00	.	.	9,03
1968 IV. Vj. <sup>14)</sup>	.	.	100,00	120,00	374,5	285,8	16,25	.	.	.	12,02
											8,75

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

# B. Seeschifffahrt

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

Ware	Kiesel, Schotter, Splitt						Sand	Salz	Schlacke <sup>a)</sup>		Schrott <sup>a)</sup>	Steinkohle
von	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>b)</sup>	nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>c)</sup>	Lümfjörds- häfen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)		Antwerpen	Lübeck	Rotter- dam <sup>d)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>e)</sup>		Stettin/ Danzig
Route	Lübeck/ Flensburg	Elbe				Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) <sup>f)</sup>	Elbe		Rhein- häfen <sup>g)</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
1968 D	5,24	4,74	5,08	6,01	8,36	7,00	19,5	14,89	7,40	5,10	14,95	10,10
1966 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	15,11	9,76
II. Vj. ....	5,04	4,71	5,17	5,65	8,33	6,75	18,10	13,00	7,40	4,65	13,89	9,95
III. Vj. ....	5,25	4,86r	5,03	6,19	8,23	7,60	18,10r	13,83	7,40	5,10	14,11	10,16
IV. Vj. <sup>15)</sup> .	5,00	4,72	5,14	6,63	8,35		20,5	17,42	7,38	5,83	16,69	10,54

Ware	Steinkohle						Koks <sup>a)</sup>					
von	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe	
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) <sup>b)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark <sup>c)</sup>	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon <sup>d)</sup>	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm <sup>e)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon <sup>f)</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	9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7
1962 D	8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4
1963 D	10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,6	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11
1964 D	10,92	19,05	18,2	17,5	19,2	17,6	22,11	17,12	17,15	22,10	20,9	22,7
1965 D	10,28	18,57	17,5	16,8	18,9	17,3	23,2	17,32	19,47	25,4	20,8	21,3
1966 D	9,68	19,19	17,1	16,7	20,0	17,11	24,0	18,26	21,03	26,0	20,11	21,3
1967 D	10,32	18,47	17,5	17,2	18,1	17,8	23,4	16,81	19,75	23,11	20,3	21,1
1968 D	10,25	19,88	20,5	9,90	24,8	20,5	27,4	18,10	20,25	34,9	24,3	28,3
1966 III. Vj. ...	10,50	21,03	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>18)</sup>				23,5 <sup>18)</sup>	
1968 I. Vj. ....	9,94	18,20	22,9			21,0	26,0	16,65			23,4	
II. Vj. ....	10,33	18,13	16,7	9,00 <sup>16)</sup>		19,4	23,11	20,28		31,7		
III. Vj. ....	10,22	19,73	17,5	10,13	22,0	18,9	26,11			32,1	24,11	23,4
IV. Vj. <sup>15)</sup> .	10,50	23,46	25,0	10,24	27,2	21,10	35,9			42,0	24,7	33,2

Ware	Koks <sup>a)</sup>			Briketts <sup>12)</sup>	Kalldüngemittel		Eisen und Stahl				
von	Elbe	Lübeck	Groß- britannien, Ostküste	Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- häfen <sup>b)</sup> / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>c)</sup>	Däne- mark <sup>d)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>e)</sup>	Varberg/ Karlshamn (Schweden)		Aarhus u. südlich davon <sup>f)</sup>	Ströms- / Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm	Aarhus und südlich davon <sup>g)</sup>	Ströms- stad/ Malmö (Schweden)
Währung	skr	s. d.			dkr	skr	s. d.	skr	DM		
Mengeneinh.	1 000 kg										
1957 D	12,81	14,11	24,6	14,29	17,84	17,86	23,8	14,75	15,94		10,50
1958 D	11,84	16,0	20,2	13,58	17,50	16,55	17,9	13,35	12,35	19,75	13,00
1959 D	14,63	16,7	21,6	15,87	18,93	16,87	19,9	13,89	13,23	16,39	9,17
1960 D	15,76	19,8	27,7	18,61	20,39	18,23	21,1	15,52	16,17	18,17	9,35
1961 D	13,63	20,6	27,8	17,30	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07
1965 D	15,46	18,5	29,4	18,79	21,02	20,70	23,6	16,97	17,65	16,67	8,71
1966 D	16,25	23,2	31,9	18,29	21,07	20,56	23,3	17,24	17,42	16,60	8,73
1967 D	14,94		27,9	16,95	21,87	22,13	22,6	16,37	17,39	16,30	8,94
1968 D	18,84	22,3	29,10	19,04	25,56	24,03	28,8	17,20	17,71	16,60	8,97
1966 III. Vj. ...	15,00		35,1	17,50	20,50	23,50	21,6	15,27	15,35	16,67	8,56
IV. Vj. ....	15,33		33,6	19,64	22,33	18,89	22,6	18,18	17,94	16,71	9,13
1967 I. Vj. ....	14,94		27,0	15,28	19,98	22,00	20,8	16,56	17,25	16,00	8,34
II. Vj. ....			25,5	16,13	19,81	18,00	20,9	15,54	15,75	16,54	8,82
III. Vj. ....					20,66	20,50	20,0	13,83	16,19	16,03	8,40
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
1968 I. Vj. ....		22,3 <sup>13)</sup>	27,8	17,60	23,90	23,48	26,4	16,58	16,32	15,81	8,74
II. Vj. ....	16,90		26,8		23,07		29,0	16,26r	17,30	16,75r	8,80
III. Vj. ....	18,00				25,29	20,50	26,7	17,25	17,24	16,78r	8,84r
IV. Vj. <sup>14)</sup> .			35,3	20,47	30,00		33,7	18,73	19,98	17,07	9,48

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, 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./Rtttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rtttd./Amst.	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan <sup>2)</sup>
nach												
Währung	s. d.	\$	s. d.	\$		s. d.	\$	s. d.	\$		s. d.	\$
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	92.10	.	40.11	4,14	4,85	42.0	4,40	45.9	4,67	4,95	66.11	8,37
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,65	4,86	56.6	8,41
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,85	4,04	43.2	4,95	53.1	4,60	4,75	69.1	9,38
1961 D	83.0	9,42	45.10	3,89	4,44	46.7	5,41	56.5	4,45	5,36	73.11	10,86
1962 D	65.11	7,75	35.8	3,03	3,48	35.1	4,06	40.5	3,86	4,39	59.3	7,88
1963 D	68.11	8,44	41.2	4,90	5,01	41.3	4,53	51.11	5,22	5,59	77.3	9,69
1964 D	68.10	8,86	41.1	4,39	4,49	42.4	5,73	51.0	5,03	5,26	85.2	10,27
1965 D	78.4	9,44	47.7	4,91	4,80	48.7	5,74	64.1	5,38	5,60	90.8	12,01
1966 D	69.7	8,55	44.7	3,82	4,10	41.5	4,66	51.10	4,18	4,28	86.2	10,32
1967 D	75.4	8,34	45.1	4,11	4,30	44.9	5,34	45.7	4,78	5,02	107.4 <sup>3)</sup>	11,43 <sup>3)</sup>
1968 D	64.9	6,60	36.4	3,07	3,14	46.5	3,83	48.6	4,21	4,48	110.1r	8,80
1968 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	.
1969 Jan.	.	.	.	3,50	3,18	40.10	.	51.11	4,11	.	.	7,87
Febr.	.	.	39.2	4,80	4,95	48.9	3,95	53.9	4,13	4,33	88.4	8,18
März	61.3	.	35.10	2,98	.	49.0	.	.	4,00	4,21	.	7,98
April	62.3	.	40.0	2,77	.	.	.	.	3,50	3,60	90.0	7,70
Mai	65.11	5,85	32.5	3,00	2,90	.	.	33.4	3,41	4,22	60.0	7,38
Juni	65.6	.	37.6	2,75	3,00	.	.	42.4	3,99	4,05	81.0	7,82

Ware	Getreide											
von	Mexiko, Westküste	Nord-Pazifik <sup>4)</sup>				La Plata <sup>5)</sup>			West-	Ost-Australien	Full Range	Australien
Route	Japan	UK	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK/Kont.		China	
nach												
Währung	\$	s. d.	\$	s. d.	\$				s. d.			
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	.	56.9	7.06	63.2	5,43	58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	.
1959 D	.	59.10	7.09	62.2	5,41	63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	.
1960 D	.	59.2	7.37	63.1	5,73	68.4	61.1	62.9	74.9	84.3	80.9	.
1961 D	.	6.81 <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 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	.	.	.	.
1969 Jan.	7.95	5.35	.	.	6.65	93.1	64.3	.	.	.	.	.
Febr.	8.98	5.13	.	87.6	7.54	85.11	60.5	72.1	.	.	.	.
März	10.25	.	.	.	7.65	78.8	63.7	66.5	.	.	.	59.0
April	10.25	5.25	.	.	8.13	85.10	64.6	74.4	.	.	.	58.6
Mai	9.75	5.79	.	.	7.91	91.5	.	71.8	.	.	.	57.4
Juni	.	.	.	.	8.46	81.9	67.11	68.9	.	.	.	.

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>11)</sup>	UK	Casablanca	USNH	UK	Antw./Rtttd./Amst.	USNH	UK	Antw./Hbg.
nach												
Währung	s. d.			\$	s. d.	\$		s. d.		\$	s. d.	\$
Mengeneinheit	2240 lbs			cu ft				2240 lbs				cu ft <sup>12)</sup>
1958 D	.	54.0	30.2	0,15	80.11	5,41	.	76.11	75.3	.	58.7	.
1959 D	.	60.4	38.3	0,17	79.4	5,91	.	92.3	89.9	8,06	62.11	.
1960 D	.	62.5	38.4	0,18	81.2	7,29	5,87	90.1	87.7	7,91	63.10	.
1961 D	.	62.8	40.4	0,16	81.8	8,10	5,96	93.0	90.6	6,89	65.7	.
1962 D	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	0,21
1967 D	51.11	55.7	46.8	0,23	92.6	11,27	7,70	91.2 <sup>3)</sup>	88.9 <sup>3)</sup>	6,78 <sup>13)</sup>	65.3	0,17
1968 D	75.1	57.0	.	0,27	101.8	.	7,63	106.7	104.1	7,07	73.6	0,22
1968 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	.	.
1969 Jan.	70.5	50.0	.	.	100.0	.	7,00	107.6	105.0	6,43	70.0	.
Febr.	76.9	47.6	.	.	.	.	.	.	.	.	70.0	.
März	83.2	49.0	.	.	.	.	6,75	.	.	7,11	.	.
April	73.10	.	.	.	.	.	6,18	115.0	112.6	7,15	.	.
Mai	.	.	.	.	.	.	7,25	112.6	110.0	7,00	.	.
Juni	77.6	.	.	.	.	.	7,00	.	.	7,25	72.6	.

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 41, 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'sk <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	223.9	39.8	25.6	50.5	36.8	37.7	40.8	39.5	7,52	12,28	95.1	28.11
1964 D	216.8	43.6	29.0	59.10	32.8	41.1	44.11	41.0	8,28	12,76	86.7	27.0
1965 D	225.0	48.8	27.4	66.3	39.2	49.1	51.4	47.7	9,47	13,67	98.10	31.1
1966 D	230.6	47.4	34.0	61.7	26.0	35.2	38.4	39.10	8,34	11,27	95.6	23.1
1967 D	240.0	50.8	22.8	61.5	21.5	40.6	43.0 <sup>4)</sup>	40.11	10,51	12,03 <sup>4)</sup>	91.1	23.3
1968 D	238.9	55.10	28.10	69.8	29.0	45.0	60.10	45.4	4,20	10,47	103.6	28.4
1968 Juli						45.0				11,02		
Aug.	272.6	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
1969 Jan.			26.10		18.9			41.8		10,83		
Febr.		56.0			22.11				5,55	8,99		
März				75.6	20.1			43.4				22.11
April					20.9			43.9	5,94	10,69		
Mai		55.0										
Juni					20.0	57.6		56.1	4,11	10,86		

Ware	Kohlen							Düngemittel				
von	Hampton Roads				Australien	Danzig/Stettin		US-Golf <sup>6)</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	19.8	59.7
1959 D	23.0	3,80	7,76	5,25	40.0	30.9	25.3	47.11		55.2	19.9	59.2
1960 D	26.2	4,14	8,35	5,30	39.3		25.2	49.4		54.6	20.4	59.10
1961 D	27.4	4,25	9,02	6,32	41.4	35.11	30.4	51.10	9,58	53.9	20.5	66.2
1962 D	20.3	3,61	6,55	5,06	34.7	30.2	22.1	44.9	8,71	57.9	18.9	58.11
1963 D	27.3	4,83	7,18	7,44	34.11	31.0	35.5		10,23	53.6	21.0	66.4
1964 D	24.6	4,45	7,32	8,11	30.9	34.2	33.8	55.6	9,69	52.8	22.8	66.7
1965 D	27.11	4,82	8,31	8,09	35.7	36.6	31.0	64.0	14,50	51.4	26.2	82.8
1966 D	20.6	4,04	6,99	7,06	29.7	34.4	25.2	66.0	13,87	49.6	28.10	80.1
1967 D	18.7	4,62	7,56	8,56	33.3	47.2	25.11	63.4	16,58 <sup>4)</sup>	49.3	27.8	116.6 <sup>4)</sup>
1968 D	21.8	4,16	6,88	7,60	33.10	41.6	28.9	70.4	16,51	56.4	31.11	138.8
1968 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				25.0	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
1969 Jan.			6,58		30.10				15,00	49.0		129.5
Febr.			6,28	7,00	28.4				13,63	49.0		126.0
März			6,26		30.2r					52.6	35.5	125.6
April			6,35	7,05	30.4	43.0			13,44	51.6		
Mai	25.8		6,10		28.2				12,63	54.6		
Juni			6,27		29.4				13,99	53.6		

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)												
Ware	Rohöl							Erdölderivate				
von	Venezuela/Niederl. Westindien		Persischer Golf			Algerien/Tunesien	Libyen	Syrien/Libanon	Venezuela/Trinidad/Niederl. Westindien	Sowjetunion am Schwarzen Meer	Westitalien, Sizilien	
Route nach	Wilhelmshaven	New York	Wilhelmshaven	Lavéra	Yokohama	New York	Wilhelmshaven		Rotterdam			
Währung	s. d.	\$	s. d.		\$		s. d.					
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	16.11	1,32	31.1	26.11	3,79	4,60			18.8	22.9	25.7	12.8
1959 D	16.9	1,29	28.4	23.4	3,25	4,06			18.5	19.6	21.4	13.1
1960 D	15.8	1,34	30.8	24.11	3,40	4,33	12.8		19.7	21.11	19.7	14.4
1961 D	14.11	1,27	28.5	23.3	3,23	4,02	11.3		14.1	21.2	25.0	13.11
1962 D	16.6	1,42	31.11	26.7	3,50	4,43	12.6	14.8	15.6	22.0	24.3	15.10
1963 D	22.3	1,64	39.2	31.1	4,48	4,84	13.5	15.9	23.4	27.5	31.4	18.6
1964 D	19.11	1,55	34.4	27.11	3,78	4,90	15.9	17.2	21.1	27.6	27.4	18.0
1965 D	20.5	1,46	32.11	26.9	3,68	4,77	13.5	15.4	20.1	26.4	31.8	17.11
1966 D	17.1	1,60	30.10	25.5	3,26	4,78	12.9	15.6	16.9	26.4	27.0	17.0
1967 D	36.5	2,39	70.0 <sup>6)</sup>	64.7 <sup>6)</sup>	6,16	9,18 <sup>6)</sup>	20.10	15.11	13.9	42.11	62.11	28.6
1968 D	34.3	1,98	80.10	78.4	5,82	9,26	20.10r	24.5r	29.10r	42.6	37.8	25.7
1968 Juli	41.2	2,64	87.4	83.8	6,26	10,22	25.4r	29.10r	23.11r			26.9
Aug.	28.10	1,69	61.4	62.4	4,46	6,54	17.6r	20.3r	23.4r	39.9	34.9	24.9
Sept.	31.6	1,79	65.6	63.2	4,46	7,04	17.11r	21.0r	24.6r	52.6	36.11	26.10
Okt.	25.9	1,46	74.10	72.7	5,34	9,05	20.10r	24.6r	28.0r	40.8		27.9
Nov.	39.0	2,35	83.4	80.7	5,96	11,07	22.11r	26.11r	31.2r	50.10	44.3	30.4
Dez.	37.1	2,40	79.5	76.9	5,78	9,07	22.11r	26.11r	31.0r	47.0	37.11	29.6
1969 Jan.	23.1	1,74	62.1	61.7	4,36	6,97	19.4r	22.9r	26.4r	24.9	26.10	22.1
Febr.	21.4	1,39	59.9	57.6	3,97	6,69	16.10r	19.10r	22.9r	20.6		14.5
März	22.5	1,48	58.1	58.9	4,40	7,43	15.7r	18.1r	21.6r	23.11	21.4	15.11
April	17.4	1,17	44.8	43.10	3,21	5,20	12.9	15.3	17.1	23.3		15.5
Mai	18.8	1,31	44.6	43.5	3,37	5,48	13.1	15.5	17.8	28.5		16.8
Juni	18.10	1,37	51.3	49.10	3,92	6,02	12.2	14.4	18.8	29.11		16.10

C. Schiffsindex  
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 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	112,0	118,8	113,2	—	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>
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	—	—	—	—	—	—
Febr.	108,3	109,4	102,1	90,5	69,9	71,4	62,8	112,3	120,0	—	—	—	—	—	—
März	109,5	110,7	102,8	84,1	72,7	73,7	69,0	112,1	—	—	—	—	—	—	—
April	109,7	110,8	103,4	84,8	58,0	55,9	66,9	108,1	105,3	—	—	—	—	—	—
Mai	108,4	109,4	102,9	87,0	65,2	59,4	78,9	104,6	99,0	—	—	—	—	—	—
Juni	109,1	110,1	103,6	88,2	67,3	62,0	82,1	104,9	103,3	—	—	—	—	—	—

Land	Niederlande			Großbritannien										Norwegen		
Berechnende Stelle	Statistisches Zentralamt, Den Haag			Chamber of Shipping, 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												Intascale = 100	Juli 1965-Juni 1966 = 100
1964 D	109	109	108	112,1	115,9	123,0	115,0	118,4	98,9	97,2	111,2	56,4	90,5	67,1		
1965 D	108	108	97	126,5	134,0	127,6	127,0	142,1	115,2	106,5	134,9	56,6	101,2	65,8		
1966 D	107	107	103	114,5	125,1	107,1	111,1	131,4	90,1	88,9	127,7	50,9	87,9	61,9		
1967 D	102	102	98	120,5	127,9	99,1	108,9	128,7	82,1	96,5	185,1	96,3	94,1	113,7		
1968 D	— <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 Juni	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	— <sup>7)</sup>	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		
Febr.	—	—	—	117,8	113,0	92,3	115,7	—	—	87,8	188,9	67,9	88,0	72,5		
März	—	—	—	117,9	107,5	104,7	115,9	—	—	87,2	189,1	71,2	84,5	75,3		
April	—	—	—	123,7	117,6	112,0	117,5	—	—	87,1	193,0	53,9	81,2	59,5		
Mai	—	—	—	112,5	109,6	109,6	122,1	—	—	85,4	138,9	58,8	79,8	65,5		
Juni	—	—	—	108,5	105,7	105,2	—	—	—	87,1	139,3	62,8	84,1	71,5		

Land	Italien															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschiffahrt Rom <sup>5)</sup>															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Gesamt-index	Europa-fahrt zusammen	Getreide						Getreide, Zucker, Zink-konzentrat	Mais, Zucker, Erz	Getreide	Schwe-felkies	Getreide, Kohle			
von			Große Seen	Ost-Kanada	US-Golf	La Plata	Nord-Pazifik	Austra-lien	Südostafrika	Schwarz-meer	Ost-mittel-meer	Northern Range	West-italien			
Fahrtroute nach																
Basis			Nordeuropa		Mittel-meer	Europa	Nord-europa	Nordeuropa	Mittel-meer	Nordeuropa		West-italien				
1964 D	88 <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>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1967 D	84 <sup>6)</sup>	87 <sup>6)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1968 D	95	87	73	75	82	80	83	73	97	103	92	113	84	80		
1968 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	—	—	—		
Febr.	88	85	—	76	68	—	78	66	108	102	—	149	67	—		
März	85	78	68	75	104	70	75	67	—	79	93	—	81	—		
April	86	75	76	63	63	75	73	—	—	88	93	—	—	—		
Mai	84	77	40	61	72	—	80	71	110	84	—	—	61	—		
Juni	92	82	83	—	65	63	82	—	108	90	—	—	60	—		

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

C. Schiffsverkehrsindizes  
1. Indizes der Seefrachtraten

Land	Italien															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom <sup>1)</sup>															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Erz			Erz, Phosphat	Kohle		Afrika-fahrt zu-sammen	Phosphat			Ameri-ka-fahrt zu-sammen	Getreide	Kopra	Zucker		Erz
von Fahrtroute nach	Bras-ilien	Indien	West-afrika	Westl. Mittel-meer, Nord-afrika	Nord-europa			Nord-, West-afrika	Ost-afrika, Rotes Meer	US-Golf		Philip-pinen	Karib. Inseln	Kuba	Bras-ilien	
	Europa	Nord-europa, Mittel-meer	Nordeuropa		Süd-ame-rika	West-italien	Süd-afrika	Indien, Ceylon	Bras-ilien	Vereinigte Staaten		Afrika	USNH, US-Golf			
Basis	1965 = 100															
1964 D	.	.	—	89 <sup>2)</sup>	95 <sup>2)</sup>	101 <sup>2)</sup>	.	.	—	93 <sup>2)</sup>	—	—	—	—	85 <sup>2)</sup>	
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
1966 D	.	.	.	96 <sup>2)</sup>	109 <sup>2)</sup>	90 <sup>2)</sup>	.	.	.	86 <sup>2)</sup>	.	.	.	.	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 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	
Febr.	70	—	71	—	—	—	96	—	96	72	91	67	74	—	—	
März.	69	—	—	—	—	—	100	—	100	72	96	73	68	—	87	
April	79	—	69	—	—	—	96	—	96	86	79	77	68	—	78	
Mai	73	124	—	—	—	—	102	—	102	81	—	73	—	—	96	
Juni	67	—	—	—	—	—	103	—	103	97	124	76	85	—	93	

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom <sup>1)</sup>														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Erz				Asien-/Austra-lien-fahrt zu-sammen	Getreide		Reis	Getreide, Phosphat		Getreide, Schrott	Erz		Kohle	Kohle, Schrott
von Fahrtroute nach	Westk. Süd-amerika	Indien, Ost-afrika	West-afrika	Türkei, Mittel-meer		La Plata	Austra-lien	Süd-china	US-Golf		Nord-Pazifik	Südost-afrika	Indien	Austra-lien	US-Nord-atlantik
	Vereinigte Staaten					Fernost	Indien	Ceylon	Japan, China	Indien	Japan, China, Indien	Japan		Japan, China	Japan
Basis	1965 = 100														
1964 D	—	—	—	—	86 <sup>2)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	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 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
Febr.	39	81	85	—	102	133	—	151	79	95	92	100	—	97	72
März.	39	—	—	—	101	136	—	141	78	—	89	101	91	100	73
April	106	76	118	—	101	133	—	132	77	—	93	83	—	106	80
Mai	—	—	75	—	93	130	—	—	71	80	101	98	—	101	74
Juni	109	—	—	—	98	132	—	132	63	66	90	92	130	105	78

Land	Italien										
Berechnende Stelle	Schiffahrtskommission der Vereinigten Italienischen Handelskammern, Rom										
Einsatzart	Trampfahrt (Küstenfahrt) <sup>2)</sup>										
Indexgruppe	Gesamt-index	Getreide	Holz	Bimsstein	Schwefel	Pozzulan-erde	Salz	Bauxit	Düngemittel	Zement	
Basis	1965 = 100										
1966 D	98,8	102,7	114,2	100,7	102,1	98,1	98,7	93,1	97,9	100,4	
1967 D	96,5	110,6	116,3	104,5	97,8	93,8	92,9	90,3	98,5	104,6	
1965 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	108,7	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. Schifffahrtsindices**  
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- amerika	Mittel- amerika	Süd- amerika	Gesamt- index	Schwarz- m./ Mittelm.	Ostsee/ Nordsee	Weiß- meer	Gesamt- index
Basis	1964 = 100												
1965 D .....	110,0	107,2	107,6	109,4	108,7	111,0	110,5	114,6	102,2	102,4	101,7	101,4	101,9
1966 D .....	92,3	106,0	109,0	107,9	79,2	83,5	105,4	91,8	102,0	100,7	102,3	103,5	100,2
1967 D .....	100,5p	117,6p	129,2p	90,3p	65,0p	104,5p	114,0p	94,9p	102,8p	100,8p	104,3p	100,3p	104,1p
1968 D .....	114,3p	122,1p	146,8p	105,2p	78,2p	86,6p	109,2p	99,5p	122,0p	121,2p	119,5p	132,8p	124,2p
1968 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	10,2	148,5	101,7	82,2	82,1	107,1	90,8	121,7	116,5	118,2	143,2	114,8
Okt. ....	110,9	141,7	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
1969 Jan. ....	115,5	121,6	148,5	101,7	83,2	—	108,5	81,6	124,7	125,5	123,9	—	123,6
Febr. ....	114,6	119,4	145,0	101,7	84,3	—	105,8	90,1	123,4	124,1	122,8	—	113,1
März ....	114,9	123,4	137,4	—	78,4	85,8	105,2	—	130,2	132,1	128,1	—	117,6
April ....	113,1	126,4	142,9	—	78,3	73,9	105,2	—	126,4	132,5	124,4	115,2	117,0
Mai ....	114,0	142,7	135,0	—	78,4	—	119,0	—	130,0	125,4	128,7	144,6	120,0
Juni ....	114,3	133,5	131,0	105,2	76,5	—	119,0	97,8	129,4	127,2	126,9	140,9	142,4

Land	Sowjetunion															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Gesamt- index	Getreide	Holz	Erz	Kohle	Zement	Dünge- mittel	Eisen und Stahl	ab Nordmeerhäfen			ab Ostseehäfen				
									zusam- men	Schnitt- holz	Apatit	zusam- men	Schnitt- holz	Kohle	Dünge- mittel	Eisen und Stahl
Basis	1960 = 100															
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	113,3p	123,1p	100,2p	96,1p	—	105,6p	85,0p	129,0p	121,1p	109,7p	110,3p	124,3p	96,1p	—	85,0p
1968 Juli .....	112,3	—	122,7	101,3	—	—	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	—	—	—
1969 Jan. ....	123,2	113,7	131,2	112,5	104,5	129,4	—	—	—	—	—	122,5	131,2	104,5	—	—
Febr. ....	111,2	110,1	114,1	108,7	100,5	—	—	—	115,8	115,8	—	107,0	110,1	100,5	—	—
März ....	119,0	—	122,6	119,8	101,8	132,6	—	90,1	126,2	126,2	—	107,7	113,7	101,8	—	90,1
April ....	113,2	109,3	114,0	—	102,6	136,1	—	—	—	—	—	110,3	114,0	102,6	—	—
Mai ....	118,0	110,2	123,0	118,5	102,6	129,4	—	—	124,3	124,3	—	114,3	120,0	102,6	—	—
Juni ....	129,0	—	128,1	—	125,9	147,2	—	—	127,4	127,4	—	128,5	129,9	125,9	—	—

Land	Sowjetunion								Vereinigte Staaten von Amerika					
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau								Maritime Research Inc., New York					
Einsatzart	Trampfahrt				Tankerfahrt				Trampfahrt					
Indexgruppe	ab Schwarzmeerhäfen				ab Schwarzmeerhäfen				Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle
	zu- sammen	Getreide	Erz	Zement	zu- sammen	Rohöl 11 000 bis 23 000 t	über 23 000 t	Erdöl- Produkte						
Basis	1960 = 100				Intascale = 100				1951 = 100					
1964 D .....	97,6	101,4	88,0	120,0	70,6	70,6	88,5	43,4	45,4	45,9	56,7	45,6	35,9	35,9
1965 D .....	108,1	107,6	99,5	141,0	69,4	74,2	52,9	45,3	48,9	47,4	59,6	46,7	35,7	35,7
1966 D .....	105,7	100,1	100,1	139,2	77,1p	72,2	57,0	43,4	45,6	47,4	59,3	46,9	34,4	34,4
1967 D .....	114,2p	113,4p	103,8p	147,5p	160,6p	154,9p	129,7p	172,1p	43,1	46,5	58,1	47,1	33,0	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 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. ....	115,2	113,7	112,5	129,4	92,3	99,6	85,0	102,1	41,3	42,5	47,2	—	48,5	32,5
Febr. ....	109,2	110,1	108,7	—	—	—	—	—	41,1	42,0	47,1	—	48,5	32,6
März ....	122,4	—	119,8	132,6	—	76,2	—	66,2	41,4	42,3	47,1	—	48,5	32,8
April ....	117,5	109,3	—	136,1	58,7	60,0	57,5	—	40,9	41,1	47,1	—	48,5	32,7
Mai ....	117,4	110,2	118,5	129,4	—	—	64,7	—	40,4	40,2	47,1	—	48,6	32,6
Juni ....	147,2	—	—	147,2	—	—	55,8	96,2	40,4	39,9	47,2	—	48,7	32,7

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				Venezuela/Niederl. Indien				Persischer Golf Wilhelmshaven				Algerien/Tunesien			
Tankergrößenklasse	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2
1964	78,60	68,92	63,70	—	27,1	23,9	22,0	—	45,11	41,1	38,6	—	17,0	14,11	13,10	—
1965	80,93	70,11	59,14	—	27,11	24,2	20,5	—	47,1	41,8	36,2	—	17,6	15,2	12,10	—
1966	79,40	68,47	56,27	—	27,5	23,7	19,5	—	46,3	40,10	34,9	—	16,10	14,6	11,11	—
1967	94,55	84,57	69,02	—	32,7	29,2	23,10	—	67,7 <sup>2)</sup>	60,9 <sup>2)</sup>	50,0 <sup>2)</sup>	—	20,0	17,11	14,7	—
1968	99,71	92,33	74,56	62,55 <sup>3)</sup>	35,5	32,9	26,6	22,2 <sup>3)</sup>	82,6	76,5	61,9	51,10 <sup>3)</sup>	21,9	20,2	16,3	13,8 <sup>3)</sup>
1968 Juli	100,0	94,6	76,4	—	35,6	33,7	27,1	—	82,9	78,4	63,3	—	21,10	20,8	16,8	—
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	—
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	—
16. Sept.—15. Okt.	94,0	88,7	70,6	64,1	33,4	31,6	25,1	22,9	77,10	73,5	58,6	53,2	20,6	19,4	15,5	14,0
16. Okt.—15. Nov.	94,2	87,6	70,0	61,3	33,5	31,1	24,10	21,9	78,0	72,6	58,0	50,10	20,7	19,2	15,3	13,5
16. Nov.—15. Dez.	100,2	90,4	71,4	62,5	35,6	32,1	25,4	22,2	82,11	74,10	59,2	51,10	21,11	19,9	15,7	13,8
16. Dez.—15. Jan.	97,5	91,6	71,3	63,6	34,7	32,6	25,4	22,7	80,8 <sup>r</sup>	75,10	59,1	52,9	21,3	20,0	15,7	13,11
1969																
16. Jan.—15. Febr.	88,9	83,3	68,6	61,5	31,7	29,7	24,4	21,10	73,7	69,0	56,10	51,0	19,5	18,2	15,0	13,5
16. Febr.—15. März	82,7	76,3	65,5	58,8	29,4	27,1	23,3	20,10	68,6	63,2	54,0	48,9	18,1	16,8	14,4	12,10
16. März—15. April	81,9	74,9	64,1	57,8	29,1	26,7	22,7	20,6	67,10	62,1	53,2	47,11	17,11	16,4	14,0	12,7
16. April—15. Mai	78,8	70,6	62,1	56,9	28,0	25,1	22,1	20,2	65,3	58,6	51,6	47,2	17,2	15,5	13,7	12,5
16. Mai—15. Juni	78,9	67,6	60,4	54,8	28,0	24,0	21,5	19,5	65,4	56,0	50,1	45,6	17,3	14,9	13,2	12,0
16. Juni—15. Juli	81,9	67,9	59,2	53,8	29,1	24,1	21,0	19,1	67,10	56,3	49,1	44,8	17,11	14,10	12,11	11,9

Land	Großbritannien				Frankreich			Bundesrepublik Deutschland		
Berechnende Stelle	Fairplay, London				Barry Rogliano Salles (Ventes), Paris			Statist. Bundesamt, Wiesbaden		
Indexart	Preismaßzahlen für Neubautonnage <sup>4)</sup>				Preismaßzahlen 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 Baujahr 43/45 10500/ 10999 t dw	Motorschiff Baujahr 1958 12500 t dw	Motortanker Baujahr 52/53 18500 t dw	Nord- europa	Süd- europa	Fernost
Basis	1962 = 100 (1022500 £) (875000 £) (1345200 £ <sup>6)</sup> ) (1218800 £ <sup>7)</sup> )				(65000 £)	(533000 £)	(469375 £)	1962 = 100 (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>5)</sup>	102,6 <sup>6)</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 Juli	115,4	—	118,9	—	96,4	97,9	44,5	.	95,4	122,3
Aug.										121,4
Sept.										123,3
Okt.										124,6
Nov.										.
1969 Jan.	117,4	117,6	130,1	—	.	107,7	37,9	.	103,3	127,8
Febr.										129,1
März										118,8
April										125,2
Mai										122,1
Juni										.

Land	Bundesrepublik Deutschland				Großbritannien	Norwegen	Vereinigte Staaten				
Berechnende Stelle	Statistisches Bundesamt, Wiesbaden				Heinz Peters, Hamburg	Chamber of Shipping, London	Norwegian Shipp. News, Oslo	Maritime Research Inc., New York			
Indexart	Preismaßzahlen für Zweithandtonnage				Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung						
Indexgruppe	Zum Abbruch bestimmt <sup>8)</sup> Tanker in			Fernost	bis 24	bis 9	bis 12	bis 1	1 bis 2	2 bis 3	mehr als 6
	Nord- europa	Süd- europa	(12000/ 25000 t dw <sup>10)</sup> )		Monate (mehr als 9000 t dw <sup>11)</sup> )	(10000/ 25000 t dw <sup>12)</sup> )	Monat	Monate	Monate	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 Juli	.	145,1	106,1	112,0	130,7	88,4	45,4	44,0	56,1	53,0	
Aug.	.	.	106,1	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	103,2	114,0	133,9	86,4	46,5	42,8	56,1	53,6	
Febr.	141,1	149,5	104,8	107,4	131,1	90,0	47,5	43,3	56,6	51,3	
März	157,3	149,5	104,8	112,8	139,7	88,1	47,9	48,1	59,9	51,2	
April	157,3	159,6	109,6	115,2	135,4	88,8	48,3	49,8	58,6	59,9	
Mai	157,3	175,9	104,8	116,5	145,1	87,7	43,4	49,9	60,1	62,4	
Juni	.	.	138,7	116,1	148,0	86,9	40,6	48,1	58,1	54,5	

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

# V. Luftverkehr

## A. Personenverkehr

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

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

Von Frankfurt (Main) nach			1964		1965		1966		1967		1968		1969	
			Durchschnitt										Juni	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Spar <sup>a)</sup>	I.	Spar <sup>a)</sup>	I.	Spar <sup>a)</sup>	I.	Spar <sup>a)</sup>	I.	Spar <sup>a)</sup>	I.	Spar <sup>a)</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	129 258 —	92 184 —
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 1166	423 846
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 —	441 888 645 <sup>a)</sup>	581 1104 —	441 888 653 <sup>a)</sup>	581 1104 —	441 888 663 <sup>a)</sup>	581 1104 —	441 888 669 <sup>a)</sup>	581 1104 —	441 888 —	581 1162 —	441 882 —
Frankreich	Paris	HF HR	175 333	130 247	175 333	135 256	175 333	136 259	175 333	136 259	175 332	136 259	187 374	144 288
Griechenland	Athen	HF HR HR a)	674 1281 —	511 971 890	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 1348 —	511 1022 f) 705
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	281 562	201 402
Italien	Mailand	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	226 452 —	164 328 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	330 660 —	240 480 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	397 794 —	281 562 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	132 264 —	96 192 f) 149
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	488 976 —	367 734 548
Österreich	Wien	HF HR	210 399	153 291	210 399	153 291	210 399	153 291	210 399	153 291	211 400	154 292	241 482	167 334
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 1072 —	386 772 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 1166	423 846
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	334 668 —	244 488 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	412 824 —	305 610 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	488 976 —	367 734 548
Schweiz	Genf	HF HR	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251	188 376	139 278
	Zürich	HF HR	126 240	92 175	126 240	92 175	126 240	92 175	126 240	92 175	127 240	92 175	142 284	97 194
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 1582 —	580 1160 f) 800

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

# A. Personenverkehr

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

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

DM

Von Frankfurt (Main) nach			1964		1965		1966		1967		1968		1969	
			Durchschnitt										Juni	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	I.	Spar	
Afrika														
Ägypten	Kairo	HF	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1132	774
		HR	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2264	1548
		HR a)	—	1029	—	990 <sup>1)</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	5692	3070
Asien														
Birma	Rangun	HF	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983	3271	1983
		HR	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6215	3768	6542	3966
Ceylon	Colombo	HF	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2621	1703	2622	1703	2622	1703
		HR	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4980	3236	4981	3236	5244	3406
Indien	Bombay	HF	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1512	2375	1513	2375	1513
		HR	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4513	2873	4512	2874	4750	3026
	Kalkutta	HF	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703	2599	1703
		HR	4939	3236	4939	3236	4939	3236	4939	3236	4938	3236	5198	3406
Irak	Bagdad	HF	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975	1423	975
		HR	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2704	1853	2846	1950
		HR a)	—	1297	—	1248 <sup>1)</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	2066	3160	2174
	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	3160	2174
Japan	Tokio	HF	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711	4503	2711
		HR	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151	8556	5151	9006	5422
Libanon	Beirut	HF	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1132	774
		HR	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2264	1548
		HR a)	—	1029	—	990 <sup>1)</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	8222	4974
Singapur	Singapur	HF	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2016	3484	2017	3484	2017
		HR	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6620	3831	6619	3832	6968	4034
Südjemen	Aden	HF	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322	2005	1322
		HR	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512	3810	2512	4010	2644
Syrien	Damaskus	HF	1132	773	1132	773	1132	773	1132	773	1132	774	1132	774
		HR	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2151	1469	2150	1470	2264	1548
		HR a)	—	1029	—	990 <sup>1)</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	6878	3966
Australien und Ozeanien														
Australischer Bund	Sydney	HF	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4346	2767	4504	2891
		HR	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5258	8258	5257	9008	5782
Amerika <sup>2)</sup>														
Argentinien	Buenos Aires	HF	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	2956	1792
		HR	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5912	3584
Brasilien	Rio de Janeiro	HF	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2968	1672	2820	1672
		HR	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3177	5640	3344
Chile	Santiago	HF	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3340	2064	3176	2012
		HR	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6346	3922	6352	4024
Kolumbien	Barranquilla	HF	2390	1679	2340	1616	2340	1616	2340	1616	2340	1616	2340	1616
		HR	4541	3191	4446	3071	4446	3071	4446	3071	4446	3071	4680	3232
Uruguay	Montevideo	HF	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	3108	1884	2956	1792
		HR	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5906	3580	5912	3584
Venezuela	Caracas	HF	2350	1613	2350	1613	2300	1568	2300	1568	2300	1568	2300	1568
		HR	4465	3066	4465	3066	4370	2980	4370	2980	4370	2980	4600	3136
Vereinigte Staaten	New York	HF	1768	1097	1668	1044	1668	1008	1668	1044	1668	1044	1668	1008
		HR	3360	2085	3170	1985	3170	1916	3170	1985	3170	1985	3336	2016
		HR b)	—	1559	—	1570	—	1479	—	1440	—	1440	—	1786

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

# B. Güterverkehr

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

DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach			Gewicht der Sendung in kg	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
				Durchschnitt							Juni
<b>Europa</b>											
Belgien	Brüssel	unter	45	0,81	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88
		ab	45	0,61	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68
Dänemark	Kopenhagen	unter	45	2,12	2,12	2,12	2,16	2,24	2,27	2,36	2,36
		ab	45	1,60	1,60	1,60	1,63	1,68	1,70	1,76	1,76
Deutschland	Berlin	unter	45	1,10	1,08	1,08	1,08	1,11	1,10	1,08	1,08
		ab	45	0,77	0,72	0,72	0,72	0,72	0,71	0,72	0,72
		ab	500	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
		ab	1000	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,45	0,40	0,40
	Bremen	unter	45	1,35	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,29	1,16
		ab	45	1,05	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,01	0,88
	Düsseldorf	unter	45	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,68
		ab	45	0,45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,44	0,52
	Hamburg	unter	45	1,35	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,31	1,36
		ab	45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,03	1,04
	München	unter	45	0,85	0,88	0,88	0,88	0,88	0,86	0,84	1,04
		ab	45	0,65	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,65	0,80
	Stuttgart	unter	45	0,45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,45	0,56
		ab	45	0,35	0,36	0,36	0,36	0,36	0,35	0,36	0,40
Finnland	Helsinki	unter	45	3,92	3,92	3,92	4,03	4,24	4,29	4,29	4,44
		ab	45	2,96	2,96	2,96	3,03	3,16	3,20	3,20	3,32
Frankreich	Paris	unter	45	1,04	1,04	1,04	1,05	1,08	1,10	1,16	1,16
		ab	45	0,80	0,80	0,80	0,81	0,84	0,85	0,88	0,88
Großbritannien	London	unter	45	1,60	1,60	1,60	1,63	1,68	1,71	1,77	1,76
		ab	45	1,20	1,20	1,20	1,23	1,28	1,29	1,32	1,32
Italien	Rom	unter	45	2,12	2,12	2,12	2,15	2,20	2,20	2,20	2,20
		ab	45	1,60	1,60	1,60	1,61	1,64	1,64	1,64	1,64
Niederlande	Amsterdam	unter	45	0,84	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88
		ab	45	0,64	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68
Norwegen	Oslo	unter	45	3,16	3,16	3,16	3,21	3,32	3,31	3,28	3,28
		ab	45	2,36	2,36	2,36	2,40	2,48	2,47	2,44	2,44
Österreich	Wien	unter	45	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
		ab	45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
Portugal	Lissabon	unter	45	3,63	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
		ab	45	2,73	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52
Spanien	Madrid	unter	45	2,88	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
		ab	45	2,16	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Schweden	Stockholm	unter	45	3,16	3,16	3,16	3,21	3,32	3,36	3,48	3,48
		ab	45	2,40	2,40	2,40	2,44	2,52	2,55	2,64	2,64
Schweiz	Zürich	unter	45	0,92	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,90	0,88
		ab	45	0,69	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68
Türkei	Istanbul	unter	45	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36
		ab	45	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04
<b>Afrika</b>											
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	unter	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
		ab	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
Kongo	Kinshasa	unter	45	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76
		ab	45	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84
Ghana	Accra	unter	45	11,04	11,04	11,04	10,96	10,80	10,80	10,80	10,80
		ab	45	8,28	8,28	8,28	8,23	8,12	8,12	8,09	8,08
Marokko	Casablanca	unter	45	3,29	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52
		ab	45	2,46	2,56	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
Südafrika	Johannesburg	unter	45	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80
		ab	45	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84
<b>Asien</b>											
Birma	Rangun	unter	45	17,00	17,27	17,36	17,36	17,36	17,36	17,34	17,32
		ab	45	12,76	12,94	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00
Ceylon	Colombo	unter	45	14,28	14,52	14,60	14,60	14,60	14,60	14,58	14,56
		ab	45	10,72	10,90	10,96	10,96	10,93	10,92	10,92	10,92
Hongkong	Victoria	unter	45	22,60	22,93	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04
		ab	45	16,96	17,20	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28
		ab	300	16,68 <sup>1)</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>2)</sup>	13,84	13,84	13,84	13,84	13,48	12,40	12,40
Indien	Bombay	unter	45	12,88	13,09	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		ab	45	9,68	9,83	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88
	Kalkutta	unter	45	14,08	14,29	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36
		ab	45	10,56	10,71	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76
Indonesien	Djakarta	unter	45	19,96	20,26	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36
		ab	45	14,96	15,20	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>1)</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
		ab	500	13,28 <sup>2)</sup>	13,48	13,48	13,48	13,33	12,96	12,00	12,00
Libanon	Beirut	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
Pakistan	Karachi	unter	45	11,76	11,94	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
		ab	45	8,84	8,96	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00
Syrien	Damaskus	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
Thailand	Bangkok	unter	45	17,88	18,15	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24
		ab	45	13,40	13,61	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68

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

B. Güterverkehr

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

DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gewicht der Sendung in kg	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
			Durchschnitt							
Australien und Ozeanien										
Austral. Bund	Sidney <sup>1)</sup>	unter 45	24,48	25,80	26,24	25,65	24,48	24,48	24,48	24,48
		ab 45	18,36	19,35	19,68	19,24	18,36	18,36	18,36	18,36
Neuseeland	Auckland <sup>1)</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	22,79	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28
		ab 45	16,00	17,11	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48
		ab 100	13,96	14,48	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68
		ab 200	13,96	13,36	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		ab 300	13,04 <sup>2)</sup>	12,32 <sup>2)</sup>	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12
		ab 400	13,04	11,60	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
		ab 500	9,24	9,88	10,12	10,12	10,12	10,12	10,31	10,12
Bolivien	La Paz	unter 45	21,04	21,92	22,24	22,24	22,24	22,24	22,24	22,24
		ab 45	15,16	16,28	16,68	16,68	16,68	16,68	16,68	16,68
		ab 100	12,76	13,00	13,08	13,08	13,08	13,08	13,08	13,08
		ab 200	12,76	12,00	11,76	11,76	11,76	11,75	11,72	11,72
		ab 300	11,88 <sup>3)</sup>	11,16 <sup>3)</sup>	10,92	10,92	10,92	10,81	10,48	10,48
		ab 400	11,88	10,56	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16
		ab 500	9,56	9,44	9,40	9,40	9,40	9,25	8,80	8,80
Brasilien	Rio de Janeiro	unter 45	19,56	21,03	21,52	21,52	21,52	21,52	21,52	21,52
		ab 45	14,68	15,79	16,16	16,16	16,16	16,16	16,16	16,16
		ab 100	12,84	13,36	13,56	13,56	13,56	13,56	13,56	13,56
		ab 200	12,84	12,32	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16
		ab 300	12,00 <sup>3)</sup>	11,40 <sup>3)</sup>	11,24	11,24	11,24	11,24	11,24	11,24
		ab 400	12,00	10,76	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36
		ab 500	8,56	9,20	9,44	9,44	9,44	9,44	9,54	9,44
Chile	Santiago	unter 45	21,84	23,31	23,80	23,80	23,80	23,80	23,80	23,80
		ab 45	16,40	17,48	17,88	17,88	17,88	17,88	17,88	17,88
		ab 100	14,32	14,48	15,04	15,04	15,04	15,04	15,04	15,04
		ab 200	14,32	13,72	13,52	13,52	13,52	13,52	13,52	13,52
		ab 300	13,36 <sup>3)</sup>	12,68 <sup>3)</sup>	12,48	12,48	12,48	12,48	12,48	12,48
		ab 400	13,36	11,92	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48
		ab 500	9,56	10,20	10,44	10,44	10,44	10,44	10,65	10,44
Kanada	Montreal	unter 45	9,92	10,82	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
		ab 45	6,80	7,94	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32
		ab 100	4,48	5,08	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>	3,96 <sup>3)</sup>	4,08	4,08	4,08	3,97	3,64	3,64
		ab 400	3,68	3,76	3,80	3,80	3,80	3,69	3,36	3,36
		ab 500	3,32 <sup>3)</sup>	3,44 <sup>3)</sup>	3,52	3,52	3,52	3,41	3,08	3,08
Kolumbien	Barranquilla	unter 45	15,04	15,92	16,24	16,24	16,24	16,24	16,24	16,24
		ab 45	10,64	11,76	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16
		ab 100	8,24	8,84	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>	7,48 <sup>3)</sup>	7,56	7,56	7,56	7,47	7,20	7,20
		ab 400	7,36	7,08	7,00	7,00	7,00	6,91	6,64	6,64
		ab 500	6,12 <sup>3)</sup>	6,24 <sup>3)</sup>	6,28	6,28	6,28	6,19	5,92	5,92
Kuba	Havana	unter 45	12,04	12,92	13,24	13,24	13,24	13,24	13,24	13,24
		ab 45	8,44	9,56	9,96	9,96	9,96	9,96	9,96	9,96
		ab 100	6,04	6,64	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>	5,44 <sup>3)</sup>	5,56	5,56	5,56	5,45	5,12	5,12
		ab 400	5,16	5,20	5,24	5,24	5,24	5,13	4,80	4,80
		ab 500	4,76 <sup>3)</sup>	4,88 <sup>3)</sup>	4,96	4,96	4,96	4,85	4,52	4,52
Mexiko	Mexiko City	unter 45	13,28	14,36	14,56	14,48	14,08	13,64	14,72	14,72
		ab 45	9,64	10,90	11,21	11,11	10,55	10,08	11,23	11,16
		ab 100	7,24	7,96	8,09	8,00	7,69	7,48	8,13	8,08
		ab 200	7,24	7,28	7,21	7,13	7,13	7,16	6,85	6,80
		ab 300	6,36 <sup>3)</sup>	6,76 <sup>3)</sup>	6,81	6,73	6,57	6,39	6,41	6,36
		ab 400	6,36	6,52	6,49	6,41	6,36	6,31	6,09	6,04
		ab 500	5,92 <sup>3)</sup>	6,04 <sup>3)</sup>	6,19	6,07	5,95	5,86	5,59	5,52
Peru	Lima	unter 45	19,28	20,18	20,48	20,33	20,43	20,48	20,48	20,48
		ab 45	13,84	14,96	15,36	15,27	15,33	15,36	15,36	15,36
		ab 100	11,44	11,76	11,88	11,82	11,86	11,88	11,88	11,88
		ab 200	11,44	10,84	10,64	10,61	10,63	10,60	10,48	10,48
		ab 300	10,56 <sup>3)</sup>	10,04 <sup>3)</sup>	9,88	9,88	9,88	9,77	9,42	9,40
		ab 400	10,56	9,52	9,20	9,20	9,20	9,18	9,10	9,08
		ab 500	8,52 <sup>3)</sup>	8,52 <sup>3)</sup>	8,56	8,44	8,52	8,42	7,98	7,96
Uruguay	Montevideo	unter 45	21,32	22,76	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28
		ab 45	16,00	17,08	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48
		ab 100	13,96	14,48	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68
		ab 200	13,96	13,36	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16
		ab 300	13,04 <sup>2)</sup>	12,32 <sup>2)</sup>	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12
		ab 400	13,04	11,60	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12
		ab 500	9,24	9,88	10,12	10,12	10,12	10,12	10,31	10,12
Venezuela	Caracas	unter 45	14,68	15,58	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88
		ab 45	10,36	11,50	11,88	11,88	11,88	11,88	11,88	11,88
		ab 100	7,96	8,56	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>	7,36 <sup>3)</sup>	7,48	7,48	7,48	7,12	7,12	7,12
		ab 400	7,08	7,20	7,28	7,28	7,28	6,92	6,92	6,92
		ab 500	5,84 <sup>3)</sup>	5,84 <sup>3)</sup>	5,84	5,84	5,84	5,75	5,67	5,48
Vereinigte Staaten	New York	unter 45	10,28	11,18	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48
		ab 45	7,04	8,18	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56
		ab 100	4,64	5,24	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>	4,04 <sup>3)</sup>	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,72
		ab 400	3,76	3,80	3,84	3,84	3,84	3,78	3,40	3,40
		ab 500	3,36 <sup>3)</sup>	3,48 <sup>3)</sup>	3,56	3,56	3,56	3,45	3,12	3,12

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

# B. Güterverkehr

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

DM je kg

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindestgewicht je Sendung in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
			Durchschnitt						Juni
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel .....	Bagdad .....	100	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48
	Beirut .....	45	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
	Brüssel .....	100	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Damaskus .....	100	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36
	New York .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
		100	3,64	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44
		500	3,16	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	Teheran .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbekleidung .....	Damaskus .....	45	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
	New York .....	45	3,20	3,20	3,20	3,20	3,21	3,24	3,24
		200	3,20	2,78	2,64	2,64	2,65	2,68	2,68
		500	3,20	2,45	2,20	2,20	2,21	2,24	2,24
		1000	3,20	2,45	2,01	1,64	1,65	1,68	1,68
Gewebe, ohne Textilfertigwaren .....	Bogota .....	45	12,78 <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
	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
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g. ....	Brüssel .....	45	0,47	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Göteborg .....	45	1,40	1,40	1,43	1,48	1,48	1,48 <sup>4)</sup>	1,48 <sup>4)</sup>
	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
Bijouteriewaren .....	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-Ersatzteile .....	Algier .....	45	1,54	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56
	Brüssel .....	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		500	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40 <sup>6)</sup>	0,40 <sup>6)</sup>
	Casablanca .....	45	1,93	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
	Teheran .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
Teile von Automobilen und von Landwirtschaftlichen Maschinen .....	New York .....	45	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		100	2,95	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		200	2,95	2,10	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
		300	2,80	2,05	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
		500	2,50	1,95	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
		1000	2,46	1,95	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Geschäfts-, Büromaschinen <sup>5)</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>	3,73 <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
Kugellager .....	London .....	100	0,84	0,84	0,85	1,01	1,07 <sup>3)</sup>	1,08 <sup>3)</sup>	1,13 <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. Projektionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g. ....		1000	2,94	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96
	Algier .....	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>	2,05 <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
		1000	2,79	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor- .....	London .....	45	0,88	0,88	0,92	0,96	0,96	1,00	1,32 <sup>1)</sup>
		100	0,80	0,80	0,80	0,84	0,84	0,88	0,88
		250	0,64	0,64	0,64	0,68	0,68	0,72	0,72
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör .....	Beirut .....	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	Kairo .....	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28
	New York .....	45	3,30	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
		1000	3,35	3,48	3,48	3,48	3,37	3,04	3,04
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen ...	Beirut .....	100	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24
		500	3,24	3,24	3,14	2,64	2,64	2,60	2,60

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

# B. Güterverkehr

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

DM je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindest- gewicht je Sendung in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
			Durchschnitt						Juni
Fische und Fischwaren .....	Belgrad .....	100	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
	Lissabon .....	100	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84
		250	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
		500	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
	Tanger .....	45	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64
Tierische Inneren und/oder Därme ....	Damaskus .....	45	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
	Delhi .....	100	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32
	Istanbul .....	100	4,04 <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>2)</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>3)</sup> .....	100	3,00	3,00	3,00	3,77 <sup>4)</sup>	4,84 <sup>4)</sup>	4,82 <sup>4)</sup>	4,80 <sup>4)</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
	Mailand <sup>5)</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
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	Teheran .....	100	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50	0,48
		250	2,28	2,28	2,28	2,28	2,28	2,24	2,24
	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
Gewebe, ohne Textilfertigwaren .....		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
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g. ....	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>	5,68
	Dublin .....	45	1,12	1,12	1,17	1,28	1,31	1,40	1,40
	London .....	45	0,84	0,84	0,88	0,96	0,96	1,32 <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>2)</sup>	0,52 <sup>2)</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
Geschäfts- und Büromaschinen 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>2)</sup>	0,52 <sup>2)</sup>
	Tel Aviv/Jaffa ....	100	3,08 <sup>4)</sup>	3,08 <sup>4)</sup>	3,08	3,08	3,08	3,08	3,08
		250	3,08 <sup>4)</sup>	3,08 <sup>4)</sup>	2,60	2,60	2,60	2,56	2,56
		500	3,08 <sup>4)</sup>	3,08 <sup>4)</sup>	2,36	2,36	2,36	2,36	2,36
Zürich .....		45	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,54	0,52
	Glasgow .....	100	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,24	1,24
		250	1,00	1,00	1,00	0,96	0,96	1,00	1,00
	New York .....	45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,40
		200	3,50	3,20	3,20	3,20	3,18	3,19	3,20
		250	3,10	3,20	3,20	3,20	3,18	3,19	3,20
		500	2,59	2,43	2,40	2,40	2,39	2,39	2,40
		1000	2,59	2,00	2,00	2,00	2,02	2,01	2,00
		3000	2,55	2,00	2,00	2,00	2,02	2,01	2,00

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

# VI. Post- und Fernmeldeverkehr

## A. Postverkehr

### 1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Briefe											
	Orts-					Fern-					Auslands-	
	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g
1933 1. Dezember..	8	16		20	30	12		24	40	60	25	15
1946 1. März .....	16	32		40	60	24		48	80	120	50	30
1948 1. September..	10	20		30	40	20		40	60	80	30	20
1954 1. Juli .....	10	20		30	40	20		40	60	80	30	20
1963 1. März .....	20 <sup>1)</sup>	40 <sup>2)</sup>		70 <sup>3)</sup>	90 <sup>2)</sup>	20 <sup>1)</sup>		40	70	90	40 <sup>3)</sup>	20
1966 1. April .....	30 <sup>1)</sup>	50 <sup>2)</sup>	70 <sup>3)</sup>	90 <sup>3)</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 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g
1933 1. Dezember..	5	6	15	3	4	8	15	30	5	5		8	15
1946 1. März .....	10	12	30	6	8	16	30	60	10	10		16	30
1948 1. September..	8	10	20	4	6	10	20	40	10	5		20	30
1954 1. Juli .....	8	10	20	7	10	15	25	50	10	10		25	30
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)</sup>	40 <sup>1)</sup>	40 <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)</sup>	50 <sup>1)</sup>	70 <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		10	50
1946 1. März .....	50	80	100		16		30	60	10	10	20		20	100
1948 1. September..	30	45	55		10		20	40	10	5	10		10	50
1954 1. Juli .....	40	80	100		15		25	50	10	10	20		20	80
1963 1. März .....	40	80	100	10 <sup>1)</sup>	15	20	25	50	10	10	20		20	80
1966 1. April .....	320 <sup>5)</sup>	620 <sup>5)</sup>	770 <sup>5)</sup>	10 <sup>1)</sup>	20	30	40	70	20	10	30		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>8)</sup> 1. April .....	140	190	240	290	330	370	410	450	490	530

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

### 3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

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

Änderungsdatum	Zeitungsgebühr <sup>11)</sup> bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummerngewicht				Zeitungszustellgebühr <sup>11)</sup>				
	bis 30 g	über 30 g	über 50 g	über 100 g	bei monatlich		bei wöchentlich einmaligem	zusätzlich für jede weit. Ausg. in der Woche	Höchstsatz
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem			
		bis 50 g	bis 100 g	bis 1000 g	Erscheinen				
1933 1. Dezember..	3,00	0,10	0,60	0,03	2	4	6	6	72
1946 1. März .....	6,00	0,20	0,12	0,06	4	8	12	12	144
1948 1. September..	5,00	0,15	0,10	0,05	3	6	9	9	108
Vertriebsgebühr <sup>11)</sup>									
bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummernstückgewicht									
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 Streckenlg.	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 100 g bis 1000 g	
	bis 50 km	über 50 km								
1933 1. Dezember...	2,5	5,0	20,0	3	4	8	15	30	—	—
1939 1. Mai.....	2,5	5,0	20,0	3	8	4	8	15	30	—
1946 1. März.....	5,0	10,0	40,0	6	8	16	30	60	—	—
1948 1. September..	3,5	7,5	30,0	4	—	6	10	20	40	—
1954 1. Juli.....	3,5	7,5	30,0	7	—	10	15	25	50	—
	Postzeitungsgut je kg <sup>2)</sup>		Postzeitungs-schnellgut je kg <sup>2)</sup>	Streifbandzeitungen						
	bis 50 km	über 50 km		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	
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	Gebührentfernung											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
Regelfahrschein (Einfache Fahrt)				Rückfahrschein*) (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrschein (ab 1. 1. 63)				
1928 <sup>5)</sup> .....	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 <sup>6)</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	6,00	12,00	18,00
1958 1. April. ....	0,40	0,80	1,50	2,30	(0,70) <sup>7)</sup>	(1,40) <sup>7)</sup>	2,60	3,90	3,50	7,00	13,00	20,00
1963 1. Januar ....	0,40	0,80	1,60	2,40	(0,70) <sup>7)</sup>	(1,40) <sup>7)</sup>	2,80	4,20	4,00	7,00	14,00	20,00
1966 1. März .....	0,60	1,00	1,60	2,40	(1,00) <sup>7)</sup>	(1,80) <sup>7)</sup>	2,80	4,40	5,00	8,50	14,00	20,00
Schülerzehnerkarte*) gültig nur an Werktagen				Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 62) <sup>8)</sup>				
1928 <sup>5)</sup> .....	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 <sup>6)</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>6)</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	12,80	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	39,00	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-	Zeitung-	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	78,5	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	78,5	74,1	80,7	73,4
1952 D .....	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1953 D .....	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1954 D .....	94,1	95,7	89,2	97,9	91,4	97,9	91,2	100,7	88,5	76,5	74,1	80,7	73,4
1955 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1956 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1957 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	86,8	90,3	80,7	92,3
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1960 D .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 D .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1962 D .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 D .....	120,1	120,2	122,9	100,5	118,4	102,1	143,8	183,1	132,6	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 D .....	125,6	124,7	126,6	137,7	122,4	101,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1965 D .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 D .....	157,7	161,1	151,4	138,2	163,1	101,9	180,0	199,7	174,4	125,6	117,8	137,4	192,5
1967 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1968 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1958 1. Januar .....	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	91,0	96,9	80,7	100,0
1. April .....	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1. Mai .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 1. Januar .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 1. Januar .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	112,1	106,3	121,8	117,8
1. März .....	123,9	124,3	126,6	100,5	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 1. Januar .....	125,3	124,3	126,6	137,7	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1. August .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 1. März .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	128,3	120,1	140,5	207,5
1. April .....	168,4	173,1	159,7	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  
RM/DM

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

2. Ortsgesprächsgebühren  
RM/DM

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

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

RM/DM														
Änderungsdatum		Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>2)</sup> bei einer Entfernung zwischen den Ortsnetzen												
		bis 5 km	üb. 5 km bis 10 km	üb. 10 km bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	üb. 100 km bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 0 bis 18 und 21 bis 24 Uhr														
1927	1. Mai .....	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00 <sup>3)</sup>
1940	1. Januar .....		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946	1. April .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950	1. Juni .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954	1. Juli .....		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36	4,05	4,50
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	2,00 <sup>4)</sup>
1940	1. Januar .....		0,20	0,20	0,26 <sup>2/3</sup>	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1944	1. September .....		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946	1. April .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950	1. Juni .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954	1. Juli .....		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	
1964	1. August .....		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		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												
1952 Juli ..... Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes .....												
1953 11. August ...	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,86	4,36	4,86
1956 1. März .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,86	4,36	4,86
1963 1. Juli .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,86	4,36	4,86
1964 1. August ...	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,80	5,40	6,00
1. Dezember .	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	4,32	4,86	5,40
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>												
1952 Juli ..... Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes <sup>4)</sup> .....												
1953 11. August ...	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30
1954 1. Juli .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1956 1. März .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1963 1. Juli .....	0,32	0,48	0,64	0,96 <sup>5)</sup>	1,28 <sup>5)</sup>	1,60 <sup>5)</sup>	1,92 <sup>5)</sup>	2,24 <sup>5)</sup>	2,56 <sup>5)</sup>	2,88 <sup>5)</sup>	3,20 <sup>5)</sup>	3,52 <sup>5)</sup>
1964 1. August ...	0,40	0,54	0,80	1,20	1,60	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
1. Dezember .	0,36	0,54	0,72	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08

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

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

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

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

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

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

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

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

In der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 28. 1. 1956 von 7 bis 18.30 Uhr						
Änderungsdatum	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 Zentralamtsstellen (Weitzone)		
1956 1. Februar <sup>2)</sup> ).	0,60	0,80			1,20	
1964 1. August . . . .						

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen

Schaubilder  
Indices der Seefrachtraten

Seite 4

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

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben des Amts für internationalen Personenverkehr)

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

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

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. Im Personenverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin (West) sowie im Berliner Stadtverkehr wird der Eisenbahnfahrpreis für die auf dem Gebiet der SBZ oder der Stadt Berlin liegenden Strecken oder Teilstrecken nach dem Personentarif der Deutschen Reichsbahn berechnet. — Vor dem 6. Juli 1959 galten im Saarland besondere Tarife in 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-Expreszügen (TEE-Zügen) waren vom 1. 12. 1957 bis zum 29. 5. 1965 zuzüglich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzugzuschlag wird angerechnet. — <sup>5)</sup> Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — <sup>6)</sup> Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklassen sind vom 3. 6. 1956 bis zum 31. 5. 1966 folgende Eisenbahnzuschläge einbegriffen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00 (v. 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). — <sup>11)</sup> Die ab 81 km erhöhten Streckenfahrpreise gelten auch bei der Benutzung von D-Zügen. — <sup>12)</sup> Ab 1. 6. 1969 werden D-Zugzuschläge nur noch für Fahrstrecken von 1 — 80 km erhoben. — <sup>13)</sup> Zone I bis 300 km; Zone II über 300 km.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

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

Seite 10

<sup>1)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>2)</sup> Ab 1. 5. 1965 gelten die Hin- und Rückfahrkarten der dänischen Staatsbahnen bis zu einem Monat. — <sup>3)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — <sup>4)</sup> In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet. — <sup>5)</sup> Repräsentativ ermittelte Fahrpreise. Ab 1. 5. 1969 gelten in Großbritannien je nach Fahrstrecke für Einfache Fahrt unterschiedliche Fahrpreise, für Hin- und Rückfahrt doppelte oder entsprechend ermäßigte Fahrpreise. — <sup>6)</sup> Die D-Zug-Zuschläge der jugoslawischen Staatsbahnen sind ab 1. 4. 1965 in den dargestellten Personenfahrpreisen enthalten.

Seite 11

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

<sup>3)</sup> Die jeweiligen Fahrpreisanteile auferdeutscher Eisenbahnverwaltungen wurden mit Hilfe der TCV-Wechselkurse in DM umgerechnet.

(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 sfrs.

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

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

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

Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nach Regelklassen (Kurzfassung)

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

### 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.

gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Röhren, gewalzte Stainplatten zum Schneiden in warmen Zustand oder zum Auswalzen. Erläuterungen zu Zeilen 14 und 15: a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — d) Privatkesselwagen, die im Binnenverkehr der Deutschen Eisenbahnen zugelassen sind. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder in gewöhnlich gedeckten Wagen gleich.

## II. Straßenverkehr

### Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen

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

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

Seite 16

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

## III. Spedition

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

### Kundensätze des Spediteursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen

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

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

Seite 16 (Fortsetzung)

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

## IV. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

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

#### 1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

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

Seite 17

<sup>1)</sup> Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>2)</sup> Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — <sup>3)</sup> Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — <sup>4)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>5)</sup> Für Teilpartien zwischen 50 und 100 t wurden bis einschl. August 1966 0,30 DM je t zusätzlich berechnet. Vor dem 1. 9. 1966 galten die dargestellten Tonnensätze für Partien ab 100 t. — <sup>6)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebietes (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Frachtkosten gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). 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 = Zechenhöfen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Einnündung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhafen am Rhein-Herne-Kanal von km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen) bis km 37,26 (Schleuse Herne-Ost), am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. — III = Zechenhöfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen).

Seite 18

<sup>1)</sup> Siehe Seite 17, Anmerkung <sup>4)</sup>. — <sup>2)</sup> Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, 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 am 10. 7. 1958, für Bergfahrten am 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>4)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löschzeiten. — <sup>5)</sup> Lade- und Löschzeit  $\frac{1}{2}$  +  $\frac{1}{2}$  und umgekehrt. — <sup>6)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhöfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774 (Flugbenzin; Vergaserkraftstoff), II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899 (Rohole verschiedener Herkunftsländer ohne Venezuela bzw. Trinidad; Petroleum, Gasöl/Dieselmotorkraftstoff), III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an (Rohole aus Venezuela bzw. Trinidad; Heizöle, Schmieröle und Bitumen). — <sup>7)</sup> D Januar/Juli. — <sup>8)</sup> Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder.

Seite 19

<sup>1)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löschzeiten. — <sup>2)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — <sup>3)</sup> Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — <sup>4)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten am 10. 7. 1958, für Bergfahrten am 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>5)</sup> Ab 1. 4. 1963 Lade- und Löschzeit  $\frac{1}{2}$  +  $\frac{1}{2}$ . D 1963 wurde nach den bis zum 31. 3. 1963 geltenden Umschlagsbedingungen (volle gesetzliche Lade- und Löschzeiten) berechnet. — <sup>6)</sup> Siehe Seite 17, Anmerkung 5.

### B. Seeschifffahrt

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

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

Seite 20

<sup>1)</sup> Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste (ohne Hafer und Reis). — <sup>2)</sup> Ölkuchen und andere Rückstände aus der Gewinnung pflanzlicher Öle. — <sup>3)</sup> Dänemark einschl. Inseln, ohne Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>4)</sup> Einschl. Wormerveer, Zaandam und Zwijndrecht. — <sup>5)</sup> Fredericia und südl. davon. — <sup>6)</sup> Ostküste Jütland einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>7)</sup> Ab 18. 11. 1967 einschl. umgerechneter DM- bzw. FF-Abschlüsse. — <sup>8)</sup> Einschl. Papierholz. — <sup>9)</sup> Antwerpen, Gent, Ostende und Zeebrügge. — <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 Limfjördhäfen und Esbjerg. — <sup>11)</sup> Einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>12)</sup> Braunkohlenbriketts. — <sup>13)</sup> Ab 18. 11. 1967 einschl. umgerechneter DM- bzw. dkr-Abschlüsse. — <sup>14)</sup> Einschl. umgerechneter DM-, dkr- bzw. hf-Abschlüsse. — <sup>15)</sup> Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erhebungstechnischen Gründen. — <sup>16)</sup> Ab 2. Vierteljahr 1968 DM-Abschlüsse.

## 2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 22

<sup>1)</sup> Außerdem große Küstenschifffahrt (Mittelmeerfahrt). — <sup>2)</sup> Einschl. Sojabohnen. — <sup>3)</sup> Ab 6. 6. 1967 via Kaproute. — <sup>4)</sup> Einschl. Brit. Kolumbien. — <sup>5)</sup> Einschl. Ab-  
schlüsse 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> Rophosphat.

## 3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Seite 23 (Fortsetzung)

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

## C. Schifffahrtsindices

### 1. Indices der Seefrachtraten

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

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

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

Seite 24

<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 Maßzahlen 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 Danto 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 Seefrachtenindices 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 italieni-  
schen 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 Stahl-  
transporte). — <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 Schifffahrtsindices

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 Größen-  
klassen berechnet: 15000 bis 24999 t.d.w. (GP = General Purpose), 25000 bis 44999 t.d.w. (MR = Medium Range) und 45000 bis 69999 t.d.w. (LR = Large Range).  
Wegen der vor dem 1. 7. 1964 angewendeten Berechnungsmethode vgl. entsprechende Anmerkungen in den Folgen Vj. 3/1957 bis Vj. 2/1968 dieses Berichts). Vom  
15. 7. 1967 bis zum 15. 10. 1968 wurden zusätzlich berechnete AFRA-Monatszahlen veröffentlicht. Seit dem 1. 11. 1968 werden die AFRA-Raten für 4 Größenklassen  
in monatlichen Abständen (jeweils für Berichtszeiten vom 16. eines Monats bis zum 15. des folgenden Monats gemittelt) berechnet: 16500 bis 24099 t.d.w. (GP), 25000  
bis 44999 t.d.w. (MR), 45000 bis 69999 t.d.w. (LR 1) und 70000 bis 149999 t.d.w. (LR 2). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem  
Golf. Die Halbjahres- und Monatszahlen werden unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Intascale-Tarifs vom Statistischen Bundesamt  
in s. t. umgerechnet (vgl. Erläuterungen zu C.1. Indices der Seefrachtraten). — <sup>2)</sup> Ab 16. 5. 1967 Kaproute. — <sup>3)</sup> MD Oktober—Dezember. — <sup>4)</sup> 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 um.  
Die 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  
Schiffmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes) Paris, Quartalszahlen sowie jeweils neueste Jahreszahlen fortgerechnet aufgrund von Preisermittlungen internationaler  
Schifffahrtsveröffentlichungen. — <sup>9)</sup> Berechnet aufgrund von Preisermittlungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — <sup>10)</sup> Motorschiffe mit einer Dienstgeschwin-  
digkeit von 14 Seemeilen (je Stunde) und schneller. — <sup>11)</sup> Motorschiffe. — <sup>12)</sup> Ölbrenner und Motorschiffe.

## V. Luftverkehr

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

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

### A. Personenverkehr

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

Die dargestellten Durchschnitte werden nach den veröffentlichten Flugpreisen der IATA (International Air Transport Association) ohne Flughafen-, Passagier- oder  
Landengebühren 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) Airbusedienst vom 1. 4. 1963 bis 31. 3. 1967 (3 × täglich Pendelverkehr ohne Voraus-  
buchung). — 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> Monatsdurchschnitt Juli—Dezember. — <sup>2)</sup> Flugpreise für die Benutzung von Düsenflugzeugen. Bis 1960 wurden Preise für Reisen mit Propellerflugzeugen ver-  
öffentlicht (s. M 7 vj 3/1956 bis vj 3/1965).

### B. Güterverkehr

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

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

Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht  
einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste 1/2 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innersuropäischen  
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 pro kg beträgt, werden Wert-  
zuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober.

Seite 30

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

Seite 31

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

Seite 32

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

<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.

Seite 33

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

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

# VI. Post- und Fernmeldeverkehr

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

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

## A. Postverkehr

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

Seite 34

<sup>1)</sup> Am 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warensendungen die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Höchstgrenzen 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 Entfernungszone 2 (über 75 bis 150 km). Im Paketverkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet gelten die dargestellten Gebühren seit dem 1. 5. 1955 für Beförderungstrecken innerhalb der nächsthöheren Entfernungsstufe 3 (über 150 bis 300 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungszone 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 unversegelte 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 Zeitungstück im Postzeitungsvertrieb

<sup>10)</sup> Zeitungstück = 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 Zeitungstücks 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. jll. 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 Gewichtsgebühr 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. Am 1. 1. 1961 entfiel für die Zeitkartenausgabe jede Beschränkung hinsichtlich Personenkreis und Einkommenshöhe; ab 1. 1. 1963 werden besondere Arbeiterzeitkarten nicht mehr ausgegeben. — <sup>10)</sup> Schülerzeitkarten werden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgegeben. 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Bezugsberechtigten einbezogen: Ab 1. 1. 1963 Lehrlinge nur noch bei einem Bruttoarbeitsentgelt bis zu 150 DM monatlich. Ab 1. 3. 1966 können Schülerzeitkarten von Antragsberechtigten bis zum vollendeten 27. Lebensjahr gelöst werden.

### 6. Indices der Postgebühren im Inland

Seite 36

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

## B. Fernsprechverkehr

### 1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

#### 2. Ortsgesprächsgebühren

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

Seite 36 (Fortsetzung)

<sup>2)</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>3)</sup> Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — <sup>4)</sup> Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag.

### 4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

Seite 37

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

## C. Telegrafen- und Telexverkehr

### 1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

Seite 37 (Fortsetzung)

<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 Zeitimpulszählung umgestellt waren, wurden jeweils bis zur Beendigung der Umstellungsarbeiten die vor dem 1. 2. 1956 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. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen:

Frachtsätze des Reichs-Kraftwagentarifs für Wagenladungen

Frachtsatzzeiger des RKT für Regelgüterklassen

### III. Spedition

Kundensätze des Spediteursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen:

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

### IV. Schiffsverkehr

#### A. Binnenschifffahrt

Frachtsätze:

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

#### B. Seeschifffahrt

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

## noch: IV. Schiffsverkehr

### C. Schifffahrtindices

#### 1. Indices der Seefrachtraten

##### Deutscher Seefrachtenindex:

Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 105. Jahrgang — 1968 — Nr. 4 (2. Februarheft 1968)<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 Trampschiffahrtsfrachten, Großbritannien:

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

##### Index der Tankerfrachten, Großbritannien:

Mullion and Co. Ltd., London

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

##### Seefrachtenindex, Sowjetunion:

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

##### Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten:

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

#### 2. Sonstige Schifffahrtsindices

##### Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt:

London Tanker Broker's Panel, London E. C. 2 (berechnende Stelle); Lloyd's List and Shipping Gazette, London; Erdöl-Informationsdienst, E. Stahmer, Hamburg, 13. Jahrgang, Nr. 3 vom 15. Juli 1959<sup>1)</sup>

##### Preismeßzahlen für Neubautonnage:

Fairplay, Shipping Journal, London E. C. 2

##### Preismeßzahlen für Zweithandtonnage:

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

b) Zum Abbruch bestimmt: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

##### Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung:

Bundesrepublik Deutschland: Heinz Peters, Hamburg LA

Großbritannien: Chamber of Shipping of the United Kingdom, London E. C. 3, Methodischer Abriß des Index der Tramp-Zeitcharterraten<sup>2)</sup>

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

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

## V. Luftverkehr

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

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

### B. Güterverkehr (IATA-Raten):

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

## VI. Post- und Fernmeldegebühren

### A. Postverkehr

Gebühren: Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

#### Indices der Postgebühren:

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden: „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, Vortext 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.