

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

Reihe 7

**Preise für Verkehrsleistungen**

**4. Vierteljahr 1969**



Bestellnummer: 310700—690304

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 4. Vierteljahr 1969 .....	6
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet .....	11
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland .....	12
3. Personenfahrpreise für wichtige europäische Eisenbahnverbindungen .....	14
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut .....	15
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen .....	15
3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten .....	16
II. Straßenverkehr	
Güterfernverkehr	
Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen .....	18
III. Spedition	
Kundensätze des Speditionssammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen ...	18
IV. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze .....	19
2. Schiffsabgaben auf den kanalisierten Flüssen Main und Neckar .....	21
3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt .....	21
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter) .....	22
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter) .....	24
3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter) .....	25
C. Schiffsverkehrsindices	
1. Indices der Seefrachtraten .....	26
2. Sonstige Schiffsverkehrsindices .....	29
V. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	30
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	32
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	34
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main) .....	35
VI. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr .....	36
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr .....	36
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland .....	36
4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland .....	37
5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland .....	37
6. Indices der Postgebühren im Inlandsverkehr .....	38
B. Fernsprecheverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse .....	38
2. Ortsgesprächsgebühren .....	38
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr) .....	38
4. Gesprächsgebühren im Selbstwähldienst (Inlandsverkehr) .....	39
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr .....	39
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr .....	39
Erläuterungen bzw. Anmerkungen .....	40

Abgeschlossen am 15. April 1970

Erschienen im Juli 1970

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,—

Druck: Carl Ritter & Co., Wiesbaden

## Allgemeine Vorbemerkungen

Als Quellen dienen amtliche Veröffentlichungen, internationale Fachveröffentlichungen, die Wirtschaftspresse des In- und Auslandes sowie Angaben verschiedener amtlicher und privater Stellen (siehe im einzelnen das Quellenverzeichnis im 3. Vierteljahresheft 1969 der Reihe M 7, 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.

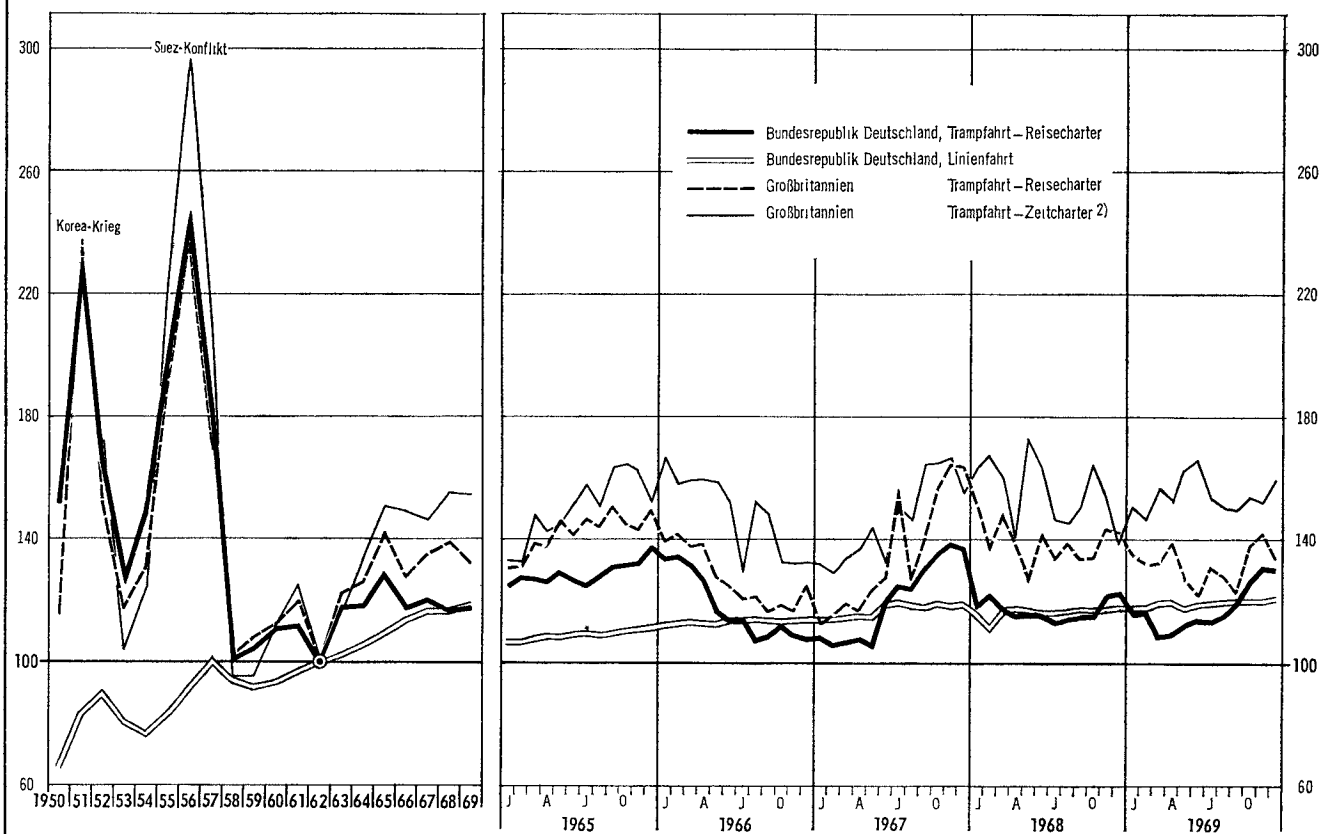
Bei Veränderungszahlen kann das Zeichen „—“ sowohl keine Veränderung als auch eine Veränderung um weniger als fünf Hundertstel Prozent bedeuten.

## 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 Gesamtraumvermessung 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 = 216 cu ft = 6,116 cbm
1 t = 1 000 kg	1 Standard (St. Petersburg) = 165 cu ft = 4,672 cbm
1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t	1 engl. Meile = 1 609,34 m
	p = vorläufige Zahl
	r = berichtigte Zahl
	s = geschätzte Zahl
	— = nichts vorhanden (bei Veränderungszahlen vgl. Vorbemerkung)
	. = kein Nachweis vorhanden
	... = Angaben liegen zum Zeitpunkt des Druckes noch nicht vor

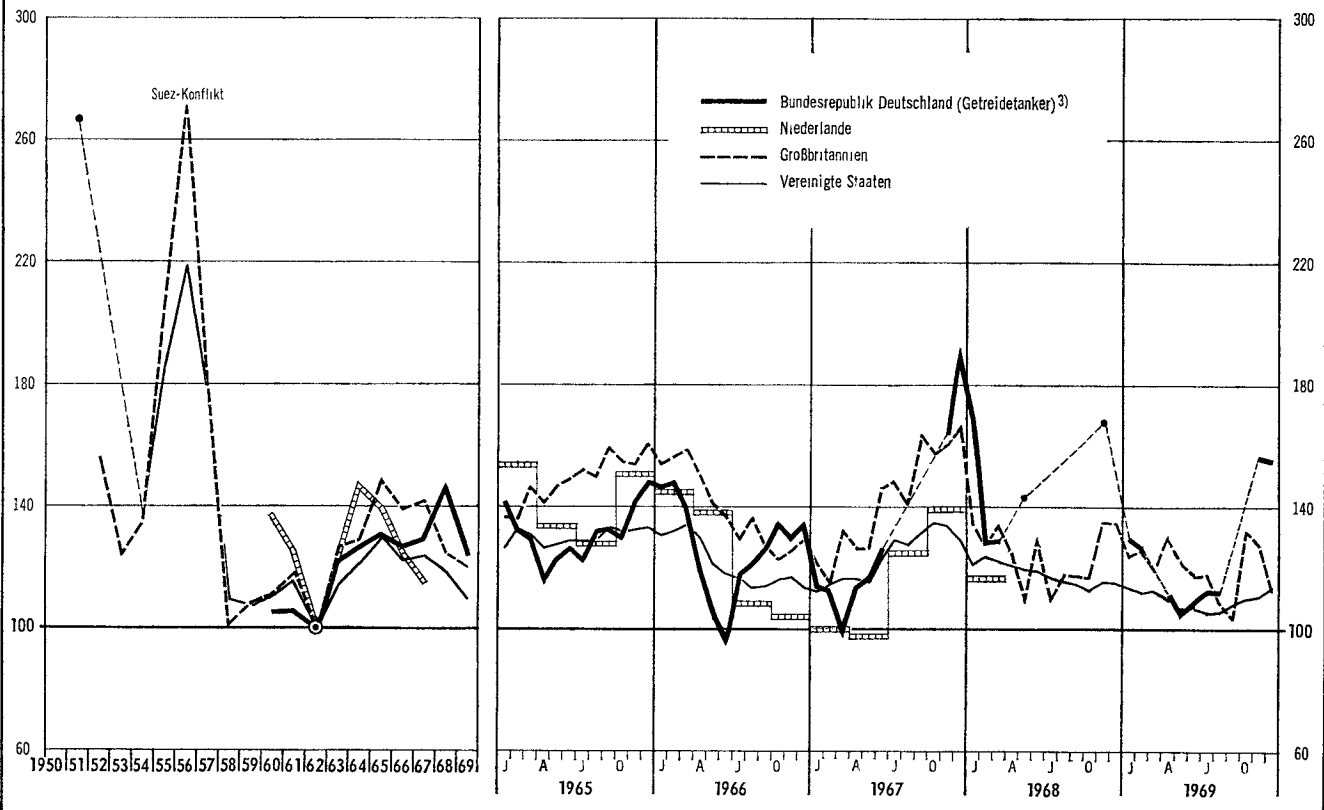
Grundsätzliche Änderungen innerhalb einer Reihe, die den zeitlichen Vergleich beeinträchtigen, sind durch einen Querstrich in der Zahlenreihe angedeutet. Über die Art der Änderung geben die jeweiligen Anmerkungen nähere Auskunft.

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



STAT. BUNDESAMT 8441

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

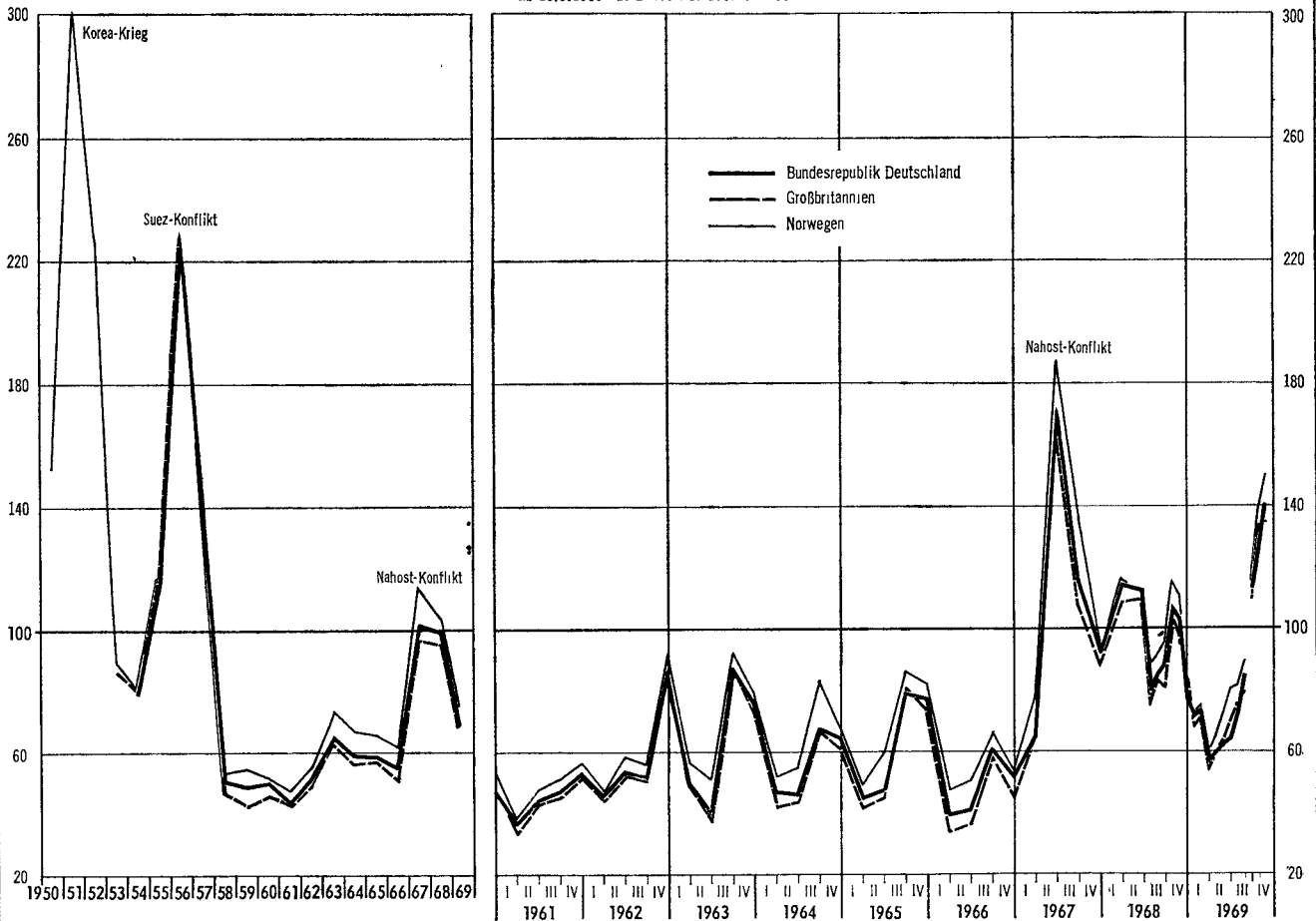


STAT. BUNDESAMT 8442

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40

# INDICES DER TANKERRATEN (Reisecharter) 1)

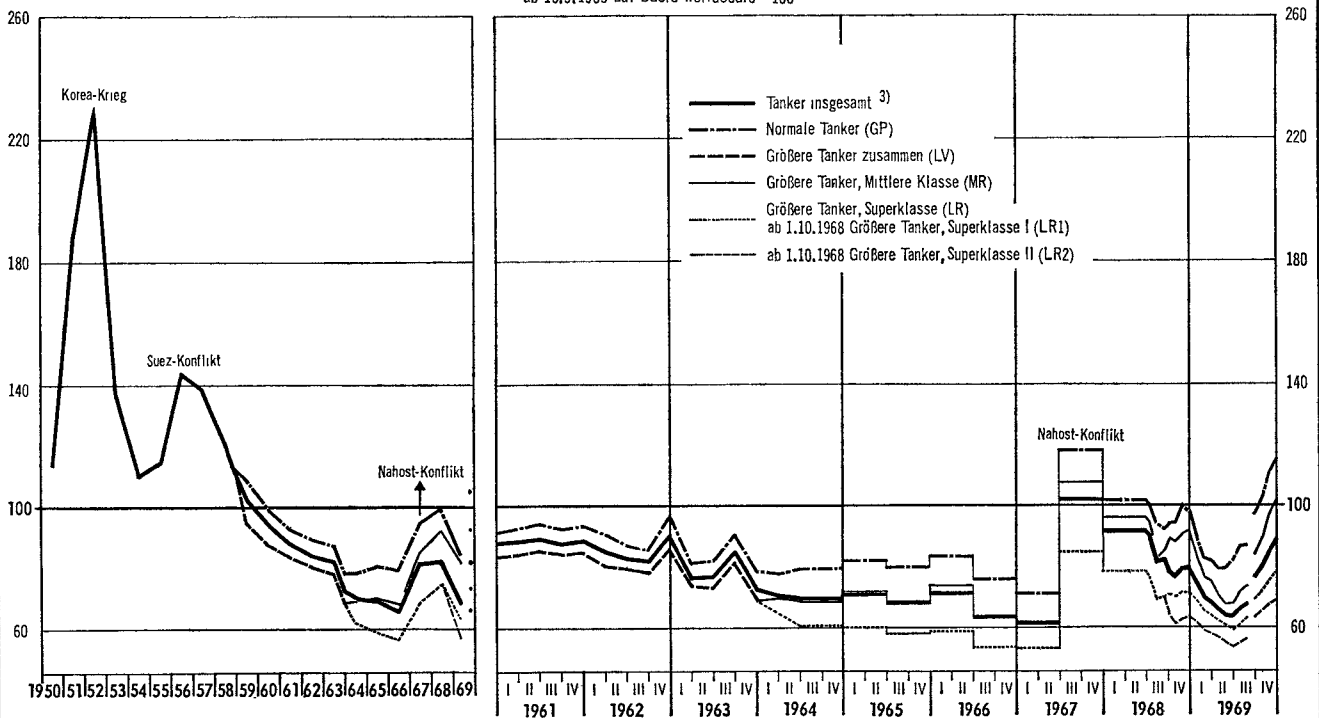
Vom 1.1.1954 bis 14.9.1969 auf Basis Scale/Intascale = 100,  
ab 15.9.1969 auf Basis Worldscale = 100



STAT. BUNDESAMT 8445

## AFRA – DURCHSCHNITTSRATEN FÜR DIE TANKERFAHRT (Großbritannien) 1) 2)

Vom 1.1.1954 bis 14.9.1969 auf Basis Scale/Intascale = 100,  
ab 15.9.1969 auf Basis Worldscale = 100



STAT. BUNDESAMT 8446

## Preise für Verkehrsleistungen im 4. Vierteljahr 1969

### Eisenbahnverkehr

Die Deutsche Bundesbahn revidierte mit Wirkung vom 1. 12. 1969 die Mindestgewichtstafel des Deutschen Eisenbahngütertarifs<sup>1)</sup> für die Frachtberechnung von Wagenladungen. Die in dieser Tafel aufgeführten Mindestgewichte wurden vor allem für Verladungen auf großräumigen, überlangen oder schweren Güterwagen heraufgesetzt. Dadurch soll die Wagenauslastung verbessert werden. Zugleich wurden die Grenzgewichte zur Bestimmung der bei der Frachtberechnung für ungleich tarifierte Wagenladungen<sup>2)</sup> anzuwendenden Gewichtsklasse der neuen Regelung angepaßt. Der bisher geltende 150/oige Frachtzuschlag für Wagenladungen auf drei- und mehrachsigen Flachwagen mit einer Ladegrenze C<sup>3)</sup> fiel fort. Außerdem wurde der 100/oige Frachtzuschlag für die Verwendung bahneigener Kühlwagen<sup>4)</sup> in eine feste, nach Art und Größe der verwendeten Kühlwagen sowie nach der Versandweite gestaffelte besondere Gebühr umgewandelt.

Wegen der angespannten Versorgungslage bei Wagen und Behältern wurden in der Zeit vom 1. 10. bis 22. 12. 1969 die Wagenstandsgelder sowie die Verzögerungsgebühren für Kleinbehälter und pa-Behälter verdoppelt.

Nach Verhandlungen zwischen der „Kombi-Verkehr“<sup>5)</sup> und der Deutschen Bundesbahn wurde der Preis für die Beförderung zweigeteilter Lastzüge im „Huckepack“-Dauerverkehr mit Spezialwaggons auf der Strecke Köln—Ludwigshafen—Köln am 1. 12. 1969 von bisher 355 DM auf 315 DM gesenkt. Außerdem verzichtete die DB auf den früher erhobenen Fahrpreis für den zweiten Lkw-Fahrer in Höhe von 40 DM.

Die Freigabe des DM-Wechselkurses am 30. 9. 1969 und die DM-Aufwertung vom 27. 10. 1969 wirkten sich unmittelbar auf die Transportpreise im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr und -Personenverkehr aus. Die Schnittfrachtsätze der internationalen Gütertarife

für außerdeutsche Teilstrecken (in DM-Währung)  
sowie für deutsche Teilstrecken (in Fremdwährung)

wurden durch die Ausgabe von Zuschlagtafeln vorläufig berichtigt. Die Frachtsatztafeln der internationalen Sondertarife für den Eisenbahngüterverkehr zwischen deutschen Seehäfen einerseits und schweizerischen, tschechoslowakischen und ungarischen Bahnhöfen andererseits erhöhten sich durch Anwendung eines Umrechnungs-Koeffizienten einheitlich um 9%. Die Verbandstarife für den Eisenbahngüterverkehr zwischen Österreich einerseits und Belgien, Frankreich, Großbritannien und der Schweiz andererseits wurden ebenfalls der neuen DM-Parität angepaßt. Andere Seehafen- und Verbandstarife galten zunächst bis Ende 1969 unverändert weiter.

Diese Tarifkorrekturen werden sich auf den ausländischen Eisenbahngüterverkehr über deutsche Transitstrecken möglicherweise ungünstig auswirken. Das gilt vor allem für den Verkehr zwischen west- und ost- bzw. südosteuropäischen Ländern und für den Verkehr zwischen deutschen Seehäfen und europäischen Binnenländern, wie z. B. der Schweiz, Tschechoslowakei, Österreich und Ungarn. Durch Umleitung dieser Warentransite auf außerdeutsche Parallelstrecken ist es den Verladern in einigen Fällen verhältnismäßig leicht möglich, die Inanspruchnahme der deutschen Verkehrsleistungen in Zukunft zu umgehen<sup>6)</sup>. Die Deutsche Bundesbahn will daher durch gezielte Tarifmaßnahmen der veränderten Wettbewerbssituation im Eisenbahntransit Rechnung tragen.

Auf Grund einer Übergangsregelung der DB für die Fahrpreisberechnung im grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenverkehr wurden die DM-Fahrpreise für außerdeutsche Teilstrecken in der Zeit vom 1. bis 31. 11. 1969 einheitlich um 6% gesenkt. Seit dem 1. 12. 1969 gelten auf Grund der Neu-

ausgabe der TVC-Streckensatztafeln für außerdeutsche Teilstrecken neue DM-Sätze, die der veränderten DM-Parität voll entsprechen. Demgegenüber verursachte die Umstellung des deutschen Reisebürogeschäfts auf den neuen Umrechnungskurs der DM erhebliche Schwierigkeiten. Da die Paritätsänderung erst unmittelbar vor Beginn der Wintersaison eingetreten war, wurde das gesamte in den Winterprospekten bereits veröffentlichte Angebot an Auslandsreisen überholungsbedürftig. Die großen Reiseunternehmen reagierten auf die neue Währungssituation unterschiedlich. So bemühte sich z. B. die „Touropa“, ihre in fremder Währung abzugeltenden Reisekostenanteile im Eisenbahn-, See- und Flugtourismus sofort auf den neuen DM-Kurs umzustellen. Dies erforderte umfangreiche Neuberechnungen der Pauschalangebote und eine Neuaufgliederung aller Kostenaufstellungen. Hierbei ergaben sich stark differenzierte Preisabschläge. Für Eisenbahnpauschalreisen wählte die „Touropa“ dagegen einen einheitlichen Ermäßigungssatz von 4%, um den sich die im Winterprospekt 1969/70 bereits veröffentlichten Pauschalpreise verminderten. Ein anderes Unternehmen, das amtliche bayerische Reisebüro (ABR), wandte bei der Preiskorrektur seiner Pauschalreisen nach Österreich, der Schweiz, Italien und Frankreich ebenfalls einen einheitlichen Ermäßigungssatz an, der jedoch auf 8% festgesetzt wurde. Generell dürfte der sich durch die Aufwertung — zumindest kurzfristig — ergebende Verbilligungseffekt für Auslandsreisen zu einer Zunahme des Reiseverkehrs ins Ausland beitragen.

Die für den Eisenbahnverkehr zwischen Westdeutschland und Berlin bzw. zwischen der BRD und der DDR seit dem 1. 1. 1969 geltenden „Vorläufigen Richtlinien für den Transcontainerverkehr“<sup>7)</sup> zwischen Bahnhöfen der Deutschen Bundesbahn und den Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn wurden im September 1969 durch Frachtberechnungsvorschriften für leere gebrauchte Packmittel bei nachgewiesenem vorangegangenen Voll-Containertransport ergänzt. Damit wurde die am 1. 8. 1969 im Binnen-Containerverkehr der DB und im DB-Containerverkehr mit dem Ausland eingeführte Vergünstigung für die Beförderung von Packmitteln auf den Transcontainerverkehr DB/DR ausgedehnt.

Am 1. 11. 1969 trat für Sendungen im innerdeutschen Wagenladungsverkehr mit bahneigenen Großbehältern der Ausnahmetarif DB-DR 20 in Kraft. Als Großbehälter gelten die Behälter vom Typ D, E und F sowie pa-Behälter. Dieser neue Behältertarif umfaßt auf bundesdeutschem Gebiet Verkehrsverbindungen zwischen den Übergangsbahnhöfen Lübeck-Büchen, Vorfelde, Walkenried, Helmstedt, Bebra, Ludwigshafen und Hof einerseits und 27 Bahnhöfen im Innern des Bundesgebiets andererseits. Er gilt lediglich im Verkehr mit Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn, d. h. nicht im Verkehr mit dem Ausland. Die Pauschalfrachten je beladenen Behälter weisen gegenüber dem Regeltarif erhebliche Ermäßigungen auf. In diesem Zusammenhang ist auch die am 1. 1. 1970 eingetretene 100/oige Gebührenerhöhung der Deutschen Reichsbahn für die Benutzung bahneigener Klein- und Großbehälter von Bedeutung. Die neuen Gebühren liegen um rund 90% über den zur Zeit innerhalb der DDR geltenden Behälterbenutzungs-Gebühren.

Mit Wirkung vom 1. 11. 1969 wurde für Bahnreisen zwischen Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, der Schweiz, Portugal und Spanien unter der Bezeichnung „Rail Europe Junior“ (REJ) von den Eisenbahnverwaltungen dieser Länder ein besonderer Berechtigungsausweis für Jugendliche im Alter von 10 bis 21 Jahren eingeführt. Dieser Ausweis, für dessen Ausfertigung eine Gebühr in Höhe von 5 FF zu entrichten ist, berechtigt zum Kauf von Fahrkarten für einfache Fahrt, Hin- und Rückfahrt sowie für Rundreisen mit einer Ermäßigung von 25% gegenüber den ursprünglichen

<sup>1)</sup> DEGT I B, ATV § 8 (3). — <sup>2)</sup> DEGT I B, ATV § 14 (5). — <sup>3)</sup> DEGT I B, ATV § 8 (2). — <sup>4)</sup> 25 t und darüber. — <sup>5)</sup> Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH. & Co., Frankfurt/Main. — <sup>6)</sup> Vgl. S. 8, „Seeverkehr“.

<sup>7)</sup> Vor- und Ablauftransporte des See-Containerverkehrs.

Fahrpreisen in beiden Wagenklassen. Die Inanspruchnahme der Ermäßigung ist unabhängig von Beruf, Familienstand und Geschlecht des Antragstellers.

Die spanischen Eisenbahnen (RENFE) ermäßigten ihre Personenfahrpreise der 2. Wagenklasse für die Hin- und Rückfahrt Anfang November 1969 um 25%. Die Rückfahrermäßigung gilt für alle Züge im innerspanischen Eisenbahnverkehr mit Ausnahme der Luxuszüge „TALGO“ und „TER“. Für Reisegruppen und große Familien wurden ebenfalls erhebliche Preisermäßigungen eingeführt.

Die Interstate Commerce Commission der Vereinigten Staaten erteilte Anfang November 1969 den amerikanischen Eisenbahngesellschaften eine vorläufige Erlaubnis, ihre Frachttarife mit sofortiger Wirkung um 6% zu erhöhen. Die endgültigen Tarifzuschläge für die einzelnen Frachtpositionen werden erst nach eingehender Prüfung verbindlich festgesetzt. Die Gesellschaften hatten ihre Gütertarife in den letzten 3 Jahren dreimal — zuletzt im November 1968 um 3 bis 8%\*) — erhöht. Auf Grund der beiden letzten Tarifierhöhungen waren die jährlichen Frachteinnahmen um rund 860 Mill. \$ gestiegen. Die neue Tarifrevision soll die Ertragslage der amerikanischen Eisenbahnen um weitere 600 Mill. \$ verbessern.

### Straßenverkehr

Trotz der an sich im Jahre 1969 stark angestiegenen Transportnachfrage mußten die im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr tätigen deutschen Transportunternehmen für die Zeit nach der DM-Aufwertung mit Wettbewerbsschwierigkeiten rechnen, vor allem bei Straßentransportleistungen, die üblicherweise in Fremdwährung vergütet werden. Soweit Transportvereinbarungen zu den im 4. Quartal 1969 üblichen Frachtsätzen getroffen worden waren, entstanden Frachteinbußen in Höhe des Aufwertungssatzes. Angesichts einer verstärkten Akquisitionstätigkeit der ausländischen Konkurrenz bei der verladenden Wirtschaft des In- und Auslands ließ sich dieser Einnahmeverlust vorerst nicht ausgleichen. Darüber hinaus engt die Bindung der Frachtberechnung für den deutschen Streckenanteil an den Reichskraftwagentarif die Preiselastizität des deutschen Verkehrsangebots stark ein. So verstärkte z. B. im deutsch-französischen Straßengüterverkehr die DM-Aufwertung das im Zuge der vorangegangenen Franc-Abwertung entstandene Preisgefälle weiter zugunsten der französischen Transportunternehmen. Außerdem wirkte sich der seinerzeit in Frankreich eingeführte Preissstop wettbewerbsverzerrend aus.

Mit Zustimmung des niederländischen Verkehrsministeriums wurde der Stuckguttarif für den Straßengüterverkehr in den Niederlanden am 12. 11. 1969 um 6% angehoben. Am 24. 12. 1969 wurde der niederländische Tarif für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr<sup>9)</sup> sogar um 7,5% heraufgesetzt. Zu diesen Tarifierhöhungen wurde das niederländische Straßenverkehrsgewerbe u. a. durch die für den 1. 1. 1970 angekündigte 11%ige Anhebung der niederländischen Kfz-Steuer veranlaßt. Die neuen niederländischen Steuervorschriften sehen einen „Dieselzuschlag“ von 230% für Dieselfahrzeuge vor. Die Extraabgabe für den niederländischen „Reichsstraßenfonds“ blieb mit 134% des Kfz-Steuerbetrages unverändert; nur wurde der Höchstbetrag auf 172,05 hfl angehoben. Außerdem wird weiterhin ein Zuschlag zur Benzinsteuern in Höhe von 2 Cents je l erhoben, der am 1. 7. 1968 eingeführt worden war und ursprünglich nur ein halbes Jahr lang gelten sollte.

Die Brenner-Autobahn-AG. führte für die mehrfache Benutzung der gebührenpflichtigen Brenner-Autobahnstrecke zwischen Österreich und Italien einen Mengenrabatt in Höhe von 20% ein. Voraussetzung für die Gebührenermäßigung ist der Erwerb von Sammelquittungskarten für mindestens 10 bzw. 25 Einzelfahrten.

### Binnenschiffsverkehr

Die Frachttarife für den Güterverkehr auf bundesdeutschen Binnenwasserstraßen blieben auch im 4. Quartal 1969 im großen und ganzen unverändert. Nur bei einigen wenigen Güter- und Verkehrsrelationen zeigten sich Veränderungen:

So stiegen z. B. die Frachtsätze

für Kalksteintransporte von Oppenheim nach Neuwied bzw. von Budenheim nach Oberkassel am 30. 9. 1969 um 5%,

für Nahtransporte von Kies, Sand und Splitt im Schiffsbezirk des Frachtausschusses Hamburg am 15. 11. 1969 um 15%.

Außerdem wurden am 20. 12. 1969 im Verkehrsbereich des Frachtausschusses Hamburg die Vergütungssätze für das Laden und Loschen von Gütern aller Art außerhalb der festgesetzten Arbeitszeit um rund 30% angehoben. Demgegenüber ermäßigten sich die Frachtsätze

für Importkohle von Emden nach Salzgitter am 15. 11. 1969 um 11% und

für Quarzsandtransporte von Flaesheim<sup>10)</sup> nach Rhein- und Neckarhafen am 20. 12. 1969 um 6%.

Weit stärker als die Tarifänderungen der Basisfrachtsätze wirkte sich im 4. Quartal 1969 die ungünstige Witterung auf die Umsatzentwicklung der deutschen Binnenschifffahrt aus. Die bereits seit Juli andauernde Kleinwasserperiode im Rhein-, Weser- und Elbstromgebiet hielt bis Jahresende an. Die Wasserstände gingen im Laufe des 4. Quartals soweit zurück, daß für Oktoberverladungen Kleinwasserzuschläge bis zu 40% auf den Grundfrachtsatz berechnet wurden. Anfang Dezember verbesserte sich der Wasserstand, so daß diese Zuschläge auf 10 bis 20% zurückgenommen werden konnten. Erst gegen Jahresende erreichte der Wasserstand wieder sein normales Niveau. Im Schiffsbezirk der Unterelbe wurden allerdings wegen des früheren Einsetzens der Frostperiode für Verladungen ab 19. bzw. 20. 12. 1969 wieder Eiszuschläge in Höhe von 1,20 bis 1,50 DM je t eingeführt.

Unter dem Einfluß der langanhaltenden Kleinwasserperiode stiegen auch die freien Frachtraten im grenzüberschreitenden Rheinverkehr bis Oktober 1969 sehr stark an. In einzelnen Relationen wurden Spitzenraten erzielt, die 200 und mehr Prozent über dem Stand von Juli 1969 lagen. Trotz starker Schwankungen setzte sich diese Ratenhausse bis zum Jahresende 1969 fort. Neben der Berechnung hoher Kleinwasserzuschläge (max. 50%) trug die wegen der geringen Wasserführung der Ströme stark herabgesetzte Ladekapazität der Binnenschiffe zu dieser Ratenerhöhung bei. Im Zuge der Transportraumverknappung mußten bedeutende Mengen der im Hafen Rotterdam umgeschlagenen, zu Weitertransport auf dem Rhein bestimmten Seefrachtgüter, z. B. Erz, Kohle und Holz, vorläufig am Kai gelagert werden. Die Marktlage verschärfte sich noch gegen Jahresende, als die niederländischen Partikuliere wegen der Weihnachtsfeiertage keine Ladung mehr übernehmen.

Die DM-Aufwertung hatte für den grenzüberschreitenden Güterverkehr deutscher Binnenschifffahrtsunternehmen ähnliche Folgen wie für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr. Sie wirkte sich in einer entsprechenden Erlösschmälerung beim Umtausch von Deviseneinnahmen wie auch in Wettbewerbsnachteilen auf dem internationalen Rheinfrachtenmarkt aus. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V., als die zuständige Berufsvertretung, hat daraufhin Ausgleichsforderungen in noch unbestimmter Höhe angemeldet.

Im Vergleich zum Vorjahresstand lag das Ratenniveau des grenzüberschreitenden Rheinverkehrs im Jahre 1969 um etwa 25 bis 40% höher. Auch soweit die Frachtabschlüsse auf langfristigen Vereinbarungen sowie auf internationalen Frachtkonventionen beruhten, zeigte dieser Markt eine günstige Entwicklung. Die insgesamt beförderte Gütermenge reichte indessen mit 109 Mill. t nicht ganz an das Rekordergebnis des Vorjahres heran. So fiel z. B. der an sich bedeutende Sand- und Kiestransport von oberrheinischen Baggerstellen nach Rotterdam und Amsterdam von Mitte September bis Ende Oktober 1969 völlig aus.

Für Getreidetransporte von Benelux-Häfen nach deutschen Rheinhäfen wurde am 1. 11. 1969 eine neue Frachtenkonvention eingeführt. Sie erfaßt etwa 75% der in dieser Frachtenrelation eingesetzten Schiffskapazität. Mit Hilfe dieses Abkommens sollen im Getreidefrachtengeschäft durch Fest-

<sup>8)</sup> Vgl. 4. Vierteljahreshft 1968 der Reihe M 7, S. 5, „Eisenbahnverkehr“. — <sup>9)</sup> NITWO-Tarif ohne Tarifreglementierung des niederländischen Straßengüterverkehrs mit Belgien und Luxemburg.

<sup>10)</sup> Am Wesel-Datteln-Kanal.

legung von Preisuntergrenzen die gegenseitigen ruinösen Preisunterbietungen unterbunden werden.

Zwischen den Donauschiffahrtsgesellschaften Bayerischer Lloyd, Regensburg, Josef Wallner, Deggendorf, Donaudampfschiffahrtsgesellschaft („DDSG“), Wien, und „COMOS“, Wien, wurde am 9. bzw. 10. 11. 1969 ein neuer Schiffahrtsvertrag abgeschlossen, der vom 1. 10. 1970 bis 13. 12. 1975 gelten soll. Die lange Laufzeit dieses für die grenzüberschreitende Donaushiffahrt wichtigen Vertrages gibt den Vertragspartnern die Möglichkeit, die Durchführung von Frachttransporten auf der gesamten Donaustrecke langfristig zu planen.

Gelegentlich einer im Oktober 1969 in Wien abgehaltenen Konferenz der acht im „Bratislavaer Abkommen über die internationale Donaushiffahrt“ zusammengeschlossenen Donauländern appellierten die bayerischen, bulgarischen, jugoslawischen, sowjetischen, tschechoslowakischen und ungarischen Vertreter an die beiden, gleichfalls dort vertretenen Schiffahrtsgesellschaften „DDSG“ und „COMOS“, sich bei den zuständigen österreichischen Regierungsstellen für die Rücknahme der am 1. 3. 1969 verfügten Ufergelderhöhung der Donauhäfen Wien und Linz einzusetzen.

Nach einem Beschluß der gleichen Konferenz bleibt die im Rahmen des „Bratislavaer Abkommen“ vereinbarte Regelung einheitlicher Frachttarife weiter in Kraft. Neu eingeführt wurden bestimmte Frachtnachlasse für die Beförderung von Trockengütern in der Talfahrt. Hiervon abweichende Rabattvereinbarungen für Trocken- und Tankfrachtladungen bedürfen der Zustimmung der beteiligten Schiffahrtsgesellschaften in den einzelnen Ländern.

## Seeverkehr

Die DM-Aufwertung vom 27. 10. 1969 wirkte sich für die deutsche Handelsflotte, die Seefrachten überwiegend in Fremdwährung berechnet, als entsprechende Einnahmемinderung aus. Nach einer Mitteilung des Verbands Deutscher Reeder ergeben die nach Abzug der Betriebsaufwendungen im Ausland verbleibenden Devisenüberschüsse bei der Umrechnung in DM auf Grund des erhöhten DM-Wechselkurses einen Verlust von rund 220 Mill. DM jährlich<sup>11)</sup>. Die Handelsflotte der Bundesrepublik hat nur 3,6% der Welthandels-tonnage. Ihre Marktstellung ist daher zu schwach, als daß sie die Ratenbildung des internationalen Seefrachtengeschäfts bzw. der Linienkonferenzen im Sinne einer allgemeinen Ratenerrhöhung beeinflussen könnte. Auch kann die deutsche Seeschiffahrt nicht wie andere Wirtschaftszweige auf den Binnenmarkt ausweichen. Zudem fiel der Aufwertungstermin in eine Periode erheblicher Ausgabensteigerungen für Neuinvestitionen und für den laufenden Betrieb des Reedereigeschäfts. Den beträchtlichen Materialkosten- und Lohn-erhöhungen folgend stiegen in letzter Zeit die Neubau- und Reparaturpreise der Werftindustrie weiter an. Außerdem wurden am 1. 11. 1969 die Dienstleistungstarife für die deutschen Hafenbetriebe sowie die Kaigebühren der deutschen Seehäfen um 14 bis 18% heraufgesetzt. Die für den 1. 1. 1970 angekündigte Anhebung der Heuertarife für 45000 deutsche Seeleute um mindestens 12% trug ebenfalls zur weiteren Verschärfung der Kostensituation bei. Der Verband Deutscher Reeder bat deshalb die Bundesregierung, geeignete Hilfsmaßnahmen in die Wege zu leiten, um die Aufwertungsfolgen für die deutsche Seeschiffahrt zu mildern.

Auch die Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen selbst wurde durch den doppelten Kostendruck der DM-Aufwertung und der verschiedenen Tarifierhöhungen in Mitleidenschaft gezogen. Betroffen war vor allem der Seegüter-Transitverkehr mit benachbarten Binnenländern, z. B. mit der Schweiz, der Tschechoslowakei und mit Österreich. Für Devisenländer stiegen die deutschen Hafenkosten unter Berücksichtigung der DM-Aufwertung um 25 bis 26% an.

Ebenso wie die deutsche Seeschiffahrt meldete die deutsche Werftindustrie Ausgleichsforderungen für ihre Einnahmeverluste auf Grund der DM-Aufwertung an. Ende 1969 waren Auslandsaufträge in Höhe von 500 Mill. DM eingefroren, da die ausländischen Auftraggeber nicht gewillt waren, die auf Grund der DM-Aufwertung eintretenden Preiserhöhungen zu übernehmen. Die vorhandenen Werftkapazitäten können

nur dann kostendeckend ausgelastet werden, wenn für alle nach dem 27. 10. 1969 abgeschlossenen Schiffbauverträge Subventionen im Rahmen der durch die EWG-Richtlinien festgelegten oberen Grenze von 10% gezahlt werden.

Im Zusammenhang mit dem allgemein erhöhten Tonnagebedarf stiegen die Trampfrachtraten während des 4. Quartals 1969 kräftig an. Die Ratenkonjunktur der Trampschiffahrt wurde von den sprunghaft erhöhten Erz-, Kohle- und Rohölverschiffungen, vor allem nach Japan, stark ange-regt. Demgegenüber gingen die Getreideverschiffungen auf Grund der günstigen Ernteergebnisse europäischer und sonstiger Getreideeinfuhrländer etwas zurück. Innerhalb des Getreidefrachtensektors gewannen neben den herkömmlichen Verschiffungszentren, z. B. US-Golf- und La-Plata-Häfen, neue Hafenplätze für Getreideverschiffungen an Bedeutung, z. B. die Häfen des Bordeaux-Hamburg-Range. Das zeitweise schwächere Ladungsaufkommen der nordatlantischen Getreidefahrt wurde im Laufe des November durch umfangreiche Abschlüsse auf Zeitcharterbasis für fernöstliche Rechnung in etwa ausgeglichen.

Im Rückblick auf den Jahresverlauf 1969 reichte nach der Indexberechnung des BMV der Ratenanstieg des letzten Quartals gerade aus, um den mittleren Ratenstand des Vorjahres zu erreichen. Die sonstigen, meist ausländischen Indexberechnungen für die Reise- und Zeitcharterraten wiesen für das Jahr 1969 einen Rückstand gegenüber dem Vorjahr in unterschiedlicher Höhe aus.

Auf dem Nord-Ostsee-Frachtenmarkt setzte sich im Laufe des 4. Quartals eine Ratenverbesserung durch. Anfang Oktober 1969 wurde Ladung in sehr großem Umfang angeboten, während frachtfreie Tonnage, vor allem für prompte Lade-termine, nur in beschränktem Ausmaß zur Verfügung stand. Auf Grund der lebhaften Abschlußtätigkeit in den Sommermonaten war die Küstenschiffahrt mit Charterverpflichtungen bis Dezember 1969 reichlich eingedeckt. Sie kam deshalb nur selten in den Genuß höherer Abschlußraten und hielt sich bei Frachtverhandlungen für Dezember- und Januartermine sowie für spätere Verladungen stark zurück. Die deutschen Küstenschiffer wurden vor allem bei langfristigen, vor dem Aufwertungstermin in Fremdwährung vereinbarten Charter-bindungen von erheblichen Kursverlusten betroffen. Auf Grund ihres bedeutenden Tonnageanteils im Küstenverkehr versuchten sie, im Zuge der sich anbahnenden Ratenkonjunktur entsprechende Ratenerrhöhungen durchzusetzen. Dies gelang jedoch fast nur bei der Reisecharter, während in DM quotierte höhere Zeitcharterraten von den ausländischen Befrachtern nicht akzeptiert wurden. Bereits Ende November 1969 verschärfte sich die Transportsituation des Küstenfrachtensektors erneut. Mit Temperaturen zwischen minus 10 und minus 40 Grad setzte zu dieser Zeit die Frostperiode überraschend früh ein. Unter Berücksichtigung des Eisrisikos und der zunehmenden Tonnagenachfrage stiegen daraufhin die Küstenfrachtraten weiter an.

Auf Grund der erschwerten Ladebedingungen in skandinavischen Häfen kamen bedeutend weniger Frachtabschlüsse für Holzpartien als für „Bulkgüter“, z. B. Getreide, Brenn- und Baustoffe, Eisen und Stahl, zustande. Außerdem wirkte sich der sinkende Schnittholzverbrauch in Großbritannien, der hinter den Erwartungen der britischen Holzimporteure zurückgeblieben war, auf das Holzfrachtengeschäft hemmend aus.

Die Tagesraten der Tankerfahrt für die Beförderung von Rohöl und Mineralprodukten setzten im Oktober ihren bereits im Mai 1969 begonnenen Anstieg fort und verbesserten sich von September bis Dezember weiter um rund 50%. Im Vergleich mit dem entsprechenden Vorjahresquartal lagen sie im 4. Quartal 1969 allerdings nur um etwa 7 bis 14% höher. Da der Ratenverlauf der ersten 9 Monate des Jahres 1969 eine deutliche Schwäche zeigte, lag die Durchschnittsrate des Jahres 1969 rund 20% unter dem Vergleichswert des Vorjahres.

Die Aufwärtsbewegung der Raten für langfristige Tanker-kontrakte verlief nach der AFRA-Durchschnittsratenberechnung für die Tankerfahrt im gleichen Zeitraum sehr viel langsamer. Gegenüber September lagen die AFRA-Raten im Dezember lediglich um 11 bis 12% höher. Im Vergleich zum Vorjahr zeichnete sich ein Rückgang um rund 15% ab.

<sup>11)</sup> Berechnet nach dem entsprechenden Verkehrsaufkommen der deutschen Handelsflotte im Jahre 1968.



Die Frachtraten der Linienfahrt von und nach deutschen Häfen verharrten im Oktober und November 1969 auf ihrem im September erreichten Stand. Ratenerhöhungen in einzelnen Fahrtgebieten und Veränderungen von Zuschlagsätzen für den Verkehr mit bestimmten Häfen beeinflussten während dieser Monate die allgemeine Ratenentwicklung nur wenig. Erst im Dezember setzte sich mit der 9%igen Tarifierhöhung in der Ostasienfahrt wieder ein leichter Aufwärtstrend der Linienfrachtraten durch. Gegenüber dem Vorjahr lagen diese Raten im ganzen Jahre 1969 um 1,7% höher.

## Luftverkehr

Die für den Personenflug- und Luftfrachtverkehr der Bundesrepublik mit dem Ausland in DM umgerechneten Flugpreise und Luftfrachtraten der in US-\$ festgesetzten IATA-Verbandstarife wurden am 6. 10. 1969 auf Grund der Kurs-Freigabe der DM um 5% und am 27. 10. 1969 auf Grund der darauf folgenden DM-Aufwertung um weitere 3,5% herabgesetzt. Die Leitung der Deutschen Lufthansa begrüßte die an sich preisverbilligende Wirkung dieser Maßnahme als willkommene Marktanregung für eine verstärkte Transportnachfrage der Flug- und Luftfracht-Interessenten, wies jedoch in ihrer Verlautbarung gleichzeitig auf die Einnahmeverluste hin, mit denen sie auf Grund der niedrigeren Bewertung ihrer Deviseneinnahmen aus Dienstleistungen im grenzüberschreitenden Verkehr rechnen müsse. Im Jahre 1970 werde sich dieser Verlust — berechnet nach dem Verkehrsaufkommen des Vorjahres — voraussichtlich auf rund 72 Mill. DM stellen.

Die in der Bundesrepublik tätigen Flugreise-Unternehmen, z. B. „Airtours International“, „g-u-t“ und „Touristik-International“ (IT) gaben die auf Grund der DM-Aufwertung erzielten Preisvorteile unverzüglich 1969/70 an die Kundschaft weiter und senkten ihre Pauschalpreise für Auslandsflüge in der Wintersaison um 4 bis 7%.

Ein Tarifvorstoß der Italienischen Fluggesellschaft ALITALIA, die zum 1. 11. 1969 ohne Abstimmung mit den übrigen am Nordatlantikverkehr beteiligten IATA-Gesellschaften einen zusätzlichen Ausflugarif für Hin- und Rückreisen zwischen Rom und New York bei einem Mindestaufenthalt von 22 Tagen in Kraft setzte, löste bei den Konkurrenzunternehmen ähnliche Maßnahmen aus. Gegenüber dem gemäß Resolution Nr. 070 d bisher allein gültigen IATA-Ausflugarif für 14 bis 21 Tage liegen die Preise der einzelnen Fluggesellschaften für das neue Sonderflugangebot um etwa 15 bis 27% niedriger. Dementsprechend führte die Deutsche Lufthansa am 1. 11. 1969 für die Strecke Frankfurt—New York—Frankfurt einen Ausflugarif zu gleichen Bedingungen ein und setzte den Sonderflugpreis auf 1 025 DM fest — gegenüber einem IATA-Preis für 14/21-Tage-Flugreisen von 1 318 DM —. Dieses Preisangebot wurde von der mit **Propellermaschinen fliegenden „Loftleidir“**, einer nicht der IATA angeschlossenen isländischen Fluggesellschaft, mit einem Flugpreis von 678 DM in der Flugverbindung Luxemburg—New York—Luxemburg (über Reykjavik) nochmals stark unterboten. Gleichzeitig revidierten die über den Nordatlantik verkehrenden IATA-Gesellschaften — ebenfalls ohne Verbandsabsprache — die Tarifsektoren ihrer Gruppen- und Gruppenpauschalreisen. Durch Einführung zusätzlicher Tarifpositionen für größere Reisegruppen und Senkung der Tarifsätze konnten sie auch diese Sonderflugangebote stark verbilligen. Z. B. liegen die Flugpreise der von der Deutschen Lufthansa am 8. 11. 1969 eingeführten Stufentarife für Reisegruppen von mindestens 25/50/151 Personen um durchschnittlich 35% unter den gleichzeitig revidierten IATA-Gruppentarifen für mindestens 15 bzw. 40 Personen. Diese einseitigen Tarifänderungen richteten sich vor allem gegen die wachsende Konkurrenz der Chartergesellschaften. Der dadurch bedingte „tariflose“ Zustand im Nordatlantik-Flugverkehr soll durch Vereinheitlichung der inzwischen herausgegebenen gesellschaftseigenen Sondertarife und durch Aufnahme dieser Tarife in den IATA-Rahmentarif spätestens zum Beginn der neuen Flugsaison im März/April 1970 beendet werden.

Am 15. 10. 1969 trat mit 14tägiger Verzögerung eine Neuausgabe des IATA-Luftfrachtarifs für die Tarifperiode vom 1. 10. 1969 bis 30. 9. 1971 in Kraft. Das Hauptgewicht der bereits im Mai 1969 von der IATA-Frachtkonfe-

renz in Athen<sup>12)</sup> beschlossenen Tarifänderungen lag auf der Rationalisierung des Ratschemas für Kleinsendungen und Sammelladungen.

Auf Grund der höheren Betriebskosten des Kurz- und Mittelstreckenverkehrs wurden die Allgemeinen Raten und die Spezialraten des europäischen Luftfrachtsektors durch Aufschläge von 5 bis 10% erhöht. In der Verkehrsrichtung Europa—Nahost und Europa—Afrika wurden die Allgemeinen Raten um maximal 5% heraufgesetzt. Demgegenüber blieb der Allgemeine Luftfracht-Tarifsektor für den afrikanischen und nahostlichen Binnenverkehr sowie für die Verkehrsrichtung Nahost/Afrika—Europa unverändert.

Im Atlantikverkehr wurden die unteren Gewichtsstufen der Allgemeinen Luftfrachtraten zwischen 2,5 und 10%, in den meisten Fällen um 5% heraufgesetzt. Die Spezialraten des Atlantiksektors wurden auf ein neues Warenschema umgestellt, wodurch sich einige Warenpositionen leicht verteuerten. In ähnlicher Weise änderten sich auch die Allgemeinen Raten sowie die Spezialraten des interamerikanischen Luftfrachtverkehrs<sup>13)</sup>.

Die im Transpazifikverkehr<sup>14)</sup> für Sendungen der ab 300 kg, 400 kg und 500 kg geltenden Allgemeinen Raten wurden leicht ermäßigt, während sie für kleinere Sendungen unverändert blieben. Gleichgeblieben sind auch die Allgemeinen Raten im Südpazifikverkehr<sup>15)</sup> wie auch die Spezialraten im gesamten Pazifikverkehr.

Das Tarifniveau der Allgemeinen Raten für Luftfrachtsendungen von Europa nach Fernost wurde für fast alle Gewichtsstufen des Luftfrachtarifs beibehalten. Lediglich für Sendungen unter 45 kg wurden die Raten um 2 bis 4% erhöht. Außerdem wurden den Wünschen der europäischen Verlager entsprechend für eine Reihe von Bestimmungsarten dieser Verkehrsrichtung neue Warenpositionen des Luftfracht-Spezialtarifs eingeführt, und zwar für Garne, Fasern, Textilgewebe, Rechen- und Schreibmaschinen, Vervielfältigungsmaschinen, Datenverarbeitungsgeräte, Maschinen und Werkzeuge, Chemikalien und Fachzeitschriften.

Ferner wurde ein besonderes Pauschalfrachtschema für den Container- und Palettenverkehr über den Nordatlantik und Pazifik sowie zwischen Europa und Ostasien bzw. Australien in den Tarif aufgenommen, wodurch sich bei Auflieferung großer Transportmengen in Behältern, die den Abmessungen der neuen IATA-Vorschriften entsprechen, erhebliche Frachtvorteile gegenüber den bisher anwendbaren Tarifbedingungen ergeben. Vor allem der Versand von vollausgelasteten Behältern und die Zusammenfassung von Kleinsendungen im Luftfrachtsammelverkehr sollten durch die neuen Tarifbestimmungen gefördert werden. Der wichtigste Fortschritt dieses neuen Tarifsystems ist die Einführung von „FAK-Raten“<sup>16)</sup>. Danach wurden nach der Behältergröße abgestufte Mindestgewichte gebildet und entsprechende Festgebühren je beladenen Behälter eingeführt. Die Frachtvorteile des neuen Containertarifs können sich jedoch erst dann voll auswirken, wenn die Verlager die Paletten und Container selbst beladen und im Anschluß an den Luftfrachttransport in beladenem Zustand weiterbefördern lassen.

Im britischen Binnenluftfrachtverkehr stiegen die Allgemeinen Frachtraten der BEA<sup>17)</sup> am 1. 10. 1969 erneut an. Die Mindestpauschalsätze wurden von bisher 12,6 s auf 50,0 s erhöht. Lediglich für die Luftfrachtbeförderung innerhalb Schottlands wurde dieser Mindestsatz auf 15,0 s beschränkt. Außerdem wurde die Warenstruktur der Spezialraten verändert.

Die JAT<sup>18)</sup> setzte ihre Luftfrachtraten im jugoslawischen Inlandsverkehr am 1. 11. 1969 durchschnittlich um 15% herauf, wobei der Tarifzuschlag für Sendungen ab 300 kg nur 7% betrug. Gleichzeitig wurden die jugoslawischen Binnenflugpreise um 7,35% erhöht. Zusätzlich wurden „Direktflugscheine“ für den jugoslawischen Binnenflugverkehr eingeführt, die noch unter dem Tarifniveau liegen, das bis zum 31. 10. 1969 gegolten hat.

<sup>12)</sup> Vom 14. 4. bis 13. 5. 1969. — <sup>13)</sup> Innerhalb des amerikanischen Kontinents (einschl. Mittel- und Südamerika). — <sup>14)</sup> Zwischen Amerika und Ostasien. — <sup>15)</sup> Zwischen Amerika und Südostasien/Ozeanien/Australien. — <sup>16)</sup> „Freight-all-Kindes“-Raten. — <sup>17)</sup> British European Airways. — <sup>18)</sup> Jugoslovenski Aerotransport.

Nachdem das Civil Aeronautics Board (CAB) bereits im September 1969 die 5 bis 8%ige Preiserhöhung im amerikanischen Binnenflugverkehr genehmigt hatte, stimmte am 6. 11. 1969 auch das amerikanische Repräsentantenhaus dieser Tarifrevision der Binnenfluggesellschaften zu. Die bisher in Höhe von 5% des Flugpreises erhobene Luftbeförderungssteuer wurde auf 8% heraufgesetzt. Ferner wurden eine zusätzliche Steuer für alle auf ausländische Zielstationen lautenden Flugscheine in Höhe von 3 \$ sowie verschiedene andere Gebührenpositionen eingeführt, darunter eine Zulassungsgebühr für Flugzeuge sowie eine Frachtbriefgebühr. Über Zeitpunkt der Inkraftsetzung dieser Tarifänderungen bzw. Gebührenmaßnahmen ist allerdings bis jetzt noch nichts Näheres bekanntgeworden.

#### Post- und Fernmeldeverkehr

Bei der Verrechnung von Forderungen und Verbindlichkeiten im Post- und Fernmeldeverkehr mit dem Ausland ergaben sich für die Deutsche Bundespost auf Grund der DM-Aufwertung nur geringfügige Nachteile. Kursverluste beim Ausgleich der Verrechnungsspitzen, die sich jedoch nach Angaben der DBP in engen Grenzen gehalten haben, werden nach einer entsprechenden Bestimmung des Weltpostvertrages bzw. des Internationalen Fernmeldevertrages von der „Gläubigerverwaltung“ und der „Schuldnerverwaltung“ je zur Hälfte getragen. Die auf Grund der DM-Aufwertung erforderlich gewordene Berichtigung der Gebühren für den Versand von Auslandspaketen, für Auslandsgespräche, -telegramme und -telexverbindungen wird zu einem späteren Zeitpunkt, voraussichtlich im Frühjahr 1970, erfolgen.

Die Vermittlungsart „Gespräche mit einer bestimmten Person“ wurde in Fernsprechverkehr mit dem Iran am 1. 12. 1969 und mit Argentinien am 15. 11. 1969 eingeführt. Für die besondere Vermittlungsleistung der beteiligten Fernmeldeverwaltungen wird ein Zuschlag in Höhe von einem Drittel der Dreiminutengebühr erhoben. Für Gespräche mit Argentinien wurde gleichzeitig die Grundgebühr um rund 24% ermäßigt. Für „Gespräche mit einer bestimmten Person“ in europäischen Ländern sowie in Marokko und Israel wurde dieser Zuschlagssatz am 1. 12. 1969 auf zwei Drittel der Dreiminutengebühr erhöht. Im Fernsprechdienst mit Griechenland wurde am 22. 12. 1969 die vollautomatische Gesprächsvermittlung eingeführt. Danach werden sowohl im Tag- wie im Nachtverkehr einheitlich 0,18 DM für 2,182 Sekunden Sprechzeit berechnet.

Im Laufe des 4. Quartals 1969 wurde ferner die Teilnehmer selbstwahl für Telexverbindungen mit Südafrika (1. 10.), Südwestafrika (7. 11.) und mit Japan (15. 12.) eingeführt. Im handvermittelten Telexverkehr mit Griechenland ermäßigte sich am 1. 12. 1969 die Dreiminutengebühr von 5,70 auf 4,50 DM. Mit Franz.-Polynesien (Tahiti) wurde der handvermittelte Telexdienst am 20. 12. 1969 neu aufgenommen.

Am 15. 11. 1969 stiegen die belgischen Postgebühren für In- und Auslandsbriefe um rund 17%, für Postkarten um 20 bis 25% und für Nebenleistungen im Briefdienst um rund 50%.

In den Fachausschußsitzungen des XVI. Weltpostkongresses, der vom 1. 10. bis 14. 11. 1969 in Tokio abgehalten wurde,

beschlossen die Delegierten verschiedene wichtige Änderungen für die im Weltpostvertrag niedergelegten Gebührensätze: Für Brief- und Paketsendungen wurden neue Gebührensstrukturen eingeführt. Z. B. wurden die bisher einheitlichen Gebührenstufen für Briefe von 20 g und für andere Briefsendungen von 50 g durch eine progressive Gebührensstaffelung zu 20/50/100/250 g ersetzt. Bestimmte Kategorien des Briefdienstes wurden zusammengelegt bzw. aufgehoben. Erhöht wurden vor allem die Sätze für Brief- sowie für Paketsendungen auf dem Land- und Seewege, während die Sätze für entsprechende Luftpostsendungen ermäßigt wurden. Die Sätze für wichtige Nebenleistungen im Brief- und Paketdienst sowie für den Geldverkehr wurden stark erhöht, teilweise sogar verdoppelt. Andererseits wurden die Haftpflichtleistungen für den Paketdienst verbessert. Außerdem wurde das Abkommen über den internationalen Postzeitungsdienst von Grund auf revidiert. Die darin aufgeführten Bestimmungen über das Verhältnis der Postverwaltungen zu den Verlegern wurde wesentlich vereinfacht. Die am 14. 11. 1969 in Tokio unterzeichneten Einzelverträge treten im internationalen Postverkehr allgemein am 1. 7. 1971 in Kraft. Lediglich die neuen Bestimmungen über Standardsendungen und über Mindestformate der Briefsendungen mit Umschlag sollen erst am 1. 3. 1973 wirksam werden.

#### Spedition

Mit Wirkung vom 13. 10. 1969 wurde der zuletzt im Juni 1967 revidierte Tarif für die „bahnamtliche Rollfuhr von Stückgut, Wagenladungen und Expreßgut“ neu herausgegeben. Die in der Gebührentafel A 1 dieses Tarifs aufgeführten Rollgebühren für Stückgut und Wagenladungen innerhalb des Bestellbezirks „Ortsklasse 1“ wurden progressiv, d. h. mit dem Ladungsgewicht ansteigend, um etwa 3 bis 8% erhöht. Diese progressive Zuschlagsstaffelung wird auch auf die Ortsklasseneinteilung des Tarifs angewendet. Danach liegen die entsprechenden Aufschläge für die oberste Ortsklasse (Nr. 7) bei + 14 bis + 16%. Die Rollgebühren für Expreßgut der Gebührentafel A 2 wurden ebenfalls unterschiedlich, jedoch degressiv gestaffelt angehoben. Dementsprechend sinken die Gebührenaufschläge umgekehrt proportional zur Gewichtspression:

in der untersten Ortsklasse (A) von 18 auf 11%,  
in der obersten Ortsklasse (G) von 20 auf 17%.

Gleichzeitig wurde jedoch der bisher für Kleinbehälter, Box- und Gitterboxpaletten berechnete Behälterzuschlag in Höhe der jeweiligen Rollgebühr für 100 kg um die Hälfte ermäßigt.

Im Zuge der Gebührenerhöhung der Kaiumschlagstarife in den Häfen Bremen, Bremerhaven und Hamburg wurden die Provisionssätze des Seehafen-Speditionstarifs „SST-Export“, die Kostensätze des Speditionstarifs für „Besondere Leistungen“ sowie der entsprechende Nebengebührentarif mit Wirkung vom 1. 11. 1969 erhöht. Die Sätze des als „Mindesttarif“ anwendbaren „SST-Export“-Tarifs gehen auf eine Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft aus dem Jahre 1952 zurück, sie wurden zuletzt im Jahre 1960 allgemein erhöht. Die erneute Gebührenerhöhung wurde von den Speditionsverbänden mit den erheblich gestiegenen Kosten, vor allem für Löhne und Gehälter, begründet.

#### Zur Beachtung:

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

# 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)3)</sup>

##### Einfache Fahrt

1. 6. 1932 .....	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948 .....	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951 .....	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00
1. 2. 1958 .....	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00
1. 1. 1963 .....	6,00	4,00	12,60	8,40	23,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00
1. 3. 1968 .....	6,40	4,20	13,20	8,80	24,60	16,40	43,60	29,00	60,00	40,00	114,00	76,00
1. 6. 1969 <sup>11)</sup> .....	6,40	4,20	14,80	9,80	27,60	18,40	46,60	31,00	63,00	42,00	117,00	78,00

##### Hin- und Rückfahrt

1. 6. 1932 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
1. 4. 1946 .....	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00
25. 7. 1948 .....	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00
15. 10. 1951 .....	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	63,00	42,00	94,00	56,00	147,00	98,00
1. 2. 1958 .....	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	159,00	106,00
1. 1. 1963 .....	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00
1. 3. 1968 .....	11,20	7,40	23,80	15,80	45,00	30,00	79,60	53,00	108,00	72,00	183,00	122,00
1. 6. 1969 <sup>11)</sup> .....	11,20	7,40	26,80	17,80	51,00	34,00	85,60	57,00	114,00	76,00	189,00	126,00

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

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

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

19. 10. 1938 .....	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>4)</sup>
		Deutschen Reichsbahn	Österreich. Bundesbahn	Dänischen Staatsbahn	
1. 5. 1955 .....	5,00	7,00	8,00	8,00	8,00
1. 4. 1958 .....	6,50	6,50	6,50	6,50	8,00
1. 5. 1961 .....	6,50	6,50	6,50	6,50	9,00
26. 5. 1963 .....	7,00	7,00	9,00	9,00	9,00
1. 1. 1965 .....	9,00	7,00	9,00	9,00	9,00
30. 5. 1965 .....	9,00	9,00	11,50	11,50	11,50
29. 9. 1966 .....	11,50	9,00	11,50	11,50	11,50

#### f) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft

	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	bis 600 km	über 600 km	alle Entfernungen		
	1. Klasse		2. Klasse		3. Klasse		3. Klasse		
			Einbettabteil		Zweibettabteil				
bis 14. 2. 1951 .....	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50	10,00		
15. 2. 1951 .....	30,00		17,50	20,00	15,00	17,00	10,00		
12. 2. 1953 .....	35,00		21,00	24,00	18,00	20,00	12,00		
	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km
1. 3. 1955 .....	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00
			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
1. 3. 1958 .....	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00
15. 3. 1961 <sup>8)</sup> .....	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40
27. 5. 1962 <sup>9)</sup> .....	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00
1. 11. 1964 .....	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00
22. 5. 1966 .....	61,00	69,00	74,00	28,00	31,00	33,00	31,00	33,00	35,00
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 vgl. S. 40

## 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>
<b>Belgien, Einfache Fahrt</b>								
1. 8. 1956 .....	5,95	3,66	23,63	14,37	—	—	—	—
15. 3. 1959 .....	6,21	3,83	24,48	15,22	—	—	—	—
1. 4. 1964 .....	6,02	4,01	23,82	15,88	—	—	—	—
1. 6. 1966 .....	6,80	4,50	26,80	17,90	—	—	—	—
1. 4. 1967 .....	6,90	4,70	26,60	17,80	—	—	—	—
1. 12. 1967 .....	7,20	4,90	27,90	18,70	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	6,80	4,70	26,30	17,70	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	6,70	4,60	25,70	17,20	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 8. 1956 .....	10,12	6,72	32,81	23,29	—	—	—	—
15. 3. 1959 .....	10,54	7,14	33,83	24,65	—	—	—	—
1. 4. 1964 .....	10,83	7,22	42,91	28,63	—	—	—	—
1. 6. 1966 .....	13,60	9,00	53,60	35,80	—	—	—	—
1. 4. 1967 .....	13,80	9,40	53,20	35,60	—	—	—	—
1. 12. 1967 .....	14,40	9,80	55,80	37,40	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	13,60	9,30	52,50	35,20	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	13,30	9,10	51,40	34,50	—	—	—	—
<b>Dänemark, Einfache Fahrt</b>								
1. 10. 1954 .....	4,49	2,97	17,85	11,90	31,69	21,12	—	—
1. 8. 1959 .....	5,46	3,64	21,85	14,57	38,24	25,49	—	—
15. 1. 1962 .....	5,79	3,86	23,17	15,44	40,37	26,91	—	—
1. 5. 1963 .....	6,29	4,19	25,14	16,76	43,65	29,10	—	—
1. 5. 1965 .....	6,30	4,20	25,10	16,70	43,50	29,00	—	—
1. 9. 1965 .....	7,00	4,70	27,90	18,60	48,80	32,60	—	—
1. 5. 1966 .....	7,10	4,80	28,40	19,00	49,70	33,10	—	—
1. 7. 1967 .....	8,00	5,30	31,70	21,10	55,10	37,00	—	—
1. 12. 1967 .....	7,50	5,00	29,50	19,70	51,40	34,40	—	—
1. 11. 1969 .....	7,70	5,10	30,50	20,40	52,90	35,10	—	—
1. 12. 1969 .....	7,50	5,00	29,90	19,90	51,70	34,40	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 10. 1954 .....	7,65	5,10	30,35	20,27	53,90	35,93	—	—
1. 8. 1959 .....	8,26	5,46	32,78	21,85	57,06	38,24	—	—
15. 1. 1962 .....	8,78	5,79	34,75	23,17	60,84	40,37	—	—
1. 5. 1963 .....	9,43	6,29	37,71	25,14	65,77	43,65	—	—
1. 5. 1965 <sup>2)</sup> .....	9,40	6,30	37,60	25,10	65,60	43,50	—	—
1. 9. 1965 .....	11,20	7,50	44,70	29,80	78,50	52,30	—	—
1. 5. 1966 .....	11,40	7,60	45,40	30,30	79,80	53,20	—	—
1. 7. 1967 .....	12,70	8,50	51,00	34,00	87,90	58,60	—	—
1. 12. 1967 .....	11,80	8,00	47,60	31,80	82,00	54,60	—	—
1. 11. 1969 .....	12,30	8,40	48,90	32,60	84,50	56,40	—	—
1. 12. 1969 .....	12,00	8,10	47,90	31,90	82,70	55,20	—	—
<b>Frankreich, Einfache Fahrt<sup>3)</sup></b>								
3. 6. 1956 .....	5,61	4,03	21,84	15,62	53,80	38,43	107,24	76,62
6. 1. 1958 .....	6,60	4,20	25,80	16,68	63,60	41,16	126,60	81,96
1. 1. 1959 .....	7,44	5,04	29,40	19,68	72,60	48,48	144,60	96,48
1. 1. 1960 .....	5,33	3,61	21,07	14,10	52,03	34,74	103,63	69,14
23. 10. 1961 .....	5,39	3,59	21,32	14,22	52,53	35,05	104,66	69,77
20. 5. 1963 .....	5,50	3,70	21,40	14,30	52,80	35,20	105,10	70,10
1. 3. 1966 .....	6,50	4,40	25,50	17,10	62,90	42,00	125,10	83,50
17. 10. 1966 .....	7,60	5,10	26,40	17,60	63,10	42,10	124,40	83,00
1. 10. 1967 .....	8,20	5,40	28,10	18,70	67,20	44,80	132,50	88,30
1. 10. 1968 .....	8,60	5,70	28,90	19,60	69,20	46,40	136,80	91,20
12. 8. 1969 .....	7,80	5,20	26,10	17,70	62,30	42,20	123,20	82,10
1. 11. 1969 .....	7,30	4,80	24,40	16,50	58,20	39,10	115,00	76,70
1. 12. 1969 .....	7,10	4,70	23,70	16,10	56,80	38,10	112,20	74,80
<b>Großbritannien, Einfache Fahrt<sup>4)</sup></b>								
15. 9. 1957 .....	4,70	3,14	18,38	12,25	45,72	30,48	91,43	60,96
1. 11. 1959 .....	5,29	3,53	20,66	13,78	50,11	33,42	95,82	63,90
12. 6. 1960 .....	5,88	3,92	22,97	15,31	50,13	33,42	95,84	63,90
1. 9. 1961 .....	6,51	4,31	25,42	16,84	54,05	35,87	99,76	66,35
3. 6. 1962 .....	6,80	4,53	26,55	17,70	55,38	36,92	99,42	66,28
15. 9. 1962 .....	6,76	4,51	26,41	17,61	57,71	38,47	96,12	64,03
1. 2. 1965 .....	7,20	4,90	28,70	19,20	62,90	42,20	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
1. 11. 1969 .....	6,40	4,34	26,47	16,21	57,50	38,34	99,49	66,24
1. 12. 1969 .....	6,26	4,25	25,91	15,86	56,28	37,52	97,38	64,83
<b>Italien, Einfache Fahrt</b>								
1. 8. 1956 .....	3,92	2,23	15,68	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961 .....	4,36	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963 .....	5,00	2,80	20,15	11,05	50,05	27,63	89,70	50,05
1. 2. 1964 .....	5,20	3,00	20,20	11,10	50,10	27,70	89,70	50,10
1. 11. 1969 .....	4,90	2,90	19,00	10,50	47,10	26,10	84,40	47,10
1. 12. 1969 .....	4,80	2,80	18,60	10,30	46,10	25,50	82,60	46,10
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 8. 1956 .....	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961 .....	7,41	4,16	29,51	16,38	87,10	48,10	156,00	87,10
1. 1. 1963 .....	10,00	5,60	40,30	22,10	100,10	55,26	179,40	100,10
1. 2. 1964 .....	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
1. 11. 1969 .....	9,80	5,70	38,00	20,90	94,20	52,10	171,70	94,20
1. 12. 1969 .....	9,60	5,60	35,00	19,30	92,20	51,00	165,10	92,20
<b>Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt<sup>6)</sup></b>								
1955 .....	3,30	2,20	12,44	8,29	22,84	15,23	45,68	30,46
1. 2. 1956 .....	4,48	2,99	14,47	9,64	25,38	16,92	50,25	33,50
1. 3. 1957 .....	4,40	2,93	14,47	9,64	31,13	20,76	61,67	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>
1. 11. 1969 .....	3,80	2,60	15,00	10,00	37,30	24,90	74,50	49,70
1. 12. 1969 .....	3,70	2,50	14,70	9,80	36,50	24,30	72,90	48,60
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>3)</sup></b>								
1. 3. 1957 .....	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23
1. 4. 1965 .....	— <sup>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 vgl. S. 40

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>
<b>Luxemburg, Einfache Fahrt</b>								
6. 6. 1957 .....	6,12	4,25	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965 .....	7,40	4,90	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965 .....	7,60	5,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967 .....	8,00	5,40	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967 .....	8,30	5,60	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	7,90	5,30	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	7,70	5,20	—	—	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
6. 6. 1957 .....	10,46	7,23	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1965 .....	14,80	9,80	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965 .....	15,00	10,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967 .....	16,00	10,80	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967 .....	16,60	11,20	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	15,70	10,60	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	15,30	10,30	—	—	—	—	—	—
<b>Niederlande, Personen- und D-Züge, ab 1. 12. 1962 Personenzüge, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 4. 1957 .....	3,50	2,44	12,78	8,89	—	—	—	—
1. 12. 1962 .....	3,60	2,50	12,90	9,00	—	—	—	—
1. 10. 1963 .....	3,90	2,70	13,60	9,10	—	—	—	—
1. 5. 1964 .....	4,10	2,90	14,80	9,90	—	—	—	—
1. 4. 1965 .....	4,50	3,20	16,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1966 .....	5,00	3,40	17,60	11,90	—	—	—	—
1. 2. 1967 .....	5,30	3,60	18,80	12,60	—	—	—	—
20. 1. 1968 .....	5,50	3,80	19,30	13,00	—	—	—	—
1. 1. 1969 .....	5,90	4,10	19,40	13,10	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	5,60	3,90	18,30	12,40	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	5,50	3,80	17,90	12,10	—	—	—	—
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 12. 1962 .....	1,23	1,23	1,23	1,23	—	—	—	—
1. 10. 1963 .....	2,45	2,45	2,45	2,45	—	—	—	—
1. 5. 1964 .....	2,56	2,56	2,56	2,56	—	—	—	—
1. 2. 1967 .....	2,30	2,30	2,30	2,30	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	2,17	2,17	2,17	2,17	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	2,12	2,12	2,12	2,12	—	—	—	—
<b>Norwegen, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 11. 1955 .....	5,14	3,43	20,39	13,59	51,00	33,98	76,53	51,00
1. 9. 1960 .....	5,82	3,88	23,28	15,52	58,21	38,81	87,32	58,21
1. 7. 1962 .....	6,42	4,28	25,67	17,12	64,18	42,79	96,27	64,18
1. 5. 1966 .....	6,50	4,40	26,80	18,30	65,60	43,90	98,10	65,60
1. 12. 1966 .....	7,50	5,00	30,70	21,00	75,50	50,00	112,30	75,50
1. 9. 1967 .....	7,70	5,20	31,90	21,60	77,90	52,30	115,90	77,90
1. 9. 1968 .....	8,60	5,80	35,10	23,80	86,50	58,20	129,40	86,50
1. 11. 1969 .....	8,20	5,50	33,00	22,50	81,40	54,80	121,70	81,40
1. 12. 1969 .....	8,00	5,40	32,30	21,90	79,60	53,60	119,10	79,60
<b>Österreich, Personenzüge, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 1. 1954 .....	3,07	2,04	12,17	8,12	28,34	18,89	44,79	29,86
1. 1. 1961 .....	4,37	2,56	17,16	10,05	40,72	23,87	70,04	41,18
1. 8. 1966 .....	5,70	3,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
1. 1. 1969 .....	7,40	4,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
1. 11. 1969 .....	7,00	4,40	20,60	13,00	47,80	30,00	83,50	52,20
1. 12. 1969 .....	6,90	4,30	20,10	12,60	46,80	29,30	81,60	51,10
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 1. 1954 .....	1,01	—	4,07	—	9,44	—	14,93	—
1. 1. 1961 .....	0,75	—	2,94	—	7,02	—	12,32	—
1. 1. 1964 .....	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56
1. 8. 1966 .....	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
1. 11. 1969 .....	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23
1. 12. 1969 .....	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18
<b>Schweden, Personenzüge, ab 1. 5. 1966 Personen- und D-Züge, Einfache Fahrt</b>								
1. 9. 1959 .....	7,01	4,67	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>
1. 11. 1969 .....	10,30 <sup>3)</sup>	6,90 <sup>3)</sup>	42,20 <sup>3)</sup>	28,20 <sup>3)</sup>	95,40 <sup>3)</sup>	63,60 <sup>3)</sup>	137,50 <sup>3)</sup>	91,70 <sup>3)</sup>
1. 12. 1969 .....	10,10 <sup>3)</sup>	6,80 <sup>3)</sup>	41,30 <sup>3)</sup>	27,60 <sup>3)</sup>	93,30 <sup>3)</sup>	62,20 <sup>3)</sup>	134,50 <sup>3)</sup>	89,70 <sup>3)</sup>
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 9. 1959 .....	10,98	7,32	42,07	28,04	94,65	63,10	137,88	91,02
1. 9. 1962 .....	12,18	8,12	46,86	31,24	101,92	67,95	148,78	99,19
1. 10. 1964 .....	13,07	8,71	49,01	32,68	107,36	71,58	156,38	104,25
1. 5. 1966 .....	21,80 <sup>3)</sup>	17,20 <sup>3)</sup>	59,90 <sup>3)</sup>	42,50 <sup>3)</sup>	122,40 <sup>3)</sup>	84,30 <sup>3)</sup>	175,50 <sup>3)</sup>	119,70 <sup>3)</sup>
1. 1. 1967 .....	26,20 <sup>3)</sup>	20,00 <sup>3)</sup>	68,80 <sup>3)</sup>	48,60 <sup>3)</sup>	139,20 <sup>3)</sup>	95,40 <sup>3)</sup>	200,00 <sup>3)</sup>	136,00 <sup>3)</sup>
1. 1. 1968 .....	19,80 <sup>3)</sup>	13,40 <sup>3)</sup>	66,20 <sup>3)</sup>	44,20 <sup>3)</sup>	155,20 <sup>3)</sup>	103,20 <sup>3)</sup>	222,00 <sup>3)</sup>	148,00 <sup>3)</sup>
1. 11. 1969 .....	20,20 <sup>3)</sup>	13,80 <sup>3)</sup>	68,10 <sup>3)</sup>	45,20 <sup>3)</sup>	157,60 <sup>3)</sup>	105,20 <sup>3)</sup>	227,70 <sup>3)</sup>	151,60 <sup>3)</sup>
1. 12. 1969 .....	19,70 <sup>3)</sup>	13,50 <sup>3)</sup>	66,70 <sup>3)</sup>	44,20 <sup>3)</sup>	154,20 <sup>3)</sup>	102,90 <sup>3)</sup>	222,90 <sup>3)</sup>	148,30 <sup>3)</sup>
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 1. 1957 .....	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43	3,65	2,43
1. 9. 1962 .....	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
1. 10. 1964 .....	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89
1. 5. 1965 .....	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>
<b>Schweiz, Einfache Fahrt</b>								
1. 10. 1959 .....	7,79	5,65	27,66	19,67	45,97	32,73	—	—
1. 11. 1964 .....	8,80	6,20	28,30	19,50	49,60	34,20	—	—
1. 1. 1967 .....	9,20	6,20	29,40	19,70	51,60	34,40	—	—
1. 11. 1968 .....	10,10	6,90	33,20	21,80	56,90	37,90	—	—
1. 11. 1969 .....	9,50	6,60	31,30	20,60	53,60	35,70	—	—
1. 12. 1969 .....	9,30	6,40	30,60	20,10	52,40	34,90	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 10. 1959 .....	11,69	8,38	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	—	—
1. 11. 1969 .....	14,30	9,50	46,40	31,30	80,20	53,60	—	—
1. 12. 1969 .....	14,00	9,30	45,40	30,60	78,50	52,40	—	—

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

# 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. 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	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	3,80	2,80	—	15,00	10,80	—	37,50	26,80	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	3,70	2,70	—	14,70	10,50	—	36,70	26,20	—	—	—	—
Spanien, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>												
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	36,30	24,20	16,50	72,90	48,70	33,10
1. 12. 1967 .....	3,10	2,10	1,50	12,70	8,50	5,80	31,60	21,10	14,40	63,50	42,30	28,80
1. 11. 1969 .....	3,00	2,00	1,50	12,00	8,10	5,50	29,80	19,90	13,60	59,80	39,80	27,20
1. 12. 1969 .....	2,90	2,00	1,40	11,70	7,90	5,40	29,10	19,50	13,30	58,50	39,00	26,50

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

Fahrtstrecke (Entfernung in Bahnkilometern)	Stand 1. 12.	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt		Fahrtstrecke (Entfernung in Bahnkilometern)	Stand 1. 12.	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse			1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
im grenzüberschreitenden Verkehr											
<b>Bonn — Amsterdam</b> (291 km) über Venlo (Grenze)	1957	27,63	19,81	51,31	36,98	<b>Bonn — Paris</b> (522 km) über Aachen Süd (Grenze) — Jeumont (Grenze)	1957	61,03	41,69	113,23	79,90
	1958	28,28	20,22	53,55	38,44		1958	66,94	43,69	125,92	84,51
	1959	28,28	20,22	53,55	38,44		1959	71,35	47,63	134,90	92,48
	1960	28,28	20,22	53,55	38,44		1960	61,39	40,97	114,98	79,15
	1961	28,28	20,22	53,55	38,44		1961	61,68	41,10	115,56	79,43
	1962	28,28	20,22	53,55	38,44		1962	61,68	41,10	115,56	79,43
	1963	31,25	22,30	59,51	42,60		1963	65,22	43,46	121,44	83,35
	1964	32,37	23,02	61,73	44,04		1964	63,88	43,22	120,89	81,93
	1965	33,70	23,91	64,40	45,82		1965	63,88	43,22	120,89	81,93
	1966	36,00	25,60	68,80	49,00		1966	69,20	46,90	135,80	92,00
	1967	37,10	26,30	71,00	50,40		1967	72,90	49,40	143,20	97,00
1968	37,50	26,70	71,80	51,20	1968	72,90	49,40	143,20	97,00		
1969	36,60	25,40	70,60	49,20	1969	65,70	44,00	128,60	86,20		
<b>Bonn — Kopenhagen</b> (1049 km) über Flensburg (Grenze)	1957	104,02	70,08	169,74	115,75	<b>Bonn — Rom</b> (1503 km) über Basel Bad. Bf. — Chiasso/Iselle fr.	1957	144,80	92,47	254,22	160,59
	1958	111,30	74,97	176,85	119,48		1958	147,97	94,72	259,17	164,06
	1959	115,49	77,46	176,49	118,99		1959	151,21	97,18	264,21	167,71
	1960	115,49	77,46	176,49	118,99		1960	151,21	97,18	264,21	167,71
	1961	115,49	77,46	176,49	118,99		1961	156,85	100,53	275,49	174,42
	1962	117,19	78,99	179,32	120,69		1962	156,85	100,53	275,49	174,42
	1963	124,99	84,19	194,78	130,99		1963	171,10	108,73	303,99	190,82
	1964	124,99	84,19	194,78	130,99		1964	175,38	110,68	310,42	193,55
	1965	124,99	84,19	194,78	130,99		1965	175,38	110,68	310,42	193,55
	1966	129,00	86,60	216,00	145,30		1966	170,90	108,10	309,80	194,10
	1967	130,00	87,10	217,20	146,20		1967	172,40	108,40	312,00	194,30
1968	130,00	87,10	217,20	146,20	1968	176,80	111,40	318,80	198,80		
1969	131,40	87,40	220,20	146,80	1969	168,70	106,00	304,40	189,20		
im Transitverkehr											
<b>London — Wien (West)</b> (1570 km) über Dover/Folkestone — Ostende — Aachen Süd (Grenze) — Passau	1957	184,18	120,57	320,38	212,85	<b>Oslo — Mailand</b> (2248 km) über Kornsjø (Grenze) — Lübeck — Travemünde — Hafen — Basel Bad. Bf. — Chiasso/Iselle fr.	1957	249,87	179,45	391,72	280,65
	1958	191,00	125,31	329,96	219,72		1958	254,08	182,17	397,97	284,03
	1959	191,51	126,24	331,07	220,83		1959	261,54	186,97	403,01	287,68
	1960	192,92	127,41	333,89	223,18		1960	263,98	188,62	407,89	290,97
	1961	194,17	130,22	336,39	228,80		1961	264,40	188,86	408,53	291,34
	1962	193,46	129,74	334,97	227,84		1962	272,13	195,86	420,78	301,37
	1963	202,07	135,93	351,33	240,20		1963	283,34	203,03	440,47	315,27
	1964	199,80	135,80	351,01	239,27		1964	290,73	207,01	452,11	321,41
	1965	199,80	135,80	351,01	239,27		1965	292,28	208,56	454,45	316,74
	1966	211,20	145,10	398,40	274,20		1966	296,20	211,60	485,30	345,20
	1967	212,40	145,90	400,80	275,80		1967	308,10	219,60	505,80	358,90
1968	210,10	144,20	396,20	272,40	1968	323,70	228,90	529,00	371,60		
1969	202,20	138,00	380,40	260,00	1969	314,50	221,50	519,80	363,80		
<b>Kopenhagen — Belgrad</b> (2368 km) über Flensburg (Grenze) — Salzburg — Jesenice (Grenze)	1957	218,44	145,67	346,74	231,38	<b>Stockholm — Paris</b> (2027 km) über Helsingborg/Malmö (Grenze) — Puttgarden (Grenze) — Aachen Süd (Grenze) — Jeumont (Grenze)	1957	231,38	155,80	389,83	265,18
	1958	215,58	143,28	334,43	222,09		1958	236,86	157,17	398,03	266,28
	1959	224,34	148,82	343,20	227,69		1959	249,65	166,66	407,41	273,71
	1960	224,34	148,82	343,20	227,69		1960	239,69	160,00	386,49	260,38
	1961	209,67	139,78	313,85	209,63		1961	239,98	160,13	387,07	260,66
	1962	211,37	141,31	316,67	211,34		1962	247,56	166,14	398,73	270,47
	1963	222,17	148,51	335,13	223,64		1963	258,36	173,41	419,40	284,36
	1964	223,73	150,07	338,25	226,76		1964	260,22	175,30	424,20	286,50
	1965	220,65	148,86	332,09	224,34		1965	260,61	175,64	424,78	286,89
	1966	237,40	158,80	403,00	269,70		1966	274,80	185,40	471,20	318,60
	1967	238,40	159,30	404,20	270,60		1967	284,30	191,50	486,00	328,40
1968	251,20	167,90	429,80	267,80	1968	297,70	198,80	507,60	340,20		
1969	246,40	164,20	420,40	280,40	1969	288,50	192,50	493,80	329,80		

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

## 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 .....	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90	7,38	8,26	8,56	7,96
501—1000 kg .....	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96	6,22	6,87	7,17	6,66
über 1000 kg .....							5,25	5,77	6,07	5,65
b) Stückgutzuschläge (je Sendung bis 1 000 kg)										
1— 500 kg .....	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92	1,40	1,70	3,00 <sup>1)</sup>	2,79 <sup>2)</sup>
501—1000 kg .....	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92	1,40	1,70	3,00 <sup>1)</sup>	2,79 <sup>2)</sup>

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

Nach Änderungsdaten

DM je 100 kg

Geltungsdauer der Güterklasseneinteilung	Regeltarif														Ausnahmetarif			
	für die Güterklassen <sup>2)</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			
ab 15. 3. 66	A					B			C	Ck <sup>3)</sup>	II/III					6 B 1 (Kohlen) <sup>4)</sup>	1 B 34 (Grubenholz) <sup>5)</sup>	
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			3,35				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	2,49	
1. 8. 1964	1,89		1,79			1,69	1,56		1,45	1,36	1,79	1,76	1,56	1,55	1,51	1,29	2,49	
15. 3. 1966			1,93				1,74		1,61	1,50	1,91	1,74		1,73	1,67	1,29	2,49	
1. 1. 1968			1,78				1,62		1,49	—	1,77	1,61		1,61	1,66	1,28	2,52	
20 t - Klasse <sup>6)</sup>																		
1. 2. 1958	2,24		2,13			1,97	1,67		1,39	1,30	2,12	2,11	1,67	1,66	1,62	1,46	2,37	
1. 8. 1964	1,80		1,70			1,61	1,49		1,38	1,30	1,70	1,68		1,49	1,48	1,44	1,29 <sup>7)</sup>	
15. 3. 1966			1,84				1,66		1,53	1,43	1,83	1,66		1,65	1,60	1,29	2,37	
1. 1. 1968			1,70				1,54		1,42	—	1,69	1,53		1,53	1,59	1,28	2,40	
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	2,37	
1. 1. 1968			1,62				1,47		1,35	—	1,61	1,46		1,46	1,51	1,28	2,29	

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

# B. Güterverkehr

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

DM je 1000 kg

Ware	Weizen <sup>2)</sup>		Kartoffeln	Apfelsinen	FrISChe FISChe	Schweine-schmalz	Kaffee, roh			Tabak, roh			Pflz. u. tier. Öle, Fette <sup>3)</sup>
von	Straubing	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg	Bremerh. Fischereihafen	Hamburg							
Strecke	Bamberg	Augsburg	Essen Hbf	Düsseldorf	Frankfurt (M) Hbf	Mannheim	Frankfurt (M)	Viersen	Hannover	Trier	München	Dissen-Bad Rothenf.	
Strecke in km	208	739	229	387	493	588	507	402	162	592	797	254	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	A <sup>4)</sup> b)	17 S 1 b)	16 B 1 b)	18 S 5 b)	Frz <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	52,83 <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	23,70	
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	24,40 <sup>r</sup>	19,10	36,50	48,60	20,10	
1969 D	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
1969 April	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40 <sup>r</sup>	19,10	36,50	48,60	20,10	
Mai	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40 <sup>r</sup>	19,10	36,50	48,60	20,10	
Juni	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40 <sup>r</sup>	19,10	36,50	48,60	20,10	
Juli	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
Aug.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
Sept.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
Okt.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
Nov.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
Dez.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	

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	Pfaffen-dorf	Bruchsal	Hamburg	Hüfingen	Aschaffenburg Hbf	Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Bremen	
Strecke	Dortmund Hbf		Langenbrand-Bernersbach		Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Karl-stadt (M)	Göppingen	Bergisch-Gladbach	Wuppertal-Beyenburg	Weingarten (Württ.)	Eitorf	Rheine
Strecke in km	400	144	261	140	331	199	716	485	278	323	354	163
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	1 B 34 c)	C <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)	21 S 1 b) (15 t-KL) <sup>10)</sup>
1958 D Febr./Dez.	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	27,60 <sup>9)</sup>	16,50 <sup>9)</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
1969 D	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	26,77	15,30
1969 April	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Mai	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Juni	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Juli	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Aug.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Sept.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Okt.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30
Nov.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30
Dez.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30

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-hütte	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
1969 D	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
1969 April	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
Mai	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
Juni	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
Juli	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
Aug.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
Sept.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
Okt.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
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
Dez.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10

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



# B. Güterverkehr

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

DM je 1000 kg

Ware	Stahl- schrott	Steinkohlen <sup>2)</sup>				Steinkohlen, -briketts u. -koks <sup>2)</sup>		Steinkohlen und -koks <sup>2)</sup>		Braun- kohle, roh Nieder- außem	Braunkohlen- briketts			
		Reckling- hausen Ost	Alsdorf (Kr. Aachen)			Gelsenkirchen		Oberaden	Herne		Frechen			
			Mannheim- Rheinau	Stuttgart Ost		Hbf	Schalke				Düsseldorf- Reisholz	Hamm (Westf.)	Hamburg	
				Techn. Werke	Stuttgart		Salzgitter Hütte-Nord	Peine						
Strecke	von	Hamm (Westf.)	Groß- krotzen- burg	I <sup>3)</sup>	II <sup>3)</sup>	Siegen	Hamburg	Hütte-Nord	Peine					
nach		Ober- hausen Hbf												
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>	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	13,90	19,20	9,80	10,40	6,70	14,30	22,10		
1960 D		10,60	20,65	21,70	26,50	13,30	18,35	10,13	10,63	6,70	14,30	22,10		
1961 D		10,60	19,70	20,70	25,30	12,70	17,50	9,51	10,08	6,70	14,30	22,10		
1962 D		10,60	17,70	16,54	21,38	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	9,00	9,60	6,10	12,60	21,10		
1964 D		10,18	17,45	9,58	19,35	13,85	11,35	9,08	9,68	6,10	12,60	21,10		
1965 D		9,60	10,24	9,60	18,50	13,90	11,40	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	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10		
1967 D		10,10	9,40	9,43	18,40	13,90	11,40	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10		
1968 D		9,40	9,21	9,27	18,53	13,96	11,30	9,10	9,62	6,00	12,50	20,90		
1969 D		9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90		
1969 April		9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90		
Mai		9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90		
Juni		9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90		
Juli		9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90		
Aug.		9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90		
Sept.		9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90		
Okt.		9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90		
Nov.		9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90		
Dez.		9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90		

Ware	Erdöl, roh	Benzin (VK)				Dieselkraftstoff (DK)				Heizöl		Benzol	
		Barnstorf (Han.)	Spellen (Nieder- rhein)	Karlsruhe- Knielingen	Ingolstadt Nord	Mainz- Gustavs- burg	Godorf Shell	Karlsruhe- Knielingen	Köln Esso	Ingolstadt Nord	Erngaden	Ingolstadt Nord	Bochum- Langen- dreier
Strecke	von	Holt- hausen (Ems)	Kassel- Unter- stadt	Stuttgart Hafen	Würzburg Hbf	Stuttgart Hafen	Osnabrück	Stuttgart Hafen	Kassel- Unterstadt	Würzburg Hbf	Baiernfurt	Würzburg Hbf	Duisburg Hbf
nach													
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>6)</sup>	23,40	6,20	9,60	17,40	9,00	6,20	20,90	8,80	17,90	15,60	6,50
1967 D		6,60	23,40	6,20	9,60	17,40	9,00	6,20	20,90	8,80	17,90	15,60	6,50
1968 D		6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
1969 D		6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
1969 April		6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Mai		6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Juni		6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Juli		6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Aug.		6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Sept.		6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Okt.		6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Nov.		6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Dez.		6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20

Ware	Schwefel- säure	Thomas- phosphat	Glüh- phosphat	Ammon- nitrat	Kalk, gebrannt	Zement	Roheisen in Masseln	Halbzeug <sup>7)</sup>	Walzdraht aus Stahl	Stab- u. Formstahl unbearb.	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren	
Strecke	von	Duisburg- Hochfeld- Süd	Braun- schweig Hgbf	Ludwigs- hafen (Rh.) BASF	Flanders- bach	W.-Biebrich Industrie- bahnhof	Gelsen- kirchen	Dortmund	Duisburg Hbf	Ober- hausen Hbf	Braun- schweig Hgbf	Düsseldorf- Grafenberg	
nach		Hagen Hbf	Kiel Hgbf	Sehnde	Oberhausen West	Bad König	Duisburg	Iserlohn	Hamm (Westf.)	Osnabrück	Hamburg Hgbf	Herford	
Strecke in km		64	284	265	267	34	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)	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	5,28	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	19,92	22,42	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>6)</sup>	18,80	5,40	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 D		7,70	19,00	14,00	18,80	4,65	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1968 D		7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
1969 D		7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
1969 April		7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Mai		7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Juni		7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Juli		7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Aug.		7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Sept.		7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Okt.		7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Nov.		7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Dez.		7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50

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

## 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)		
	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	2,38	1,93	1,79	1,62	1,51	3,02	2,67	1,93	1,79	
1. 1. 1950	3,08	2,89	2,83	2,77	2,60	2,57	2,17	2,03	1,88	1,75	2,86	2,77	2,17	2,03	
1. 1. 1951	3,49	3,28	3,19	3,11	2,92	2,86	2,41	2,26	2,08	1,94	3,19	3,11	2,41	2,26	
15. 10. 1951	4,36	4,93	3,86	3,70	3,47	3,35	2,80	2,62	2,39	2,23	3,86	3,70	2,80	2,62	
5. 8. 1952	4,67	4,31	4,13	3,96		3,58	3,00	2,80	2,56	2,39	4,13	3,96	3,00	2,80	
1. 8. 1953	3,73	3,62	3,59	3,58		3,58	3,00	2,80	2,56	2,39	3,59	3,58	3,00	2,80	
1. 7. 1955	3,73	3,62	3,59	3,58		3,58	3,00		2,56		3,59	3,58	3,00		
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				5,56		4,87		
1. 1. 1968 <sup>2)</sup>	(5,42—5,70)		(5,28—5,56)			(4,89—5,15)	(4,63—4,87)				(5,28—5,56)		(4,63—4,87)		
	5,28		5,15			4,77	4,51				5,15		4,51		
	(5,02—5,28)		(4,89—5,15)			(4,52—4,77)	(4,28—4,51)				(4,89—5,15)		(4,28—4,51)		
10 t-Klasse															
30. 8. 1948	3,64	3,28	2,81	2,45	2,34	2,02	1,64	1,53	1,27	1,15	2,81	2,45	1,64	1,53	
1. 1. 1950	2,94	2,76	2,63	2,54	2,38	2,17	1,84	1,71	1,47	1,38	2,63	2,54	1,84	1,71	
1. 1. 1951	3,35	3,15	2,99	2,88	2,70	2,46	2,08	1,94	1,67	1,57	2,99	2,88	2,08	1,94	
15. 10. 1951	4,19	3,87	3,62	3,43	3,21	2,88	2,41	2,25	1,92	1,81	3,62	3,43	2,41	2,25	
5. 8. 1952	4,48	4,14	3,87	3,67		3,08	2,58	2,41	2,05	1,94	3,87	3,67	2,58	2,41	
11. 8. 1953	3,58	3,47	3,36	3,30		3,08	2,58	2,41	2,05	1,94	3,36	3,30	2,58	2,41	
1. 7. 1955	3,58		3,36	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				4,45		3,76		
1. 8. 1968 <sup>2)</sup>	(4,43—4,66)		(4,23—4,45)			(4,09—4,31)	(3,57—3,76)				(4,23—4,45)		(3,57—3,76)		
	4,32		4,12			4,00	3,48				4,12		3,48		
	(4,10—4,32)		(3,89—4,12)			(3,80—4,00)	(3,31—3,48)				(3,89—4,12)		(3,31—3,48)		
15 t-Klasse															
30. 8. 1948	3,47	3,12	2,63	2,23	2,09	1,83	1,48	1,39	1,16	1,08	2,63	2,23	1,48	1,39	
1. 1. 1950	2,80	2,63	2,46	2,31	2,16	1,98	1,66	1,55	1,34	1,26	2,46	2,31	1,66	1,55	
1. 1. 1951	3,21	3,02	2,82	2,65	2,48	2,27	1,90	1,78	1,54	1,45	2,82	2,65	1,90	1,78	
15. 10. 1951	4,01	3,71	3,41	3,15	2,05	2,66	2,20	2,06	1,77	1,67	3,41	3,15	2,20	2,06	
5. 8. 1952	4,29	3,97	3,65	3,37		2,85	2,35	2,20	1,89	1,79	3,65	3,37	2,35	2,20	
1. 8. 1953	3,43	3,33	3,17	3,03		2,85	2,35	2,20	1,89	1,79	3,17	3,03	2,35	2,20	
1. 7. 1955	3,43	3,33	3,17	3,03		2,85	2,35		1,89		3,17	3,03	2,35	2,35	
1. 2. 1958	3,65		3,45			3,19	2,68		2,18		3,45	3,45	2,68	2,64	2,68
14. 3. 1966	3,69		3,55			3,41	2,99				3,55		2,99		
1. 1. 1968	3,42		3,29			3,16	2,77				3,29		2,77		
20 t-Klasse <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				3,34		2,78		
1. 1. 1968	3,22		3,09			2,97	2,58				3,09		2,58		

## III. Spedition

### Kundensätze des Spediteursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen

in DM je 100 kg

Änderungs- datum	Transportstrecke →		151 km				350 km			
	Gewicht →		100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg	100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg
1. 1. 1949			4,12	3,86	3,33	2,91	7,60		6,47	5,66
1. 1. 1950			4,12	3,86	3,33	2,91	7,62		6,47	5,66
1. 1. 1951			5,15	4,82	4,09	3,49	9,57		7,94	6,79
26. 10. 1951			6,40	6,16	5,25	4,45	11,10		9,52	8,35
15. 4. 1958			7,70	7,32	5,85	4,91	13,30		10,53	8,90
1. 1. 1960			7,90	7,56	6,04	5,06	13,70		10,85	9,18
22. 3. 1961			8,90	7,98	6,23	5,20	15,20		11,17	9,40
13. 2. 1963			9,60	8,60	6,72	5,46	16,40		15,36	9,87
1. 7. 1963			10,40	9,12	6,96	5,77	17,30		15,88	10,19
31. 3. 1966			12,10	10,12	7,44	6,07	19,00		16,88	10,49
30. 9. 1966 <sup>4)</sup>			12,10	10,12	7,44	6,07	19,00		16,88	10,49
1. 1. 1968 <sup>4)</sup>			(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)
			11,50	9,60	7,05	5,75	18,00		16,00	12,03
1. 7. 1968 <sup>5)</sup>			(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)
			11,50	9,60	7,05	5,75	18,00		16,00	12,03
			(10,93—13,23)	(9,12—11,04)	(6,70—8,11)	(5,46—6,61)	(17,10—20,70)	(15,20—18,40)	(11,43—13,83)	(9,44—11,43)

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

# IV. Schiffsverkehr

## A. Binnenschifffahrt

### 1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

Ware	von	nach	Getreide <sup>1)</sup>								Roggen und Weizen	Futtergetreide									
			Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Weizen d. Güterkl. IV <sup>2)</sup>	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Brot-	Futter-	Brot-	Futtergetreide	Brot-	Futter-										
			Hamburg		Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>3)</sup>		Köln								

## A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze  
DM je 1000 kg

Ware	Strecke	von	nach	Bunker- kohle <sup>1)</sup>	Ortskohle <sup>1)</sup>	Steinkohle <sup>1)</sup>						Braunkohlenbriketts		
						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> )
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
1969 D				7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Jan.				7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Febr.				7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
März				7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
April				7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Mai				7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Juni				7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Juli				7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Aug.				7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Sept.				7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Okt.				7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Nov.				7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Dez.				7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
Ware	Strecke	von	nach	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
				Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim <sup>4)</sup>	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl <sup>5)</sup>	Bremen <sup>6)</sup>		
				Mannheim	Heilbronn <sup>6)</sup>	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal leer über Minden (Weser)		
1957 D				6,34	8,94 <sup>7)</sup>	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99 <sup>8)</sup>	2,85	14,20	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			
1960 D				6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85			
1961 D				6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I 16,92	III 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	
1969 D				6,58	9,27	8,09	4,53	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	
Juli				6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	
Aug.				6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	
Sept.				6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	
Okt.				6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	
Nov.				6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	
Dez.				6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	
Ware	Strecke	von	nach	Mineralöl (in Tankschiffen)				Kies			Bims Kies <sup>4)</sup>			
				Bremen <sup>6)</sup>				Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.			
				Heilbronn <sup>6)</sup>		Mannheim		Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig	
				über Küsten-Kan. u. Wes.-Datt.-Kan.		über Rh.-Herne-Kan. Wes.-Datt.-Kan.								
1957 D				27,30		19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1958 D				27,71		21,31	21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37	
1959 D				27,75		21,95		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 D				27,75 <sup>7)</sup>		21,95 <sup>7)</sup>		3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1961 D				I 28,77	II 25,92	III 24,47	I 24,32	II 21,87	III 20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	
1962 D				28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	
1963 D				28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	
1964 D				28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	
1965 D				28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,55	
1966 D				28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	
1967 D				28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	
1968 D				28,68	25,83	24,38	24,23	21,79	20,58	3,15	5,79	6,51	4,56	
1969 D				28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	
1969 Jan.				28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	
Febr.				28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,15	5,79	6,51	4,56	
März				28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	
April				28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	
Mai				28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	
Juni				28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	
Juli				28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	
Aug.				28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,48	
Sept.				28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	
Okt.				28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	
Nov.				28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	
Dez.				28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	

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

## A. Binnenschifffahrt

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

Dpf je 1 000 kg

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

## 3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

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

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

Ware	Getreide <sup>1)</sup>							Ölkuchen <sup>2)</sup>				
	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>3)</sup>	Elbe			Rotter- dam <sup>4)</sup>	Elbe				
	von	nach	Elbe	Stettin/ Danzig	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>
Währung	s. d.		DM									
Mengeneinheit	1 000 kg											
1958 D	17.5	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78
1959 D	18.6	.	5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,83	9,08	8,81	10,66	11,03
1960 D	18.5	.	6,17	7,66	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19
1961 D	18.10	19.8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	10,96	8,25	8,72	10,81	9,96
1962 D	18.1	19.0	6,03	7,31	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39
1963 D	19.10	22.4	6,52	7,39	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	9,83	11,19	11,38
1964 D	21.4	22.1	5,72	7,70	7,94	8,45	9,50	12,90	8,79	9,89	12,44	10,72
1965 D	20.7	22.4	6,52	7,81	8,34	8,97	9,76	13,52	9,09	10,17	11,84	10,89
1966 D	22.8	21.5	5,74	7,39	7,79	8,54	8,74	13,99	8,50	9,59	11,28	10,73
1967 D	21.8	21.6	5,34	7,00	7,35	8,51	8,88	12,72	8,04	8,46	9,76	11,13
1968 D	28.5	25.6	6,19	7,11	7,85	8,69	10,12	13,93	8,00	8,91	10,50	11,15
1967 I. Vj.	20.8	19.2	4,87	6,94	6,82	7,92	8,25	11,20	8,10	8,45	9,45	11,44
II. Vj.	23.9	21.2	4,77	6,68	7,03	7,82	8,38	.	7,33	7,72	8,98	11,10
III. Vj.	19.5	21.2	5,70	6,75	6,89	7,67	.	.	7,46	7,93	8,98	9,26
IV. Vj.	.	23.6 <sup>7)</sup>	6,15	7,57	8,64	11,06	9,88	.	9,27	9,73	11,62	.
1968 I. Vj.	.	24.11	5,46	7,46	8,50	8,39	9,00	12,40	8,24	8,61	10,57	11,35
II. Vj.	25.4	.	5,59	6,72	7,08	8,25	8,81	.	7,66	8,47	9,47	11,65
III. Vj.	28.10	23.10	6,55	6,51	7,36	8,25	8,83	14,33	7,61	8,81	10,35	9,57
IV. Vj.	33.1	29.0	6,73	7,74	8,46	9,71	.	14,67	8,50	9,74	11,62	12,05
1969 I. Vj.	25.6	.	6,93	8,63	8,82	8,94	.	12,19	9,92	9,48	11,57	13,09
II. Vj.	29.5	.	6,83	6,86	7,84	8,19	9,67	13,24	8,57	8,83	10,95	10,88
III. Vj. <sup>14)</sup>	28.6	28.7	7,34	7,01	7,44	8,82	.	13,88	7,85	8,42	10,47	11,05
Ware	Ölkuchen <sup>2)</sup>		Grubenholz		Schnittholz							
	Elbe		Hamina/ Björneborg (Finnland)	südl. Vester- vik/Ystad <sup>8)</sup> (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)						Brahestad/ Tornia (Finnland)	Göteborg/ Vänernsee (Schweden)
	von	nach	nördl. Ystad/ Oskarshamn (Schweden)	Groß- britannien, Ostküste	Elbe/ Weser/ Ems	belg. <sup>9)</sup>   niederl. <sup>10)</sup> Rheinendhäfen	Rhein- häfen <sup>11)</sup> Ruhrhäf.	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend- häfen <sup>10)</sup>
Währung	DM		s. d.	DM	s. d.	hfl	DM				s. d.	hfl
Mengeneinheit	1 000 kg		Fathom		Standard							
1958 D	9,16	127,1	.	169,2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180,5	200,6	71,13
1959 D	10,79	146,6	66,00	171,7	80,93	112,22	80,00	82,43	82,61	187,4	192,7	75,08
1960 D	11,01	170,2	.	209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10	86,91
1961 D	10,27	158,9	84,00	212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240,8	78,81
1962 D	11,85	156,4	74,80	200,6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,6	225,5	75,38
1963 D	11,39	182,1	74,56	227,6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	253,9	94,54
1964 D	11,36	180,0	78,37	226,5	102,51	130,89	105,03	103,69	105,70	251,9	266,2	92,32
1965 D	12,00	200,5	75,00	225,5	103,09	131,15	104,67	103,47	109,07	247,11	262,4	89,66
1966 D	10,98	190,7	70,00	231,0	96,00	129,88	111,81	106,32	109,11	254,8	273,8	86,88
1967 D	11,07	189,7	.	226,2	92,78	126,15	103,02	102,69	108,61	256,2	275,10	87,05
1968 D	12,58	232,6	.	135,53 <sup>15)</sup>	101,15	129,78	113,93	108,50	108,32	316,2	337,8	88,77
1967 I. Vj.	11,00	193,5	.	220,10	90,19	.	.	105,11	.	237,8	261,8	90,83
II. Vj.	9,88	179,4	.	215,8	89,12	.	102,82	101,08	99,49	242,2	252,10	80,67
III. Vj.	10,27	193,9	.	220,0	87,61	128,25	100,92	103,93	104,56	241,9	257,3	78,01
IV. Vj.	13,13	.	.	248,2	104,21	121,00	.	100,66	119,66	303,2	331,8	100,00
1968 I. Vj.	11,76	.	.	128,43 <sup>15)</sup>	90,50	.	107,55	107,91	115,50	299,11	310,10	80,67
II. Vj.	11,03	.	.	131,44	97,66	132,59	107,42	102,91	102,91	304,4	322,9	.
III. Vj.	11,86	232,6	.	134,87	99,50	129,74	112,67	109,77	107,04	315,2	325,2	.
IV. Vj.	15,67	.	.	147,39	116,94	131,79	121,67	108,92	107,82	345,2	392,1	.
1969 I. Vj.	12,94	.	53,81	136,11	101,42	128,00	118,59	108,92	116,88	312,4	342,7	.
II. Vj.	13,11	.	48,50	146,60	103,13	138,06	130,31	113,77	106,11	332,7	352,6	.
III. Vj. <sup>14)</sup>	10,63	.	.	152,44	110,19	138,35	130,83	115,41	124,30	346,10	366,2	.
Ware	Schnittholz				Kaolin <sup>12)</sup>		Naturwerksteine					
	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vester- vik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelösund/ Härnösand <sup>13)</sup> (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste	Bornholm (Dänemark)	Limfjord- häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)				
	Elbe/ Weser	Rhein- häfen <sup>11)</sup> Ruhrhäf.	niederländische Rheinendhäfen <sup>10)</sup>	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weser	Elbe	Lübeck/ Flensburg	Elbe	Lübeck/ Flensburg			
Währung	DM		hfl	s. d.	DM							
Mengeneinheit	Standard				1 000 kg							
1958 D	65,10	.	60,00	70,64	181,6	127,1	13,45	7,67	7,00	9,04	8,34	
1959 D	67,70	92,18	.	70,83	182,8	138,8	14,69	7,68	6,75	8,62	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	148,7	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	.	6,33	9,53	
1967 I. Vj.	.	.	79,16	89,44	241,4	145,8	13,53	8,09	.	5,00	7,65	
II. Vj.	.	.	.	84,71	238,9	168,8	13,17	8,50	.	5,05	8,47	
III. Vj.	.	.	.	91,15	240,11	167,4	12,96	.	.	.	8,13	
IV. Vj.	.	.	85,00	105,56	302,1	212,9	14,54	.	.	.	9,28	
1968 I. Vj.	.	.	.	.	290,3	206,5	14,50	.	.	.	8,48	
II. Vj.	.	104,58	84,50	96,33	306,8	215,2	14,28	.	.	.	8,03	
III. Vj.	.	.	.	100,63	310,1	225,2	14,87	9,00	.	.	9,03	
IV. Vj.	.	.	100,00	120,00	374,5	285,8	16,25	.	.	.	12,24	
1969 I. Vj.	.	104,25	86,33	.	312,7	209,5	16,06	.	.	.	.	
II. Vj.	.	113,75	.	.	341,3	233,7	16,47	12,25	6,17	6,67	10,30	
III. Vj. <sup>14)</sup>	.	118,35	.	.	346,4	.	15,78	10,33	.	6,62	10,51	

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

# B. Seeschifffahrt

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

Ware	Kiesel, Schotter, Splitt						Sand	Salz	Schlacke <sup>1)</sup>		Schrott <sup>2)</sup>	Steinkohle				
von	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>3)</sup>	nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>4)</sup>	Limfjörds- häfen (Dänem.)	Varberg/ Karlskrona (Schwed.)		Antwerpen	Lübeck	Rotter- dam <sup>5)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>6)</sup>		Stettin/ Danzig				
Route	Lübeck/ Flensburg	Elbe				Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) <sup>6)</sup>	Elbe		Rhein- häfen <sup>7)</sup> / Ruhrhäfen	Elbe				
Währung	DM						s. d.	skr	hfl	DM						
Mengeneinh.	1 000 kg															
1958 D	5,96	5,41	5,50	5,00	7,81	7,22	15,2	13,42	.	.	15,50	9,30				
1959 D	6,18	5,40	5,64	4,80	7,21	6,15	12,75	12,75	.	.	13,42	9,27				
1960 D	6,01	5,66	5,78	5,57	7,91	6,42	17,0	14,23	7,00	5,98	14,26	10,68				
1961 D	5,58	5,48	5,61	6,81	7,62	6,36	14,6	13,24	7,11	5,49	14,30	10,25				
1962 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				
1963 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				
1964 D	6,13	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	5,61	15,36	11,03				
1965 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				
1966 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				
1967 D	5,24	4,74	5,08	6,01	8,36	7,00	19,5	14,57	7,40	5,10	14,95	10,10				
1967 I. Vj.	4,88	4,48	.	5,11	6,67	.	.	.	7,40	4,59	15,33	9,48				
1967 II. Vj.	4,58	4,59	5,44	5,33	6,59	.	16,9	13,00	7,40	4,48	15,04	9,76				
1967 III. Vj.	.	4,78	5,06	5,61	7,28	8,00	16,4	12,99	7,40	4,74	13,06	9,74				
1967 IV. Vj.	.	4,86	5,04	6,04	8,90	.	23,2	.	7,40	5,75	14,47	11,73				
1968 I. Vj.	5,75	4,67	4,94	5,66	8,51	6,57	.	.	7,40	4,81	15,11	9,76				
1968 II. Vj.	5,04	4,71	5,17	5,65	8,33	6,75	18,10	13,00	7,40	4,65	13,89	9,95				
1968 III. Vj.	5,25	4,86	5,03	6,19	8,23	7,60	18,10	13,28	7,40	5,10	14,11	10,16				
1968 IV. Vj.	5,00	4,72	5,14	6,63	8,35	.	20,5	17,42	7,38	5,83	16,69	10,54				
1969 I. Vj.	5,56	4,71	5,00	6,03	8,58	.	.	.	.	5,56	17,14	9,63				
1969 II. Vj.	7,22	4,91	5,52	7,36	8,22	.	20,0	.	.	5,35	.	10,76				
1969 III. Vj. <sup>15)</sup>	6,65	5,93	6,94	8,33	8,51	8,33	22,0	15,19	.	6,02	15,67	11,62				

Ware	Steinkohle						Koks <sup>8)</sup>					
von	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg	Elbe	
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) <sup>9)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark <sup>10)</sup>	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm <sup>6)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon <sup>6)</sup>	nördlich Aarhus/ Aalborg <sup>11)</sup>
nach	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) <sup>9)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark <sup>10)</sup>	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm <sup>6)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon <sup>6)</sup>	nördlich Aarhus/ Aalborg <sup>11)</sup>
Währung	DM	dkr	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	skr	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.
Mengeneinh.	1 000 kg			2240 lbs			1 000 kg					
1958 D	8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9
1959 D	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7
1960 D	10,15	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6
1961 D	9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7
1962 D	8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4
1963 D	10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,8	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11
1964 D	10,92	19,05	18,2	17,5	19,2	17,8	22,11	17,12	17,15	22,10	20,9	22,7
1965 D	10,28	18,57	17,5	16,8	18,9	17,3	23,2	17,32	19,47	25,4	20,8	21,3
1966 D	9,68	19,19	17,1	16,7	20,0	17,11	24,0	18,26	21,03	26,0	20,11	21,3
1967 D	10,32	18,47	17,5	17,2	18,1	17,8	23,4	16,81	19,75	23,11	20,3	21,1
1968 D	10,25	19,88	20,5	9,90 <sup>14)</sup>	24,8	20,5	27,4	18,10	20,25	34,9	24,3	28,3
1967 I. Vj.	10,00	15,66	16,5	17,1	17,5	15,8	22,7	17,54	.	.	19,7	22,8
1967 II. Vj.	9,94	14,61	14,9	17,3	17,1	15,6	22,8	.	.	22,9	19,1	20,10
1967 III. Vj.	9,94	16,93	15,4	16,8	16,7	15,11	22,8	16,42	.	23,6	18,10	19,0
1967 IV. Vj.	11,15	24,18	23,2	18,6	21,3	21,4	26,0 <sup>13)</sup>	.	.	.	23,5 <sup>13)</sup>	.
1968 I. Vj.	9,94	18,20	22,9	.	.	21,0	26,0	16,65	.	.	23,4	.
1968 II. Vj.	10,33	18,13	16,7	9,00 <sup>14)</sup>	.	19,4	23,11	20,28	.	31,7	.	.
1968 III. Vj.	10,22	19,73	17,5	10,13	22,0	18,9	26,11	.	.	32,1	24,11	23,4
1968 IV. Vj.	10,50	23,46	25,0	10,24	27,2	21,10	35,9	.	.	42,0	24,7	33,2
1969 I. Vj.	10,50	20,16	24,1	10,37	22,5	19,9	.	.	.	.	31,8	.
1969 II. Vj.	10,06	23,67	23,2	10,13	24,8	21,5	.	20,75	20,00	32,8	.	.
1969 III. Vj. <sup>15)</sup>	12,06	25,29	22,11	11,89	28,10	22,7	.	.	.	38,4	27,2	25,7

Ware	Koks <sup>8)</sup>			Briketts <sup>12)</sup>	Kalkdüngemittel		Eisen und Stahl					
von	Elbe	Lübeck	Groß- britannien, Ostküste	Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- häfen <sup>7)</sup> / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Däne- mark <sup>10)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>		Varberg/ Karlskrona (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Strömst./ Malmö	Trelleborg/ Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Strömstadt/ Malmö (Schweden)	
nach	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Däne- mark <sup>10)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>		Varberg/ Karlskrona (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Strömst./ Malmö	Trelleborg/ Stockholm (Schweden)	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Strömstadt/ Malmö (Schweden)	
Währung	skr	s. d.	dkr	skr	s. d.	skr	s. d.	skr	DM	DM	DM	DM
Mengeneinh.	1 000 kg											
1958 D	11,84	16,0	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,35	12,35	19,75	13,00	.
1959 D	14,63	16,7	21,6	15,67	18,93	16,67	19,9	13,89	13,23	16,39	9,17	10,00
1960 D	15,76	19,8	27,7	18,61	20,39	19,23	21,1	15,52	16,17	18,17	9,35	9,88
1961 D	13,63	20,6	27,8	17,30	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01	8,84
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51	8,91
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83	10,25
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07	9,75
1965 D	15,46	18,5	29,4	18,79	21,02	20,70	23,6	16,97	17,65	16,67	8,71	9,78
1966 D	16,25	23,2	31,9	18,29	21,07	20,56	23,3	17,24	17,42	16,60	8,73	9,72
1967 D	14,94	27,9	16,95	21,87	22,13	22,6	16,37	17,39	16,30	8,94	9,60	.
1968 D	18,84	22,3	29,10	19,04	25,56	24,03	28,8	17,20	17,71	16,60	8,97	9,78
1967 I. Vj.	14,94	.	27,0	15,28	19,98	22,00	20,8	16,56	17,25	16,00	8,34	8,58
1967 II. Vj.	.	.	25,5	16,13	19,81	18,00	20,9	15,54	15,75	16,54	8,32	9,53
1967 III. Vj.	.	.	.	20,66	20,50	20,0	13,83	16,19	16,03	8,40	9,38	.
1967 IV. Vj.	.	.	23,5	19,46	27,04	24,38	28,8 <sup>13)</sup>	19,55 <sup>14)</sup>	20,36 <sup>14)</sup>	16,42	10,21	10,50
1968 I. Vj.	.	22,3 <sup>13)</sup>	27,8	17,60	23,90	28,48	26,4	16,58	16,32	15,81	8,74	9,45
1968 II. Vj.	16,90	.	26,8	.	23,07	.	29,0	16,26	17,30	16,75	8,80	9,44
1968 III. Vj.	18,00	.	.	25,29	20,50	.	25,7	17,25	17,24	16,78	8,84	9,31
1968 IV. Vj.	.	35,3	20,47	30,00	.	.	33,7	18,73	19,98	17,07	9,48	10,93
1969 I. Vj.	19,33	.	30,10	19,39	24,41	20,75	24,10	17,33	17,36	17,14	9,28	10,17
1969 II. Vj.	.	.	.	18,83	25,41	19,38	28,7	18,45	17,67	16,84	9,13	10,16
1969 III. Vj. <sup>15)</sup>	.	.	.	.	28,15	.	29,0	16,91	17,89	17,11	9,12	10,93

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

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

Ware von Route nach Währung Mengeneinheit	Getreide											
	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf				
	UK	Antw./ Hbg.	UK	Antw./Rttd./ Amst.	Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	UK	Antw./Rttd./ Amst.	Antw./ Hbg.	Indien (Westküste)	Japan <sup>2)</sup>
	s. d.	\$	s. d.	\$		s. d.	\$	s. d.	\$		s. d.	\$
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	48.5	3,83	48.6	4,21	4,48	110.1	8,80
1969 D	69.7	7,00	40.8	3,43	3,60	48.5	4,20	46.0	4,20	4,49	85.1	8,17
1969 Jan.	.	.	.	3,50	3,18	40.10	.	51.11	4,11	.	.	7,87
Febr.	.	.	39.2	4,80	4,95	48.9	3,95	53.9	4,13	4,33	88.4	8,18
März	61.3	.	35.10	2,98	.	49.0	.	.	4,00	4,21	.	7,98
April	62.3	.	40.0	2,77	.	.	.	.	3,50	3,60	90.0	7,70
Mai	65.11	5,85	32.5	3,00	2,90	.	.	33.4	3,41	4,22	60.0	7,38
Juni	65.6	.	37.6	2,75	3,00	.	.	42.4	3,99	4,05	81.0	7,82
Juli	54.8	6,27	37.5	3,02	3,06	.	.	.	3,53	3,77	68.6	7,63
Aug.	70.8	5,63	38.4	3,06	2,84	41.10	3,30	36.1	3,95	4,17	.	7,40
Sept.	69.7	6,84	42.9	3,44	3,61	46.2	3,75	46.0	4,35	4,98	.	8,27
Okt.	83.7	7,93	49.5	4,04	4,16	59.0	4,75	58.6	4,98	5,24	.	9,13
Nov.	90.11	9,50	53.10	4,42	4,72	52.10	5,25	.	4,94	5,36	102.0	9,37
Dez.	.	.	.	.	.	48.10	.	.	5,46	5,52	105.11	9,28
Ware von Route nach Währung Mengeneinheit	Getreide											
	Mexiko, Westküste	Nord-Pazifik <sup>4)</sup>				La Plata <sup>5)</sup>			West- australien	Ost- australien	Full Range	Australien
	Japan	UK	Antw./ Hbg.	Indien (Westküste)	Japan	UK	Antw./ Hbg.	West- italien	UK/Kont.			China
	\$	s. d.	\$	s. d.	\$				s. d.			
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	.	68.1 <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	.	61.7	6,88	56.8	5,41	67.4	61.9	59.6	64.10	75.0	70.7	41.6
1963 D	.	74.4	7,69	71.1	6,49	73.8	74.6	78.0	76.5	84.10	83.7	45.8
1964 D	9,38	7,85	7,82	74.8	7,00	83.8	77.0	83.10	75.3	83.8	81.8	48.4
1965 D	10,22	8,54	7,56	83.4	8,35	95.5	84.6	88.0	87.0	94.5	91.6	53.1
1966 D	9,32	7,94	7,62	77.9	7,38	90.3	78.8	83.7	83.7	87.3	82.7	49.5
1967 D	9,37	8,22	6,99	80.8	8,15	89.3	72.2	76.5	73.9	79.7	78.11	50.0
1968 D	9,51	6,98	6,18	94.7	8,05	88.5	74.3	77.8	.	.	.	70.2
1969 D	9,53	6,23	.	96.11	8,11	85.10	62.9	68.4	.	.	.	59.10
1969 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	.	.	.	59.9
April	10,25	5,25	.	.	8,13	85.10	64.6	74.4	.	.	.	59.0
Mai	9,75	5,79	.	.	7,91	91.3	66.9	71.8	.	.	.	58.6
Juni	.	.	.	.	8,46	81.9	67.11	68.9	.	.	.	57.4
Juli	9,50	.	.	.	8,49	81.3	60.5	70.10	.	.	.	56.0
Aug.	9,29	.	.	.	8,27	88.9	59.11	67.2	.	.	.	55.0
Sept.	10,28	7,00	.	.	8,50	.	57.5	65.0	.	.	.	.
Okt.	.	.	.	.	8,50	.	.	.	.	.	.	65.0
Nov.	.	7,31	.	94.9	8,50	.	63.11	58.4	.	.	.	.
Dez.	.	7,80	.	108.6	8,75	.	61.6	.	.	.	.	68.0
Ware von Route nach Währung Mengeneinheit	Getreide			Kopra	Esparto	Zucker					Fischmehl	
	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
	Ceylon	UK	Antw./ Hbg. <sup>11)</sup>	Antw./ Hbg. <sup>11)</sup>	UK	Casablanca	USNH	UK	Antw./Rttd./ Amst.	USNH	UK	Antw./ Hbg.
	s. d.			\$	s. d.	\$		s. d.	\$		s. d.	\$
2240 lbs												
1958 D	.	54.0	30.2	0,15	80.11	5,41	.	76.11	75.3	.	58.7	.
1959 D	.	60.4	38.3	0,17	79.4	5,91	.	92.3	89.9	8,06	62.11	.
1960 D	.	62.5	38.4	0,18	81.2	7,29	5,87	90.1	87.7	7,91	63.10	.
1961 D	.	62.8	40.4	0,16	81.8	8,10	5,96	93.0	90.6	6,89	65.7	.
1962 D	35.11	52.5	33.5	0,15	81.0	5,60	5,01	83.10	81.4	5,95	57.3	0,14
1963 D	46.2	61.11	36.11	0,19	85.2	7,94	6,81	97.2	94.8	7,14	79.4	0,15
1964 D	50.2	59.7	37.6	0,20	93.5	9,05	6,03	92.5	89.11	7,23	73.1	0,20
1965 D	53.3	61.7	.	0,24	92.7	10,15	7,65	100.7	98.1	8,58	81.7	0,23
1966 D	47.7	52.0	.	0,21	89.7	9,62	7,24	95.9	93.3	7,49	58.11	0,17
1967 D	51.11	55.7	46.8	0,23	92.6	11,27	7,70	91.2 <sup>3)</sup>	88.9 <sup>3)</sup>	6,78 <sup>13)</sup>	65.3	0,21
1968 D	75.1	57.0	.	0,27	101.8	.	7,63	106.7	104.1	7,07	73.6	0,22
1969 D	76.6	51.8	.	0,27	101.0	.	6,80	117.10	115.4	7,09	74.8	.
1969 Jan.	70.5	50.0	.	.	100.0	.	7,00	107.6	105.0	6,43	70.0	.
Febr.	76.9	47.6	.	.	.	.	.	.	.	.	70.0	.
März	83.2	49.0	.	.	.	.	6,75	.	.	7,11	.	.
April	73.10	.	.	.	.	.	6,18	115.0	112.6	7,15	.	.
Mai	.	.	.	.	.	.	7,25	112.6	110.0	7,00	.	.
Juni	77.6	.	.	.	.	.	7,00	.	.	7,25	72.6	.
Juli	80.0	.	.	.	.	.	.	122.6	120.0	.	.	.
Aug.	70.0	60.0	.	.	100.0	.	6,85	120.0	117.6	6,96	76.3	.
Sept.	76.0	.	.	0,27	.	.	.	.	.	7,10	76.8	.
Okt.	77.0	.	.	.	.	.	6,73	.	.	7,00	75.10	.
Nov.	80.0	.	.	.	102.11	.	.	122.6	120.0	.	75.0	.
Dez.	77.0	.	.	.	.	.	6,63	125.0	122.6	7,85	81.3	.

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



**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	216.8	39.8	25.6	50.5	36.8	37.7	40.8	39.5	7,52	12,28	95.1	28.11
1964 D	225.0	43.6	29.0	59.10	32.8	41.1	44.11	41.0	8,28	12,76	86.7	27.0
1965 D	230.6	48.8	27.4	66.3	39.2	49.1	51.4	47.7	9,47	13,67	98.10	31.1
1966 D	240.0	47.4	34.0	61.7	26.0	35.2	38.4	39.10	8,34	11,27	95.6	23.1
1967 D	238.9	50.8	22.8	61.5	21.5	40.6	43.0 <sup>4)</sup>	40.11	10,51	12,03 <sup>4)</sup>	91.1	23.3
1968 D	272.6	55.10	28.10	69.8	29.0	45.0	60.10	45.4	4,20	10,47	103.6	28.4
1969 D	.	57.5	26.10	75.3	22.8	58.6	61.0	45.0	5,56	10,72	112.6	30.6
1969 Jan.	.	.	26.10	.	18.9	.	.	41.8	.	10,83	.	.
Febr.	.	56.0	.	.	22.11	.	.	.	5,55	8,99	.	.
März	.	.	.	75.6	20.1	.	.	43.4	.	.	.	22.11
April	.	.	.	.	20.9	.	.	43.9	5,94	10,69	.	.
Mai	.	55.0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Juni	.	.	.	.	20.0	57.6	.	56.1	4,11	10,86	.	.
Juli	.	.	.	75.0	22.4	.	.	.	.	11,08	.	.
Aug.	.	58.0	.	.	.	.	61.0	.	5,34	10,84	112.6	22.5
Sept.	.	.	.	.	.	.	.	44.7	.	.	112.6	27.6
Okt.	.	.	.	.	.	59.6	.	42.6	.	10,42	.	34.2
Nov.	.	60.9	.	.	34.0	.	.	42.5	.	.	112.6	45.5
Dez.	.	.	.	.	.	.	.	45.10	6,88	12,09	.	.

Ware	Kohlen							Düngemittel				
von	Hampton Roads				Australien	Danzig/Stettin		US-Golf <sup>5)</sup>		Rotes Meer <sup>5)</sup>	Casa-blanca <sup>5)</sup>	Antw./Hbg.
Route	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>6)</sup>	49.3	27.8	116.0 <sup>6)</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
1969 D	28.11	5,38	6,60	6,92	30.1	43.0	.	77.2	13,49	52.0	36.0	119.0
1969 Jan.	.	.	6,58	.	30.10	.	.	.	15,00	49.0	.	129.5
Febr.	.	.	6,28	7,00	28.4	.	.	.	13,63	49.0	.	126.0
März	.	.	6,26	.	30.2	.	.	.	.	52.6	35.5	125.6
April	.	.	6,35	7,05	30.4	43.0	.	.	13,44	51.6	.	.
Mai	25.8	.	6,10	.	28.2	.	.	.	12,63	54.6	.	.
Juni	.	.	6,27	.	29.4	.	.	.	13,99	53.6	.	.
Juli	.	.	6,46	7,15	28.10	.	.	75.0	13,33	52.6	36.6	107.0
Aug.	.	5,38	6,12	7,00	29.11	.	.	.	13,02	54.1	.	113.5
Sept.	25.5	.	6,41	6,40	27.6	.	.	79.3	12,55	53.0	.	112.0
Okt.	32.8	.	7,24	.	35.5	.	.	.	13,53	51.9	.	116.3
Nov.	.	.	7,56	.	33.9	.	.	.	13,75	.	.	119.1
Dez.	32.6	.	7,54	.	.	.	.	.	.	50.3	.	122.6

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

Ware	Rohöl									Erdölprodukte		
Route	Venezuela/ Niederl. Westindien		Persischer Golf				Algerien/ Tunesien	Libyen	Syrien/ Libanon	Venezuela/ Trinidad/ Niederl. Westindien	Sowjet- union am Schwarzen Meer Rumänien	West- italien, Sizilien
	Wilhelms- haven	New York	Wilhelms- haven	Lavéra	Yokohama	New York	Wilhelmshaven			Rotterdam		
Währung	s. d.	\$	s. d.		\$		s. d.					
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	16.11	1,32	31.1	26.11	3,79	4,60	.	.	18.8	22.9	25.7	12.8
1959 D	16.9	1,29	28.4	23.4	3,25	4,06	.	.	13.5	19.6	21.4	13.1
1960 D	15.8	1,34	30.8	24.11	3,40	4,33	12.8	.	19.7	21.11	19.7	14.4
1961 D	14.11	1,27	28.5	23.3	3,23	4,02	11.3	.	14.1	21.2	25.0	13.11
1962 D	16.6	1,42	31.11	26.7	3,50	4,43	12.6	14.8	15.6	22.0	24.3	15.10
1963 D	22.3	1,64	39.2	31.1	4,48	4,84	13.5	15.9	23.4	27.5	31.4	18.6
1964 D	19.11	1,55	34.4	27.11	3,78	4,90	15.9	17.2	21.1	27.6	27.4	18.0
1965 D	20.5	1,46	32.11	26.9	3,68	4,77	13.5	15.4	20.1	26.4	31.8	17.11
1966 D	17.1	1,60	30.10	25.5	3,26	4,78	12.9	15.6	16.9	26.4	27.0	17.0
1967 D	36.5	2,39	70.0 <sup>9)</sup>	64.7 <sup>9)</sup>	6,16	9,18 <sup>9)</sup>	20.10	15.11	13.9	42.11	62.11	28.6
1968 D	34.3	1,98	80.10	78.4	5,82	9,26	20.10	24.5	28.10	42.6	37.8	25.7
1969 D	25.3	1,82	64.1	62.2	4,69	7,64	17.8	20.10	24.0	32.3	24.1	21.2
1969 Jan.	23.1	1,74	62.1	61.7	4,36	6,97	19.4	22.9	26.4	24.9	26.10	22.1
Febr.	21.4	1,39	59.9	57.6	3,97	6,69	16.10	19.10	22.9	20.6	.	14.5
März	22.5	1,48	58.1	58.9	4,40	7,43	15.7	18.1	21.6	23.11	21.4	15.11
April	17.4	1,17	44.8	43.10	3,21	5,20	12.9	15.3	17.1	23.3	.	15.5
Mai	18.8	1,31	44.6	43.5	3,37	5,48	13.1	15.5	17.8	28.5	.	16.6
Juni	18.10	1,37	51.3	49.10	3,92	6,02	12.2	14.4	18.8	29.11	.	16.10
Juli	21.9	1,74	56.0	53.9	4,05	6,60	14.2	16.8	19.1	32.7	.	20.7
Aug.	22.2	1,61	63.0	61.0	4,78	6,84	13.1	15.5	17.8	28.2	.	19.11
Sept.	28.5	1,61	66.6	63.7	4,69	8,55	20.1	23.9	27.5	31.8	.	23.8
Okt.	35.1	2,14	81.8	77.7	5,82	8,81	19.4	22.9	26.1	42.3	.	23.8
Nov.	39.2	3,07	90.3	86.5	6,70	11,11	24.3	28.11	32.7	45.1	.	32.9
Dez.	34.7	3,15	91.5	88.7	6,95	11,97	31.0	36.7	41.7	56.6	.	32.2

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

# C. Schifffahrtsindizes

## 1. Indizes der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland									Niederlande					
Berechnende Stelle	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, 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	—	—	—	—	—	—
1969 D	109,4	110,5	103,4	91,2	83,6	79,5	94,3	109,6	117,7	—	—	—	—	—	—
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						
Juli	109,2	110,3	103,2	87,9	72,9	64,3	95,8	104,0	106,6	—	—	—	—	—	—
Aug.	109,4	110,5	103,5	89,1	77,7	72,1	92,8	101,1	106,4						
Sept.	110,1	111,2	104,1	92,1	89,5	84,7	98,8	106,6	—						
Okt.	110,1	111,2	104,0	98,1	97,9	95,0	109,0	112,9	—						
Nov.	110,1	111,2	104,1	101,5	118,0	113,4	129,9	116,9	148,2						
Dez.	110,8	111,9	104,7	101,0	132,3	124,2	153,1	119,2	147,4						

Land	Niederlande			Großbritannien								Norwegen		
Berechnende Stelle	Statistisches Zentralamt, Den Haag			Chamber of Shipping, London								Norwegian Shipping News, Oslo		
Einsatzart	Trampfahrt			Trampfahrt								Tramp-fahrt	Tanker-fahrt	
Indexgruppe	Küstenschiffahrt <sup>4)</sup>			Trampfahrt								ins-gesamt	Mineralöl (insg.)	
Basis	Gesamt-index	Holz	Kohle	Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Dünge-mittel	Rohöl (insg.)	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	—	—	—	123,8	111,9	101,2	119,6	131,2	—	93,7	205,4	95,2	92,4	103,8
1969 D	—	—	—	117,5	108,1	108,0	123,0	144,5	—	91,0	171,5	68,7 <sup>5)</sup>	85,2	87,2
1969 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	87,9	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
Juli	—	—	—	116,9	105,8	119,3	127,7	144,5	—	89,1	149,9	69,8	82,2	80,5
Aug.				114,2	98,0	116,9	131,2	—	—	85,4	159,8	75,2	81,4	81,4
Sept.				109,4	93,1	109,0	114,0	—	—	85,3	166,9	79,7 <sup>6)</sup>	84,4	89,3
Okt.				122,8	118,8	104,6	127,7	—	—	97,0	172,6	109,9 <sup>7)</sup>	89,2	104,3
Nov.				126,4	114,7	108,9	140,7	—	—	104,6	180,5	134,8	87,9	126,3
Dez.				119,3	101,3	114,9	—	—	—	102,6	182,9	135,4	91,4	136,6

Land	Italien													
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschiffahrt Rom <sup>8)</sup>													
Einsatzart	Trampfahrt													
Indexgruppe	Gesamt-index	Europa-fahrt zu-sammen	Getreide					Getreide, Zucker, Zink-konzentrat	Mais, Zucker, Erz	Getreide	Schwe-felkies	Getreide, Kohle		
von Fahrtroute nach			Große Seen	Ost-Kanada	US-Golf	La Plata	Nord-Pazifik	Austra-lien	Südostafrika	Schwarz-meer	Ost-mittel-meer	Northern Range		
			Nordeuropa		Mittel-meer	Europa	Nord-europa	Nordeuropa		Mittel-meer	Nordeuropa		West-italien	
1964 D	88 <sup>9)</sup>	89 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	89 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	—	—	—
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D	89 <sup>9)</sup>	91 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	101 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	—	—	—
1967 D	84 <sup>9)</sup>	87 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	96 <sup>9)</sup>	—	—	—	—	—	—	—
1968 D	95	87	73	75	82	80	83	73	97	103	92	113	84	80
1969 D	96	83	70	71	76	75	74	78	111	93	95	149	79	89
1969 Jan.	85	80	57	74	67	61	83	65	104	99	91	—	—	—
Febr.	88	85	—	76	68	—	78	66	—	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	76
Juni	92	82	83	—	65	63	82	—	108	90	—	—	60	110
Juli	86	79	64	62	89	61	84	93	118	102	97	—	74	70
Aug.	85	84	72	57	54	67	68	95	113	98	97	—	80	—
Sept.	87	78	89	73	81	76	66	63	—	91	97	—	74	—
Okt.	91	86	68	81	77	101	60	81	103	—	—	—	94	—
Nov.	102	96	92	93	79	83	74	89	119	93	—	—	103	103
Dez.	100	90	70	71	91	94	71	90	112	98	—	—	95	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

C. Schiffsverkehrsindizes  
1. Indizes der Seefrachttraten

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom <sup>1)</sup>														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Erz			Erz, Phosphat	Kohle		Afrika-fahrt zusammen	Phosphat		Ameri-ka-fahrt zu-sammen	Getreide	Kopra	Zucker		Erz
von Fahrtroute nach	Bras- silien	Indien	West- afrika	Westl. Mittel- meer, Nord- afrika	Nord- europa			Nord- West- afrika	Ost- afrika, Rotes Meer		US-Golf	Philip- pinen	Karib. Inseln	Kuba	Bras- silien
	Europa	Nord- europa, Mittel- meer	Nordeuropa		Süd- ame- rika	West- italien		Süd- afrika	Indien, Ceylon		Bras- silien	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
1969 D	83	120	83	90	—	—	101	—	101	85	93	73	77	—	88
1969 Jan.	67	112	69	95	—	—	101	—	101	68	—	66	47	—	85
Febr.	70	108r	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	—	99	—	—	—	103	—	103	97	124	76	85	—	93
Juli	53	—	84	62	—	—	101	—	101	89	93	—	72	—	99
Aug.	—	118	96	—	—	—	108	—	108	78	84	73	—	—	84
Sept.	73	—	79	—	—	—	103	—	103	84	85	74	81	—	90
Okt.	85	120	79	—	—	—	100	—	100	94	88	—	93	—	89
Nov.	80	139	—	112	—	—	—	—	—	97	94	—	—	—	85
Dez.	98	—	104	—	—	—	98	—	98	96	97	75	105	—	85

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
1969 D	85	74	96	74	100	139	116	133	78	99	98	102	95	99	79
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	82r	130	105	78
Juli	96	75	100	—	95	134	—	—	71	84	88	112	—	97	80
Aug.	72	75	86	74	90	—	—	128	77	—	80	102	87	86	76
Sept.	103	66	89	—	99	—	—	130	82	122	95	108	93	94	71
Okt.	106	—	—	—	99	—	—	131	78	—	112	—	89	105	83
Nov.	113	—	—	—	111	150	116	136	89	107	131	115	89	103	78
Dez.	—	—	118	—	114	145	—	131	87	140	123	118	96	96	91

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	
1968 D	102,3p	110,4p	121,8p	109,7p	100,8p	104,6p	98,5p	89,6p	100,9p	104,5p	
1966 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	
IV. Vj.	104,6	110,1	122,1	108,6	105,8	104,8	103,0	95,1	104,9	105,1	
1969 I. Vj.	104,2	110,1	122,1	109,5	102,9	104,8	102,3	91,4	103,5	105,8	
II. Vj.	104,3	110,1	122,1	109,0	98,8	104,8	103,2	97,2	102,8	106,2	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

**C. Schiffsverkehrsindizes**  
1. Indizes 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./ Mittel-m.	Ostsee/ Nordsee	Weiß- meer	Gesamt- index
Basis	1964 = 100												
1965 D	110,0	107,2	107,6	109,4	108,7	111,0	110,5	114,6	102,2	102,4	101,7	101,4	101,9
1966 D	92,3	106,0	109,0	107,9	79,2	83,5	105,4	91,8	102,0	100,7	102,3	103,5	100,2
1967 D	100,5p	117,6p	129,2p	90,3p	65,0p	104,2p	114,0p	94,9p	102,8p	100,8p	104,3p	100,3p	104,1p
1968 D	114,3	121,1r	146,8	105,2	78,2	86,6	109,2	99,5	122,0	121,1r	119,9r	132,8	124,1r
1969 D	114,9	130,6	136,6	100,8	81,5	94,8	114,0	91,7	134,1	129,9	136,4	141,6	137,7
1969 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	132,5	131,0	105,2	76,5	—	119,0	97,8	129,4	127,2	126,9	140,9	142,4
Juli	107,8	122,8	126,1	110,9	77,7	76,9	121,2	92,6	130,4	125,1	130,1	144,8	128,8
Aug.	110,1	127,7	131,3	93,1	83,3	74,9	105,8	—	131,6	125,2	131,7	147,8	133,2
Sept.	117,2	129,8	140,1	89,6	80,8	94,0	131,1	—	133,1	127,4	129,4	156,3	137,9
Okt.	115,3	135,3	130,7	102,2	80,3	97,5	119,0	—	136,2	122,9	151,1	—	148,7
Nov.	119,3	148,2	125,5	102,0	83,1	114,1	—	107,9	151,5	136,1	168,9	—	177,3
Dez.	125,4	138,1	145,2	—	94,3	140,9	—	80,1	162,7	155,5	170,8	—	193,2

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

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	—							
1965 D	108,1	107,6	99,5	141,0	69,4	74,2	52,9	84,6	45,3	48,9	47,4	59,6	46,7	35,7	—							
1966 D	105,7	100,1	100,1	139,2	77,1p	72,2	57,0	83,2	43,4	45,6	47,4	59,3	46,9	34,4	—							
1967 D	114,2p	113,4p	103,8p	147,5p	160,6p	154,9p	129,7p	172,1p	43,1	46,5	46,9	58,1	47,1	33,0	—							
1968 D	106,7	110,9	101,6	—	104,6	103,0	105,6	114,8	42,2	44,3	47,3	—	48,4	32,8	—							
1969 D	...	...	...	...	...	...	...	...	40,9	41,1	47,3	—	48,8	32,7	—							
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	—							
Juli	124,5	—	121,4	136,7	69,4	75,0	63,8	—	40,3	39,5	47,3	—	48,8	32,7	—							
Aug.	124,0	—	119,8	140,2	—	—	—	—	40,3	39,6	47,4	—	49,0	32,6	—							
Sept.	—	—	—	—	81,8	85,0	78,7	—	40,7	40,6	47,4	—	49,0	32,5	—							
Okt.	120,7	112,7	125,5	—	84,3	83,7	85,0	—	41,0	41,2	47,5	—	49,1	32,9	—							
Nov.	—	—	—	—	—	—	—	—	41,2	41,4	47,4	—	49,1	33,1	—							
Dez.	...	...	...	...	...	...	...	...	41,7	42,6	47,6	—	49,1	33,3	—							

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

C. Schifffahrtsindizes  
2. Sonstige Schifffahrtsindizes

Land	Großbritannien															
Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London															
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt <sup>1)</sup>															
Darstellungsform	Gewogene Maßzahlen Intascale, ab 15. 9. 69 Worldscale = 100								Raten in s. d. je 2240 lbs							
Fahrtroute	alle Fahrtrouten				Venezuela/Niederl. Indien				Persischer Golf Wilhelmshaven				Algerien/Tunesien			
Tankergrößeklasse	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2
1964	78,60	68,92	63,70	—	27,1	23,9	22,0	—	45,11	41,1	38,6	—	17,0	14,11	13,10	—
1965	80,93	70,11	59,14	—	27,11	24,2	20,5	—	47,1	41,8	36,2	—	17,6	15,2	12,10	—
1966	79,40	68,47	56,27	—	27,5	23,7	19,5	—	46,3	40,10	34,9	—	16,10	14,6	11,11	—
1967	94,55	84,57	69,02	—	32,7	29,2	23,10	—	67,7 <sup>2)</sup>	60,9 <sup>2)</sup>	50,0 <sup>2)</sup>	—	20,0	17,11	14,7	—
1968	99,71	92,33	74,56	62,55 <sup>3)</sup>	35,5	32,9	26,6	22,2 <sup>3)</sup>	82,6	76,5	61,9	51,10 <sup>3)</sup>	21,9	20,2	16,3	13,8 <sup>3)</sup>
1969	84,09 <sup>4)</sup>	81,70 <sup>4)</sup>	63,47 <sup>4)</sup>	57,14 <sup>4)</sup>	29,10	29,0	22,6	20,3	62,11	61,2	47,6	42,9	18,4	17,10	13,10	12,6
1968/1969																
16. Dez.—15. Jan. . .	97,5	91,6	71,3	63,6	34,7	32,6	25,4	22,7	80,8	75,10	59,1	52,9	21,3	20,0	15,7	13,11
1969																
16. Jan.—15. Febr. . .	88,9	83,3	68,6	61,5	31,7	29,7	24,4	21,10	73,7	69,0	56,10	51,0	19,5	18,2	15,0	13,5
16. Febr.—15. März . .	82,7	76,3	65,5	58,8	29,4	27,1	23,3	20,10	68,6	63,2	54,0	48,9	18,1	16,8	14,4	12,10
16. März—15. April . .	81,9	74,9	64,1	57,8	29,1	26,7	22,7	20,6	67,10	62,1	53,2	47,11	17,11	16,4	14,0	12,7
16. April—15. Mai . .	78,8	70,6	62,1	56,9	28,0	25,1	22,1	20,2	65,3	58,6	51,6	47,2	17,2	15,5	13,7	12,5
16. Mai—15. Juni . .	78,9	67,6	60,4	54,8	28,0	24,0	21,5	19,5	65,5	56,0	50,1	45,5	17,3	14,9	13,2	12,0
16. Juni—15. Juli . .	81,9	67,9	59,2	53,8	29,1	24,1	21,0	19,1	68,0	56,4	49,2	44,8	17,11	14,10	12,11	11,9
16. Juli—15. Aug. . .	86,4	71,5	61,0	54,7	30,8	25,5	21,8	19,5	71,9	59,4	50,8	45,5	18,10	15,7	13,4	11,11
16. Aug.—15. Sept. . .	86,5	73,8	63,0	56,4	30,8	26,2	22,4	20,0	71,7	61,1	52,2	46,8	18,11	16,1	13,9	12,4
16. Sept.—15. Okt. . .	97,2 <sup>5)</sup>	84,3 <sup>5)</sup>	69,8 <sup>5)</sup>	63,3 <sup>5)</sup>	30,9	26,8	22,1	20,1	72,9	63,2	52,4	47,6	18,9	16,3	13,5	12,2
16. Okt.—15. Nov. . .	102,8	89,6	71,6	65,6	32,7	28,4	22,8	20,9	76,11	67,1	53,8	49,2	19,9	17,3	13,9	12,8
16. Nov.—15. Dez. . .	110,6	97,4	75,3	67,5	35,0	30,10	23,10	21,5	82,9	72,11	56,5	50,7	21,3	18,9	14,6	13,0
16. Dez.—15. Jan. . .	115,4	102,2	78,6	68,9	36,7	32,4	24,11	21,10	86,4	76,6	58,11	51,8	22,3	19,8	15,2	13,3

Land →	Großbritannien				Frankreich			Bundesrepublik Deutschland		
Berechnende Stelle →	Fairplay, London				Barry Rogliano Salles (Ventes), Paris			Statist. Bundesamt, Wiesbaden		
Indexart →	Preismaßzahlen für Neubautonnage <sup>6)</sup>				Preismaßzahlen für Zweithandtonnage					
Indexgruppe →	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 25000 t dw <sup>7)</sup>		Zur Wiederverwendung bestimmt <sup>10)</sup>			Zum Abbruch bestimmt <sup>11)</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>8)</sup> (1218800 £) <sup>9)</sup>				1962 = 100 (65 000 £) (533 000 £) (469 375 £) (10.14.8 £ je t ld) (12.11.8 £ je t ld) (16.2.9 £ je t ld)					
1964 D .....	101,5	107,4	101,5	106,3	118,3	99,0	66,6	127,0	108,6	97,0
1965 D .....	103,2	105,9	99,8 <sup>7)</sup>	102,6 <sup>7)</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
1969 D .....	120,8	123,5	139,4	—	82,2 <sup>11)</sup> <sup>13)</sup>	94,2p	38,1p	167,8	123,3	135,7
1969 Jan. ....	117,4	117,6	130,1	—	80,1	104,7p	37,9p	.	111,7r	127,8
Febr. ....									.	122,8r
März ....									.	118,8
April ....									.	125,2
Mai ....									143,1	122,1
Juni ....									99,3	.
Juli ....	124,2	129,4	148,7	—	85,8	102,6p	37,8p	203,8	143,4	131,4
Aug. ....									119,2	131,7
Sept. ....									.	141,2
Okt. ....									.	181,4
Nov. ....									.	135,6
Dez. ....									.	154,4

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			Indizes der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung						
Indexgruppe	Zum Abbruch bestimmt*)			bis 24	bis 9	bis 12	bis 1	1 bis 2	2 bis 3	mehr als 6
	Nord- europa	Tanker in Süd- europa	Fernost	(12 000/ 25000 t dw <sup>13)</sup>	Monate (mehr als 9000 t dw <sup>14)</sup>	(10 000/ 25000 t dw <sup>15)</sup>	Monat	Monate		
Basis	(10.16.2 £ je t ld)	1962 = 100 (11.7.5 £ je t ld)	(15.10.1 £ je t ld)	1964 = 100	1960 = 100	Juli 1965 bis Juni 66 = 100	1951 = 100			
1964 D	131,9	147,3	.	100,0	119,0	88,3	54,1	41,8	48,4	48,4
1965 D	138,8	143,6	115,6	117,5	134,0	99,0	61,3	48,6	57,5	55,2
1966 D	107,9	135,2	127,0	108,2	132,4	88,7	53,8	43,0	55,2	53,1
1967 D	120,3	113,2	103,7	115,1	130,4	88,8	40,3	43,8	56,2	55,3
1968 D	138,8	149,6	111,1	115,4	138,7	92,6	50,6	47,5	57,0	55,2
1969 D	139,9	159,2	138,8	114,2	137,7	89,5	47,3	49,0	58,1	56,6
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	.	149,5	104,8	112,8	139,7	88,1	47,9	48,1	59,9	51,2
April	.	151,7r	109,6	115,2	135,4	88,8	48,3	49,8	58,6	59,9
Mai	.	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
Juli	.	171,5	139,7	114,8	136,5	89,7	39,8	49,3	56,2	55,8
Aug.	.	171,5	142,4	109,4	134,3	89,3	41,6	50,0	58,1	58,2
Sept.	.	164,9	161,2	110,0	133,2	87,1	50,2	51,8	55,3	60,2
Okt.	.	131,9	188,1	115,0	137,2	92,4	53,4	50,3	59,7	59,0
Nov.	.	193,5	174,1	119,5	135,4	92,9	51,5	52,6	58,0	56,6
Dez.	.	.	193,5	120,0	142,2	94,3	57,5	52,4	59,6	56,4

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

# V. Luftverkehr

## A. Personenverkehr

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

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

Von Frankfurt (Main) nach			1965		1966		1967		1968		1969		1969	
			Durchschnitt										Dezember	
			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 f) 126 <sup>1)</sup>	117 223 —	83 158 f) 126	117 223 —	83 158 f) 131	117 222 —	84 158 f) 132	124 244 —	88 174 —	118 236 —	84 168 —
Bulgarien	Sofia	HF HR	572 1087	415 789	583 1108	423 804	583 1108	423 804	583 1108	423 804	573 1131	415 820	534 1068	387 774
Deutschland	Berlin	HF HR HR b)	111 222 —	84 136 —	111 222 —	84 136 —	112 223 —	84 136 —	112 224 —	84 136 —	112 224 —	84 136 —	111 222 —	84 136 —
	Bremen	HF HR	120 240	79 153	122 245	81 163	123 246	82 164	130 260	87 173	135 270	90 180	135 270	90 180
	Düsseldorf	HF HR	62 124	42 84	85 171	57 114	93 186	62 124	98 196	66 131	103 206	69 138	103 206	69 138
	Hamburg	HF HR HF e) HR e)	128 256 — —	87 174 72 135	139 277 — —	93 186 74 146	142 284 — —	95 190 — —	151 302 — —	101 201 — —	156 312 — —	104 208 — —	156 312 — —	104 208 — —
	Hannover	HF HR HR c)	85 170 —	57 114 —	101 202 —	68 135 —	106 212 —	71 142 —	112 224 —	75 149 —	117 234 —	78 156 —	117 234 —	78 156 —
	München	HF HR	85 170	66 132	105 211	73 146	112 224	75 150	119 238	80 159	124 248	83 166	124 248	83 166
	Nürnberg	HF HR	50 100	38 76	71 142	49 97	78 156	52 104	83 166	56 111	87 174	58 116	87 174	58 116
	Stuttgart	HF HR	50 100	35 70	64 129	43 87	69 138	46 92	74 148	50 99	78 156	52 104	78 156	52 104
Finnland	Helsinki	HF HR HR f)	581 1104 —	441 838 653 <sup>a)</sup>	581 1104 —	441 838 653 <sup>a)</sup>	581 1104 —	441 838 669 <sup>a)</sup>	581 1104 —	441 838 —	570 1126 —	433 855 —	531 1062 —	404 808 —
Frankreich	Paris	HF HR	175 333	135 256	175 333	136 259	175 333	136 259	175 332	136 259	181 357	139 275	171 342	131 262
Griechenland	Athen	HF HR HR a)	674 1281 —	511 971 f) 779	674 1281 —	511 971 f) 766	674 1281 —	511 971 f) 766	674 1281 —	511 970 f) 766	662 1307 —	512 990 f) 708	617 1234 —	467 934 f) 645
Groß- britannien	London	HF HR	252 478	191 362	252 479	191 363	252 479	191 363	252 479	191 363	269 531	195 385	257 514	184 368
Italien	Mailand	HF HR HR a)	226 430 —	164 312 254	226 430 —	164 312 f) 254	226 430 —	164 312 f) 254	226 429 —	164 312 f) 254	222 438 —	161 318 f) 250	207 414 —	150 300 f) 233
	Rom	HF HR HR a)	330 627 —	240 456 372	330 627 —	240 456 f) 372	330 627 —	240 456 f) 372	330 627 —	240 456 f) 372	324 640 —	236 466 f) 365	302 604 —	220 440 f) 341
Jugoslawien	Belgrad	HF HR HR a)	397 755 —	278 529 418	397 755 —	278 529 f) 418	397 755 —	278 529 f) 412	397 755 —	278 529 f) 412	390 770 —	275 543 f) 405	364 728 —	257 514 f) 377
Niederlande	Amsterdam	HF HR HR a)	124 236 —	87 166 ab) 130	124 236 —	87 166 f) 137	124 236 —	87 166 f) 132	124 236 —	87 166 f) 132	127 252 —	92 182 f) 142	120 240 —	88 176 f) 137
Norwegen	Oslo	HF HR HR d)	427 812 —	345 656 482	427 812 —	345 656 484	433 823 —	351 667 513	435 827 —	354 672 521	466 921 —	357 705 532	446 892 —	336 672 502
Österreich	Wien	HF HR	210 399	153 291	210 399	153 291	210 399	153 291	211 400	154 292	229 453	161 317	221 442	152 304
Portugal	Lissabon	HF HR HR a)	535 1017 —	386 734 605	535 1017 —	386 734 f) 605	535 1017 —	386 734 f) 605	536 1018 —	386 734 f) 606	526 1039 —	379 749 f) 595	490 980 —	354 708 f) 554
Rumänien	Bukarest	HF HR	589 1120	423 813	583 1108	423 804	583 1108	423 804	583 1108	423 804	573 1131	415 820	534 1068	387 774
Spanien	Barcelona	HF HR HR a)	334 635 —	244 464 378	334 635 —	244 464 f) 378	334 635 —	244 464 f) 378	334 635 —	244 464 f) 378	328 648 —	240 473 f) 371	306 612 —	224 448 f) 346
	Madrid	HF HR HR a)	412 783 —	305 580 473	412 783 —	305 580 f) 473	412 783 —	305 580 f) 473	412 783 —	305 580 f) 473	405 799 —	299 591 f) 464	377 754 —	279 553 f) 433
Schweden	Stockholm	HF HR HR d)	427 812 —	345 656 482	427 812 —	345 656 484	433 823 —	351 667 506	435 827 —	354 672 521	466 921 —	357 705 532	446 892 —	336 672 502
Schweiz	Genf	HF HR	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251	174 331	132 251	181 358	135 266	172 344	127 254
	Zürich	HF HR	126 240	92 175	126 240	92 175	126 240	92 175	127 240	92 175	136 268	94 186	130 260	89 178
Türkei	Istanbul	HF HR HR f)	791 1503 —	580 1102 927	791 1503 —	580 1102 f) 884	791 1503 —	580 1102 f) 869	791 1503 —	580 1102 f) 869	777 1534 —	570 1125 f) 803	724 1448 —	531 1062 f) 732

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

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

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

# B. Güterverkehr

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

DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach			Gewicht der Sendung in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1969
Durchschnitt										Dezember	
Europa											
Belgien	Brüssel	unter	45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88	0,88
		ab	45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68	0,66
Dänemark	Kopenhagen	unter	45	2,12	2,12	2,16	2,24	2,27	2,36	2,35	2,27
		ab	45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,70	1,76	1,75	1,68
Deutschland	Berlin	unter	45	1,08	1,08	1,08	1,11	1,10	1,08	1,07	1,06
		ab	45	0,72	0,72	0,72	0,72	0,71	0,72	0,71	0,70
		ab	500	0,90	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,59
		ab	1000	0,40	0,40	0,40	0,40	0,45	0,40	0,40	0,40
	Bremen	unter	45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,29	1,15	1,10
		ab	45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,01	0,87	0,84
	Düsseldorf	unter	45	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,67	0,66
		ab	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,44	0,52	0,51
	Hamburg	unter	45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,31	1,35	1,32
		ab	45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,03	1,03	0,99
	München	unter	45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,86	0,84	1,03	0,99
		ab	45	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,65	0,79	0,77
	Stuttgart	unter	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,45	0,55	0,51
		ab	45	0,36	0,36	0,36	0,36	0,35	0,36	0,40	0,40
Finnland	Helsinki	unter	45	3,92	3,92	4,03	4,24	4,29	4,29	4,41	4,25
		ab	45	2,96	2,96	3,03	3,16	3,20	3,20	3,30	3,18
Frankreich	Paris	unter	45	1,04	1,04	1,05	1,08	1,10	1,16	1,15	1,10
		ab	45	0,80	0,80	0,81	0,84	0,85	0,88	0,87	0,84
Großbritannien	London	unter	45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,71	1,77	1,77	1,79
		ab	45	1,20	1,20	1,23	1,28	1,29	1,32	1,33	1,35
Italien	Rom	unter	45	2,12	2,12	2,15	2,20	2,20	2,20	2,19	2,12
		ab	45	1,60	1,60	1,61	1,64	1,64	1,64	1,63	1,57
Niederlande	Amsterdam	unter	45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88	0,88
		ab	45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68	0,66
Norwegen	Oslo	unter	45	3,16	3,16	3,21	3,32	3,31	3,28	3,25	3,11
		ab	45	2,36	2,36	2,40	2,48	2,47	2,44	2,42	2,34
Österreich	Wien	unter	45	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,39	1,35
		ab	45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,03	0,99
Portugal	Lissabon	unter	45	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,32	3,15
		ab	45	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,49	2,38
Spanien	Madrid	unter	45	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,61	2,49
		ab	45	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	1,97	1,87
Schweden	Stockholm	unter	45	3,16	3,16	3,21	3,32	3,36	3,48	3,46	3,37
		ab	45	2,40	2,40	2,44	2,52	2,55	2,64	2,62	2,53
Schweiz	Zürich	unter	45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,90	0,88	0,88
		ab	45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68	0,66
Türkel	Istanbul	unter	45	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,30	5,05
		ab	45	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,00	3,81
Afrika											
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	unter	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,96	5,75
		ab	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,46	4,32
Kongo	Kinshasa	unter	45	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,55	10,76
		ab	45	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,68	8,09
Ghana	Accra	unter	45	11,04	11,04	10,96	10,80	10,80	10,80	10,60	9,88
		ab	45	8,28	8,28	8,23	8,12	8,12	8,09	7,93	7,39
Marokko	Casablanca	unter	45	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	3,50	3,40
		ab	45	2,66	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,63	2,56
Südafrika	Johannesburg	unter	45	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,69	15,15
		ab	45	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,76	11,38
Asien											
Birma	Rangun	unter	45	17,27	17,36	17,36	17,36	17,36	17,34	17,01	15,85
		ab	45	12,94	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	12,77	11,90
Ceylon	Colombo	unter	45	14,52	14,60	14,60	14,60	14,60	14,58	14,30	13,32
		ab	45	10,90	10,96	10,96	10,93	10,92	10,92	10,72	9,99
Hongkong	Victoria	unter	45	22,93	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04	22,73	21,52
		ab	45	17,20	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28	17,05	16,14
		ab	300	15,72	15,72	15,72	15,72	15,38	14,36	14,01	12,77
		ab	400	14,64	14,64	14,64	14,64	14,33	13,40	13,16	12,26
		ab	500	13,84	13,84	13,84	13,84	13,48	12,40	12,06	10,87
		ab	500	13,09	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	12,92	12,04
Indien	Bombay	unter	45	9,83	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,70	9,04
		ab	45	14,29	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,10	13,14
	Kalkutta	unter	45	10,71	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	10,56	9,84
		ab	45	20,26	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36	19,99	18,63
Indonesien	Djakarta	unter	45	15,20	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28	15,00	13,98
		ab	45	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	7,99	7,72
Irak	Basra	unter	45	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,00	5,78
		ab	45	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,18	8,89
Iran	Teheran	unter	45	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,91	6,66
		ab	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,89	5,49
Israel	Tel Aviv	unter	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,40	4,10
		ab	45	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	26,66	25,18
Japan	Tokio	unter	45	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,00	18,89
		ab	100	19,08	19,08	19,08	19,08	18,91	18,40	18,13	17,09
		ab	200	17,08	17,08	17,08	17,08	16,76	15,80	15,56	14,64
		ab	300	15,28	15,28	15,28	15,28	14,95	13,96	13,62	12,41
		ab	400	14,20	14,20	14,20	14,20	13,90	13,00	12,77	11,90
		ab	500	13,48	13,48	13,48	13,33	12,96	12,00	11,66	10,50
Libanon	Beirut	unter	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,96	5,75
		ab	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,46	4,32
Pakistan	Karachi	unter	45	11,94	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	11,78	10,98
		ab	45	8,96	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	8,84	8,24
Syrien	Damaskus	unter	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,96	5,75
		ab	45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,46	4,32
Thailand	Bangkok	unter	45	18,15	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	18,02	17,13
		ab	45	13,61	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68	13,52	12,85

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43



# B. Güterverkehr

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

DM je kg

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

# B. Güterverkehr

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

DM je kg

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

# VI. Post- und Fernmeldeverkehr

## A. Postverkehr

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

Änderungsdatum	Briefe											
	Orts-					Fern-					Auslands-	
	verkehr											
	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g
1933 1. Dezember..	8	16		20	30	12		24	40	60	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	40	20
1963 1. März .....	20 <sup>1)</sup> 2)	40 <sup>2)</sup>		70 <sup>2)</sup>	90 <sup>2)</sup>	20 <sup>1)</sup>		40	70	90	40 <sup>2)</sup>	20
1966 1. April .....	30 <sup>1)</sup> 2)	50 <sup>2)</sup>	70 <sup>2)</sup>	90 <sup>2)</sup>	110 <sup>2)</sup>	30 <sup>1)</sup>	50	70	90	110	50 <sup>2)</sup>	30

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

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

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

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

Änderungsdatum	Zeitungsggebühr <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	Höchsatzatz
		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
1964 1. Januar ....	Vertriebsgebühr <sup>11)</sup>								
	bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummernstückgewicht								
	bis 30 g				über 30 g bis 1000 g für je 10 g				
	18,00				0,90				
	Vertriebsgebühr <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 vgl. S. 44

A. Postverkehr  
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen  
Rpt/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 500 g bis 1000 g	
	bis 50 km	über 50 km								
1933 1. Dezember..	2,5	5,0	20,0	3	4	8	15	30	—	
1939 1. Mai .....	2,5	5,0	20,0	3		4	8	15		
1946 1. März .....	5,0	10,0	40,0	6	8	16	30	60	30	
1948 1. September.	3,5	7,5	30,0			8	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 500 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

Rpt/Dpf

Änderungsdatum	Postanweisungen												
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000					
	RM/DM												
1927 1. August ....	20	30		40		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	Gebührenerntfernung											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
	Regelfahrschein (Einfache Fahrt)				Rückfahrschein <sup>*)</sup> (Hin- und Rückfahrt)				Zehnerkarte Zehnerfahrschein (ab 1. 1. 63)			
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
1928 <sup>5)</sup> .....	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 <sup>5)</sup> .....	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936 .....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1939 1. April. ....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1942 1. Januar ....	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1944 1. Juli .....	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948 .....					keine einheitlichen Gebühren							
1948 1. August ....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1957 15. April. ....	0,40	0,80	1,50	2,30	0,70	1,40	2,60	3,90	3,00	6,00	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	1,80	2,40	(1,00) <sup>7)</sup>	(1,80) <sup>7)</sup>	2,80	4,40	5,00	8,50	14,00	20,00
	Schülerzehnerkarte <sup>*)</sup> gültig nur an Werktagen				Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63)				Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 62) <sup>*)</sup>			
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
1928 <sup>8)</sup> .....	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 <sup>8)</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			
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
1928 <sup>8)</sup> .....	2,40	4,80	9,60	14,40	13,50	27,00	54,00	81,00	—	—	—	—
1932 <sup>8)</sup> .....	1,90	3,85	6,60	8,65	10,80	21,60	37,80	48,60	9,85	19,45	34,05	43,75
1936 .....	1,45	2,90	5,80	8,65	8,10	16,20	32,40	48,60	6,50	12,80	25,95	38,90
1939 1. April. ....	1,10	2,20	4,35	6,50	6,40	13,00	25,95	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1943 1. Januar ....	0,90	1,80	3,60	5,40	5,40	10,80	21,60	32,40	4,05	8,10	16,20	24,30
1944 1. Juli .....	0,80	1,60	3,20	4,80	4,00	8,00	16,00	24,00	3,00	6,00	12,00	18,00
1945—1948 .....					keine einheitlichen Gebühren							
1948 1. August ....	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	26,00	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1958 1. April. ....	1,50	3,00	5,00	7,00	14,00	22,00	34,00	40,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1963 1. Januar ....	1,50	3,00	5,00	7,00	16,00	25,00	38,00	48,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1966 1. März .....	2,50	4,00	6,00	7,50	17,00	26,00	41,00	53,00	8,00	13,00	21,00	27,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 44

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

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst						Postscheckdienst			Postreisedienst			
	ins- gesamt	Brief-	Paket-	Zeitungs-	An- weisungs-	Neben- lei- stungen	ins- gesamt	für		ins- gesamt	Allgem. Reise-	Berufs-u. Schüler-	Beför- derung von Sachen
								Konto-	Nicht-				
								inhaber	konten-		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	87,7	82,5	101,4	77,0	81,1	74,1	93,4	64,2
1950 D .....	86,3	91,5	70,7	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1951 D .....	87,1	91,5	74,0	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1952 D .....	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1953 D .....	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1954 D .....	94,1	95,7	89,2	97,9	91,4	97,9	91,2	100,7	88,5	76,5	74,1	80,7	73,4
1955 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1956 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1957 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	86,8	90,3	80,7	92,3
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1960 D .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 D .....	101,2	100,0	104,6	100,0	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	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 D .....	120,1	120,2	122,9	100,5	118,4	102,1	143,8	183,1	132,6	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 D .....	125,6	124,7	126,6	137,7	122,4	101,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1965 D .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 D .....	157,7	161,1	151,4	138,2	168,1	101,9	180,0	199,7	174,4	125,6	117,8	137,4	192,5
1967 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1968 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1969 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	191,1	210,8	185,6	128,3	120,1	140,5	207,5
1958 1. Januar .....	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	91,0	96,9	80,7	100,0
1. April .....	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1. Mai .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 1. Januar .....	101,2	100,0	104,6	100,0	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	100,0	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
1969 1. Dezember ..	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	212,6	332,6	178,5	128,3	120,1	140,5	207,5

B. Fernsprechverkehr  
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse  
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	15,00		12,00	
1964 1. August .....	9,00		12,00			18,00	
für Zweieranschlüsse:							
1934 1. Mai .....	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1946 1. April .....	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1950 1. Juni .....	3,50	4,25	5,00	5,75	6,50	7,25	8,00
1954 1. Juli .....	4,00	5,50	7,00	10,50		8,00	
1964 1. August .....	6,00	8,25				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		0,10
1946 1. April .....	0,15	0,15		0,15
1950 1. Juni .....	0,15	0,15r		0,20
1954 1. Juli .....	0,16	0,16		0,20
1964 1. August .....	0,20	0,20		0,20
1. Dezember ..	0,18	0,18		0,20

3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)  
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 20 km	üb. 20 km bis 25 km	üb. 25 km bis 30 km	üb. 30 km bis 35 km	üb. 35 km bis 40 km	üb. 40 km bis 45 km	üb. 45 km bis 50 km	üb. 50 km bis 60 km	üb. 60 km
	in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 0 bis 18 und 21 bis 24 Uhr											
1927 1. Mai .....	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	3,00 <sup>3)</sup>
1940 1. Januar .....	0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946 1. April .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950 1. Juni .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36		
1964 1. August .....	0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03		
in der Zeit von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 18 bis 21 Uhr												
1927 1. Mai .....	0,10	0,20	0,20	0,27	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	2,00 <sup>4)</sup>
1940 1. Januar .....	0,20	0,20	0,26	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1944 1. September ..	0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946 1. April .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950 1. Juni .....	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88		3,36		
1964 1. August .....	0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61		3,03		

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 44

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

Änderungsdatum	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>1)</sup>											
	innerhalb des Bereichs einer Knotenvermittlungsstelle <sup>2)</sup>	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen <sup>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	3,36	3,36	3,36
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,36	3,36	3,36
1964 1. August	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,20	4,20	4,20
1. Dezember	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	3,78	3,78	3,78
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 18 bis 7 Uhr <sup>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	
1954 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,24	2,24	2,24	
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,64 <sup>6)</sup>	0,64 <sup>6)</sup>	0,64 <sup>6)</sup>	0,64 <sup>6)</sup>	0,64 <sup>6)</sup>	0,64 <sup>6)</sup>	0,64 <sup>6)</sup>	0,64 <sup>6)</sup>	
1964 1. August	0,40	0,54	0,80	1,20	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	
1. Dezember	0,36	0,54	0,72	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	

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

Änderungsdatum	Gewöhnliche		Dringende		Blitztelegramme <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>10)</sup>	für jedes weit. Wort
1929 1. April	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50	1,10	0,05
1931 1. März	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50	1,10	0,05
1946 1. April	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00	— <sup>9)</sup>	— <sup>9)</sup>
1948 1. August	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	1,10	0,05
1963 1. Januar	0,20 <sup>9)</sup>	0,20	0,40 <sup>9)</sup>	0,40	2,00	1,00	0,10
1966 1. April	0,30 <sup>9)</sup>	0,30	0,60 <sup>9)</sup>	0,60	— <sup>11)</sup>	2,20	0,10

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

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 44

Erläuterungen bzw. Anmerkungen

Schaubilder

Indices der Seefrachtraten

Seite 4

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

Seite 5

1) Shillingraten für nasse Ladung (Erdöl). — 2) Der graphischen Darstellung der „AFRA-Raten“ liegen bis zum 2. Vierteljahr 1964 Vierteljahreszahlen, vom 2. Halbjahr 1964 bis einschl. 1. Halbjahr 1968 Halbjahreszahlen, ab Juli 1968 Monatszahlen zugrunde. — 3) Vgl. Anm. 1) zu S. 29 dieses Berichts (S. 41) und Anm. 2) zu S. 4 PLW M 7 Vj. 1/1968 (S. 37).

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

(Nach Angaben der Zentralen Verkaufsleitung der Deutschen Bundesbahn)

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 DDR oder der Stadt Berlin liegenden Strecken oder Teilstrecken nach dem Personentarif der Deutschen Reichsbahn berechnet. — Vor dem 6. Juli 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrr.

Seite 11

1) Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — 2) Der Grundpreis je Kilometer für die frühere 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — 3) Vor dem 23. 5. 1954 wurden für die Benutzung von Eilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — 4) Für die Benutzung von Trans-Europ-Expreßzügen (TEE-Zügen) waren vom 1. 12. 1957 bis zum 29. 5. 1965 zusätzlich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzugzuschlag wird angerechnet. — 5) Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — 6) Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklassen sind vom 3. 6. 1956 bis zum 31. 5. 1966 folgende Eisenbahnzuschläge 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. — 7) Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen bei den Preisen für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — 8) Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12% des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde). — 9) Für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (klimatisiert, WL „K“) gelten ab 27. 2. 1962 in der Touristenklasse um DM 2,00, in der Doppelbettklasse um DM 3,00 und in der Einbettklasse um DM 3,00 höhere Preise. Mit Ausnahme der Spezialklasse, die in „K“ Schlafwagen nicht geführt wird, werden die „K“-Zuschläge bei den ab 22. 5. 1966 veröffentlichten Bettkartenpreise berücksichtigt, da die Schlafwagenläufe bis zu diesem Zeitpunkt nahezu vollständig klimatisiert worden sind. — 10) Ab 29. 9. 1968 gelten für die Bettkarten ausgewählter DSG-Schlafwagenläufe (9 von insgesamt 52) verbilligte Werbepreise (1. Klasse-Einbettabt. DM 60,00, Doppelbettabt. DM 30,00, 2. Klasse-Touristenklasse DM 20,00). — 11) Die ab 81 km erhöhten Streckenfahrpreise gelten auch bei der Benutzung von D-Zügen. — 12) Ab 1. 6. 1969 werden D-Zugzuschläge nur noch für Fahrstrecken von 1—80 km erhoben. — 13) Zone I bis 300 km; Zone II über 300 km.

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

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

Seite 12

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

Seite 13

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

Seite 14

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

Seite 14 (Fortsetzung)

3. Personenfahrpreise für wichtige europäische Eisenbahnverbindungen

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

B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahndirektion Frankfurt [M])

Bis 31. 12. 1967 war in den Eisenbahnfrachtsätzen des DEGT für Stückgut und Wagenladungen mit Ausnahme der Regelsätze für beförderungsteuerfreie Güter die Beförderungsteuer enthalten (für Beförderungstrecken 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 ffrr.

Seite 15

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

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

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

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

Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nach Regelklassen (Kurzfassung)

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



Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nach Montangüterklassen (Kurzfassung)			
Wagenladungsklassen			Zugeordnete Güterarten
Vor dem	Ab	Ab	
1. 2. 1958	15. 3. 1966	15. 3. 1966	
(C)	I	I	Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial): Bandstahl, Stahlstreifen, Warmbreitband (unbearb.), Stahlbleche und -platten, Eisenbahnoberbaustoffe, Hohlbohrerstäbe, Spundwandstahl, Stab- und Formstahl, Walzdraht
(D)	II	II/III	Röhrenvormaterial: Bandstahl (auch z. Auswalzen u. Profilieren), Stahlstreifen, Warmbreitband (mit einem Kaltstich versehen), Stahlbleche, Stahlplatten
(F)	III	II/III	Vorgewalztes und vorgeschmiedetes Halbzeug (einschl. Röhrenknüppel, Warmbreitband zum Auswalzen)
(F)	IV	IV	Roheisen, Stahlrohblöcke und -brammen, Stahlschrott
(Fk)	V	V	Kohlen und Kohlenabfälle (ohne Tarifpositionen unter Kl. Gk—Ck; s. oben)

Seite 15 (Fortsetzung)

<sup>\*)</sup> Ohne Montangüterklassen. — <sup>\*)</sup> Die Sonderklassen mit Zusatzbezeichnung —k gelten für Wagenladungen mit beförderungsteuerfreien Gütern, nämlich mit Kohlen (Fk) und Kohlenabfällen (Gk, darunter ab 1. 5. 1965 auch Eisen- und Manganerze einschließlich Abfälle und Zwischenerzeugnisse aus diesen Erzen) sowie mit Kohlen und Kohlenabfälle in Eilguttransporten (Dk). Die Klasse Gk wurde zum 15. 3. 1966 in „Ck“ umbenannt. Ab 1. 1. 1968 ist auch für die vorher beförderungsteuerfreien Güter Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) zu zahlen. Mit der gleichzeitigen Umstellung der Frachtsätze auf Nettobasis ist daher die Regelklasse „Ck“ weggefallen. — <sup>\*)</sup> Bei Anwendung der Kohlen-Ausnahmetarife wird die Fracht nach dem Mindestgewicht berechnet. Ist jedoch der Wagen bei der Übergabe auf dem Versandbahnhof räumlich vollausgenutzt, wird der Frachtberechnung abweichend von dem vorgeschriebenen Mindestgewicht das aufgerundete wirkliche Gewicht zugrunde gelegt. Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteueraufkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt. Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe 7,6<sup>9</sup>/<sub>10</sub>. — <sup>\*)</sup> Da der Tarif erst von 291 km an gilt und die mittlere Transportweite etwa bei 500 km liegt, werden hier die Frachtsätze für eine Entfernung von 500 km angegeben. — <sup>\*)</sup> Am 1. 2. 1958 wurden Frachtsätze der 20-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 20000 kg und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 15-t-Klasse abgefertigt. — <sup>\*)</sup> Ab 1. 3. 1962. — <sup>\*)</sup> Am 15. 3. 1966 wurden Frachtsätze der 25-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 25000 kg und mehr. Vom 1. 2. 1958 bis 14. 3. 1966 wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 20-t-Klasse abgefertigt.

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

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

Seite 16

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

Seite 17

<sup>1)</sup> Vgl. Anm. <sup>2)</sup> zu Seite 16. — <sup>3)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); seit dem 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>4)</sup> Für Sendungen an die Technischen Werke Stuttgart: I Heizkraftwerk, II Blockkraftwerk und Gaskokerei. — <sup>5)</sup> Vgl. Anm. <sup>6)</sup> zu Seite 14. — <sup>7)</sup> Durchschnitt Januar/Dezember. — <sup>8)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen berechnet. — <sup>9)</sup> Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Röhren, gewalzte Stahlplatten zum Schmieden in warmem Zustand oder zum Auswalzen.

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

II. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen

Bis 31. 12. 1967 war in den Frachtsätzen des RKT für Stückgut und Wagenladungen mit Ausnahme der bis 30. 6. 1955 geltenden Wagenladungssätze für beförderungsteuerfreie Güter die Beförderungsteuer enthalten (für Beförderungstrecken 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 18

<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 18 (Fortsetzung)

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

## IV. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

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

#### 1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Monatszahlen der Binnenschiffsfrachten 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 19

<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 = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Einnundung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 23,18 (Schleuse Geisenkirchen) bis km 37,26 (Schleuse Herne-Ost), am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. — III = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Geisenkirchen).

Seite 20

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

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

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

Seite 21

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

#### 3. Kleinwasserzuschläge der Rheinschifffahrt

Durchschnittsprozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen

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

Seite 21 (Fortsetzung)

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

### B. Seeschifffahrt

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

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

Seite 22

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

Seite 23

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

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

Seite 24

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

Seite 25

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

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

Seite 25 (Fortsetzung)

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

## C. Schifffahrtsindizes

### 1. Indices der Seefrachtraten

Den **Trampfrachtdindizes** 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.-\$).

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

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

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

Seite 26

<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 Auftrag der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — <sup>3)</sup> Einschl. große Küstenfahrt (Mittelmeer). Das Statistische Zentralamt, Den Haag, hat die Berechnung der Niederländischen Seefrachtdindizes mit Ablauf des 1. Quartals 1968 eingestellt. — <sup>4)</sup> Nordeuropäische Küstenfahrt. — <sup>5)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>6)</sup> 1. bis 25. 9. 1969. — <sup>7)</sup> Monatszahlen ab Oktober 1969 auf neuer Basis Worldscale. — <sup>8)</sup> Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom. — <sup>9)</sup> Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen des bisher auf Basis 1954 berechneten Trampfrachtenindex (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“ Vj. 1/1968).

Seite 27

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

Seite 28

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

### 2. Sonstige Schifffahrtsindizes

Seite 29

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

## V. Luftverkehr

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

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

### A. Personenverkehr

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

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

Seite 30

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

Seite 31

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

### B. Güterverkehr

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

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

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

Seite 32

<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 33

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

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

Seite 34

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

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

Seite 35

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

## VI. Post- und Fernmeldeverkehr

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

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

### A. Postverkehr

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

Seite 36

<sup>1)</sup> Am 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warensendungen die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Größengrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, müssen seit 1. 1. 1966 nach der jeweils nächst höheren Gebührenstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 65) galten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 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 Ortgebührensätzen befördert. — <sup>3)</sup> Für die Beförderung von Briefen bis 20 g (ab 1. 1. 1966 Standardbriefe) und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963, nach den Niederlanden ab 1. 8. 1964, nach Italien ab 15. 8. 1965 und nach Vatikanstadt ab 1. 4. 1966, die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze erhoben. — <sup>4)</sup> Bei Drucksachen im Auslandsverkehr, die schwerer als 50 g sind, wurde vom 1. 3. 1963 bis 31. 3. 1966 für jede Gewichtsstufe von 50 g (auch für die erste Stufe) ein Gebührensatz von 10 Dpf erhoben. — <sup>5)</sup> Die Sendungsart „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 36 (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 Beförderungsstrecken 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 unversiegelte Wertpakete und Wertpostgüter mit Wertangabe von 500 DM zusätzliche Gebühren in Höhe von 20 Dpf berechnet. — <sup>9)</sup> In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 3. 1950 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen.

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

Seite 36 (Fortsetzung)

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

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

Seite 37

##### 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 Beförderungsstrecken 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 37 (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 die 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 38

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

### B. Fernspreverkehr

#### 1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

#### 2. Ortsgesprächsgebühren

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

Seite 38 (Fortsetzung)

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

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

Seite 39

<sup>1)</sup> und <sup>2)</sup>: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählerdienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — <sup>3)</sup> Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18 Uhr) sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18 Uhr) berechnet. — <sup>4)</sup> Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wiederingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählerdienst keine Anwendung. — <sup>5)</sup> Vom 1. 7. 1963 bis 31. 7. 1964 wurden für Gespräche von 3 Minuten Dauer in der Zeit von 18 bis 21 Uhr bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen von mehr als 50 bis 75 km 0,96 DM, von mehr als 75 bis 100 km 1,28 DM, bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen bis 200 km 1,60 DM, von mehr als 200 bis 300 km 1,92 DM und von mehr als 300 km 2,24 DM berechnet.

### C. Telegraf- und Telexverkehr

#### 1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

Seite 39 (Fortsetzung)

<sup>1)</sup> Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10fache Wortgebühr, ab 1. 4. 1966 7fache Wortgebühr. — <sup>2)</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>3)</sup> Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — <sup>4)</sup> Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden gewöhnliche und dringende Ortstelegramme innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 8. 1948 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortgebührensätzen befördert. — <sup>5)</sup> Gesamtgebühren. — <sup>6)</sup> Blitztelegramme sind ab 1. 4. 1966 fortgefallen.

#### 2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 39 (Fortsetzung)

<sup>1)</sup> Ab 1. 7. 1950 wurde die Gebühr für 5 Wörter, ab 1. 1. 1960 die Gebühr für 7 Wörter als Mindestsatz berechnet. — <sup>2)</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.