

**STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN**

**FACHSERIE M**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**3. Vierteljahr 1970**



Bestellnummer: 310700—700303

**VERLAG W. KOHLHAMMER, STUTTGART UND MAINZ**

# Inhalt

Seite

Allgemeine Vorbemerkungen .....	3
Abkürzungen, Maße und Gewichte .....	3
Schaubilder: Indices der Seefrachtraten .....	4
Preise für Verkehrsleistungen im 3. Vierteljahr 1970 .....	6
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet .....	8
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland .....	9
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr .....	11
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen .....	12
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut .....	13
3. Wagenladungsfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten .....	13
4. Containerfrachten .....	15
II. Straßenverkehr	
Güterfernverkehr	
A. Frachten des Reichskraftwagentarifs für Stückgut .....	15
B. Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen .....	16
III. Spedition	
Kundensätze des Speditionssammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen ...	16
IV. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze .....	17
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter) .....	19
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter) .....	21
3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter) .....	22
C. Schifffahrtsindices	
1. Indices der Seefrachtraten .....	23
2. Sonstige Schifffahrtsindices .....	26
V. Luftverkehr	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	27
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	29
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wich- tigen internationalen Flughäfen .....	31
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main) .....	32
VI. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr .....	33
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr .....	33
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland .....	33
4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland .....	34
5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland .....	34
6. Indices der Postgebühren im Inlandsverkehr .....	35
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse .....	35
2. Ortsgesprächsgebühren .....	35
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr) .....	35
4. Gesprächsgebühren im Selbstwähldienst (Inlandsverkehr) .....	36
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr .....	36
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr .....	36
Erläuterungen bzw. Anmerkungen .....	37
Quellenverzeichnis .....	42

Abgeschlossen am 26. Februar 1970

Erschienen im Mai 1971

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,—

Druck: Carl Ritter & Co., Wiesbaden

## Allgemeine Vorbemerkungen

Als Quellen dienen amtliche Veröffentlichungen, internationale Fachveröffentlichungen, die Wirtschaftspresse des In- und Auslandes sowie Angaben verschiedener amtlicher und privater Stellen (siehe im einzelnen das Quellenverzeichnis S. 42/43).

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

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

## Abkürzungen, Maße und Gewichte

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

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

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

c. c. = cubic capacity	Die räumliche Ladefähigkeit der sogenannten Bulk-, Schütt- oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume sowie der Kühl- und der Olladeräume eines Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.
------------------------	--

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

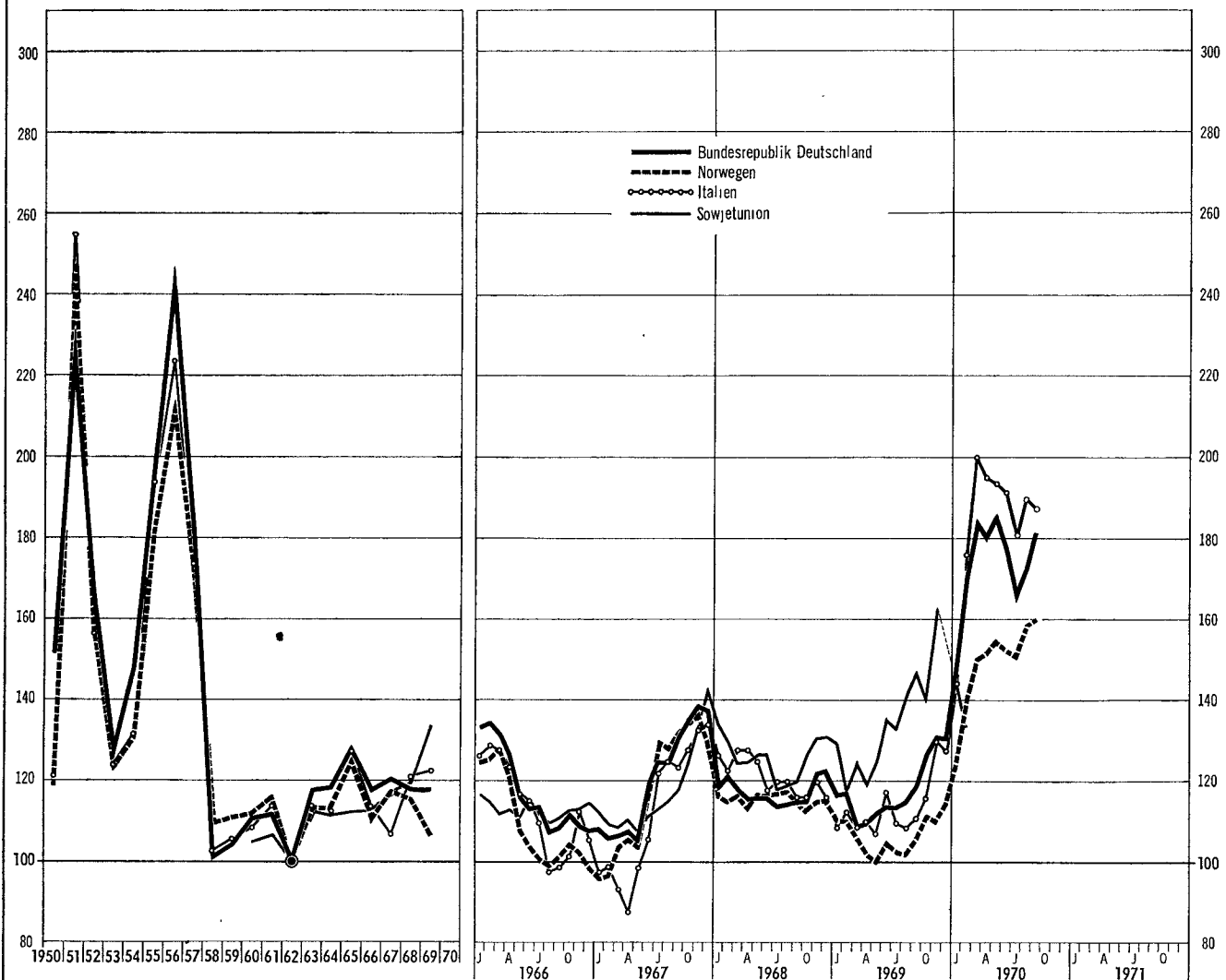
EOW = Erstoffenes Wasser	Termine der Küstenschifffahrt für Holzverladungen in skandinavischen und sowjetischen Ostseehäfen zu Beginn der Schifffahrtssaison
--------------------------	--

p = vorläufige Zahl	1 lb = 453,59237 Gramm
r = berichtigte Zahl	1 qr = 480 lbs = 217,724 kg
s = geschätzte Zahl	1 t = 1 000 kg
— = nichts vorhanden	1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t
(bei Veränderungszahlen vgl. Vorbemerkung)	1 cu ft = 1 728 cu in = 28,317 cdm
. = kein Nachweis vorhanden	1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t
... = Angaben fallen später an	1 Fathom = 216 cu ft = 6,116 cbm
	1 Standard
	(St. Petersburg) = 165 cu ft = 4,672 cbm
	1 engl. Meile = 1 609,34 m

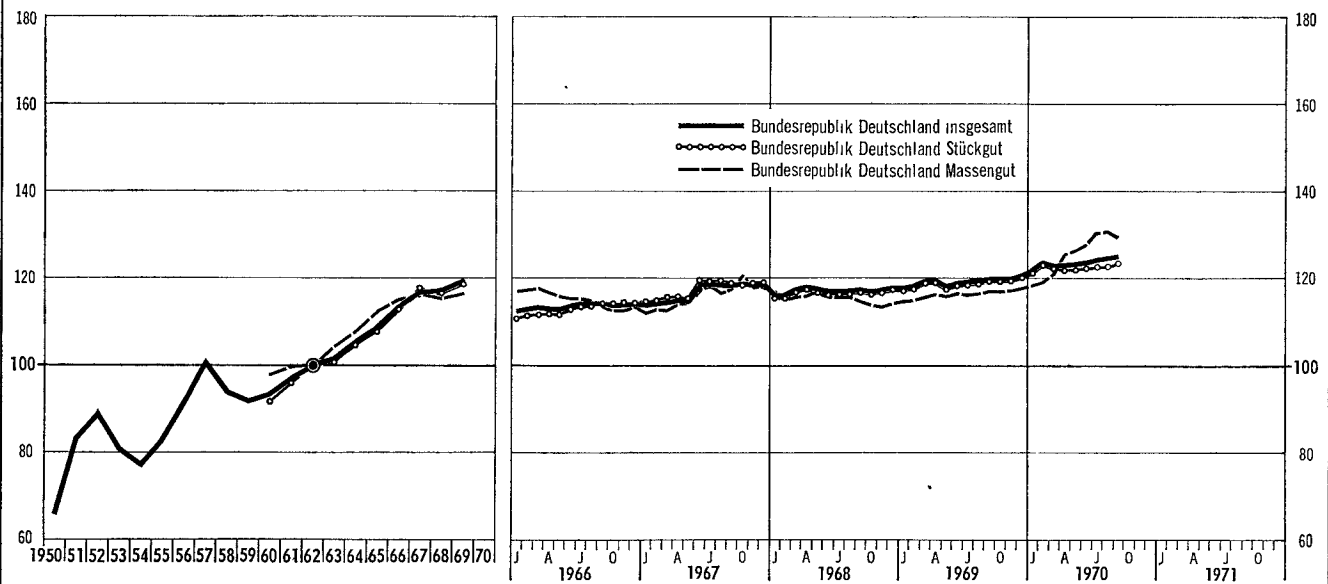
Grundsätzliche Änderungen innerhalb einer Reihe, die den zeitlichen Vergleich beeinträchtigen, sind durch einen Querstrich in der Zahlenreihe angedeutet. Über die Art der Änderung geben die jeweiligen Anmerkungen nähere Auskunft.

INDICES DER SEEFRACHTRATEN

a) TRAMPFAHRT (Reisecharter) <sup>1)</sup>  
Umbasiert auf 1962 = 100

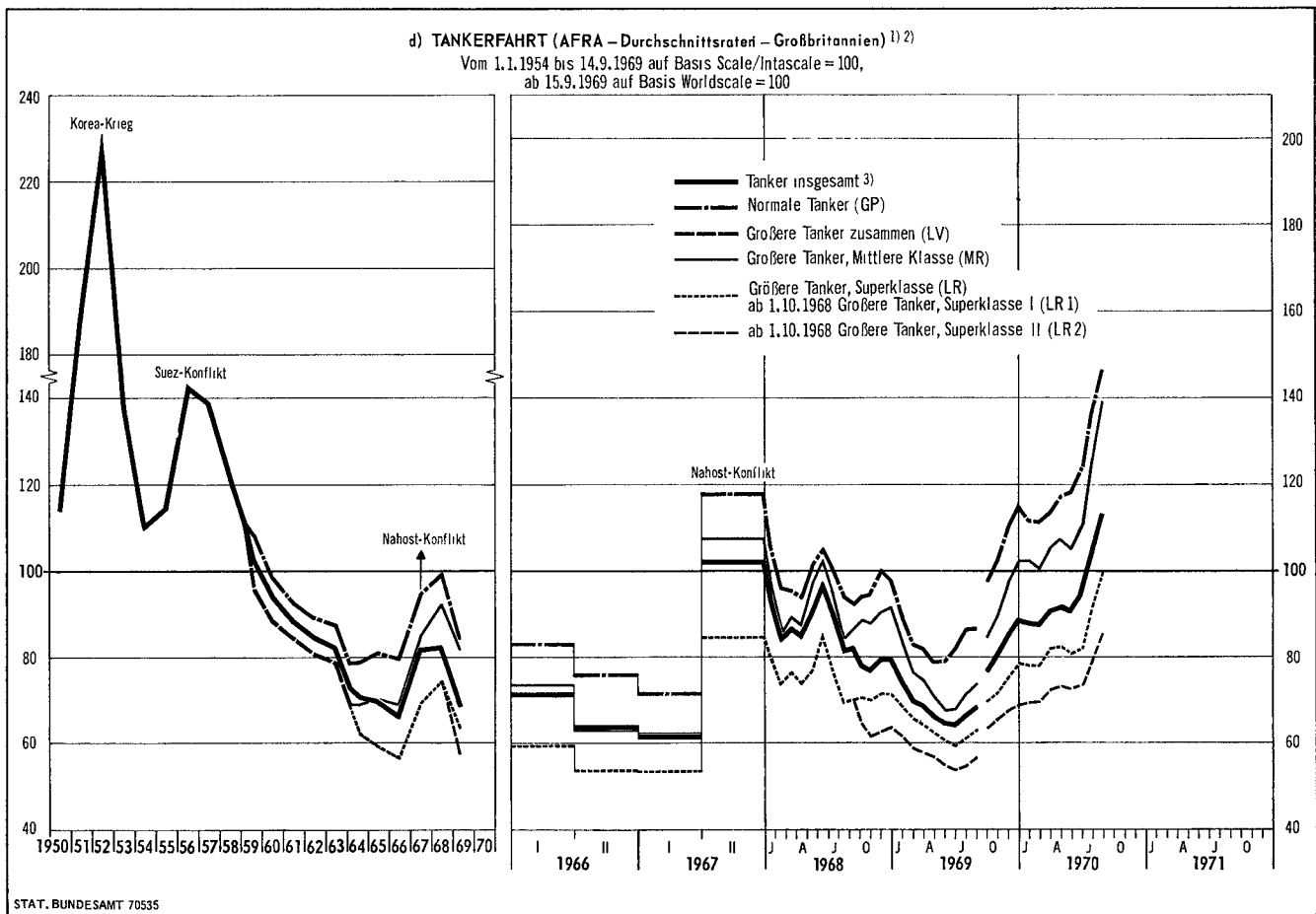
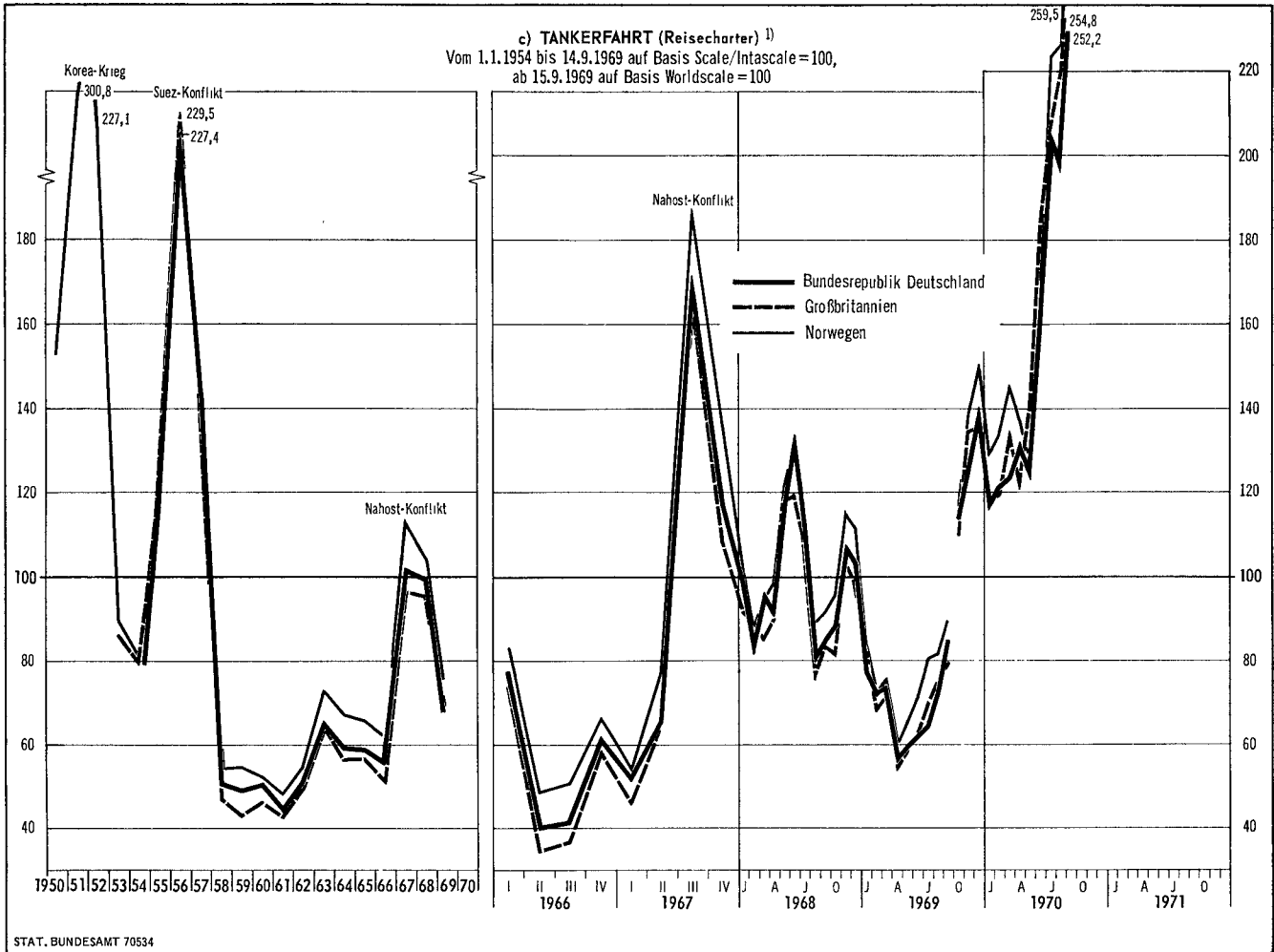


b) LINIENFAHRT <sup>1)</sup>  
Umbasiert auf 1962 = 100



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 37

# INDICES DER SEEFRACHTRATEN



Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 37

## Preise für Verkehrsleistungen im 3. Vierteljahr 1970

### Eisenbahnverkehr

Mit Wirkung vom 1. 7. 1970 erhöhte die Deutsche Bundesbahn (DB) die „Katteneser Sätze für den Huckepackverkehr“ um durchschnittlich 6%. Diese tarifliche Sonderregelung gilt für die Verladung von Sattelaufliegern, Wechsellaufbauten, kompletten Lastzügen und Lastwagen-Anhängern auf offene Eisenbahn-Güterwagen. Dementsprechend setzte die Kombi-Verkehr-KG<sup>1)</sup> die auf dieser Kostengrundlage gebildeten Kundensätze für ihre zur Zeit auf sechs Transportwegen werktäglich verkehrenden Kombi-Ganzzug-Dienste herauf.

Nachdem die DB ihre Regeltarife mit Wirkung vom 1. 5. 1970 um 10% erhöht hatte, wurden im Hinblick auf die gleichzeitige Heraufsetzung der bei der Binnentankschifffahrt und im Straßengüterverkehr gültigen Frachtsätze auch die Ausnahmetarife der DB für den Mineralöltransport innerhalb des Zeitraums vom 1. 7. bis 1. 9. 1970 den neuen Wettbewerbsverhältnissen angepaßt. Die Anhebung der Ausnahmesätze lag im Durchschnitt bei 7%. Die im Wettbewerb mit dem Projekt einer Produkten-Pipeline von den Raffinerien im Raum Ingolstadt—Vohburg—Neustadt nach München zugebilligten „Bayern“-Tarife 382, 383 und 384 wurden mit Wirkung vom 1. Juli 1970 etwas stärker angehoben. Für die entsprechenden Tarifneuausgaben ist eine längere Geltungsdauer vorgesehen.

Am 1. 9. 1970 erhöhten sich außerdem die Nebengebührentarife der DB durchschnittlich um 7,5%.

Gleichzeitig stiegen die von der Deutschen Reichsbahn (Ost) berechneten Frachtsätze für den Eisenbahngütertransit bundesdeutscher Ein- und Ausfuhrgüter über DDR-Strecken. Im Stückgutsektor ergab sich aus dem Wegfall der bisherigen Frachternormierung eine Tarifierhebung von 25 bis 96%, während die Wagenladungssätze — je nach Güter- bzw. Ladeklasse — um 5 bis 14% anzogen. Die zusätzliche Ausstattung des DR-Wagenladungs-Transittarifs mit einer 25 t-Gewichtsklasse milderte den Tarifierstieg jedoch ab, da die neuen 25 t-Sätze auf der gleichen Höhe wie die bisherigen 20 t-Sätze liegen.

Die französischen Staatsbahnen (SNCF) setzten am 15. 9. 1970 ihre Frachttarife für mineralische Brennstoffe um 5% herauf. Gleichzeitig trat ein neuer Weintransporttarif der SNCF in Kraft, dessen Frachtsätze nach Gewichtsklassen statt nach der bisher angewendeten Entfernungszoneneinteilung abgestuft sind.

Vom 3. 8. 1970 an gewähren die italienischen Staatsbahnen (FS) für die Benutzung kleiner Kühlwagen (bis 19 qm Ladefläche) gewisse Frachtbegünstigungen. Damit soll die — während der Hauptsaison vor allem auf großräumige Kühlwagentypen gerichtete — Transportnachfrage besser verteilt werden.

Für die Zeit vom 15. 8. 1970 bis zum 30. 7. 1971 wurden alle Fahrgäste der Österreichischen Bundesbahnen, sofern sie die altersmäßigen Voraussetzungen erfüllen, ohne Rücksicht auf ihre Nationalität in den begünstigten Personenkreis für die Ausgabe der bereits 1969 eingeführten Seniorenkarten einbezogen.

Im spanischen Eisenbahnverkehr traten am 15. 7. 1970 Tarifänderungen für den Personen- und Güterverkehr ein. Die Personalfahrpreise stiegen um 11%. Im Güterverkehr verteuerten sich lediglich einige nach Spezialtarifen zu berechnende Güterpositionen für Wagenladungen, z. B. für Holz- und Korkwaren (+3%), Zement, Kalk und Gips (+7%), sowie für verschiedene Positionen des Nebengebührentarifs. Demgegenüber ermäßigten sich die Frachtsätze für Güter, die in bahneigenen gedeckten Wagen gewöhnlicher Bauart befördert werden, z. B. für Futtergetreide, Kartoffeln und Trockengemüse (—12%). Frachtvorteile ergeben sich auch aus der neuerdings kostenlosen Beförderung von Personenkraftwagen und Anhängern mit Autoreisezügen für Autofahrer, die zu vier oder mehr Personen unterwegs sind und für die Transportstrecke gleichzeitig mindestens vier Fahrkarten erwerben.

Nachdem die britischen Eisenbahnen (BR) erst im April 1970 die Land- und Seefrachten für Transcontainertransporte je nach Wettbewerbslage innerhalb der betroffenen Containerrelation um maximal 13% erhöht hatten, trat am 1. 7. 1970 für die Verkehrsverbindungen zwischen den

Freightlinerterminals und den britischen Seehäfen eine weitere Frachtverteuerung um 3 bis 11% ein.

Die norwegischen Staatsbahnen (NSB) erhöhten ihre Transporttarife allgemein am 1. 7. 1970. Die Personalfahrpreise stiegen um rund 11%, die Güterfrachtsätze um rund 10%. Im norwegischen Eisenbahnverkehr trat damit die vierte allgemeine Tarifierhöhung innerhalb der letzten 5 Jahre in Kraft.

### Straßenverkehr

Im Laufe des 3. Quartals 1970 wurden — bis auf wenige Ausnahmen — die restlichen noch nicht revidierten Ausnahmetarife dem Niveau nach der Erhöhung des Reichskraftwagentarifs (RKT) vom 1. 5. 1970 (mit Einzeltarifierhebungen um 12,5%) angepaßt. Für den Transport von Zeitungsdruckpapier im Straßengüterfernverkehr wurde am 15. 8. 1970 ein neuer Ausnahmetarif eingeführt.

Erschwerend wirkte sich für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr Deutschland—Italien ein Erlaß der italienischen Regierung aus, demzufolge deutsche Transportunternehmer mit Wirkung vom 1. 8. 1970 bei der Einfahrt ihrer Fahrzeuge nach Italien die italienische Kraftfahrzeugsteuer (tassa di circolazione) den Steuerbestimmungen für den italienischen Binnenstraßengüterverkehr entsprechend für vier Monate pauschal im voraus, und zwar auch bei kürzerer Verweildauer, zu entrichten haben.

Nach einer besonderen Aktion ihrer Berufsorganisation FNBTR<sup>1)</sup> setzten die belgischen Straßenverkehrsunternehmen ihre Transporttarife am 1. 7. 1970 auf freiwilliger Grundlage um 10% herauf. Die FNBTR begründete diese Aktion mit dem Rückgang der Produktivität des belgischen Straßenverkehrsgewerbes, nach dem die belgischen Regierungsstellen verschiedene Verkehrsverbote erlassen und industrielle Betriebe, Hafenbetriebe und zivile Dienststellen Belgiens verkürzte Arbeitszeiten eingeführt hatten. Dadurch waren dem belgischen Straßenverkehrsgewerbe nach dessen Angaben im Laufe des Jahres 1969 zusätzliche Kosten von etwa 4 bis 7% entstanden. Außerdem sollen die Grundlöhne des Gewerbes nach der Neufestsetzung der Lohntarife am 1. 5. 1970 um 10% angestiegen sein.

Die Gebühren für die Benutzung der französischen Autobahnen Paris—Lille und Lyon—Marseille durch den Individualverkehr erhöhten sich im August 1970 um 10 bis 14%.

Demgegenüber ermäßigten sich die entsprechenden Gebühren der süditalienischen Autobahnen, und zwar die der Autostrada A 2 Rom—Neapel, A 17 Neapel—Bari, A 14 Lanciano (Pescara)—Vasto, für Personenkraftwagen und Anhänger bei nichtitalienischen Autobahnbenutzern im 2. Halbjahr 1970 um 50%.

### Binnenschifffahrt

Wie der Straßengüterfernverkehr schlossen auch die Frachtenausschüsse der Binnenschifffahrt ihre bereits im März 1970 begonnene Tarifrevision mit der Neufestsetzung der Grundfrachten für die restlichen Güter- und Verkehrsrelationen des Frachtverkehrs auf deutschen Binnenwasserstraßen im Laufe des 3. Quartals 1970 ab. Die Frachterhöhungen lagen zwischen 10 und 20%. Frachtnebengebühren, z. B. die Liegegelder des Frachtenausschusses für den Rhein (+50%), wurden allgemein stärker angehoben.

Die freien Frachtraten der grenzüberschreitenden Rheinschifffahrt für Ablauftransporte im Bergverkehr zogen — nach einer vorübergehenden Schwächeneigung im Juli mit Ratenrückgängen von 4 bis 7% bis September 1970 — erneut um 10 bis 12% an. Teilweise wurden auch stärkere Ratenaufschläge verzeichnet, z. B. in der wichtigen Transportrelation „Erz von Rotterdam nach Rhein-Ruhrhäfen“ mit +22% sowie im Rotterdamer Hafenverkehr (Tagesmiet-sätze für Schiffe +20%).

Zum Ausgleich der Mehrkosten durch den Hafenarbeiterstreik erhob die Duisburger Frachtenkonvention für den Stückgütertransport im grenzüberschreitenden Rheinverkehr für die Zeit vom 17. bis 30. 9. 1970 einen vorübergehenden Erschwereniszuschlag, und zwar im Wechselverkehr zwischen Rheinendhäfen und Rheinhäfen:

<sup>1)</sup> Vgl. M 7 Preise für Verkehrsleistungen Vj. 2/1969, S. 6 unter „Straßenverkehr“.

<sup>1)</sup> Fédération Nationale Belge des Transporteurs Routiers

unterhalb Kölns in Höhe von 2,50 DM je t,  
oberhalb Kölns in Höhe von 5,00 DM je t.

Aufgrund der Anfang 1970 gestiegenen Umschlagtarife der Hafenbetriebe in Rotterdam<sup>1)</sup>, Amsterdam und Antwerpen<sup>2)</sup> setzten die Mitgliedsreedereien der Schweizer Rheinschiffahrts-Konvention mit Wirkung vom 1. 7. 1970 die Frachtraten für den Güterverkehr auf dem Wasserwege zwischen Basel und den Rheinhäfen — vorerst ohne Bekanntgabe der Tarifizuschläge — herauf. Gleichzeitig erhöhten sich die Hafenzuschläge im Eisenbahnverkehr und die Hafengebühren im Straßengüterverkehr der Basler Rheinhäfen einheitlich um 0,20 sfr je t.

#### Seeschifffahrt

Im Laufe des 3. Quartals 1970 wirkten sich die Ferienzeit, kurzfristige Lohnstreiks in britischen und niederländischen Häfen sowie der starke Rückgang der amerikanischen Getreidevers Schiffungen infolge von Ernteschäden auf den Trampfrachtenmarkt hemmend aus. Vor allem wurde die Abschlußfähigkeit der Reeder und Verloader beeinträchtigt. Trotzdem stand der gesamte Trampfrachtenmarkt weiterhin im Zeichen der bereits seit längerer Zeit herrschenden Tonnageverknappung, die dadurch noch verstärkt wurde, daß ein großer Teil der modernen, großräumigen Tramp tonnagen langfristig an japanische Auftraggeber gebunden war. Die gleichzeitig herrschende Hochkonjunktur am Ölfrachtenmarkt hielt die Tankerreederei weiterhin davon ab, in den Trockenfrachten-Transport überzuwechseln. Die Reise- und Zeitcharterraten konnten sich entsprechend der überwiegend festen Marktlage — nach vorübergehenden Abschwächungen — von Juni bis September um etwa 3 bis 6% verbessern.

Der britische Hafenarbeiterstreik<sup>3)</sup> beeinträchtigte vor allem den nordeuropäischen Küstenfrachtenmarkt. Die geringfügigen Ratengewinne und die zögernde Umsatzsteigerung reichten nicht aus, um die Frachtkalkulation der Küstenschiffer mit den steigenden Hafen- und Umschlagkosten in Einklang zu bringen.

Die Ratenhauss für Mineralölbeförderungen in der Reisecharter erreichte dagegen im September mit Korrekturwerten von + 240% bis + 260% zum Grundratentarif „Worldscale“ einen neuen Höhepunkt. Die Tankerraten lagen am Tagesmarkt gegenüber Juni um rund 50% höher und konnten sich gegenüber dem Stand im September 1969 nahezu verdreifachen. Aber auch die in der AFRA-Durchschnittsratenberechnung des Londoner Tankermaklerverbandes für alle Tankerbeschäftigungszeiten gemessenen Worldscale-Werte wiesen in der gleichen Zeit mit Aufschlägen von + 32% bzw. + 52% verhältnismäßig hohe Ratensteigerungen auf. Im allgemeinen wurden von den Ölgesellschaften und anderen Großbefrachtern mittlere und große Tanker bevorzugt und gegenüber Standardtanker-Kontrakten auch höher bezahlt. Die verfügbare Tankertonnage blieb weiterhin knapp.

Zahlreiche Ratenänderungen, zumeist Erhöhungen aufgrund von Kostensteigerungen im Betriebs- und Umschlagsektor, ließen die Linienfrachtraten im Rahmen des leicht nach oben gerichteten allgemeinen Ratentrends weiter ansteigen. Gemessen an dem vom Bundesverkehrsministerium berechneten Seefrachtenindex für die Linienfahrt verbesserten sich die Linienfrachtraten von Juni bis September um 1,2%. Gegenüber September 1969 lagen sie am Ende des 3. Quartals um 4,5% höher. Dabei entwickelten sich die Raten in den beiden Teilbereichen der Linienfahrt, d. h. in der Stückgutfahrt und in der Massengutfahrt, kaum unterschiedlich. Auf dem Massengutsektor machte sich zwischen September 1969 und September 1970 der Einfluß des Trampfrachtenmarktes mit einer Ratensteigerung von 10,5% deutlich bemerkbar.

#### Luftverkehr

Die 22 am Nordatlantikverkehr beteiligten IATA-Fluggesellschaften berieten im Mai d. J. auf einer Luftfracht-Sonderkonferenz in Montreal über eine Anhebung der Nordatlantik-Luftfrachtraten. Sie begründeten die beantragte Tarifanhebung mit dem starken Rückgang des Luftfrachtaufkommens im Nordatlantikverkehr, das in letzter Zeit bis unter 50% des insgesamt angebotenen Transportraums zu sinken drohte. Damit wäre die Kalkulationsgrundlage der Nordatlantiktarife der IATA ernstlich in Frage gestellt worden. Nach Prüfung der bereits vorliegenden Anträge, die differenzierte Ratenzuschläge von etwa 2 bis 20% vorsahen,

<sup>1)</sup> Um 6,5 bis 7,5%. — <sup>2)</sup> Um 15,5%. — <sup>3)</sup> Vom 16. 7. bis 2. 8. 1970.

einigten sich die Gesellschaften auf eine lineare Ratenanhebung des Nordatlantikfrachttarifs, und zwar um 0,04 \$ je kg für alle Gewichtsstufen, die am 1. 8. 1970 in Kraft trat. Danach liegen die Luftfrachtraten dieses Verkehrsgebiets im Allgemeinen Tarifsektor um 1,5 bis 5,4%, im Spezialtarifsektor um maximal 11% höher als bisher.

Demgegenüber gelten die Kundenraten der deutschen Luftfrachtsammelspediteure, die allgemein unter den entsprechenden IATA-Tarif-Raten liegen, großenteils unverändert weiter. Das „Deutsche Luftfrachtkontor“ berücksichtigte die von den IATA-Gesellschaften eingeführten Nordatlantiktzuschläge von 0,04 \$ je kg lediglich in den jeweils niedrigsten Gewichtsstufen der Ratenstaffeln seines Kundentarifs. Das auch in der Bundesrepublik tätige amerikanische Sammelspeditions-Großunternehmen „Emery Air Freight“ ermäßigte sogar seine Kundenraten für Luftfrachtsammeltransporte von amerikanischen nach bundesdeutschen Flughäfen am 1. 8. 1970 um rund 10%.

Die staatliche Flughafenverwaltung Israels setzte die in Lod-Lydda erhobene Gebühr für Starts zu internationalen Flügen am 1. 8. 1970 von 7,50 auf 10,50 isr. £ je Fluggast herauf.

Auch in Kenia wurde am 5. 9. 1970 eine Fluggastgebühr eingeführt.

Gestiegene Treibstoffpreise, die allgemeine Verteuerung der Lebenshaltung und die wiederholte Abwertung des Cruzeiro veranlaßten die staatlichen Verkehrsbehörden Brasiliens, einem Antrag der Binnenflug-Gesellschaften auf Erhöhung der Personenflugpreise um 10% zuzustimmen. Die neuen Flugtarife traten am 13. 7. 1970 in Kraft.

Die bereits Ende 1969 angekündigten, fiskalisch bedingten Tarifmaßnahmen für den amerikanischen Binnenflugverkehr<sup>1)</sup> wurden am 1. 7. 1970 wirksam. Die bisher mit 5% des Flugpreises festgesetzte Beförderungssteuer auf Personenflüge innerhalb der Vereinigten Staaten wurde auf 8% erhöht. Gleichzeitig führte die amerikanische Verkehrsbehörde eine besondere Flugsteuer in Höhe von 3 \$ für internationale Flüge ein, die in den Vereinigten Staaten beginnen. Außerdem wurden die inneramerikanischen Luftfrachttransporte mit einer Beförderungssteuer von 5% des Frachtpreises belegt.

#### Post- und Fernmeldeverkehr

Aufgrund eines bereits im Jahre 1968 gefaßten Beschlusses der Europäischen Post- und Fernmeldekonzferenz (CEPT<sup>2)</sup>) ermäßigten sich die Gebühren für Gespräche deutscher Fernsprechteilnehmer nach anderen europäischen Ländern mit Wirkung vom 1. 7. 1970 um rund 18%. Gleichzeitig wurden neue Telex- und Telegrammgebühren für den Fernmeldeverkehr mit dem europäischen Ausland wirksam. Die Telexgebühren verbilligten sich um rund 10%, während die im europäischen Telegrammverkehr eingeführte Einheitsgebühr von 0,50 DM je Telegrammwort den Telegrammverkehr zwischen europäischen Ländern im ganzen gesehen empfindlich verteuerte (durchschnittlich + 43%).

Die Post- und Fernmeldeverwaltung der Länder Jugoslawien und Malta wurden von der VI. Ordentlichen Vollversammlung der CEPT<sup>2)</sup>, die vom 18. bis 28. 8. 1970 in Montreux abgehalten wurde, als Mitglieder aufgenommen. Damit gehören dieser Körperschaft, die sich gleichzeitig als „Engerer Verein“ im Sinne der Satzung des Weltpostvereins neu konstituierte, insgesamt 29 Mitgliedsverwaltungen aus 26 europäischen Ländern<sup>3)</sup> an.

Die Telegrammgebühren der niederländischen Post- und Fernmelde-Verwaltung wurden am 1. 7. 1970 angehoben. Das Ausmaß der Gebührenaufschläge wurde bisher nicht bekannt.

#### Speditionsverkehr

Im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft genehmigte der Bundesminister für Verkehr eine allgemeine Erhöhung der „Kundensätze für den Speditionssammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen“ um 10%. Gleichzeitig wurden die Tarifmargen der als „Richtsätze“ anzuwendenden Kundensätze auf Wunsch des Bundesministers für Wirtschaft von bisher + 15% — 5% auf + 10% — 10% umgestellt. Außerdem wurde die Höchstgewichtsgrenze für die Anwendung der Kundensätze von bisher 4 t auf 3 t gesenkt.

<sup>1)</sup> Vgl. 4. Vierteljahressheft 1969, S. 10 unter „Luftverkehr“. — <sup>2)</sup> Conférence Européenne des Administrations des Postes et des Télécommunications. — <sup>3)</sup> EWG-, EFTA- und blockfreie Länder.

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

RM/DM

Änderungsdatum	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>

a) Sätze in allen Zügen<sup>2)3)</sup>

Einfache Fahrt

1. 6. 1932 .....	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948 .....	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951 .....	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	38,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00
1. 2. 1958 .....	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00
1. 1. 1963 .....	6,00	4,00	12,60	8,40	23,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00
1. 3. 1966 .....	6,40	4,20	13,20	8,80	24,60	16,40	43,60	29,00	60,00	40,00	114,00	76,00
1. 6. 1969 <sup>11)</sup> .....	6,40	4,20	14,80	9,80	27,60	18,40	46,60	31,00	63,00	42,00	117,00	78,00

Hin- und Rückfahrt

1. 6. 1932 .....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
1. 4. 1946 .....	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00
25. 7. 1948 .....	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00
15. 10. 1951 .....	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	63,00	42,00	84,00	56,00	147,00	98,00
1. 2. 1958 .....	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	169,00	106,00
1. 1. 1963 .....	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00
1. 3. 1966 .....	11,20	7,40	23,80	15,80	45,00	30,00	79,60	53,00	108,00	72,00	183,00	122,00
1. 6. 1969 <sup>11)</sup> .....	11,20	7,40	26,80	17,80	51,00	34,00	85,60	57,00	114,00	76,00	189,00	126,00

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

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

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

19. 10. 1936 .....	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50
1. 4. 1946 .....	4,00	2,00	4,00	2,00	4,00	2,00	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00
25. 7. 1948 .....	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00
15. 10. 1951 .....	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1954 .....	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
3. 6. 1956 .....	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00

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

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

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

	im Binnenverkehr	im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der			im grenzüberschrei- tenden Verkeh r anderer europäischer Eisenbahnen <sup>6)</sup>
		Deutschen Reichsbahn	Österreich. Bundesbahn	Dänischen Staatsbahn	
1. 5. 1955 .....	5,00	7,00	8,00	8,00	8,00
1. 4. 1958 .....	6,50	6,50	6,50	6,50	8,00
1. 5. 1961 .....	6,50	6,50	6,50	6,50	9,00
26. 5. 1963 .....	7,00	7,00	9,00	9,00	9,00
1. 1. 1965 .....	9,00	7,00	9,00	9,00	9,00
30. 5. 1965 .....	9,00	9,00	11,50	11,50	11,50
29. 9. 1966 .....	11,50	9,00	11,50	11,50	11,50

f) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft

	bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		alle Entfernungen											
	1. Klasse				2. Klasse				3. Klasse															
	Einbettabteil				Zweibettabteil																			
bis 14. 2. 1951.....	25,00		29,00		15,00		17,50		12,50		14,50		10,00											
15. 2. 1951.....	30,00				17,50		20,00		15,00		17,00		10,00											
12. 2. 1953.....	35,00				21,00		24,00		18,00		20,00		12,00											
	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	501 bis 700 km	über 700 km									
1. 3. 1955... ..	26,00		29,00		32,00		17,00		19,00		21,00		16,00		17,00		18,00		10,00		11,00		11,00	
	1. Klasse												2. Klasse											
	Einbettklasse *)			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse														
3. 6. 1956 <sup>7)</sup> .....	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00												
1. 3. 1958 .....	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	12,00												
15. 3. 1961 <sup>8)</sup> .....	42,40	49,40	55,70	20,80	23,60	25,80	19,60	20,80	22,40	12,40	13,50	13,50												
27. 5. 1962 <sup>9)</sup> .....	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	16,00												
1. 11. 1964 .....	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	15,50	16,50	17,00												
22. 5. 1966 .....	61,00	69,00	74,00	28,00	31,00	33,00	31,00	33,00	35,00	20,00	21,50	22,00												
28. 5. 1967 .....	75,50			33,00			33,00			22,00														
26. 5. 1968 .....	78,50			34,50			34,50			23,00														
29. 9. 1968 <sup>10)</sup> .....	69,00			30,00			34,50			23,00														

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 37



A. Personenverkehr  
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland  
DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
Belgien, Einfache Fahrt								
15. 3. 1959 .....	6,21	3,83	24,48	15,22	—	—	—	—
1. 4. 1964 .....	6,02	4,01	23,82	15,88	—	—	—	—
1. 6. 1966 .....	6,80	4,50	26,80	17,90	—	—	—	—
1. 4. 1967 .....	6,90	4,70	26,60	17,80	—	—	—	—
1. 12. 1967 .....	7,20	4,90	27,90	18,70	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	6,80	4,70	26,30	17,70	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	6,70	4,60	25,70	17,20	—	—	—	—
1. 5. 1970 .....	6,80	4,70	26,20	17,50	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
15. 3. 1959 .....	10,54	7,14	33,83	24,65	—	—	—	—
1. 4. 1964 .....	10,83	7,22	42,91	28,63	—	—	—	—
1. 6. 1966 .....	13,60	9,00	53,60	35,80	—	—	—	—
1. 4. 1967 .....	13,80	9,40	53,20	35,60	—	—	—	—
1. 12. 1967 .....	14,40	9,80	55,80	37,40	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	13,60	9,30	52,50	35,20	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	13,30	9,10	51,40	34,50	—	—	—	—
1. 5. 1970 .....	13,60	9,40	52,40	35,00	—	—	—	—
Dänemark, Einfache Fahrt								
1. 8. 1959 .....	5,46	3,64	21,85	14,57	38,24	25,49	—	—
15. 1. 1962 .....	5,79	3,86	23,17	15,44	40,37	26,91	—	—
1. 5. 1963 .....	6,29	4,19	25,14	16,76	43,65	29,10	—	—
1. 5. 1965 .....	6,30	4,20	25,10	16,70	43,50	29,00	—	—
1. 9. 1965 .....	7,00	4,70	27,90	18,60	48,80	32,60	—	—
1. 5. 1966 .....	7,10	4,80	28,40	19,00	49,70	33,10	—	—
1. 7. 1967 .....	8,00	5,30	31,70	21,10	55,10	37,00	—	—
1. 12. 1967 .....	7,50	5,00	29,50	19,70	51,40	34,40	—	—
1. 11. 1969 .....	7,70	5,10	30,50	20,40	52,90	35,10	—	—
1. 12. 1969 .....	7,50	5,00	29,90	19,90	51,70	34,40	—	—
1. 5. 1970 .....	7,50	5,00	29,80	19,90	51,60	34,30	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 8. 1959 .....	8,26	5,46	32,78	21,85	57,06	38,24	—	—
15. 1. 1962 .....	8,78	5,79	34,75	23,17	60,84	40,37	—	—
1. 5. 1963 .....	9,43	6,29	37,71	25,14	65,77	43,65	—	—
1. 5. 1965 <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	—	—
1. 5. 1970 .....	12,00	8,00	47,80	31,80	82,40	55,20	—	—
Frankreich, Einfache Fahrt <sup>3)</sup>								
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 .....	5,83	3,61	21,07	14,10	52,03	34,74	108,63	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 .....	7,80	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
1. 5. 1970 .....	7,80	5,10	25,50	17,50	60,30	40,20	118,00	79,10
Großbritannien, Einfache Fahrt <sup>2)4)</sup>								
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
Italien, Einfache Fahrt								
1. 8. 1956 .....	3,92	2,23	15,68	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961 .....	4,36	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963 .....	5,00	2,80	20,15	11,05	50,05	27,63	89,70	50,05
1. 2. 1964 .....	5,20	3,00	20,20	11,10	50,10	27,70	89,70	50,10
1. 11. 1969 .....	4,90	2,90	19,00	10,50	47,10	26,10	84,40	47,10
1. 12. 1969 .....	4,80	2,80	18,60	10,30	46,10	25,50	82,60	46,10
1. 5. 1970 .....	4,80	2,70	18,60	10,20	46,20	25,50	82,80	46,20
Hin- und Rückfahrt								
1. 8. 1956 .....	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961 .....	7,41	4,16	29,51	16,38	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
1. 5. 1970 .....	9,60	5,40	37,20	20,40	92,40	51,00	165,60	92,40
Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt <sup>6)</sup>								
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
1. 5. 1970 .....	3,60	2,40	14,30	9,60	35,80	23,90	71,60	47,70
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt <sup>6)</sup>								
1. 3. 1957 .....	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23
1. 4. 1965 .....	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 37

A. Personenverkehr  
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland  
DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
Luxemburg, Einfache Fahrt								
1. 3. 1969 .....	7,40	4,90	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965 .....	7,50	5,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967 .....	8,00	5,40	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967 .....	8,30	5,60	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	7,90	5,30	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	7,70	5,20	—	—	—	—	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 3. 1965 .....	14,80	9,80	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965 .....	15,00	10,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967 .....	16,00	10,80	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967 .....	16,60	11,20	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	15,70	10,60	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	15,30	10,30	—	—	—	—	—	—
1. 5. 1970 .....	15,40	10,40	—	—	—	—	—	—
Niederlande, Personen- und D-Züge, ab 1. 12. 1962 Personenzüge, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
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 .....	5,80	3,90	18,30	12,40	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	5,50	3,80	17,90	12,10	—	—	—	—
1. 5. 1970 .....	5,40	4,00	18,30	12,40	—	—	—	—
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1. 12. 1962 .....	1,23	1,23	1,23	1,23	—	—	—	—
1. 10. 1963 .....	2,45	2,45	2,45	2,45	—	—	—	—
1. 5. 1964 .....	2,56	2,56	2,56	2,56	—	—	—	—
1. 2. 1967 .....	2,30	2,30	2,30	2,30	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	2,17	2,17	2,17	2,17	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	2,12	2,12	2,12	2,12	—	—	—	—
1. 5. 1970 .....	2,10	2,10	2,10	2,10	—	—	—	—
Norwegen, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1. 9. 1960 .....	5,82	3,88	23,28	15,52	58,21	38,81	87,32	58,21
1. 7. 1962 .....	6,42	4,28	25,67	17,12	64,18	42,79	96,27	64,18
1. 5. 1966 .....	6,50	4,40	26,80	18,30	65,60	43,90	98,10	65,60
1. 12. 1966 .....	7,50	5,00	30,70	21,00	75,50	50,00	112,30	75,50
1. 9. 1967 .....	7,70	5,20	31,90	21,60	77,90	52,30	115,90	77,90
1. 9. 1968 .....	8,60	5,80	35,10	23,80	86,50	58,20	129,40	86,50
1. 11. 1969 .....	8,20	5,50	33,00	22,50	81,40	54,80	121,70	81,40
1. 12. 1969 .....	8,00	5,40	32,30	21,90	79,60	53,60	119,10	79,60
1. 5. 1970 .....	8,00	5,30	32,30	21,90	79,80	53,70	119,40	79,80
Österreich, Personenzüge, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1. 1. 1961 .....	4,37	2,56	17,16	10,05	40,72	23,87	70,04	41,18
1. 8. 1966 .....	5,70	3,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
1. 1. 1969 .....	7,40	4,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
1. 11. 1969 .....	7,00	4,40	20,60	13,00	47,80	30,00	83,50	52,20
1. 12. 1969 .....	6,90	4,30	20,10	12,60	46,80	29,30	81,60	51,10
1. 5. 1970 .....	6,70	4,20	19,80	12,40	45,90	28,80	80,30	50,20
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1. 1. 1961 .....	0,75	—	2,94	—	7,02	—	12,32	—
1. 1. 1964 .....	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56
1. 8. 1966 .....	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
1. 11. 1969 .....	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23
1. 12. 1969 .....	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18
1. 5. 1970 .....	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20
Schweden, Personenzüge, ab 1. 5. 1966 Personen- und D-Züge, Einfache Fahrt								
1. 9. 1962 .....	7,73	5,15	29,29	19,53	64,43	42,96	93,72	62,48
1. 10. 1964 .....	8,17	5,45	31,51	21,01	67,69	45,12	98,03	65,35
1. 5. 1966 .....	12,70 <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>
1. 5. 1970 .....	10,80 <sup>3)</sup>	7,20 <sup>3)</sup>	43,20 <sup>3)</sup>	28,20 <sup>3)</sup>	100,70 <sup>3)</sup>	66,90 <sup>3)</sup>	144,60 <sup>3)</sup>	96,40 <sup>3)</sup>
Hin- und Rückfahrt								
1. 9. 1962 .....	12,18	8,12	46,86	31,24	101,92	67,95	148,78	99,19
1. 10. 1964 .....	13,07	8,71	49,01	32,68	107,36	71,58	156,38	104,25
1. 5. 1966 .....	21,80 <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>
1. 5. 1970 .....	21,60 <sup>3)</sup>	14,40 <sup>3)</sup>	71,20 <sup>3)</sup>	47,60 <sup>3)</sup>	165,50 <sup>3)</sup>	110,20 <sup>3)</sup>	238,80 <sup>3)</sup>	159,00 <sup>3)</sup>
Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt <sup>2)</sup>								
1. 9. 1962 .....	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
1. 10. 1964 .....	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89
1. 5. 1965 .....	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>
Schweiz, Einfache Fahrt								
1. 11. 1964 .....	8,80	6,20	28,30	19,50	49,60	34,20	—	—
1. 1. 1967 .....	9,20	6,20	29,40	19,70	51,60	34,40	—	—
1. 11. 1968 .....	10,10	6,90	33,20	21,80	56,90	37,90	—	—
1. 11. 1969 .....	9,50	6,60	31,30	20,60	53,60	35,70	—	—
1. 12. 1969 .....	9,30	6,40	30,60	20,10	52,40	34,90	—	—
1. 5. 1970 .....	9,20	6,20	30,10	19,80	51,60	34,40	—	—
Hin- und Rückfahrt								
1. 11. 1964 .....	13,20	9,10	42,20	29,20	74,10	51,30	—	—
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	—	—
1. 5. 1970 .....	13,80	9,20	44,80	30,20	77,40	51,60	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 37

# A. Personenverkehr

## 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

DM

Änderungsdatum	50 km			200 km			500 km			1000 km		
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Portugal, Einfache Fahrt <sup>1)</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	—	13,44	8,96	—	33,60	22,40	—	—	—	—
1. 12. 1965 .....	3,50	2,30	—	13,80	9,20	—	34,40	22,90	—	—	—	—
1. 5. 1968 .....	3,90	2,60	—	15,40	10,30	—	38,40	25,60	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	3,80	2,80	—	15,00	10,80	—	37,50	26,80	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	3,70	2,70	—	14,70	10,50	—	36,70	26,20	—	—	—	—
1. 5. 1970 .....	3,70	2,60	—	14,60	10,40	—	36,40	26,00	—	72,80	52,00	—
Spanien, Einfache Fahrt <sup>1)</sup>												
10. 10. 1959 .....	3,38	2,46	1,55	13,24	9,72	6,05	33,09	24,22	15,00	66,11	48,44	29,99
1. 12. 1965 .....	3,30	2,40	1,50	12,80	9,40	5,90	32,00	23,40	14,50	63,80	46,80	29,00
1. 6. 1966 .....	3,20	2,40	1,50	12,70	9,30	5,90	31,70	23,30	14,50	63,60	46,70	29,10
1. 10. 1966 .....	3,30	2,30	1,50	13,20	9,40	6,10	32,80	23,40	15,10	65,80	47,00	30,20
1. 9. 1967 .....	3,60	2,40	1,70	14,60	9,70	6,70	36,30	24,20	16,50	72,90	48,70	33,10
1. 12. 1967 .....	3,10	2,10	1,50	12,70	8,50	5,80	31,60	21,10	14,40	63,50	34,30	28,80
1. 11. 1969 .....	3,00	2,00	1,50	12,00	8,10	5,50	29,80	19,90	13,60	59,80	29,80	27,20
1. 12. 1969 .....	2,90	2,00	1,40	11,70	7,90	5,40	29,10	19,50	13,30	58,50	39,00	26,50
1. 5. 1970 .....	2,80	1,90	—	11,40	7,70	—	28,50	19,00	—	57,20	38,20	—

## 3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM<sup>2)</sup>

Stand: 1. September 1970

Fahrtroute von—nach		km	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
			1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
London—Wien	a) über Harwich—Hoek van Holland					
	London—Hoek van Holland .....	306	64,90	51,40	129,80	102,80
	Hoek van Holland—Emmerich (Gr.)/Venlo (Gr.) .	189	19,80	14,10	39,60	28,20
	Emmerich (Gr.)/Venlo (Grenze)—Passau .....	780	94,60	63,00	159,00	106,00
	Passau—Wien West .....	298	31,10	20,40	62,20	40,80
	Insgesamt .....	1573	210,40	148,90	390,60	277,80
	b) über Dover—Ostende					
	London—Dover/Folkestone .....	126	17,10	11,30	34,20	22,60
	Dover/Folkestone—Ostende—Aachen Süd(Grenze)	388	65,10	47,10	130,20	94,20
	Aachen Süd (Grenze)—Passau .....	758	90,00	60,00	156,00	104,00
	Passau—Wien West .....	298	31,10	20,40	62,20	40,80
	Insgesamt .....	1570	203,30	138,80	382,60	261,60
Paris—Salzburg	Paris-Ost—Kehl (Grenze) .....	512	61,70	40,90	123,40	81,80
	Kehl (Grenze)—Salzburg .....	561	70,60	47,00	123,00	82,00
	Insgesamt .....	1073	132,30	87,90	246,40	163,80
Paris—Kopenhagen	Paris-Nord—Jeumont (Grenze) .....	241	30,20	20,10	60,40	40,20
	Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze) .....	174	22,90	15,40	45,80	30,80
	Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze) .....	719	88,60	59,00	150,00	100,00
	Flensburg (Grenze)—Kopenhagen .....	366	45,70	30,30	73,00	48,80
	Insgesamt .....	1500	187,40	124,80	329,20	219,80
Paris—Prag	Paris-Ost—Kehl (Grenze) .....	512	61,70	40,90	123,40	81,80
	Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze) .....	507	66,00	44,00	117,00	78,00
	Cheb (Grenze)—Prag .....	230	37,80	25,30	75,60	50,60
	Insgesamt .....	1249	165,50	110,20	316,00	210,40
Amsterdam—Bern	Amsterdam—Venlo (Grenze) .....	174	19,20	13,70	38,40	27,40
	Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf. ....	607	76,60	51,00	132,00	88,00
	Basel Bad. Bf—Bern .....	117	22,80	15,20	34,20	23,00
	Insgesamt .....	898	118,60	79,90	204,60	138,40
Brüssel—Rom	Brüssel—Aachen Süd (Grenze) .....	153	20,30	13,60	40,60	27,20
	Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf. ....	597	76,60	51,00	132,00	88,00
	Basel Bad. Bf—Chiasso/Iselle fr. ....	330	41,70	28,10	62,60	41,80
	Chiasso/Iselle fr.—Rom .....	687	63,60	35,40	127,20	70,80
	Insgesamt .....	1767	202,20	128,10	362,40	227,80
Kopenhagen—Innsbruck	Kopenhagen—Puttgarden Mitte See .....	238	34,80	23,30	55,60	37,00
	Puttgarden Mitte See—Kufstein .....	1115	123,00	82,00	198,00	132,00
	Kufstein—Innsbruck .....	73	11,80	8,20	23,60	16,40
	Insgesamt .....	1426	169,60	113,50	277,20	185,40
Kopenhagen—Belgrad	Kopenhagen—Flensburg (Grenze) .....	366	45,70	30,30	73,00	48,80
	Flensburg (Grenze)—Salzburg .....	1154	129,00	86,00	204,00	136,00
	Salzburg—Jesenice (Grenze) .....	219	28,80	15,70	47,60	31,40
	Jesenice (Grenze)—Belgrad .....	629	46,50	31,00	93,00	62,00
	Insgesamt .....	2368	245,00	163,00	417,60	278,20
Oslo—Mailand	Oslo—Kornsjö (Grenze) .....	170	27,70	18,80	55,40	37,60
	Kornsjö (Grenze)—Lübeck—Travemünde Hafen .	748	138,10	104,30	222,20	167,00
	Lübeck—Travemünde—Basel Bad. Bf. ....	945	111,00	74,00	183,00	122,00
	Basel Bad. Bf—Chiasso/Iselle fr. ....	330	41,70	28,10	62,60	41,80
	Chiasso/Iselle fr.—Mailand .....	55	5,40	3,00	10,80	6,00
	Insgesamt .....	2248	323,90	228,20	534,00	374,40
Stockholm—Paris	Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze) .....	614	118,00	78,40	194,20	129,60
	Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See .	262	38,90	26,00	61,60	41,20
	Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze) ...	736	88,60	59,00	150,00	100,00
	Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze) .....	174	22,90	15,40	45,80	30,80
	Jeumont (Grenze)—Paris .....	241	30,20	20,10	60,40	40,20
	Insgesamt .....	2027	298,60	198,90	512,00	341,80

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 37

# B. Güterverkehr

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

Nach Änderungsdaten

DM je 100 kg

Geltungsdauer der Güterklasseneinteilung	Regeltarif														Ausnahme- tarif	
	für die Güterklassen <sup>a)</sup>								für die Montangüterklassen							
	A	B	C	D	Dk <sup>a)</sup>	E	F	Fk <sup>a)</sup>	G	Gk <sup>a)</sup>	(C)	(D)	(F)	(Fk <sup>a)</sup> )		
	A/B		C/D				F			Gk <sup>a)</sup>	I	II	III	IV	V	
ab 15. 3. 66	A					B			C	Ck <sup>a)</sup>	II/III					
5 t - Klasse																
16. 8. 1948	2,45	2,20	1,96	1,74	1,63	1,57	1,27	1,19	1,09	1,03	1,96	1,74	1,27	1,19	—	—
1. 1. 1950	1,98	1,85	1,83	1,80	1,68	1,69	1,43	1,33	1,26	1,18	1,83	1,80	1,43	1,33	—	—
1. 1. 1951	2,29	2,14	2,10	2,05	1,92	1,91	1,62	1,50	1,41	1,32	2,10	2,05	1,62	1,50	—	—
15. 10. 1951	2,86	2,63	2,54	2,44	2,28	2,23	1,88	1,74	1,62	1,52	2,54	2,44	1,88	1,74	—	—
5. 8. 1952	3,06	2,81	2,72	2,61		2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,72	2,61	2,01	1,86	—	—
1. 8. 1953	2,44	2,39	2,39	2,39		2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,39	2,39	2,01	1,86	—	—
1. 2. 1958	2,98		2,98			2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—
6. 7. 1960	3,14		2,98			2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—
15. 10. 1962	3,36		3,20			2,96	2,67		2,22	2,01	3,18	3,17	2,67	2,66	2,59	—
1. 8. 1964	3,42		3,23			3,06	2,83		2,62	2,46	2,72	2,69	2,38	2,37	2,30	—
15. 3. 1966			3,85			3,48		3,21	3,00	3,48	3,16		3,14	3,04	—	—
1. 1. 1968			3,56			3,23		2,97	—	3,22	2,92		2,92	3,02	—	—
1. 5. 1970			3,92			3,54		3,28	—	3,54	3,22		3,22	3,34	—	—
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	—	—
1. 5. 1970			2,67			2,42		2,24	—	2,66	2,42		2,42	2,51	—	—
15 t - Klasse																
16. 8. 1948	2,23	2,00	1,71	1,44	1,35	1,20	0,98	0,91	0,78	0,73	1,71	1,44	0,98	0,91	0,80	1,82
1. 1. 1950	1,80	1,69	1,60	1,49	1,39	1,30	1,10	1,02	0,91	0,84	1,60	1,49	1,10	1,02	0,89	1,53
1. 1. 1951	2,11	1,98	1,87	1,74	1,63	1,52	1,29	1,19	1,06	0,98	1,87	1,74	1,29	1,19	1,06	1,73
15. 10. 1951	2,64	2,44	2,26	2,07	1,94	1,78	1,50	1,38	1,22	1,13	2,26	2,07	1,50	1,38	1,23	1,99
5. 8. 1952	2,82	2,61	2,42	2,21		1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,42	2,21	1,61	1,48	1,32	2,13
1. 8. 1953	2,25	2,19	2,10	1,99		1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,10	1,99	1,61	1,48	1,32	2,13
1. 2. 1958	2,35		2,24			2,07	1,75		1,46	1,36	2,23	2,22	1,75	1,74	1,70	1,46
1. 8. 1964	1,89		1,79			1,69	1,56		1,45	1,36	1,79	1,76	1,56	1,55	1,51	1,29
15. 3. 1966			1,93			1,74		1,61	1,50	1,81	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
1. 5. 1970			1,96			1,77		1,64	—	1,95	1,77		1,77	1,84	1,36	2,64
20 t - Klasse <sup>a)</sup>																
1. 2. 1958	2,24		2,13			1,97	1,67		1,39	1,30	2,12	2,11	1,67	1,66	1,62	1,46
1. 8. 1964	1,80		1,70			1,61	1,49		1,38	1,30	1,70	1,68	1,49	1,48	1,44	1,29 <sup>1)</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		1,47	—	1,69	1,53		1,53	1,59	1,28	2,40
1. 5. 1970			1,87			1,69		1,56	—	1,86	1,69		1,69	1,75	1,36	2,52
25 t - Klasse <sup>a)</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
1. 5. 1970			1,78			1,61		1,49	—	1,77	1,61		1,61	1,67	1,36	2,40

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 37/38

B. Güterverkehr

2. Frachten des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut (Entfernung 150 km)

DM je Sendung

Gewichtsstufen	Änderungsdatum								
	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963	15. 3. 1966 <sup>1)</sup>	1. 1. 1968 <sup>1)</sup>	1. 6. 1970 <sup>2)</sup>
50 kg .....	2,50	3,10	4,00	4,40	5,20	6,10	7,50	7,00	7,60
100 kg .....	4,50	5,60	7,30	7,90	9,10	10,40	12,00	11,20	12,10
250 kg .....	10,50	13,10	17,00	18,70	20,20	22,80	24,80	23,10	24,90
500 kg .....	18,60	22,80	28,50	32,00	34,20	38,10	40,90	38,40	41,50
750 kg .....	27,20	33,30	41,60	44,30	47,10	52,20	55,70	51,70	55,90
1 000 kg .....	31,90	38,30	46,00	53,80	57,10	63,00	66,70	62,00	67,00
1 500 kg .....	47,40	56,90	68,30	74,40	78,80	86,60	91,00	85,00	92,00

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

Volle Wagenladungen, berechnet nach den Sätzen der 25 t-Gewichtsklasse<sup>3)</sup>

DM je 1000 kg

Ware	Weizen <sup>4)</sup>		Kar- toffeln	Apfel- sinen	FrISChe FISChe	Schweine- schmalz	Kaffee, roh			Tabak, roh			Pflz. u. tier. Öle, Fette <sup>5)</sup>
von	Straubing	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg	Bremerh. Fischerei- hafen	Hamburg							
Strecke	nach	Bamberg	Augsburg	Essen Hbf	Düsseldorf	Frank- furt (M) Hbf	Mannheim	Frank- furt (M)	Viersen	Hannover	Trier	München	Dissen- Bad Rothenf.
Strecke in km	208	739	229	387	493	493	588	507	402	162	592	797	254
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	A <sup>6)</sup> b)	437 b)	431 b)	445 b)	Frz <sup>9)</sup> a) (10 t-KL.) <sup>7)</sup>		A <sup>6)</sup> b)		485 b)	A <sup>6)</sup> b)	485 b) (15 t-KL.) <sup>8)</sup>	A <sup>6)</sup> b)	A <sup>6)</sup> b)
1958 D Febr./Dez.	27,40	37,60 <sup>9)</sup>	14,30	20,10	52,83 <sup>10)</sup>	58,70	53,90	26,00 <sup>11)</sup>	25,26 <sup>10)</sup>	35,45 <sup>10)</sup>	56,59 <sup>10)</sup>	28,70	
1959 D .....	27,40	37,60	14,30	19,83	46,95	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70	
1960 D .....	27,40	37,60	14,70	19,00	45,15	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70	
1961 D .....	27,40	37,60	16,70	19,00	46,60	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	57,40	28,70	
1962 D .....	22,44	33,93	16,70	19,00	46,50	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	55,15	28,70	
1963 D .....	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	52,00	28,70	
1964 D .....	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	52,58	48,36	25,00	23,22	35,80	52,00	26,08	
1965 D .....	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	44,00	40,60	25,00	20,30	35,80	52,00	22,40	
1966 D .....	15,50 <sup>11)</sup>	28,80	16,70 <sup>11)</sup>	19,00	48,27	42,40 <sup>11)</sup>	39,20 <sup>11)</sup>	25,00	20,54	35,80	52,32	21,70 <sup>11)</sup>	
1967 D .....	16,60	29,60 <sup>9)</sup>	17,80	20,50 <sup>11)</sup>	60,10	42,40	39,20	26,30 <sup>11)</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	19,10	36,50	48,60	20,10	
1969 D .....	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
1970 Jan. ....	15,40	27,40	16,50	19,00	50,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
Febr. ....	15,40	27,40	16,50	19,00	50,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
März ....	15,40	27,40	16,50	19,00	50,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
April ....	15,40	27,40	16,50	19,00	50,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
Mai ....	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00	
Juni ....	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00	
Juli ....	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00	
Aug. ....	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00	
Sept. ....	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00	

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	Pfüllen- dorf	Bruchsal	Hamburg	Hüfingen	Aschaffen- burg Hbf	Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Bremen	
Strecke	nach	Dortmund Hbf	Langenbrand- Bermersbach		Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Karl- stadt (M)	Göppingen	Bergisch- Gladbach	Wuppertal- Beyenburg	Weingarten (Württ.)	Eltorf	Rheine
Strecke in km	400	144	261	140	331	199	716	485	278	323	354	163
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	104 c)	C <sup>6)</sup> c)	102 c)	C <sup>6)</sup> c)	103 c)	B <sup>9)</sup> c)	106 <sup>8)</sup> c)	B <sup>9)</sup> c)	B <sup>9)</sup> b)	A <sup>6)</sup> b)	462 b) (15 t-KL.) <sup>12)</sup>	461 b)
1958 D Febr./Dez.	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	27,60 <sup>10)</sup>	16,50 <sup>10)</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>11)</sup>	14,20 <sup>11)</sup>	19,30 <sup>11)</sup>	13,90 <sup>11)</sup>	19,20 <sup>11)</sup>	19,40 <sup>11)</sup>	27,60	34,10 <sup>11)</sup>	22,60 <sup>11)</sup>	29,90 <sup>11)</sup>	27,00	15,83
1967 D .....	24,10	14,20	19,30	13,90	19,20	19,40	27,60 <sup>11)</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
1970 Jan. ....	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30
Febr. ....	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30
März ....	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30
April ....	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30
Mai ....	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20
Juni ....	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20
Juli ....	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20
Aug. ....	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20
Sept. ....	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 37/38

**B. Güterverkehr**  
**3. Wagenladungsfrachten 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	Häute u. Felle	Ton, roh	Kalkstein		Schwefelkies	Kalk, kohlen-saurer	Stein- u. Siedesalz	Eisen- und Manganerz				Schwefelkies-abbrände
von	Hamburg	Siershahn	Dornap-Hahnen-furth	Flanders-bach	Meggen (Westf.)	Regens-burg Hbf	Hameln	Regensburg Donau-Umschl.-St.	Peine	Aumenu	Emden	Duisburg-Hochfeld-Süd
Strecke nach	Weinheim (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 50	West 34	122	136	209	71	33	217	230	69
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	472 b)	C <sup>2)</sup> c)	140 b)	156 <sup>2)</sup> b)	237 <sup>2)</sup> c)	320 b)	B <sup>2)</sup> b)	230 c)	238 <sup>2)</sup> c)	238 c)	242 <sup>2)</sup> c)	230 c)
1958 D Febr./Dez.	35,60	32,30	7,10	5,70	9,22	6,10	21,30	8,23 <sup>4)</sup>	3,27 <sup>4)</sup>	7,94 <sup>4)</sup>	5,45 <sup>4)</sup>	8,03 <sup>4)</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>5)</sup>	7,10 <sup>5)</sup>	4,60 <sup>5)</sup>	8,50 <sup>5)</sup>	9,90 <sup>5)</sup>	19,90 <sup>5)</sup>	7,80 <sup>5)</sup>	3,20 <sup>5)</sup>	7,50 <sup>5)</sup>	4,60 <sup>5)</sup>	8,10 <sup>5)</sup>
1967 D	32,90 <sup>5)</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
1970 Jan.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
Febr.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
März	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10
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	32,30	34,30	7,10	4,10	7,40	9,20	20,30	9,10	3,60	8,60	5,10	8,90
Juni	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,60	8,60	5,10	8,90
Juli	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,60	8,60	5,10	8,90
Aug.	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,60	8,60	5,10	8,90
Sept.	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,60	8,60	5,10	8,90

Ware	Stahl-schrott	Steinkohlen <sup>6)</sup>			Steinkohlen, -briketts u. -koks <sup>6)</sup>		Steinkohlen und -koks <sup>6)</sup>		Braun-kohle, roh	Braunkohlen-briketts		
von	Hamm (Westf.)	Reckling-hausen Ost	Alsdorf (Kr. Aachen)		Gelsenkirchen		Oberaden	Herne	Nieder-aufem	Frechen		
Strecke nach	Ober-hausen Hbf	Groß-krotzen-burg	Mannheim-Rheinau	Stuttgart Ost Techn. Werke Stuttgart I <sup>7)</sup> II <sup>7)</sup>	Siegen	Hamburg	Salzgitter Hütte-Nord	Peine	Düsseldorf-Reisholz	Hamm (Westf.)	Hamburg	
Strecke in km	77	283	320	456	139	347	248	266	52	145	439	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	IV <sup>2)</sup> c)		193 <sup>2)</sup> c)		180 c)	185 c)	192 c)		180 c)	180 c)	186 c)	
1958 D Febr./Dez.	10,70	21,44 <sup>4)</sup>	22,54 <sup>4)</sup>	27,51 <sup>4)</sup>	27,51 <sup>4)</sup>	13,80 <sup>4)</sup>	19,05 <sup>4)</sup>	9,73 <sup>4)</sup>	10,31 <sup>4)</sup>	6,64 <sup>4)</sup>	14,19 <sup>4)</sup>	21,94 <sup>4)</sup>
1959 D	10,60	21,60	22,70	27,70	27,70	13,90	19,20	9,80	10,40	6,70	14,30	22,10
1960 D	10,60	20,65	21,70	26,60	26,60	13,80	18,35	10,13	10,68	6,70	14,30	22,10
1961 D	10,60	19,70	20,70	25,30	25,30	12,70	17,50	9,51	10,08	6,70	14,30	22,10
1962 D	10,60	17,70	16,54	21,38	19,85	11,45	16,92	9,13	9,73	6,20	12,88	21,68
1963 D	10,60	17,30	9,80	18,68	13,85	11,20	16,10	9,00	9,60	6,10	12,60	21,10
1964 D	10,18	17,45	9,58	19,35	13,85	11,35	16,25	9,08	9,68	6,10	12,60	21,10
1965 D	9,60	10,24	9,60	18,50	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10
1966 D <sup>3)</sup>	10,10	9,40	9,60	18,40	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10
1967 D	10,10	9,40	9,43	18,40	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10
1968 D	9,40	9,21	9,27	18,53	13,96	11,80	16,20	9,10	9,62	6,00	12,50	20,90
1969 D	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
1970 Jan.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
Febr.	9,40	11,31	11,41	21,71	16,84	11,91	17,08	9,58	10,14	6,00	12,50	20,90
März	9,40	11,50	11,60	22,10	17,10	12,20	17,50	9,80	10,40	6,00	12,50	20,90
April	9,40	11,50	11,60	22,10	17,10	12,20	17,50	9,80	10,40	6,00	12,50	20,90
Mai	10,40	11,59	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
Juni	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
Juli	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
Aug.	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
Sept.	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20

Ware	Erdöl, roh	Benzin (VK)			Dieselkraftstoff (DK)			Heizöl				Benzol
von	Barnstorf (Hanf.)	Spellen (Nieder-rhein)	Karlsruhe-Knielingen	Ingolstadt Nord	Mainz-Gustavs-burg	Godorf Shell	Karlsruhe-Knielingen	Köln Esso	Ingolstadt Nord	Erngaden	Ingolstadt Nord	Bochum-Langendreer
Strecke nach	Holt-hausen (Ems)	Kassel-Unterstadt	Stuttgart Hafen	Würzburg Hbf	Stuttgart Hafen	Osnabrück	Stuttgart Hafen	Kassel-Unterstadt	Würzburg Hbf	Baienfurt	Würzburg Hbf	Duisburg Hbf
Strecke in km	153	282	107	192	212	214	107	289	192	221	192	42
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	370 d)	A <sup>2)</sup> d)	386 d)	382 d)	B <sup>2)</sup> d)	401 d)	386 d)	B <sup>2)</sup> d)	382 d)	B <sup>2)</sup> d)	382 d)	A <sup>2)</sup> d)
1958 D Febr./Dez.	7,48 <sup>4)</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>5)</sup>	6,60 <sup>4)</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
1970 Jan.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Febr.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
März	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
April	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
Mai	6,20	23,90	5,80	9,00	17,80	8,40	5,80	21,40	8,20	18,30	14,60	6,80
Juni	6,20	23,90	6,40	9,00	17,80	8,40	6,40	21,40	8,20	18,30	14,60	6,80
Juli	6,20	23,90	6,40	9,00	17,80	8,40	6,40	21,40	8,20	18,30	14,60	6,80
Aug.	6,50	23,90	6,40	9,00	17,80	9,00	6,40	21,40	8,20	18,30	14,60	6,80
Sept.	6,50	23,90	6,40	10,40	17,80	9,00	6,40	21,40	9,50	18,30	15,30	6,80

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

B. Güterverkehr

3. Wagenladungsfrachten 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	Schwefel- säure	Thomas- phosphat	Glüh- phosphat	Ammon- nitrat	Kalk, gebrannt	Zement	Roheisen in Massein	Halbzeug <sup>2)</sup>	Walzdraht aus Stahl	Stab- u. Formstahl unbearb.	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren
von	Duisburg- Hochfeld- Süd	Braun- schweig Hgbf	Brun- sbüttelkoog	Ludwigs- hafen (Rh.) BASF	Flanders- bach	W.-Biebrich Industrie- Bahnhof	Gelsen- kirchen	Dortmund	Duisburg Hbf	Ober- hausen Hbf	Braun- schweig Hgbf	Düsseldorf- Grabenberg
Strecke nach	Hagen Hbf	Kiel Hgbf	Sehnde	Bamberg	Oberhausen West	Bad König	Duisburg	Iserlohn	Hamm (Westf.)	Osnabrück	Hamburg Hgbf	Herford
Strecke in km	64	284	265	267	34	76	26	38	85	134	182	180
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	B <sup>3)</sup> d)	320 b)	326 <sup>3)</sup> b)	320 b)	156 <sup>3)</sup> b)	B <sup>3)</sup> b)	288 <sup>3)</sup> c)		I <sup>3)</sup> c)			A <sup>3)</sup> c)
1958 D Febr./Dez.	9,60	16,10	17,40	17,40	6,40	10,40	5,80	6,90	14,00	19,60	25,10	24,50
1959 D	9,60	16,10	17,40	17,40	6,40	10,40	5,26	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1960 D	9,25	16,26	17,45	17,43	6,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1961 D	7,90	18,00	17,70	17,70	6,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1962 D	7,90	18,00	14,62	17,70	5,57	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1963 D	7,90	18,00	14,00	17,70	5,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1964 D	7,90	18,00	14,00	17,70	5,30	10,03	5,20	6,40	12,66	17,92	22,93	22,42
1965 D	7,75	18,00	14,00	17,70	5,10	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1966 D <sup>4)</sup>	7,70	19,00	14,00 <sup>5)</sup>	18,80	5,40	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 D	7,70	19,00	14,00	18,80	4,65	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1968 D	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
1969 D	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
1970 Jan.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Febr.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
März	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
April	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
Mai	7,80	17,60	13,10	17,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
Juni	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
Juli	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
Aug.	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
Sept.	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40

4. Containerfrachten, berechnet nach den Sätzen der 25 t-Gewichtsklasse<sup>6)</sup>

DM je 1000 kg<sup>7)</sup> (beladen)

Ware	Flaschen		Maschinen			
von	Immigrath		Bremen		Amsterdam	
Strecke nach	Bremen Zollausschluß	Amsterdam	Frankfurt (M) Ost	Ludwigsburg	Frankfurt (M) Ost	Ludwigsburg
Strecke in km	302	236	436	604	459	605
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	493 c)	9145 c)	493 c)		9145 c)	
1958 D Febr./Dez.	16,40	23,70	48,60	59,80	49,00	60,70
1959 D	16,40	23,70	48,60	59,80	49,00	60,70
1960 D	16,22	24,10 <sup>4)</sup>	48,60	59,80	48,80 <sup>4)</sup>	59,70 <sup>4)</sup>
1961 D	16,20	24,10	48,60	59,80	48,80	59,70
1962 D	15,63	24,50	48,60	59,80	49,20	60,10
1963 D	14,50	25,30	48,60	59,80	50,00	60,90
1964 D	14,50	26,05	48,68	53,55	50,75	61,65
1965 D	14,50	25,50	36,80	44,80	43,80	51,40
1966 D <sup>4)</sup>	14,50	25,30	35,50	43,10	42,80	50,10
1967 D	14,50	25,30	35,50	43,10	42,80	50,10
1968 D	14,51	20,79	27,59	33,72	33,77	39,42
1969 D	15,30	17,58	23,80	29,30	27,49	32,18
1970 Januar	15,30	16,80	23,80	29,30	26,70	31,40
Februar	15,30	16,80	23,80	29,30	26,70	31,40
März	15,30	16,80	23,80	29,30	26,70	31,40
April	15,30	16,80	23,80	29,30	26,70	31,40
Mai	15,30	16,80	23,80	29,30	26,70	31,40
Juni	15,30	16,80	23,80	29,30	26,70	31,40
Juli	16,80	18,40	26,20	32,20	29,80	34,50
Aug.	16,80	18,40	26,20	32,20	29,80	34,50
Sept.	16,80	18,40	26,20	32,20	29,80	34,50

II. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

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

in DM je Sendung

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

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

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

in DM je 100 kg

Geltungsdauer der Gütereinteilung	Wagenladungsklasse															
	für Regelklassengüter (ohne Montangüter)										für Montangüter					
	A	B	C	D	DK <sup>1)</sup>	E	F	FK <sup>1)</sup>	G	GK <sup>1)</sup>	(C)	(D)	(F)		FK <sup>1)</sup>	
				D			F		G				(F)		(F)	
	A/B		C/D			E	F				I	II	III	IV	V	
ab 14. 3. 1966									I/II		III/IV/V					
															5 t-Klasse	
1. 1. 1950	3,08	2,80	2,83	2,77	2,60	2,57	2,17	2,03	1,88	1,75	2,86	2,77	2,17	2,03		
1. 1. 1951	3,49	3,28	3,19	3,11	2,92	2,86	2,41	2,26	2,08	1,94	3,19	3,11	2,41	2,26		
15. 10. 1951	4,36	4,93	3,86	3,70	3,47	3,35	2,80	2,62	2,39	2,23	3,86	3,70	2,80	2,62		
5. 8. 1952	4,67	4,31	4,13	3,96		3,58	3,00	2,80	2,56	2,39	4,13	3,96	3,00	2,80		
1. 8. 1953	3,73	3,62	3,59	3,58		3,58	3,00	2,80	2,56	2,39	3,59	3,58	3,00	2,80		
1. 7. 1955	3,73	3,62	3,59	3,58		3,58	3,00		2,56		3,59	3,58	3,00		3,00	
1. 2. 1958	4,28		4,28			3,95	3,57	3,12			4,28	4,28	3,57	3,51	3,57	
1. 11. 1960	4,52		4,28			3,95	3,57	3,12			4,28	4,28	3,57	3,51	3,57	
8. 4. 1963	4,87		4,60			4,25	3,83		3,11		4,28	4,28	3,57	3,51	3,57	
14. 3. 1966 <sup>2)</sup>	5,70		5,56			5,15	4,87				5,56		4,87			
	(5,42—5,70)		(5,28—5,56)			(4,89—5,15)	(4,63—4,87)				(5,28—5,56)		(4,63—4,87)			
1. 1. 1968 <sup>3)</sup>	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)			
1. 5. 1970 <sup>3)</sup>	5,94		5,80			5,36	5,07				5,80		5,07			
	(5,58—6,30)		(5,45—6,15)			(5,04—5,68)	(4,77—5,37)				(5,45—6,15)		(4,77—5,37)			
															10 t-Klasse	
1. 1. 1950	2,94	2,76	2,63	2,54	2,38	2,17	1,84	1,71	1,47	1,38	2,63	2,54	1,84	1,71		
1. 1. 1951	3,35	3,15	2,99	2,88	2,70	2,46	2,08	1,94	1,67	1,57	2,99	2,88	2,08	1,94		
15. 10. 1951	4,19	3,87	3,62	3,43	3,21	2,88	2,41	2,25	1,92	1,81	3,62	3,43	2,41	2,25		
5. 8. 1952	4,48	4,14	3,87	3,67		3,08	2,58	2,41	2,05	1,94	3,87	3,67	2,58	2,41		
11. 8. 1953	3,58	3,47	3,36	3,30		3,08	2,58	2,41	2,05	1,94	3,36	3,30	2,58	2,41		
1. 7. 1955	3,58	3,47	3,36	3,30		3,08	2,58		2,05		3,36	3,30	2,58		2,58	
1. 2. 1958	4,18		3,95			3,65	3,06		2,50		3,95	3,95	3,06	3,01	3,06	
14. 3. 1966 <sup>2)</sup>	4,66		4,45			4,31	3,76				4,45		3,76			
	(4,43—4,66)		(4,23—4,45)			(4,09—4,31)	(3,57—3,76)				(4,23—4,45)		(3,57—3,76)			
1. 8. 1968 <sup>3)</sup>	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)			
1. 5. 1970 <sup>3)</sup>	4,86		4,64			4,49	3,92				4,64		3,92			
	(4,57—5,15)		(4,36—4,92)			(4,22—4,76)	(3,68—4,16)				(4,36—4,92)		(3,68—4,16)			
															15 t-Klasse	
1. 1. 1950	2,80	2,63	2,46	2,31	2,16	1,98	1,66	1,55	1,34	1,26	2,46	2,31	1,66	1,55		
1. 1. 1951	3,21	3,02	2,82	2,65	2,48	2,27	1,90	1,78	1,54	1,45	2,82	2,65	1,90	1,78		
15. 10. 1951	4,01	3,71	3,41	3,15	2,05	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			
1. 5. 1970 <sup>3)</sup>	3,84		3,70			3,55	3,12				3,70		3,12			
	(3,61—4,07)		(3,48—3,92)			(3,34—3,76)	(2,93—3,31)				(3,48—3,92)		(2,93—3,31)			
															20 t-Klasse <sup>4)</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			
1. 5. 1970 <sup>3)</sup>	3,63		3,48			3,34	2,90				3,48		2,90			
	(3,41—3,85)		(3,27—3,69)			(3,14—3,54)	(2,73—3,07)				(3,27—3,69)		(2,73—3,07)			
															23 t-Klasse <sup>5)</sup>	
1. 5. 1970 <sup>3)</sup>	3,52		3,38			3,24	2,81				3,38		2,81			
	(3,31—3,73)		(3,18—3,58)			(3,05—3,43)	(2,64—2,98)				(3,18—3,58)		(2,64—2,98)			

III. Spedition

Kundensätze des Spediteursammelverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen

in DM je 100 kg

Transportstrecke →  Gewicht →  Änderungs- datum	151 km					350 km				
	100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg		100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg	
1. 1. 1950	4,12	3,86	3,33	2,91		7,62	7,42	6,47		5,66
1. 1. 1951	5,15	4,82	4,09	3,49		9,57	9,31	7,94		6,79
26. 10. 1951	6,40	6,16	5,25	4,45		11,10	11,04	9,52		8,35
15. 4. 1958	7,70	7,32	5,85	4,91		13,30	13,20	10,53		8,90
1. 1. 1960	7,90	7,56	6,04	5,06		13,70	13,60	10,85		9,18
22. 3. 1961	8,90	7,96	6,23	5,20		15,20	14,24	11,17		9,40
13. 2. 1963	9,60	8,60	6,72	5,46		16,40	15,36	12,07		9,87
1. 7. 1963	10,40	9,12	6,96	5,77		17,30	15,88	12,21		10,19
31. 3. 1966	12,10	10,12	7,44	6,07		19,00	16,88	12,69		10,49
30. 9. 1966 <sup>6)</sup>	12,10	10,12	7,44	6,07		19,00	16,88	12,69		10,49
	(12,10—13,31)	(10,12—11,13)	(7,44—8,18)	(6,07—6,68)		(19,00—20,90)	(16,88—18,57)	(12,69—13,96)		(10,49—11,54)
1. 1. 1968 <sup>6)</sup>	11,50	9,60	7,05	5,75		18,00	16,00	12,03		9,94
	(11,50—12,65)	(9,60—10,56)	(7,05—7,76)	(5,75—6,33)		(18,00—19,80)	(16,00—17,60)	(12,03—13,23)		(9,94—10,93)
1. 7. 1968 <sup>7)</sup>	11,50	9,60	7,05	5,75		18,00	16,00	12,03		9,94
	(10,93—13,23)	(9,12—11,04)	(6,70—8,11)	(5,46—6,61)		(17,10—20,70)	(15,20—18,40)	(11,43—13,83)		(9,44—11,48)
1. 7. 1970 <sup>8)</sup>	12,70	10,56	7,76	6,33		19,80	17,60	13,23		10,93
	(11,43—13,97)	(9,50—11,62)	(6,98—8,54)	(5,70—6,96)		(17,82—21,78)	(15,84—19,36)	(11,91—14,55)		(9,84—12,02)

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 38/39



IV. Schiffsverkehr

A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

Ware			Getreide <sup>1)</sup>										
			Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Uebr. Getreide (d. Güterkl. IV <sup>3)</sup> )	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futtergetreide
von			Hamburg			Bremen						Emden	
Strecke nach			Düsseldorf	Braunschweig		Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Köln	
1958	D		16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28 <sup>4)</sup>	16,58 <sup>4)</sup>	10,28	9,58
1959	D		15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42 <sup>4)</sup>	16,71 <sup>4)</sup>	10,38	9,67
1960	D		15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25 <sup>4)</sup>	16,54 <sup>4)</sup>	10,38	9,67
1961	D		15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962	D		13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67
1963	D		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964	D		11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1965	D		10,88	10,49	7,39	7,88	7,62	11,24	10,97	12,76	12,50	7,52	7,26
1966	D		10,52	10,44	7,44		7,60		10,96		12,48		7,25
1967	D			10,71	7,63		7,60		10,96		12,48		7,25
1968	D			10,67	7,60		7,58		10,92		12,48		7,22
1969	D			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22
1969	Okt.			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22
	Nov.			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22
	Dez.			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,22
1970	Jan.			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,18r
	Febr.			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,18r
	März.			10,67	7,60		7,58		10,92		12,49		7,18r
	April			11,08	7,87		7,58		10,92		12,49		7,18r
	Mai			11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18r
	Juni			11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18r
	Juli			11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18
	Aug.			11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18
	Sept.			11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18

Ware	Getreide <sup>1)</sup>				Getreide <sup>1)</sup>   ab 50 t <sup>2)</sup>	Mehl	Steinkohle in kompl. Ladungen <sup>6)</sup>	Ortskohle <sup>6)</sup> a)										
	Roggen und Weizen	Futter- getreide	Roggen und Weizen	Futter- getreide				Zechengruppen des Ruhrgebiets										
	Emden							I      II      III										
von	Mannheim				Heilbronn <sup>3)</sup>				Hamburg			Berlin			Emden			
Strecke	nach																	
1958 D		14,72	14,02	16,78 <sup>4)</sup>	16,08 <sup>4)</sup>	13,56		9,47	7,20	7,87	8,62							
1959 D		14,85	14,14	16,92 <sup>4)</sup>	16,21 <sup>4)</sup>	13,56		9,90	6,68	7,36	8,12							
1960 D		14,85	14,14	16,75 <sup>4)</sup>	16,04 <sup>4)</sup>	13,56		9,35	6,21	6,86	7,58							
1961 D		14,85	14,14	16,72	16,01	13,56		8,96	5,93	6,55	7,24							
1962 D		13,30	12,67	14,98	14,34	12,15	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24							
1963 D		11,14	10,61	12,66	12,13	10,17	13,56	9,05	5,93	6,55	7,24							
1964 D		11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42	9,54	5,98	6,60	7,30							
1965 D		10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	5,99	6,62	7,32							
1966 D			10,73		12,32	10,91	14,93	9,74	5,99	6,62	7,32							
1967 D			10,73		12,32	11,25	16,17	9,84	5,99	6,62	7,32							
1968 D			10,70		12,32	11,21	16,12	9,66	5,96	6,59	7,29							
1969 D			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	7,18							
1969 Okt.			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	7,28							
1969 Nov.			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	7,28							
1969 Dez.			10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	7,28							
1970 Jan.			10,65		12,29	11,21	16,12	9,66	5,97	6,59	7,28							
1970 Febr.			10,65		12,29	11,21	16,12	9,97	6,30	6,96	7,69							
1970 März			10,65		12,29	11,21	17,44	10,11	6,46	7,13	7,88							
1970 April			10,65		12,29	11,61	18,00	10,11	6,46	7,13	7,88							
1970 Mai			10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83							
1970 Juni			10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83							
1970 Juli			10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83							
1970 Aug.			10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83							
1970 Sept.			10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83							

Ware	Küstenkohle <sup>6)</sup> b)					Exportkohle <sup>6)</sup> c)			Bunkerkohle <sup>6)</sup> d)		
	Zechengruppen des Ruhrgebiets										
	I	II	III	I	II	III	I	II	III		
Strecke	Emden										
von											
nach											
1958 D	4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50		
1959 D	4,57	5,06	5,62	3,65	4,05	4,45	5,79	6,37	7,03		
1960 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71		
1961 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71		
1962 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71		
1963 D	4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,58	6,13	6,77		
1964 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,76		
1965 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78		
1966 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78		
1967 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78		
1968 D	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75		
1969 D	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74		
1969 Okt.	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74		
1969 Nov.	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74		
1969 Dez.	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74		
1970 Jan.	4,40	4,85	5,39	3,76	4,14	4,52	5,56	6,12	6,74		
1970 Febr.	4,64	5,12	5,69	4,19	4,59	4,99	5,87	6,46	7,12		
1970 März	4,76	5,25	5,83	4,30	4,71	5,12	6,02	6,62	7,30		
1970 April	4,76	5,25	5,83	4,30	4,71	5,12	6,02	6,62	7,30		
1970 Mai	5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97		
1970 Juni	5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97		
1970 Juli	5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97		
1970 Aug.	5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97		
1970 Sept.	5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97		

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

## A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze  
DM je 1000 kg

Ware	Bunkerkohle <sup>1)</sup>	Ortskohle <sup>1)</sup>	Steinkohle <sup>1)</sup>							Braunkohlenbriketts			
Strecke	von	Ruhrgebiet			Rhein-Ruhrhäfen					Wesseling/Rh.			
	nach	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) <sup>2)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>2)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Frankfurt (Main) <sup>2)</sup>	Würzburg <sup>2)</sup>		
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	8,03	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	16,23	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 Okt.		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08	
1969 Nov.		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08	
1969 Dez.		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08	
1970 Jan.		7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08	
1970 Febr.		7,65	8,76	8,08	16,86	8,52	11,70	8,45	11,23	10,03	7,52	11,33	
1970 März		7,84	8,98	8,28	17,17	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33	
1970 April		7,84	8,98	8,28	17,17	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33	
1970 Mai		8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33	
1970 Juni		8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33	
1970 Juli		8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33	
1970 Aug.		8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33	
1970 Sept.		8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33	
Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)				
Strecke	von	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim <sup>4)</sup>	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl <sup>5)</sup>	Bremen <sup>6)</sup>			
	nach	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)			
1958 D		6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46 <sup>3)</sup>	2,85	15,12		14,67	
1959 D		6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85		15,20		
1960 D		6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85		15,20 <sup>7)</sup>		
1961 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I	II	III	
1962 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,90	15,20	14,35	
1963 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35	
1964 D		6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35	
1965 D		6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35	
1966 D		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35	
1967 D		6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	16,90	15,20	14,35	
1968 D		6,58	9,26	8,09	4,50	4,82	3,06	4,66	2,84	16,84	15,14	14,30	
1969 D		6,58	9,27	8,09	4,53	4,82	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28	
1969 Okt.		6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28	
1969 Nov.		6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28	
1969 Dez.		6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28	
1970 Jan.		6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28	
1970 Febr.		7,46	10,45	9,17	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	16,82	15,12	14,28	
1970 März		7,46	10,45	9,17	4,54	4,81	—	—	—	16,82	15,12	14,28	
1970 April		7,46	10,45	9,17	4,54	4,81	—	—	—	16,82	15,12	14,28	
1970 Mai		7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00	
1970 Juni		7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00	
1970 Juli		7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00	
1970 Aug.		7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00	
1970 Sept.		7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00	
Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)						Kies			Bims Kies <sup>4)</sup>			
Strecke	von	Bremen <sup>6)</sup>			Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.					
	nach	Heilbronn <sup>6)</sup> über Küsten-Kan. u. Wes.-Dat.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan.   Wes.-Datt.-Kan.	Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig			
1957 D			27,30	19,85	20,50	2,48	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	II	III	I	II	III						
1961 D		28,77	25,92	24,47	24,32	21,87	20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1965 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,55	7,86	8,60
1966 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 D		28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1968 D		28,68	25,83	24,38	24,23	21,79	20,58	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1969 D		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,39	7,72	8,49
1969 Okt.		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1969 Nov.		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1969 Dez.		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1970 Jan.		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1970 Febr.		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1970 März		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,35	6,64	7,47 <sup>8)</sup>	5,00 <sup>9)</sup>	8,85 <sup>9)</sup>	9,81 <sup>9)</sup>
1970 April		28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
1970 Mai		32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	23,00	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
1970 Juni		32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	23,00	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
1970 Juli		32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	23,00	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
1970 Aug.		32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	23,00	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
1970 Sept.		32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	23,00	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81

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

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

Ware	Getreide <sup>a)</sup>							Ölkuchen <sup>a)</sup>				
von	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>a)</sup>	Elbe			Rotterdam <sup>a)</sup>	Elbe				
Route	Elbe	Stettin/ Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>b)</sup>	nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>a)</sup>	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/ Oskarshamn	Elbe/ Weser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>b)</sup>	nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>a)</sup>	nördlich Aarhus/ Aalborg <sup>a)</sup>	Helsingborg/ Ystad (Schweden)
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 <sup>c)</sup>	5,34	7,00	7,35	8,51	8,88	12,72	8,04	8,46	9,76	11,13
1968 D	13,65 <sup>a)</sup>	25,6	6,19	7,11	7,85	8,69	10,12	13,93	8,00	8,91	10,50	11,15
1969 D	13,85	29,4	7,40	7,85	8,59	9,61	11,20	13,73	9,46	9,57	11,84	12,26
1968 III. Vj.	13,83	23,10	6,55	6,51	7,36	8,25	8,83	14,33	7,61	8,81	10,35	9,57
1968 IV. Vj.	15,87	29,0	6,73	7,74	8,46	9,71	.	14,67	8,50	9,74	11,62	12,05
1969 I. Vj.	12,25	.	6,93	8,63	8,82	8,94	.	12,19	9,92	9,48	11,57	13,09
1969 II. Vj.	14,12	.	6,83	6,86	7,84	8,19	9,67	15,24	8,57	8,83	10,95	10,88
1969 III. Vj.	13,68	28,7	7,32	7,01	7,44	8,82	.	13,88	7,85	8,41	10,51	11,05
1969 IV. Vj.	15,37	31,8	8,54	9,18	10,26	12,50	12,67	13,67	11,49	11,54	14,32	14,00
1970 I. Vj.	14,51	.	9,32	8,75	11,71	10,63	.	.	11,00	11,10	.	.
1970 II. Vj.	14,50	37,1	7,63	7,36	7,75	.	10,90	.	8,85	8,95	10,97	12,09
1970 III. Vj. <sup>b)</sup>	14,46	39,7	8,03	7,77	8,47	10,33	10,33	.	10,30	9,65	11,60	12,58

Ware	Ölkuchen <sup>a)</sup>	Grubenholz		Schnittholz								Brahestad/ Tornia (Finnland)	Göteborg/ Vänernsee (Schweden)
von	Elbe	Hamina/ Björneborg (Finnland)	südl. Vester- vik/ Ystad <sup>10)</sup> (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)							.	.	
Route	nördl. Ystad/ Oskarshamn (Schweden)	Groß- britannien, Ostküste	Elbe/ Weser/ Ems	belg. <sup>11)</sup> Rheinhöfen	niederl. <sup>12)</sup> Rheinhöfen	Rhein- höfen <sup>13)</sup> Ruhrhäf.	Jade/ Ems	Elbe/ Weser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinhöfen <sup>13)</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	102,31	130,89	105,03	103,69	105,70	251,9	266,2	92,32	
1965 D	12,00	200,5	75,00	225,5	103,09	131,15	104,67	103,47	109,07	247,11	262,4	89,66	
1966 D	10,98	190,7	70,00	231,0	96,00	129,88	111,81	106,32	109,11	254,8	273,3	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>8)</sup>	101,15	129,78	113,93	108,50	108,32	316,2	337,8	88,77	
1969 D	13,00	301,11	60,10	147,52	106,71	136,39	128,69	116,25	116,38	339,8	361,2	.	
1968 III. Vj.	11,86	232,6	.	134,87	99,50	129,74	112,67	109,77	107,04	315,2	325,2	.	
1968 IV. Vj.	15,67	.	.	147,39	116,94	131,79	121,67	108,92	107,82	345,2	392,1	.	
1969 I. Vj.	12,94	.	53,81	136,11	101,42	128,00	118,59	108,71	116,42	312,4	342,7	.	
1969 II. Vj.	13,11	.	48,50	146,56	103,13	138,06	130,31	113,77	106,11	332,7	352,6	.	
1969 III. Vj.	10,63	.	.	152,44	110,19	138,86	130,83	115,41	124,30	346,9	366,2	.	
1969 IV. Vj.	15,30	.	.	154,99	.	137,83	133,13	127,17	.	367,2	383,5	.	
1970 I. Vj.	.	.	74,67	148,53 <sup>r</sup>	110,00	147,50 <sup>r</sup>	133,95 <sup>r</sup>	120,14 <sup>r</sup>	.	358,3 <sup>r</sup>	.	.	
1970 II. Vj.	14,46	.	78,27	155,32	.	149,31	141,67	128,90	123,72	391,3	404,1	.	
1970 III. Vj. <sup>b)</sup>	14,42	.	80,44	155,13	.	151,90	150,32	129,74	129,79	362,7	403,6	.	

Ware	Schnittholz				Kaolin <sup>14)</sup>	Naturwerksteine					
von	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vester- vik/ Ystad (Schweden)	nördl. Öxelösund/ Härnösand <sup>15)</sup> (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanal- küste	Bornholm (Dänemark)	Limfjör- dälen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)	.		
Route	Elbe/ Weser	Rhein- höfen <sup>13)</sup> Ruhrhäf.	niederländische Rheinhöfen <sup>12)</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	8,65	8,42
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229,2	156,6	16,26	8,47	.	9,10	9,49
1961 D	73,68	103,68	82,80	88,50	223,2	146,7	15,31	9,02	6,90	5,25	9,42
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202,11	145,9	14,23	8,60	7,41	6,08	8,93
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41	6,25	9,26
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250,0	177,2	15,21	9,15	9,21	6,26	9,88
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
1969 D	88,75	112,63	92,11	103,67	346,0	256,0	17,01	9,00	8,50	6,63	10,34
1968 III. Vj.	.	.	100,63	310,1	225,2	14,87	9,00	.	.	9,03	.
1968 IV. Vj.	.	.	100,00	120,00	374,5	285,8	16,25	.	.	12,24	8,75
1969 I. Vj.	.	104,25	86,33	.	312,7	209,5	16,06	.	.	.	.
1969 II. Vj.	.	113,75	.	.	341,3	233,7	16,47	.	.	6,67	10,30
1969 III. Vj.	.	117,02	.	.	346,4	.	15,78	9,00	.	6,62	10,51
1969 IV. Vj.	.	.	.	383,10	330,1	19,75	9,00	.	.	6,65	11,09
1970 I. Vj.	.	.	.	370,3	224,10	22,39	9,92	.	.	6,53	9,25
1970 II. Vj.	.	108,94	.	352,1	266,1	21,28	9,00	.	.	6,81	9,51
1970 III. Vj. <sup>b)</sup>	.	109,17	.	381,0	298,2	25,20	.	.	.	7,13	11,72

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

# 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>	Limfjord- häfen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (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>7)</sup> )	Elbe		Rhein- häfen <sup>7)</sup> / Ruhrhäfen	Elbe
Währung	DM						s. d.	skr	hfl	DM		
Mengeneinh.	1 000 kg											
1958 D		5,41	5,50		7,81	7,22		13,42			15,50	9,30
1959 D	5,96	5,19	4,99	5,00	7,21	6,15	15,2	12,75			13,42	9,27
1960 D	6,18	5,40	5,64	4,80	7,37	6,26	16,4	12,00			14,26	10,68
1961 D	6,01	5,66	5,78	5,57	7,91	6,42	17,0	14,23	7,00	5,98	13,95	10,25
1962 D	5,58	5,48	5,61	6,81	7,62	6,36	14,6	13,24	7,11	5,49	14,30	10,26
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19	8,51	6,91	16,1	13,21	7,18	5,83	15,54	12,19
1964 D	5,85	5,45	5,97	6,70	7,97	7,08	16,8	12,76	7,25	5,52	14,91	12,04
1965 D	6,13	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	5,51	15,36	11,03
1966 D	5,33	5,07	5,83	6,49	8,06	6,82	17,5	13,00	7,39	5,04	16,04	10,19
1967 D	4,63	4,68	5,12	5,54	7,36	7,25	19,0	13,53	7,40	4,89	14,48	10,18
1968 D	5,24	4,74	5,08	6,01	8,36	7,00	9,29 <sup>8)</sup>	14,57	7,40	5,10	14,95	10,10
1969 D	4,71	5,44	6,34	7,69	9,26	8,39	10,91	15,20	7,40	6,10	16,55	11,09
1968 III. Vj.	5,25	4,86	5,03	6,19	8,23	7,60	9,02	13,28	7,40	5,10	14,11	10,16
IV. Vj.	5,00	4,72	5,14	6,63	8,35		9,81	17,42	7,38	5,83	16,69	10,54
1969 I. Vj.	4,09	4,71	5,00	6,03	8,58					5,56	17,14	9,63
II. Vj.	4,25	4,91	5,52	7,36	8,22		9,61			5,35		10,76
III. Vj.	5,38	5,93	6,94	8,33	8,51	8,33	10,55	15,19		6,02	15,67	11,62
IV. Vj.	5,00	6,21	7,90	9,03	11,71	8,50	12,56	13,75		7,28		11,85
1970 I. Vj.	4,92	5,97	6,33	6,70	9,67					6,13		11,00
II. Vj.	5,45	5,96	6,28		10,55	8,68	12,88	17,50		5,74	17,81	12,58
III. Vj. <sup>9)</sup>	5,19	6,32	6,75	8,20	10,18		12,12	15,95		6,33	19,17	14,74

Ware	Steinkohle						Koks <sup>10)</sup>						
von	Stettin/Danzig			Großbritannien Ostküste			Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg		Elbe	
Route	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) <sup>11)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne- mark <sup>12)</sup>	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm <sup>5)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon <sup>6)</sup>	nördlich Aarhus/ Aalborg <sup>13)</sup>	
Währung	DM	dkr	s. d.			s. d.	s. d.	skr		s. d.			
Mengeneinh.	1 000 kg					2240 lbs	1 000 kg						
1958 D	8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9	
1959 D	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7	
1960 D	10,15	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6	
1961 D	9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7	
1962 D	8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4	
1963 D	10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,6	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11	
1964 D	10,92	19,05	18,2	17,5	19,2	17,6	22,11	17,12	17,15	22,10	20,9	22,7	
1965 D	10,28	18,57	17,5	16,8	18,9	17,3	23,2	17,32	19,47	25,4	20,8	21,3	
1966 D	9,68	19,19	17,1	16,7	20,0	17,11	24,0	18,26	21,03	26,0	20,11	21,3	
1967 D	10,32	18,47	17,5	17,2	18,1	17,8	23,4	16,81	19,75	23,11	20,3	21,1	
1968 D	10,25	19,88	20,5	9,90 <sup>8)</sup>	24,8	20,5	27,4 <sup>14)</sup>	18,10	20,25	34,9	24,3 <sup>14)</sup>	28,3	
1969 D	11,11	24,09	25,11	11,24	27,7	22,8	29,10	20,75		38,7	29,1	26,7	
1968 III. Vj.	10,22	19,73	17,5	10,13	22,0	18,9	26,11			32,1	24,11	23,4	
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		
II. Vj.	10,06	23,67	23,2	10,13	24,8	21,5		20,75		32,8		25,7	
III. Vj.	12,06	24,46	26,0	11,89	28,10	22,7				38,4	27,2		
IV. Vj.	11,90	28,08	30,3	12,56	34,7	28,11				47,9			
1970 I. Vj.		26,53	38,11	12,23	35,1	29,6							
II. Vj.	11,50	23,62	21,8			27,7			29,75	51,0	28,3		
III. Vj. <sup>9)</sup>		23,36	23,11			34,9		29,91		56,4	27,0		

Ware	Koks <sup>10)</sup>			Briketts <sup>10)</sup>	Kalidüngemittel		Eisen und Stahl					
von	Elbe	Lübeck	Groß- britannien, Ostküste	Wisnar/ 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>12)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>		Varberg/ Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Strömst./ Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>		Strömstadt/ Malmö (Schweden)
Währung	skr	s. d.		dkr		skr	s. d.	skr		DM		
Mengeneinh.	1 000 kg											
1958 D	11,84	16,0	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,35	12,35	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	16,80	8,73	9,72
1967 D	14,94		27,9	16,95	21,87	22,13	22,6	16,37	17,39	16,30	8,94	9,50
1968 D	18,84	22,3 <sup>14)</sup>	29,10	19,04	25,56	24,03	28,8 <sup>14)</sup>	17,20 <sup>14)</sup>	17,71 <sup>14)</sup>	16,60	8,97	9,78
1969 D	19,67	22,3	32,7	21,36	27,50	26,37	30,6	18,80	18,74	17,29	9,58	11,32
1968 III. Vj.	18,00				25,29	20,50	25,7	17,25	17,24	16,78	8,84	9,31
IV. Vj.			35,3	20,47	30,00		33,7	18,73	19,98	17,07	9,48	10,93
1969 I. Vj.	19,33		30,10	19,39	24,41	20,75	24,10	17,33	17,36	16,58	9,28	10,17
II. Vj.					25,41	19,38		18,45	17,67	16,84	9,13	10,16
III. Vj.				18,88	28,25		29,4	16,91	17,89	17,12	9,12	10,93
IV. Vj.				24,17	31,93		39,3	22,53	22,04	18,63	10,78	14,01
1970 I. Vj.					29,12		34,5	21,76	24,54	18,04	10,93	12,69
II. Vj.	24,50		47,2		26,31	20,00	31,11	20,92	21,56	17,88	9,93	10,73
III. Vj. <sup>9)</sup>			50,10				33,3	18,45	18,08	18,03	9,89	11,09

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

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

Ware	Getreide											
von	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf				
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttid./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttid./Amst.	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan <sup>a)</sup>
nach												
Währung	s. d.	\$	s. d.	\$		s. d.	\$	s. d.	\$		s. d.	
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	92.10	.	40.11	4,14	4,85	42.0	4,40	45.9	4,67	4,95	66.11	8,37
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,65	4,86	56.6	8,41
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,85	4,04	43.2	4,95	53.1	4,60	4,75	69.1	9,38
1961 D	83.0	9,42	45.10	3,89	4,44	46.7	5,41	56.5	4,45	5,36	73.11	10,86
1962 D	65.11	7,75	35.8	3,03	3,48	35.1	4,06	40.5	3,86	4,39	59.3	7,88
1963 D	68.11	8,44	41.2	4,90	5,01	41.3	4,53	51.11	5,22	5,59	77.3	9,69
1964 D	68.10	8,86	41.1	4,39	4,49	42.4	5,73	51.0	5,03	5,26	85.2	10,27
1965 D	78.4	9,44	47.7	4,91	4,80	48.7	5,74	64.1	5,38	5,60	90.8	12,01
1966 D	69.7	8,55	44.7	3,82	4,10	41.5	4,66	51.10	4,18	4,28	86.2	10,32
1967 D	75.4	8,34	45.1	4,11	4,30	44.9	5,34	45.7	4,78	5,02	107.4 <sup>b)</sup>	11,43 <sup>b)</sup>
1968 D	64.9	6,60	36.4	3,07	3,14	46.5	3,83	48.6	4,21	4,48	110.1	8,80
1969 D	69.7	7,00	40.8	3,43	3,60	48.5	4,20	46.0	4,20	4,49	85.1	8,17
1969 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
1970 Jan.	.	.	.	.	.	60.2	7,63	.	6,00	6,95	87.6	11,10
Febr.	.	.	.	6,75	.	64.7	8,30	.	8,62	9,11	.	13,83
März	.	.	69.4	6,85	7,00	70.6	.	.	8,89	8,99	128.6	14,31
April	109.8	11,36	69.6	7,16	7,97	.	.	.	8,88	9,08	.	14,00
Mai	116.3	12,70	79.11	7,59	7,93	81.8	.	79.2	9,68	9,23	.	14,80
Juni	.	11,38	69.11	6,30	6,51	.	.	78.2	8,46	8,50	.	12,92
Juli	.	11,83	65.0	6,24	6,51	.	7,50	.	7,55	7,72	.	14,13
Aug.	128.2	11,54	75.0	7,23	6,20	73.9	.	82.6	8,92	8,53	174.0	14,53
Sept.	115.0	12,22	69.2	6,72	7,15	73.8	6,93	81.10	8,91	9,22	.	14,72

Ware	Getreide											
von	Mexiko, Westküste	Nord-Pazifik <sup>4)</sup>				La Plata <sup>5)</sup>			Ost-Australien <sup>7)</sup>	Australien		Süd-China <sup>8)</sup>
Route	Japan	UK	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK	China	Japan	Ceylon
nach												
Währung	\$	\$		s. d.		\$			s. d.	\$		s. d.
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	.	56.9	7.06	63.2	5.43	58.2	51.3	54.7	.	.	.	.
1959 D	.	59.10	7.09	62.2	5.41	63.6	57.7	59.1	.	.	45.1	.
1960 D	.	59.2	7.37	63.1	5.73	68.4	61.1	62.9	100.0	.	40.9	.
1961 D	.	6.81 <sup>9)</sup>	6.97	66.8	6.45	70.5	66.2	65.11	98.10	54.11	50.6	.
1962 D	.	6.17	6.88	56.8	5.41	67.4	61.9	59.6	100.2	45.8	40.10	35.11
1963 D	.	7.44	7.69	71.1	6.49	78.8	74.6	78.0	107.4	44.1	43.2	46.2
1964 D	9.38	7.85	7.82	74.8	7.00	83.8	77.0	83.10	91.1	47.10	51.4	50.2
1965 D	10.22	8.54	7.56	83.4	8.35	95.5	84.6	88.0	102.6	53.1	59.8	53.3
1966 D	9.32	7.94	7.62	77.9	7.38	90.3	78.8	83.7	107.6	48.11	51.1	47.7
1967 D	9.37	8.22	6.99	80.8	8.15	89.3	72.2	76.5	.	51.2	63.2	51.11
1968 D	9.51	6.98	6.18	94.7	8.05	10.61 <sup>9)</sup>	8.91 <sup>9)</sup>	9.32 <sup>9)</sup>	85.0	69.2	65.5	75.1
1969 D	9.53	6.23	.	96.11	8.11	10.30	7.53	8.20	92.10	59.10	64.8	76.6
1969 Okt.	.	.	.	.	8.50	.	.	.	92.6	65.0	65.0	77.0
Nov.	.	7.31	.	94.9	8.50	.	7.68	7.00	98.6	.	65.0	80.0
Dez.	.	7.80	.	108.6	8.75	.	7.38	.	97.6	68.0	66.11	77.0
1970 Jan.	.	.	8.09	108.3	9.18	11.78	10.36	9.58	122.1	.	9.50	93.4
Febr.	.	.	.	95.6	11.25	14.33	12.63	12.25	132.6	90.6	12.00	105.8
März	.	.	.	.	11.38	15.88	12.30	.	.	.	12.19	104.10
April	.	.	.	.	12.10	15.77	13.56	12.50	145.9	.	12.89	.
Mai	.	.	.	.	12.49	16.88	16.03	14.20	.	109.3	12.00	104.10
Juni	.	.	.	152.0	12.63	17.23	14.47	13.31	.	.	.	.
Juli	.	.	.	.	12.23	.	12.88	13.50	.	.	.	109.2
Aug.	.	.	.	.	12.75	15.15	12.72	12.75	.	.	12.35	109.0
Sept.	.	.	.	153.3	11.81	15.00	13.35	13.10	.	.	.	114.11

Ware	Getreide				Kopra	Esparto	Zucker				Fischmehl		
von	Birma <sup>a)</sup>	Süd-afrika <sup>a)</sup>	Schwarz-meer	Philip-pinen	Algerien	Kuba <sup>10)</sup>	Recife/ Santos	Queensland <sup>11)</sup>		Philip-pinen	Mauritius	Peru	
Route	Ceylon	UK	Antw./Hbg. <sup>12)</sup>	Antw./Hbg. <sup>12)</sup>	UK	Casablanca	USNH	UK	Antw./Rttid./Amst.	USNH	UK	Antw./Hbg.	
nach													
Währung	s. d.			\$	s. d.	\$		s. d.		\$	s. d.	\$	
Mengeneinheit	2240 lbs				cu ft	2240 lbs							cu ft <sup>13)</sup>
1958 D	25.2	54.0	30.2	0,15	80.11	5,41	.	76.11	75,3	.	58,7	.	
1959 D	31,7	60,4	38,3	0,17	79,4	5,91	.	92,3	89,9	8,06	62,11	.	
1960 D	40,8	62,5	38,4	0,18	81,2	7,29	5,87	90,1	87,7	7,91	63,10	.	
1961 D	72,5	62,8	40,4	0,16	81,8	8,10	5,96	93,0	90,6	6,89	65,7	.	
1962 D	38,10	52,5	33,5	0,15	81,0	5,60	5,01	83,10	81,4	5,95	57,3	0,14	
1963 D	45,3	61,11	36,11	0,19	85,2	7,94	6,81	97,2	94,8	7,14	79,4	0,15	
1964 D	50,2	59,7	37,6	0,20	93,5	9,05	6,03	92,5	89,11	7,23	73,1	0,20	
1965 D	.	61,7	.	0,24	92,7	10,15	7,65	100,7	98,1	8,58	81,7	0,23	
1966 D	.	52,0	.	0,21	89,7	9,62	7,24	95,9	93,3	7,49	58,11	0,17	
1967 D	.	55,7	46,8	0,23	92,6	11,27	7,70	91,2 <sup>b)</sup>	88,9 <sup>b)</sup>	6,78 <sup>14)</sup>	65,3	0,21	
1968 D	67,1	57,0	.	0,27	101,8	.	7,63	106,7	104,1	7,07	73,6	0,22	
1969 D	62,4	51,8	.	0,27	101,0	.	6,80	117,10	115,4	7,09	74,8	.	
1969 Okt.	.	.	.	.	.	.	6,73	.	.	7,00	75,10	.	
Nov.	.	.	.	.	102,11	.	.	122,6	120,0	.	75,0	.	
Dez.	.	.	.	.	.	.	6,63	125,0	122,6	7,85	81,3	.	
1970 Jan.	69,6	77,6	.	.	.	.	.	.	.	8,46	83,0	.	
Febr.	.	97,6	.	.	.	.	7,13	141,11	139,5	9,50	.	.	
März	80,0	.	.	.	.	15,75r	.	.	.	12,25	83,9	.	
April	.	90,0	.	.	.	.	.	.	.	12,14	.	.	
Mai	.	.	.	0,40	.	.	.	162,6	160,0	12,03	.	.	
Juni	.	98,8	.	.	.	.	11,50	163,9	161,3	12,19	117,6	.	
Juli	.	85,0	.	.	.	.	10,25	.	.	12,05	.	.	
Aug.	86,9	82,6	.	0,41	.	.	10,10	.	.	12,50	.	.	
Sept.	96,0	103,9	.	.	.	.	.	173,9	171,3	13,29	120,0	.	

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

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>*)</sup>	Morphou-Bay	Huelva	US-Golf	Vitoria	Marmagoa			USNH		Port Pirie	Hampton Roads
Route	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	8,84	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	3,66 <sup>6)</sup>
1969 Okt.	.	.	.	.	.	59.6	.	42.6	.	10,42	.	4,10
Nov.	.	60.9	.	.	34.0	.	.	42.5	.	.	112.6	3,45
Dez.	.	.	.	.	.	.	.	45.10	6,88	12,09	.	.
1970 Jan.	.	66.6	.	104.2	.	.	.	.	.	12,75	.	6,41
Febr.	.		.		.	.	.	.	.	.	19,19	137.6
März	.	.	38.0	.	.	.	.	.	.	19,08	.	9,00
April	.	72.6	.	.	.	.	.	.	.	17,17	.	8,84
Mai	.		.	.	.	.	.	.	.	20,70	.	8,43
Juni	.	.	.	.	52.1	.	.	83.4	.	16,58	157.6	9.03
Juli	.	66.8	.	.	54.2	.	.	84.2	8,20	.	155.0	7.25
Aug.	.		35.0	.	59.5	.	.	85.10	11,63	.	.	6,75
Sept.	.		35.0	.	.	.	.	85.5	10,75	.	.	.
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>4)</sup>	49.3	27.8	116.0 <sup>4)</sup>
1968 D	21.8	4,16	6,88	7,60	4,06 <sup>7)</sup>	41.6	28.9	70.4	16,51	56.4	31.11	138.8
1969 D	3,47 <sup>6)</sup>	5,38	6.60	6,92	3,61	43.0	.	77.2	13,49	52.0	36.0	119.0
1969 Okt.	3,36	.	7,24	.	4,25	.	.	.	13,53	51.9	.	116.3
Nov.	.	.	7,56	.	4,05	.	.	.	13,75	.	.	119.1
Dez.	3,90	.	7,54	.	.	.	.	.	.	50.3	.	122.6
1970 Jan.	5,73	6,25	10,56	.	4,66	.	.	.	13,60	51.5	.	122.6
Febr.	6,85	.	12,75	11,00	5,18	.	.	.	.	53.6	.	144.0
März	7,13	.	12,58	.	7,70	.	.	.	.	57.6	.	161.4
April	6,89	.	12,76	11,60	7,75	.	.	.	.	.	.	162.6
Mai	7,23	.	12,59	11,25	8,18	.	.	.	.	65.6	.	175.3
Juni	6,32	.	12,20	11,25	7,52	.	.	.	17,75	65.0	.	183.2
Juli	5,75	9,50	11,69	.	7,49	.	.	.	.	.	.	183.0
Aug.	5,90	.	12,79	11,00	7,45	.	.	.	18,00	.	.	183.0
Sept.	6,75	8,63	12,90	.	.	.	.	.	.	.	.	184.4

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Ware	Rohöl								Erdölderivate			
Route	Venezuela/ Niederl. Westindien		Persischer Golf				Algerien/ Tunesien	Libyen	Syrien/ Libanon	Venezuela/ Trinidad/ Niederl. Westindien	Sowjet- union am Schwarzen Meer Rumänien	West- italien, Sizilien
	Wilhelms- haven	New York	Wilhelms- haven	Lavéra	Yokohama	New York	Wilhelmshaven			Rotterdam		
Währung	s. d.	\$	s. d.		\$		s. d.					
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	16.11	1,32	31.1	26.11	3,79	4,60	.	.	18.8	22.9	25.7	12.8
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>8</sup>	6,16	9,18 <sup>8</sup>	20.10	15.11	13.9	42.11	62.11	28.6
1968 D	34.3	1,98	80.10	78.4	5,82	9,26	20.10	24.5	28.10	42.6	37.8	25.7
1969 D	25.3	1,82	64.1	62.2	4,69	7,64	17.8	20.10	24.0	32.3	24.1	21.2
1969 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	88.9	6,95	11,97	31.0	36.7	41.7	56.6	.	32.2
1970 Jan.	30.0	2,80	82.7	79.7	6,00	9,52	25.2	30.0	33.7	35.6	.	28.11
Febr.		2,86	87.2	83.11	6,66	10,22	22.7	26.11	30.4	46.1	.	24.0
März	36.8	3,06	97.0	93.5	7,56	12,57	26.4	31.4	36.4	.	.	23.7
April	40.5	2,52	98.11 <sup>r</sup>	90.0	7,46	11,51	26.5	31.5	35.6	.	.	31.3
Mai	44.1	2,85	77.4	74.5	5,57	9,46	23.11	27.11	31.8	.	.	34.2
Juni	55.0	3,71	116.8	112.3	8,75 <sup>r</sup>	13,63	28.8	34.1	34.0	62.2	.	41.7
Juli	72.10	4,11	165.10	145.2	11,59	18,42	35.0	41.8	44.11	.	82.10	46.8
Aug.	57.5	4,48	147.11	141.9	11,18	17,87	40.0	47.8	53.9	.	66.7	49.10
Sept.	84.1	5,46	181.3	172.8	13,50	20,86	45.4	54.0	60.10	.	72.2	49.6

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

C. Schifffahrtsindizes  
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland									Niederlande						
Berechnende Stelle	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg								Heinz Peters, Hamburg	Statistisches Zentrallamt, 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.)	Hochseeschifffahrt <sup>3)</sup>						
Basis	1965 = 100				Intascale = 100			1960 = 100		1960 = 100						
1964 D	97,0 <sup>1)</sup>	97,4 <sup>1)</sup>	95,7 <sup>1)</sup>	91,6 <sup>1)</sup>	—	59,0	—	112,6	120,1	100	108	119	81	93	97	
1965 D	100,0 <sup>1)</sup>	100,0 <sup>1)</sup>	100,0 <sup>1)</sup>	100,0 <sup>1)</sup>	—	58,9	—	127,1	124,7	100	102	121	90	105	103	
1966 D	104,1 <sup>1)</sup>	104,9 <sup>1)</sup>	102,2 <sup>1)</sup>	91,2 <sup>1)</sup>	—	55,1	—	109,8	120,2	89	91	126	74	84	91	
1967 D	107,4 <sup>1)</sup>	109,1 <sup>1)</sup>	103,2 <sup>1)</sup>	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 Okt.	110,1	111,2	104,0	98,1	97,9	95,0	109,0	112,9	—	}	}	}	}	}	}	
Nov.	110,1	111,2	104,1	101,5	118,0	113,4	129,9	116,9	148,2							
Dez.	110,8	111,9	104,7	101,0	132,3	124,2	153,1	119,2	147,4							
1970 Jan.	111,7	112,8	105,2	115,5	120,2 <sup>4)</sup>	115,7 <sup>4)</sup>	133,5 <sup>4)</sup>	135,3	135,5	}	}	}	}	}	}	
Febr.	113,3	114,6	105,9	131,8	123,1	121,2	128,1	164,9	146,2							
März.	112,7	113,6	107,6	143,4	122,4	123,8	118,2	173,3	153,6							
April	113,1	113,4	111,4	139,4	134,7	132,2	152,7	175,7	172,4	}	}	}	}	}	}	
Mai	113,2	113,4	112,2	144,2	127,7	123,1	167,5	182,8	180,9							
Juni	113,5	113,5	113,6	137,6	172,3	165,2	201,7	181,1	171,3							
Juli	114,1	113,8	115,7	127,3	210,1	205,0	226,9	175,1	—	}	}	}	}	}	}	
Aug.	114,5	114,3	116,2	133,8	219,7	196,1	257,5	178,6	—							
Sept.	115,0	114,9	115,0	140,6	249,7	252,2	244,4	186,2	—							

Land	Niederlande				Großbritannien								Norwegen	
Berechnende Stelle	Statistisches Zentrallamt, Den Haag				Chamber of Shipping, London							Mullion & Co, London	Norwegian Shipping News, Oslo	
Einsatzart	Trampfahrt				Trampfahrt <sup>2)</sup>							Tanker-fahrt	Tramp-fahrt	Tanker-fahrt
Indexgruppe	Küstenschifffahrt <sup>3)</sup>			Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Dünge-mittel	Rohöl (insg.)	ins-gesamt	Mineralöl (insg.)
von	Gesamt-index	Holz	Kohle											
Fahrtroute nach	1960 = 100												Intascale = 100	Juli 1965-Juni 1966 = 100
1964 D	109	109	108	112,1	115,9	123,0	115,0	118,4	98,9	97,2	111,2	56,4	90,5	67,1
1965 D	108	108	97	126,5	134,0	127,6	127,0	142,1	115,2	106,5	134,9	56,6	101,2	65,8
1966 D	107	107	103	114,5	125,1	107,1	111,1	131,4	90,1	88,9	127,7	50,9	87,9	61,9
1967 D	102	102	98	120,5	127,9	99,1	108,9	128,7	82,1	96,5	185,1	96,3	94,1	113,7
1968 D	—	—	—	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>7)</sup>	85,2	87,2
1969 Okt.	}	}	}	122,8	118,8	104,6	127,7	—	—	97,0	172,6	109,9 <sup>8)</sup>	89,2	104,3
Nov.				126,4	114,7	108,9	140,7	—	—	104,6	180,5	134,8	87,9	126,3
Dez.				119,3	101,3	114,9	—	—	—	102,6	182,9	135,4	91,4	136,6
1970 Jan.	}	}	}	—	—	—	—	—	—	—	—	116,0	99,1	128,9 <sup>4)</sup>
Febr.				—	—	—	—	—	—	—	—	119,5	111,9	133,6
März.				—	—	—	—	—	—	—	—	134,9	120,1	145,5
April	}	}	}	—	—	—	—	—	—	—	—	120,3	121,3	137,0
Mai				—	—	—	—	—	—	—	—	140,1	124,1	132,9
Juni				—	—	—	—	—	—	—	—	183,8	121,8	173,4
Juli	}	}	}	—	—	—	—	—	—	—	—	205,3	120,4	223,1
Aug.				—	—	—	—	—	—	—	—	219,8	126,7	225,8
Sept.				—	—	—	—	—	—	—	—	—	254,8	128,4

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt Rom <sup>2)</sup>														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Gesamt-index	Europa-fahrt zusammen	Getreide					Getreide, Zucker, Zink-konzentrat	Mais, Zucker, Erz		Getreide	Schwe-felkies	Getreide, Kohle		
von			Große Seen	Ost-Kanada	US-Golf	La Plata	Nord-Pazifik	Australien	Südostafrika	Schwarz-meer	Ost-mittel-meer	Northern Range			
Fahrtroute nach			Nordeuropa		Mittel-meer	Europa	Nord-europa	Nordeuropa		Mittel-meer	Nordeuropa		West-italien		
Basis			1965 = 100												
1964 D	88 <sup>10)</sup>	89 <sup>10)</sup>	—	100	100	100	100	89 <sup>10)</sup>	100	100	100	—	87 <sup>10)</sup>	100	100
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	—	100	100	100
1966 D	89 <sup>10)</sup>	91 <sup>10)</sup>	—	100	100	100	100	101 <sup>10)</sup>	100	100	100	—	99 <sup>10)</sup>	100	100
1967 D	84 <sup>10)</sup>	87 <sup>10)</sup>	—	100	100	100	100	96 <sup>10)</sup>	100	100	100	—	89 <sup>10)</sup>	100	100
1968 D	95	87	73	75	82	80	83	73	97	103	92	113	84	80	80
1969 D	96	83	70	71	76	75	74	78	111	93	95	149	79	89	89
1969 Okt.	91	86	68	81	77	101	60	81	103	—	—	—	—	94	—
Nov.	102	96	92	93	79	83	74	89	119	93	—	—	—	103	103
Dez.	100	90	70	71	91	94	71	90	112	98	—	—	—	95	—
1970 Jan.	113	116	—	108	97	—	103	114	129	148	122	—	—	115	137
Febr.	138	144	—	128	129	124	120	—	138	182	—	—	—	170	—
März.	157	159	—	135	125	—	150	—	129	184	—	—	—	223	—
April	153	150	128	135	124	—	134	—	132	136	—	—	—	185	131
Mai	152	147	132	146	123	—	146	—	129	140	—	—	—	189	—
Juni	150	149	113	136	121	142r	158	—	153	145	—	—	—	200	—
Juli	142	138	113	123	121	—	133	—	159	146	—	—	—	158	—
Aug.	149	146	140	128	121	—	121	—	155	130	160	—	—	147	—
Sept.	147	139	126	133	125	119	131	—	147	151	—	—	—	152	—

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

C. Schifffahrtsindizes  
1. Indices der Seefrachtraten

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom <sup>1)</sup>														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Erz			Erz, Phosphat	Kohle		Afrika-fahrt zusammen	Phosphat		Amerika-fahrt zusammen	Getreide	Kopra	Zucker		Erz
von Fahrtroute nach	Brasilien	Indien	Westafrika	Westl. Mittelmeer, Nordafrika	Nord-europa			Nord-Westafrika	Ostafrika, Rotes Meer		US-Golf	Philippinen	Karib. Inseln	Kuba	Brasilien
	Europa	Nord-europa, Mittelmeer	Nordeuropa		Südamerika	Westitalien		Südafrika	Indien, Ceylon		Brasilien	Vereinigte Staaten	Afrika		USNH, US-Golf
Basis	1965 = 100														
1964 D	100	100	100	89 <sup>2)</sup>	95 <sup>2)</sup>	101 <sup>2)</sup>	100	100	100	93 <sup>2)</sup>	100	100	100	—	85 <sup>2)</sup>
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D	100	100	100	96 <sup>2)</sup>	109 <sup>2)</sup>	90 <sup>2)</sup>	100	100	100	86 <sup>2)</sup>	100	100	100	100	68 <sup>2)</sup>
1967 D	100	100	100	72 <sup>2)</sup>	104 <sup>2)</sup>	80 <sup>2)</sup>	100	100	100	95 <sup>2)</sup>	100	100	100	100	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 Okt.	85	120	79	—	—	—	100	—	100	94	88	—	93	—	89
Nov.	80	139	—	112	—	—	—	—	—	97	94	—	—	—	85
Dez.	98	—	104	—	—	—	98	—	98	96	97	75	105	—	85
1970 Jan.	104	—	123	—	—	101	100	—	100	87	99	86	67	—	90
Febr.	150	—	157	—	—	—	104	—	104	117	113	99	180	—	114
März.	175	—	172	140	—	—	112	—	112	141	124	128	150	164	—
April	172	227	154	—	—	—	—	—	—	134	127	—	122	—	100
Mai	178	—	—	—	—	—	—	—	—	127	115	105	145	—	122
Juni	161	—	165	—	—	—	126	—	126	124	95	127	119	—	—
Juli	144	—	153	137	—	—	—	—	—	115	105	126	99	—	114
Aug.	159	195	151	—	—	—	—	—	—	125	111	130	111	—	128
Sept.	165	—	147	—	—	—	—	—	—	127	106	133	122	—	145

Land	Italien													
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom <sup>2)</sup>													
Einsatzart	Trampfahrt													
Indexgruppe	Erz				Asien-/Australien-fahrt zusammen	Getreide		Reis	Getreide, Phosphat	Getreide, Schrott	Erz		Kohle	Kohle, Schrott
von Fahrtroute nach	Westk. Südamerika	Indien, Ostafrika	Westafrika	Türkei, Mittelmeer		La Plata	Australien	Südchina	US-Golf	Nord-Pazifik	Südostafrika	Indien	Australien	US-Nordatlantik
	Vereinigte Staaten					Fernost	Indien	Ceylon	Japan, China	Indien	Japan, China, Indien	Japan		Japan, China
Basis	1965 = 100													
1964 D	—	—	—	—	86 <sup>2)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D	100	100	100	100	88 <sup>2)</sup>	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1967 D	100	100	100	100	89 <sup>2)</sup>	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1968 D	83	73	107	124	106	175	137	126	87	115	99	109	94	111
1969 D	85	74	96	74	100	139	116	133	78	99	98	102	95	99
1969 Okt.	106	—	—	—	99	—	—	131	78	—	112	—	89	105
Nov.	113	—	—	—	111	150	116	136	89	107	131	115	89	103
Dez.	—	—	118	—	114	145	—	131	87	140	123	118	96	96
1970 Jan.	—	91	94	—	132	186	—	159	92	94	119	130	—	126
Febr.	109	86	—	—	154	216	—	181	128	—	125	147	—	138
März.	—	—	—	—	167	201	163	178	132	170	172	178	—	163
April	153	—	170	—	167	229	156	—	132	—	156	172	175	178
Mai	—	—	150	—	174	250	—	178	136	—	140	181	—	201
Juni	157	—	—	—	175	249	—	—	130	—	162	—	175	183
Juli	147	108	107	—	169	243	—	176	129	—	156	157	176	179
Aug.	116	130	—	147	172	213	—	186	134	178	159	163	181	177
Sept.	127	112	—	147	184	268	—	194	136	—	171	—	179	—

Land	Italien										
Berechnende Stelle	Schifffahrtskommission der Vereinigten Italienischen Handelskammern, Rom										
Einsatzart	Trampfahrt (Küstenfahrt) <sup>3)</sup>										
Indexgruppe	Gesamt-index	Getreide	Holz	Bimsstein	Schwefel	Pozzulanerde	Salz	Bauxit	Düngemittel	Zement	
Basis	1965 = 100										
1966 D	98,8	102,7	114,2	100,7	102,1	98,1	98,7	93,1	97,9	100,4	
1967 D	96,5	110,6	116,3	104,5	97,8	93,8	92,9	90,3	98,5	104,6	
1968 D	102,3	110,4	121,8	109,7	100,8	104,6	98,5	89,6	100,9	104,5	
1969 D	105,3	110,1	123,1	109,6	100,5	105,3	104,4	96,6	104,1	108,0	
1967 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	98,9	104,8	103,2	97,2	102,8	106,2	
III. Vj.	105,3	110,1	122,1	109,4	99,7	105,2	104,6	98,9	104,0	107,1	
IV. Vj.	107,5	110,1	126,0	110,4	100,5	106,2	107,4	98,9	106,2	113,0	
1970 I. Vj.	112,8	110,1	126,0	117,1	101,1	110,0	118,8	107,0	110,1	108,4	
II. Vj.	114,8	110,1	126,0	121,1	106,9	110,8	120,4	109,5	112,5	113,5	

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



C. Schiffsverkehrsindizes  
I. 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- meer	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	121,1	146,8	105,2	78,2	86,6	109,2	99,5	122,0	121,1	119,9	132,8	124,1
1969 D	114,9	130,6	136,6	100,8	81,5	94,8	114,0	91,7	134,1	129,9	136,4	141,6	137,7
1969 Okt.	115,3	135,3	130,7	102,2	80,3	97,5	119,0	—	136,2	122,9	151,1	—	148,7
1969 Nov.	119,3	148,2	125,5	102,0	83,1	114,1	—	107,9	151,5	136,1	168,9	—	177,3
1969 Dez.	125,4	138,1	145,2	—	94,3	140,9	—	80,1	162,7	155,5	170,8	—	193,2
1970 Jan.	132,1	123,8	149,2	141,9	106,6	145,0	142,7	123,8	148,1	149,3	146,6	—	144,6
1970 Febr.	146,6	143,7	155,5	142,2	111,7	198,7	155,7	143,3	145,2	150,0	139,7	—	138,8
1970 März	156,1	173,8	160,7	156,5	127,0	186,8	132,5	—	151,2	150,5	159,9	—	138,6
1970 April	163,8	175,2	148,8	152,3	134,4	181,1	196,5	200,0	154,9	152,8	149,3	—	141,6
1970 Mai	172,6	174,2	175,0	186,3	133,0	144,7	237,0	197,8	165,7	173,0	157,5	—	142,3
1970 Juni	174,5	161,6	194,3	132,0	144,1	—	214,8	191,6	162,2	158,9	165,8	—	149,3
1970 Juli	174,5	184,2	182,0	169,0	132,3	186,3	198,0	183,5	159,8	157,5	162,4	—	154,7
1970 Aug.	171,5	175,7	178,8	175,7	134,7	159,8	214,0	180,4	152,2	151,4	153,0	—	154,1
1970 Sept.	182,2	161,6	202,0	169,0	154,4	—	213,5	212,5	162,2	158,9	165,8	—	157,9

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 Okt.	133,1	112,7	139,6	125,5	129,4	—	—	136,2	—	—	—	136,3	139,6	129,4	—	136,2
1969 Nov.	154,8	—	153,3	—	133,4	—	176,9	161,7	176,9	—	176,9	148,5	153,3	133,4	—	161,7
1969 Dez.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1970 Jan.	137,0	125,3	138,5	—	—	145,5	—	—	—	—	—	138,5	138,5	—	—	—
1970 Febr.	126,9	128,0	126,8	—	—	—	—	—	—	—	—	128,8	126,8	—	—	—
1970 März	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1970 April	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1970 Mai	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1970 Juni	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1970 Juli	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1970 Aug.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1970 Sept.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

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

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

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				
Tankergößenklasse	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>3)</sup>	50,0 <sup>3)</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	
1969																	
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	
1970																	
16. Jan.—15. Febr. . .	111,7	102,2	78,0	69,4	35,4	32,4	24,8	22,0	83,7	76,6	58,5	52,0	21,6	19,8	15,0	13,4	
16. Febr.—15. März . .	111,3	100,2	78,0	69,6	35,3	31,9	24,8	22,0	83,3	75,0	58,5	52,2	21,5	19,3	15,0	13,5	
16. März—15. April . .	113,5	105,2	82,0	72,2	35,11	33,4	26,0	22,10	84,11	78,8	61,5	54,1	21,10	20,3	15,9	13,11	
16. April—15. Mai . .	117,2	107,4	82,2	73,0	37,1	34,0	26,0	23,1	87,9	80,5	61,8	54,9	22,7	20,8	15,10	14,1	
16. Mai—15. Juni . .	118,4	105,0	80,9	72,4	37,6	33,3	25,7	22,11	88,8	78,8	60,8	54,4	22,10	20,3	15,7	13,11	
16. Juni—15. Juli . .	124,1	110,4	82,0	73,5	39,4	35,0	26,0	23,3	92,11	82,8	61,6	55,2	23,11	21,3	15,9	14,2	
16. Juli—15. Aug. . .	136,4	125,9	92,1	79,6	43,2	39,10	29,2	25,2	102,1	94,3	69,0	59,8	26,3	24,3	17,9	15,4	
16. Aug.—15. Sept. . .	146,6	139,3	99,8	85,4	46,5	44,1	31,7	27,1	109,8	104,3	74,9	64,0	28,3	26,10	19,3	16,5	
16. Sept.—15. Okt. . .	157,5	148,1	103,9	90,3	49,11	46,11	32,11	28,7	117,10	110,9	77,10	67,8	30,4	28,6	20,0	17,5	
Land	Großbritannien								Norwegen		Vereinigte Staaten						
Berechnende Stelle	Heinz Peters, Hamburg		Chamber of Shipping, London						Norwegian Shipp. News, Oslo		Maritime Research Inc., New York						
Indexart	Indizes der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung																
Indexgruppe	bis 24 Monate (12000/ 25000 t dw) <sup>6)</sup>		bis 24 Monate <sup>7)</sup>				bis 12 Monate (10000/ 25000 t dw) <sup>6)</sup>		bis 1 Monat		1 bis 2		2 bis 3 Monate		mehr als 6		
Basis	1964 = 100		1968 = 100				Juli 1965 bis Juni 66 = 100		1951 = 100								
1964 D	100,0	—	86	—	—	—	88,3	54,1	41,8	48,4	48,4	48,4	48,4	48,4	48,4	48,4	
1965 D	117,5	—	97	—	—	—	99,0	61,3	48,6	57,5	57,5	57,5	57,5	57,5	57,5	57,5	
1966 D	108,2	—	95	—	—	—	88,7	53,8	43,0	55,2	55,2	55,2	55,2	55,2	55,2	55,2	
1967 D	115,1	—	94	—	—	—	88,8	40,3	43,8	56,2	56,2	56,2	56,2	56,2	56,2	56,2	
1968 D	115,4	100	100	100	100	100	92,6	50,6	47,5	57,0	57,0	57,0	57,0	57,0	57,0	57,0	
1969 D	114,2	102p	99p	98p	98p	106p	89,5	47,3	49,0	58,1	58,1	58,1	58,1	58,1	58,1	58,1	
1969 Okt.	115,0	111	101	110	118	118	92,4	53,4	50,3	59,7	59,7	59,7	59,7	59,7	59,7	59,7	
Nov.	119,5						92,9	51,5	52,6	58,0	58,0	58,0	58,0	58,0	58,0	58,0	58,0
Dez.	120,0						94,3	57,5	52,4	59,6	59,6	59,6	59,6	59,6	59,6	59,6	59,6
1970 Jan.	123,4	148	119	146	164	164	105,2	59,9	57,0	63,4	63,4	63,4	63,4	63,4	63,4	63,4	
Febr.	146,5						108,0	69,6	67,1	77,4	77,4	77,4	77,4	77,4	77,4	77,4	77,4
März	175,7						114,1	80,5	79,9	87,6	87,6	87,6	87,6	87,6	87,6	87,6	87,6
April	174,4						120,1	84,9	79,3	93,2	93,2	93,2	93,2	93,2	93,2	93,2	93,2
Mai	190,7						131,9	93,7	86,7	97,4	97,4	97,4	97,4	97,4	97,4	97,4	97,4
Juni	174,4						133,1	94,1r	87,7	94,5	94,5	94,5	94,5	94,5	94,5	94,5	94,5
Juli	170,6	206	139	182	254	254	130,0	90,1	81,1	87,7	87,7	87,7	87,7	87,7	87,7	87,7	
Aug.	169,8						148,8	85,4	78,3	92,8	92,8	92,8	92,8	92,8	92,8	92,8	92,8
Sept.	182,9						149,7	88,4	81,3	92,2	92,2	92,2	92,2	92,2	92,2	92,2	92,2
Land	Großbritannien				Frankreich				Bundesrepublik Deutschland								
Berechnende Stelle	Fairplay, London				Barry Rogliano Salles (Ventes), Paris				Statist. Bundesamt, Wiesbaden								
Indexart	Preismaßzahlen für Neubautonnage <sup>8)</sup>				Preismaßzahlen für Zweithandtonnage												
Indexgruppe	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 25000 t dw <sup>10)</sup>		Zur Wiederverwendung bestimmt <sup>11)</sup>						Zum Abbruch bestimmt <sup>12)</sup>						
	Baupreis	Übergabe- preis	Baupreis	Übergabe- preis	Liberty-Schiff Baujahr 43/45 10500/ 10999 t dw	Motorschiff Baujahr 1958 12500 t dw	Motortanker Baujahr 52/53 18500 t dw	Trockenfrachter in		Trockenfrachter in		Tanker in		Tanker in		Fern-	
Basis	1962 = 100				1962 = 100				1962 = 100								
1964 D	101,5	107,4	101,5	106,3	118,3	99,0	66,6	127,0	108,6	97,0	131,9	147,3	131,9	147,3	131,9	147,3	131,9
1965 D	103,2	105,9	99,8 <sup>7)</sup>	102,6 <sup>10)</sup>	130,2	111,1	55,3	131,6	131,3	110,0	138,8	143,6	138,8	143,6	138,8	143,6	138,8
1966 D	106,9	108,2	103,7	100,5	157,7	117,0	40,2	129,5	120,2	106,4	107,9	135,2	107,9	135,2	107,9	135,2	107,9
1967 D	110,3	110,6	107,2	106,7	139,7	104,0	49,6	106,4	102,3	99,6	120,3	113,2	120,3	113,2	120,3	113,2	120,3
1968 D	114,7	112,9	115,2	114,9	101,4	104,0	36,5	110,6	95,4	114,7	138,8	149,6	138,8	149,6	138,8	149,6	138,8
1969 D	120,8	123,5	139,4	—	81,4 <sup>13)</sup>	94,2	38,1	167,8	123,3	185,7	139,9	159,2	139,9	159,2	139,9	159,2	139,9
1969 Okt.	124,2	129,4	148,7	—	83,0	83,2	.	.	.	.	181,4	131,9	181,4	131,9	181,4	131,9	
Nov.											185,6	193,5	185,6	193,5	185,6	193,5	
Dez.											154,4	198,5	154,4	198,5	154,4	198,5	
1970 Jan.	132,0	141,2	185,8	—	62,5	97,9	54,8	.	.	.	159,0	185,1	159,0	185,1	159,0	185,1	
Febr.											173,8	164,8	173,8	164,8	173,8	164,8	
März											171,7	177,0	171,7	177,0	171,7	177,0	
April											176,9	176,9	176,9	176,9	176,9	176,9	
Mai											176,9	176,9	176,9	176,9	176,9	176,9	
Juni											185,9	185,9	185,9	185,9	185,9	185,9	
Juli	...	...	...	...	.	120,6	.	.	.	.	145,9	157,4	145,9	157,4	145,9	157,4	
Aug.											188,5	188,5	188,5	188,5	188,5	188,5	
Sept.											138,7	188,5	138,7	188,5	138,7	188,5	

# V. Luftverkehr

## A. Personenverkehr

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

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

DM

Von Frankfurt (Main) nach			1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
			Durchschnitt													Sept.
<b>Europa</b>																
Belgien	Brüssel	I HF	106	109	109	109	107	112	116	117	117	117	117	117	124	118
		Spar HF	77	80	80	80	77	80	82	83	83	83	83	84	88	84
		Spar HR a)	.	115	115	115	111	115	123	126	126	126	131	132	—	—
Bulgarien	Sofia	I HF	.	.	.	.	543	538	538	538	572	583	583	583	573	534
		Spar HF	.	.	.	.	394	391	391	391	415	423	423	423	415	387
		Spar HR b)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dänemark	Kopenhagen	I HF	262	272	277	279	270	279	290	293	293	293	299	301	331	305
		Spar HF	194	206	212	213	207	213	221	224	224	224	230	233	235	221
		Spar HR b)	257 <sup>2)</sup> )	266 <sup>2)</sup>	.	.	.	.	315	309	322	324	346	361	369	396
Deutschland	Berlin	I HF	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	112	112	112	117
		Spar HF	89	90	93	93	93	93	86	84	84	84	84	84	84	89
		Spar HR c)	130 <sup>2)</sup>	132 <sup>2)</sup>	136 <sup>2)</sup>	136 <sup>2)</sup>	136 <sup>2)</sup>	131	133	136	136	136	136	136	136	146
	Bremen	I HF	136	128	128	128	127	120	120	120	120	122	123	130	135	155
		Spar HF	102	102	102	102	97	74	79	79	79	81	82	87	90	103
		Spar HR c)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Düsseldorf	I HF	66	62	62	62	62	62	62	62	62	85	93	98	103	119
		Spar HF	50	50	50	50	48	39	42	42	42	57	62	66	69	79
		Spar HR c)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Hamburg	I HF	136	128	128	128	131	132	128	128	128	139	142	151	156	179
		Spar HF	102	102	102	102	102	86	87	87	87	93	95	101	104	119
		Spar HR c)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Hannover	I HF	92	86	86	86	86	85	85	85	85	101	106	112	117	134
		Spar HF	69	69	69	69	66	53	57	57	57	68	71	75	78	89
		Spar HR c)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	München	I HF	94	88	88	88	88	85	85	85	85	105	112	119	124	143
		Spar HF	70	70	70	70	68	62	66	66	66	73	75	80	83	95
		Spar HR c)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Nürnberg	I HF	54	50	50	50	50	50	50	50	50	71	78	83	87	101
		Spar HF	40	40	40	40	39	36	38	38	38	49	52	56	58	67
		Spar HR c)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Stuttgart	I HF	54	50	50	50	50	50	50	50	50	64	69	74	78	90
		Spar HF	40	40	40	40	39	33	35	35	35	43	46	50	52	60
		Spar HR c)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Finnland	Helsinki	I HF	484	494	499	541	546	567	578	581	581	581	581	581	570	531
		Spar HF	416	424	429	430	416	430	438	441	441	441	441	441	433	404
		Spar HR a <sup>4)</sup>	.	.	.	.	.	631	645	645	653	653	669	680	682	696
Frankreich	Paris	I HF	134	141	143	143	144	162	173	175	175	175	175	175	181	171
		Spar HF	103	109	110	110	108	121	129	130	135	136	136	136	139	131
		Spar HR a)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Griechenland	Athen	I HF	708	708	708	708	680	674	674	674	674	674	674	674	662	617
		Spar HF	536	536	536	536	516	511	511	511	511	511	511	511	512	467
		Spar HR a)	718 <sup>5)</sup>	.	.	858 <sup>5)</sup>	817 <sup>5)</sup>	817 <sup>5)</sup>	846 <sup>5)</sup>	830 <sup>5)</sup>	779 <sup>5)</sup>	766 <sup>5)</sup>	766 <sup>5)</sup>	766 <sup>5)</sup>	708 <sup>5)</sup>	645 <sup>5)</sup>
Groß-britannien	London	I HF	233	243	245	245	237	245	249	250	252	252	252	252	269	257
		Spar HF	182	188	189	189	183	189	189	189	191	191	191	191	195	184
		Spar HR a)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Italien	Mailand	I HF	217	225	225	225	218	226	226	226	226	226	226	226	222	207
		Spar HF	158	164	164	164	159	164	164	164	164	164	164	164	161	150
		Spar HR a)	255 <sup>4)</sup>	265 <sup>4)</sup>	252 <sup>4)</sup>	247 <sup>4)</sup>	236 <sup>4)</sup>	247	252	254	254	254	254	254	250	233
	Rom	I HF	318	330	330	330	320	330	330	330	330	330	330	330	324	302
		Spar HF	231	240	240	240	232	240	240	240	240	240	240	240	230	220
		Spar HR a)	.	.	360 <sup>4)</sup>	360 <sup>4)</sup>	343 <sup>4)</sup>	360	369	372	372	372	372	372	365	341
Jugoslawien	Belgrad	I HF	414	414	414	414	393	403	399	397	397	397	397	397	390	364
		Spar HF	301	301	301	301	283	289	281	278	278	278	278	278	275	257
		Spar HR a)	434	434	434	422	405	418	418	418	418	418	414	412	405	377
Luxemburg	Luxemburg	I HF	.	.	.	.	.	.	.	83	83	83	83	83	82	91
		Spar HF	.	.	.	.	.	60 <sup>3)</sup>	61	61	60	60	60	60	64	73
		Spar HR a)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Niederlande	Amsterdam	I HF	112	116	116	116	114	119	123	124	124	124	124	124	127	120
		Spar HF	81	85	85	85	82	85	87	87	87	87	87	87	92	88
		Spar HR a)	.	.	.	120 <sup>3)</sup>	117	121	128	130	130	137	132	132	142	159
Norwegen	Oslo	I HF	377	387	392	394	390	406	422	427	427	427	433	435	466	446
		Spar HF	310	322	327	328	318	328	341	345	345	345	351	354	357	336
		Spar HR b)	411a <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	475 <sup>3)</sup>	482	484	506	521	532	550
Österreich	Wien	I HF	207	210	210	210	204	210	210	210	210	210	210	211	229	221
		Spar HF	151	153	153	153	148	153	153	153	153	153	153	154	161	152
		Spar HR a)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Polen	Warschau	I HF	.	.	.	.	.	343	343	343	343	343	343	344	338	315
		Spar HF	.	.	.	.	.	280	280	280	280	280	280	281	276	257
		Spar HR a)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Portugal	Lissabon	I HF	534	543	543	543	522	517	531	535	535	535	535	536	526	490
		Spar HF	395	402	402	402	386	382	385	386	386	386	386	386	379	354
		Spar HR a)	.	.	.	636	611	605	605	605	605	605	605	606	595	554
Rumänien	Bukarest	I HF	.	.	.	.	.	608	608	608	589	583	583	583	573	534
		Spar HF	.	.	.	.	.	442	442	442	428	423	423	423	415	387
		Spar HR a)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Sowjetunion	Moskau	I HF	.	882	787	783	783	783	783	783	783	772	768	768	754	703
		Spar HF	.	789	657	652	627	621	621	621	621	612	609	610	599	558
		Spar HR a)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Spanien	Barcelona	I HF	333	346	346	346	336	334	334	334	334	334	334	334	323	306
		Spar HF	242	252	252	252	245	244	244	244	244	244	244	244	240	224
		Spar HR a)	.	.	337 <sup>3)</sup>	377	362	359	373	378	378	378	378	378	371	346
	Madrid	I HF	410	417	417	417	401	398	409	412	412	412	412	412	405	377
		Spar HF	304	309	309	309	297	294	302	305	305	305	305	305	299	279
		Spar HR a)	.	.	464 <sup>3)</sup>	464	446	442	465	473	473	473	473	473	464	433
Schweden	Stockholm	I HF	377	387	392	394	390	406	422	427	427	427	433	435	466	446
		Spar HF	310	322	327	328	318	328	341	345	345	345	351	354	357	336
		Spar HR b)	.	.	.	.	.	.	475 <sup>3)</sup>	475	482	484	506	521	532	550

# A. Personenverkehr

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

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

DM

Von Frankfurt (Main) nach			Flug- Klasse <sup>1)</sup>	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
				Durchschnitt													Sept.
noch: Europa																	
Schweiz	Genf	I	HF	180	176	174	174	169	174	174	174	174	174	174	174	181	172
			Spar	HF	131	131	131	131	127	132	132	132	132	132	132	132	135
	Zürich	I	HF	126	126	126	126	122	126	126	126	126	126	126	127	136	130
			Spar	HF	92	92	92	92	89	92	92	92	92	92	92	92	94
Tschecho- slowakei	Prag	I	HF	292	299	296	292	281	278	278	278	227	210	210	211	207	193
			Spar	HF	212	212	212	212	204	202	202	202	165	153	153	154	151
			Spar	HR a)	.	.	.	.	.	.	303 <sup>2)</sup>	261	261	261	261	256	239
Türkei	Istanbul	I	HF	825	830	830	830	798	791	791	791	791	791	791	791	777	724
			Spar	HF	603	608	608	608	585	580	579	579	580	580	580	580	570
			Spar	HR a)	.	.	.	.	.	949 <sup>2)</sup>	927	927	884	869	869	803	732
Ungarn	Budapest	I	HF	370	370	370	370	356	353	353	353	353	353	353	347	323	
			Spar	HF	269	269	269	269	255	251	256	256	256	256	256	257	252
			Spar	HR a)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	486 <sup>2)</sup>	436	455	371
Afrika																	
Ägypten	Kairo	I	HF	1153	1179	1188	1188	1142	1132	1132	1132	1132	1132	1132	1132	1112	1036
			Spar	HF	788	806	812	812	780	773	773	773	773	773	774	760	708
			Spar	HR a)	.	.	.	.	.	1029 <sup>2)</sup>	1029	1010	990	990	991	973	907
Äethiopien	Addis Abeba	I	HF	.	1929	1929	1979	2046	2028	2028	2028	2028	2028	2028	2028	1991	1856
			Spar	HF	.	1388	1388	1406	1402	1389	1389	1389	1389	1389	1389	1390	1365
Kanarische Inseln	Las Palmas	I	HF	.	.	.	.	.	610 <sup>2)</sup>	680	680	691	695	695	695	682	636
			Spar	HF	.	.	.	.	.	472 <sup>2)</sup>	528	529	538	541	541	541	531
			Spar	HR a)	.	.	.	.	.	820	820	820	820	820	820	805	750
Kenia	Nairobi	I	HF	2188	2311	2352	2411	2486	2464	2464	2464	2464	2464	2464	2465	2420	2255
			Spar	HF	1565	1582	1596	1574	1436	1423	1423	1423	1423	1423	1423	1423	1397
Libyen	Tripolis	I	HF	—	655 <sup>2)</sup>	655	655	630	624	624	624	624	624	624	624	613	571
			Spar	HF	.	449	454	454	437	433	433	433	433	433	433	433	425
Südafrik. Union	Johannesburg	I	HF	2447	2588	2635	2711	2825	2800	2800	2800	2800	2800	2800	2801	2750	2563
			Spar	HF	1706	1768	1788	1744	1549	1535	1535	1535	1535	1535	1535	1535	1507
Tunesien	Tunis	I	HF	.	.	421 <sup>2)</sup>	418	417	437	437	437	437	437	437	437	429	400
			Spar	HF	.	.	358 <sup>2)</sup>	354	342	353	353	353	353	353	353	354	348
			Spar	HR a)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	569	569	550	521
Asien																	
Indien	Bombay	I	HF	2185	2223	2312	2379	2396	2375	2375	2375	2375	2375	2375	2375	2332	2173
			Spar	HF	1509	1529	1591	1606	1526	1512	1512	1512	1512	1512	1512	1513	1486
	Kalkutta	I	HF	2429	2470	2559	2623	2622	2599	2599	2599	2599	2599	2599	2599	2552	2378
			Spar	HF	1709	1729	1791	1806	1718	1703	1703	1703	1703	1703	1703	1703	1672
Iran	Abadan	I	HF	1529	1556	1565	1565	1571	1580	1580	1580	1580	1580	1580	1580	1551	1446
			Spar	HF	1094	1112	1118	1118	1091	1087	1087	1087	1087	1087	1087	1087	1067
	Teheran	I	HF	1623	1650	1659	1659	1594	1580	1580	1580	1580	1580	1580	1580	1551	1446
			Spar	HF	1118	1135	1141	1141	1097	1087	1087	1087	1087	1087	1087	1087	1067
Israel	Tel Aviv	I	HF	1144	1179	1232	1247	1199	1188	1146	1132	1132	1132	1132	1132	1112	1036
			Spar	HF	815	812	843	853	819	812	783	773	773	773	773	774	760
Japan	Tokio	I	HF	4058	4243	4421	4526	4544	4503	4503	4503	4503	4503	4503	4503	4422	4121
			Spar	HF	2799	2888	2997	2979	2735	2711	2711	2711	2711	2711	2711	2711	2662
Libanon	Beirut	I	HF	1153	1179	1188	1188	1142	1132	1132	1132	1132	1132	1132	1132	1112	1036
			Spar	HF	788	806	812	812	780	773	773	773	773	773	774	760	708
			Spar	HR a)	.	.	.	.	.	1029 <sup>2)</sup>	1029	1010	990	990	991	977	907
Thailand	Bangkok	I	HF	3070	3229	3370	3452	3470	3439	3439	3439	3439	3439	3439	3439	3377	3147
			Spar	HF	2129	2209	2297	2258	2001	1983	1983	1983	1983	1983	1983	1983	1947
Australien und Ozeanien																	
Australischer Bund	Sydney	I	HF	3893	4034	4264	4396	4385	4346	4346	4346	4346	4346	4346	4346	4211	3977
			Spar	HF	2834	2940	3055	3046	2792	2767	2767	2767	2767	2767	2767	2767	2681
Amerika <sup>2)</sup>																	
Argentinien	Buenos Aires	I	HF	3218	3345	3369	3369	13237	3208	3133	3108	3108	3108	3108	3108	2941	2705
			Spar	HF	2361 <sup>2)</sup>	2411	2428	2428	11976	1884	1884	1884	1884	1884	1884	1884	1783
Brasilien	Rio de Janeiro	I	HF	3073	3198	3222	3222	13096	3068	2993	2968	2968	2968	2968	2968	2806	2581
			Spar	HF	2235	2285	2302	2302	11778	1672	1672	1672	1672	1672	1672	1672	1642
Kanada	Montreal	I	HF	1824	1892	1954	12162	2131	2112	2012	1712	1612	1612	1612	1612	1562	1446
			Spar	HF	1358	1238	1344	11350	1196	1184	1156	997	944	944	944	944	935
Mexiko	Mexico City	I	HF	2401	2436	2471	2478	12623	2600	2600	2375	2300	2300	2300	2300	2258	2105
			Spar	HF	1794	1769	1760	1731	11699	1684	1684	1576	1540	1540	1540	1540	1512
Vereinigte Staaten	New York	I	HF	1883	1951	2016	12221	2188	2168	2093	1768	1668	1668	1668	1668	1638	1527
			Spar	HF	1379	1458	1512	11448	1259	1248	1235	1097	1044	1044	1044	1044	1026
			Spar	HR b)	2074 <sup>2)</sup>	2074 <sup>2)</sup>	—	11788 <sup>2)</sup>	1734	1703	1711	1559	1570	1479	1440	1440	1501
	San Francisco	I	HF	2486 <sup>2)</sup>	2618	2687	2700	12916	2911	2841	2438	2312	2312	2312	2312	2294	2178
			Spar	HF	1794 <sup>2)</sup>	1889	1945	1815	11789	1799	1798	1616	1565	1574	1574	1574	1555

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

## B. Güterverkehr

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

			DM je kg							
Von Frankfurt (Main) nach		Gewicht der Sendung in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
			Durchschnitt							September
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	1,10
		ab 45	0,72	0,72	0,72	0,72	0,71	0,72	0,71	0,73
		ab 500	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,62
		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
	ab 45		1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,01	0,87	0,88
	Düsseldorf	unter 45	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,67	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	1,35
		ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,03	1,03	1,02
München	unter 45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,86	0,84	1,03	1,02	
	ab 45	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,65	0,79	0,77	
Stuttgart	unter 45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,45	0,55	0,55	
	ab 45	0,36	0,36	0,36	0,36	0,35	0,36	0,40	0,40	
Finnland	Helsinki	unter 45	3,92	3,92	4,03	4,24	4,29	4,29	4,41	4,25
		ab 45	2,96	2,96	3,03	3,16	3,20	3,20	3,30	3,18
Frankreich	Paris	unter 45	1,04	1,04	1,05	1,08	1,10	1,16	1,15	1,10
		ab 45	0,80	0,80	0,81	0,84	0,85	0,88	0,87	0,84
Großbritannien	London	unter 45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,71	1,77	1,77	1,79
		ab 45	1,20	1,20	1,23	1,28	1,29	1,32	1,33	1,35
Italien	Rom	unter 45	2,12	2,12	2,15	2,20	2,20	2,20	2,19	2,12
		ab 45	1,60	1,60	1,61	1,64	1,64	1,64	1,63	1,57
Niederlande	Amsterdam	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88	0,88
		ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68	0,66
Norwegen	Oslo	unter 45	3,16	3,16	3,21	3,32	3,31	3,28	3,25	3,11
		ab 45	2,36	2,36	2,40	2,48	2,47	2,44	2,42	2,34
Österreich	Wien	unter 45	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,39	1,35
		ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,03	0,99
Portugal	Lissabon	unter 45	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,32	3,15
		ab 45	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,49	2,38
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
Türkei	Istanbul	unter 45	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,30	5,05
		ab 45	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,00	3,81
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
Indien	Bombay	ab 500	13,84	13,84	13,84	13,84	13,48	12,40	12,06	10,87
		unter 45	13,09	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	12,92	12,04
		ab 45	9,83	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,70	9,04
		unter 45	14,29	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,10	13,14
Indonesien	Djakarta	ab 45	10,71	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	10,56	9,85
		unter 45	20,26	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36	19,99	18,63
Irak	Basra	ab 45	15,20	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28	15,00	13,98
		unter 45	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	7,99	7,72
Iran	Teheran	ab 45	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,00	5,78
		unter 45	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,18	8,89
Israel	Tel Aviv	ab 45	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,91	6,66
		unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,89	5,49
Japan	Tokio	ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,40	4,10
		unter 45	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	26,66	25,18
		ab 45	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	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
Libanon	Beirut	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
		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. 40

# B. Güterverkehr

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

DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gewicht der Sendung in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
			Durchschnitt							
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
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	15,45
		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
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>4)</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
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>5)</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
Kanada	Montreal	unter 45	10,82	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,04	10,80
		ab 45	7,94	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32	8,26	8,13
		ab 100	5,08	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,25	5,23
		ab 200	4,48	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08	4,05	4,06
		ab 300	3,96 <sup>6)</sup>	4,08	4,08	4,08	3,97	3,64	3,57	3,48
		ab 400	3,76	3,80	3,80	3,80	3,69	3,36	3,36	3,48
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	11,81
		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>7)</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
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>8)</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
Mexiko	Mexiko City	unter 45	14,36	14,56	14,48	14,08	13,64	14,72	14,65	14,27
		ab 45	10,90	11,21	11,11	10,55	10,08	11,23	11,09	10,88
		ab 100	7,96	8,09	8,00	7,69	7,48	8,13	8,04	7,87
		ab 200	7,28	7,21	7,13	7,13	7,16	6,85	6,76	6,62
		ab 300	6,76 <sup>9)</sup>	6,81	6,73	6,57	6,39	6,41	6,28	6,04
		ab 400	6,52	6,49	6,41	6,36	6,31	6,09	6,04	6,04
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>10)</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
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>11)</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
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>12)</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
Vereinigte Staaten	New York	unter 45	11,18	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,39	11,13
		ab 45	8,18	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,50	8,34
		ab 100	5,24	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,41	5,38
		ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56	4,46	4,16	4,13	4,14
		ab 300	4,04 <sup>13)</sup>	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,65	3,55
		ab 400	3,80	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,41	3,55
		unter 45	11,18	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,39	11,13
		ab 45	8,18	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,50	8,34
		ab 100	5,24	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,41	5,38
		ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56	4,46	4,16	4,13	4,14
		ab 300	4,04 <sup>13)</sup>	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,65	3,55
		ab 400	3,80	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,41	3,55
		unter 45	11,18	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,39	11,13
		ab 45	8,18	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,50	8,34
		ab 100	5,24	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,41	5,38
		ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56	4,46	4,16	4,13	4,14
		ab 300	4,04 <sup>13)</sup>	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,65	3,55
		ab 400	3,80	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,41	3,55
		unter 45	11,18	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,39	11,13
		ab 45	8,18	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,50	8,34
		ab 100	5,24	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,41	5,38
		ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56	4,46	4,16	4,13	4,14
		ab 300	4,04 <sup>13)</sup>	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,65	3,55
		ab 400	3,80	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,41	3,55
		unter 45	11,18	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,39	11,13
		ab 45	8,18	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,50	8,34
		ab 100	5,24	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,41	5,38
		ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56	4,46	4,16	4,13	4,14
		ab 300	4,04 <sup>13)</sup>	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,65	3,55
		ab 400	3,80	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,41	3,55
		unter 45	11,18	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,39	11,13
		ab 45	8,18	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,50	8,34
		ab 100	5,24	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,41	5,38
		ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56	4,46	4,16	4,13	4,14
		ab 300	4,04 <sup>13)</sup>	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,65	3,55
		ab 400	3,80	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,41	3,55
		unter 45	11,18	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,39	11,13
		ab 45	8,18	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,50	8,34
		ab 100	5,24	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,41	5,38
		ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56	4,46	4,16	4,13	4,14
		ab 300	4,04 <sup>13)</sup>	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,65	3,55
		ab 400	3,80	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,41	3,55
		unter 45	11,18	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,39	11,13
		ab 45	8,18	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,50	8,34
		ab 100	5,24	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,41	5,38
		ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56	4,46	4,16	4,13	4,14
		ab 300	4,04 <sup>13)</sup>	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,65	3,55
		ab 400	3,80	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,41	3,55
		unter 45	11,18	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,39	11,13
		ab 45	8,18	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,50	8,34
		ab 100	5,24	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,41	5,38
		ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56	4,46	4,16	4,13	4,14
		ab 300	4,04 <sup>13)</sup>	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,65	3,55
		ab 400	3,80	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,41	3,55
		unter 45	11,18	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,39	11,13
		ab 45	8,18	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,50	8,34
		ab 100	5,24	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,41	5,38
		ab 200	4,56	4,56	4,56	4,56	4,46	4,16	4,13	4,14
		ab 300	4,04 <sup>13)</sup>	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,65	3,55
		ab 400	3,80	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,41	3,55
		unter 45	11,18	11,48	11,48					

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

# B. Güterverkehr

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

DM je kg

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindestgewicht je Sendung in kg	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
			Durchschnitt						September
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	3,20 <sup>4)</sup>
	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	3,59
		100	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,41	3,40
		500	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,08	3,40
	Teheran .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,62	3,51
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbekleidung .....	Damaskus .....	45	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,15	3,18
	New York .....	45	3,20	3,20	3,20	3,21	3,24	3,21	3,22
		200	2,78	2,64	2,64	2,65	2,68	2,68	2,71
		500	2,45	2,20	2,20	2,21	2,24	2,23	2,31
		1000	2,45	2,01	1,64	1,65	1,68	1,67	1,76
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	6,56	6,11	
	Caracas .....	45	11,88 <sup>1)</sup>	11,88 <sup>1)</sup>	5,16	5,16	5,18	5,07	4,72
		100	5,68	5,30	4,92	4,92	4,92	4,95	4,50
		500	5,68	5,12	4,56	4,56	4,56	4,48	4,17
	Göteborg .....	100	1,36	1,39	1,44	1,44	1,44	1,50	1,39
	Mexiko City .....	45	11,21 <sup>1)</sup>	11,11 <sup>1)</sup>	10,55 <sup>1)</sup>	10,08 <sup>1)</sup>	11,16 <sup>1)</sup>	11,09 <sup>1)</sup>	10,83 <sup>1)</sup>
		100	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,18	4,83
	New York .....	45	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,97	3,00
		500	2,42	2,40	2,40	2,40	2,40	2,39	2,45
	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	1,43	1,48	1,48 <sup>4)</sup>	1,47 <sup>4)</sup>	1,43 <sup>4)</sup>
	Stockholm .....	45	1,80	1,83	1,88	1,88	2,64 <sup>1)</sup>	2,62 <sup>1)</sup>	2,53 <sup>1)</sup>
		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>1)</sup>
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile .....	Algier .....	45	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,58	1,50 <sup>4)</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>4)</sup>	0,40 <sup>4)</sup>	0,40 <sup>4)</sup>
	Casablanca .....	45	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,92 <sup>4)</sup>	1,79 <sup>4)</sup>
	Teheran .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,62	3,51
Teile von Automobilen und von Landwirtschaftlichen Maschinen .....	New York .....	45	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,97	3,00
		100	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,97	3,00
		200	2,10	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,90
		300	2,05	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,90
		500	1,95	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,90
Geschäfts-, Büromaschinen <sup>3)</sup> .....	Kairo .....	100	3,72 <sup>3)</sup>	3,72 <sup>3)</sup>	3,72 <sup>3)</sup>	3,71 <sup>3)</sup>	3,68 <sup>3)</sup>	3,70 <sup>3)</sup>	3,61 <sup>3)</sup>
	New York .....	45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,35	4,28
		200	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,17	3,18
		250	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,17	3,18
		500	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,39	2,45
		1000	2,10	2,00	2,00	2,00	2,00	1,99	2,09
Kugellager .....	London .....	100	0,84	0,85	1,01	1,07 <sup>2)</sup>	1,08 <sup>2)</sup>	1,13 <sup>2)</sup>	1,16 <sup>2)</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	3,55
		100	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,56	3,55
		200	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,38	3,29
		250	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,38	3,29
		500	3,12	3,12	3,12	3,12	3,44	3,38	3,29
Optische Waren fotogr. u. Projektionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g. ....		1000	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,91	2,85
	Algier .....	45	1,72 <sup>3)</sup>	2,04 <sup>3)</sup>	2,04 <sup>3)</sup>	2,03 <sup>3)</sup>	1,99 <sup>3)</sup>	1,95 <sup>3)</sup>	2,00 <sup>3)</sup> 4)
	New York .....	45	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,29	3,29
		300	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,89
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor- .....		1000	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,62	2,67
	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 zahnärztliche 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 <sup>4)</sup>	3,15 <sup>4)</sup>
	Kairo .....	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,22	3,15 <sup>4)</sup>
	New York .....	45	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,29	3,29
		300	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,86	2,89
		1000	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,62	2,67
Uhren aller Art a. n. g. ....	New York .....	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,89	5,64
		100	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,33	5,31
		200	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08	4,05	4,06
		250	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08	4,05	4,06
		300	4,08	4,08	4,08	3,85	3,64	3,57	3,48
		400	3,76	3,76	3,76	3,65	3,32	3,33	3,48
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen .....		500	3,48	3,48	3,48	3,37	3,04	2,99	2,93
	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. 40

# 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	1970
			Durchschnitt						September
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>a)</sup>	1,57 <sup>a)</sup>
Tierische Inneren und/oder Därme ....	Damaskus .....	45	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,92 <sup>a)</sup>	1,79 <sup>a)</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 <sup>a)</sup>	1,98 <sup>a)</sup>
	Kalkutta .....	100	4,04	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	3,59
		100	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,41	3,40
		500	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,08	3,40
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>a)</sup> .....	45	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,87 <sup>a)</sup>	4,79 <sup>a)</sup>
	Johannesburg ....	100	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,91	2,71
	Karachi <sup>a)</sup> .....	100	3,00	3,00	3,77 <sup>a)</sup>	4,84 <sup>a)</sup>	4,82 <sup>a)</sup>	4,72 <sup>a)</sup>	4,49 <sup>a)</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
	Malland <sup>a)</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	3,55
		100	3,40	3,40	3,40	3,45	3,52	3,46	3,37
		500	2,80	2,60	2,60	2,62	2,72	2,67	2,64
		1000	2,65	2,40	2,40	2,43	2,54	2,48	2,45
	Paris <sup>a)</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	3,00
		500	2,40	2,40	2,40	2,39	2,39	2,39	2,45
	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 Textilfertigwaren .....	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	7,62	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	5,28	5,28	7,51 <sup>1)</sup>	6,10	5,28	5,18	4,88
	New York .....	45	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,97	3,00
		500	2,40	2,40	2,40	2,39	2,39	2,39	2,45
	Paris .....	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,52 <sup>a)</sup>	0,52 <sup>a)</sup>	0,51 <sup>a)</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>a)</sup>	0,48 <sup>a)</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 <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	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,35	4,20
		300	3,04	3,04	3,04	3,03	3,02	2,99	2,88
	Paris .....	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,52 <sup>a)</sup>	0,52 <sup>a)</sup>	0,51 <sup>a)</sup>
	Tel Aviv/Jaffa ....	100	3,08 <sup>a)</sup>	3,08	3,08	3,08	3,08	3,02	2,82
		250	3,08 <sup>a)</sup>	2,60	2,60	2,60	2,56	2,51	2,34
		500	3,08 <sup>a)</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>a)</sup>	0,51 <sup>a)</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	4,28
		200	3,20	3,20	3,20	3,18	3,19	3,17	3,18
		500	2,43	2,40	2,40	2,39	2,39	2,39	2,45

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



# VI. Post- und Fernmeldeverkehr

## A. Postverkehr

### 1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr Rpt/Dpt

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

Änderungsdatum	Postkarten			Drucksachen						Geschäftspapiere					
	Orts-	Fern- verkehr	Auslands-	Inlands-					Auslands- verkehr		Inlands-				
				bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	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>a)</sup>	15	20 <sup>a)</sup>	10 <sup>1)</sup>	15 <sup>1)</sup>	20	25	50	4	10 <sup>4)</sup>		20 <sup>1)</sup> <sup>b)</sup>	40 <sup>1)</sup> <sup>b)</sup>	40 <sup>a)</sup>	70 <sup>a)</sup>
1966 1. April .....	20 <sup>a)</sup>	20	30 <sup>a)</sup>	10 <sup>1)</sup>	20 <sup>1)</sup>	30	40	70	20	10		30 <sup>1)</sup> <sup>b)</sup>	50 <sup>1)</sup> <sup>b)</sup>	70 <sup>a)</sup>	90 <sup>a)</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> Rpt/Dpt

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

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

### 3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungsstück <sup>10)</sup> Rpt/Dpt

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	Höchstsat
		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. 41

A. Postverkehr  
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

b) Gebühren für Zeitungspostsendungen  
Rpf/Dpf

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

4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland  
Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Postanweisungen							
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000
	RM/DM							
1927 1. August ....	20	30	40	60	80	100	120	130
1954 1. Juli .....	30	40	50	70	90	110	130	130
1963 1. März .....	30	50	80	100	140	180	180	180
1966 1. April .....	60	80	100	140	180	180	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 1750 bis 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	100	100
1963 1. März .....	20	30	40	50	60	80	100	120	140	160	180	180
1966 1. April .....	30	40	50	60	80	100	120	140	160	180	180	180

5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland  
RM/DM \*)

Änderungsdatum	Gebührenentfernung											
	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)												
1928 <sup>5)</sup> .....	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 <sup>5)</sup> .....	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936 .....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1939 1. April .....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1942 1. Januar .....	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1944 1. Juli .....	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948 .....	keine einheitlichen Gebühren											
1948 1. August .....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1957 15. April .....	0,40	0,80	1,50	2,30	0,70	1,40	2,60	3,90	3,00	6,50	12,00	18,00
1958 1. April .....	0,40	0,80	1,50	2,30	(0,70)?	(1,40)?	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)?	(1,40)?	2,80	4,20	4,00	7,00	14,00	20,00
1966 1. März .....	0,60	1,00	1,60	2,40	(1,00)?	(1,80)?	2,80	4,40	5,00	8,50	14,00	20,00
Schülerzahnkarte <sup>8)</sup> gültig nur an Werktagen												
1928 <sup>5)</sup> .....	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 <sup>5)</sup> .....	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10,80	—	—	—	—
1936 .....	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1939 1. April .....	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1940 16. Juni .....	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,40	8,80	13,20	1,80	3,60	7,20	10,80
1943 1. Januar .....	1,25	2,50	5,00	7,50	1,80	3,60	7,20	10,80	1,50	3,00	6,00	9,00
1944 1. Juli .....	1,00	2,00	4,00	6,00	1,40	2,80	5,60	8,40	1,20	2,40	4,80	7,20
1945—1948 .....	keine einheitlichen Gebühren											
1948 1. August .....	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,35	8,65	13,00	1,80	3,60	7,20	10,80
1958 1. April .....	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50	5,50	8,50	10,00
1961 1. Januar .....	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50 <sup>9)</sup>	5,50 <sup>9)</sup>	8,50 <sup>9)</sup>	10,00 <sup>9)</sup>
1963 1. Januar .....	2,50	4,50	8,50	13,00	4,00	6,50	10,00	13,00	—	—	—	—
1966 1. März .....	4,00	7,00	11,00	16,00	5,00	7,50	11,00	14,50	—	—	—	—
Schülerwochenkarte <sup>10)</sup> gültig nur an Werktagen												
1928 <sup>5)</sup> .....	2,40	4,80	9,60	14,40	13,50	27,00	54,00	81,00	—	—	—	—
1932 <sup>5)</sup> .....	1,90	3,85	6,60	8,65	10,80	21,60	37,80	48,60	9,85	19,45	34,05	43,75
1936 .....	1,45	2,90	5,80	8,65	8,10	16,20	32,40	48,60	6,50	12,80	25,95	38,90
1939 1. April .....	1,10	2,20	4,35	6,50	6,40	13,00	25,95	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1943 1. Januar .....	0,90	1,80	3,60	5,40	5,40	10,80	21,60	32,40	4,05	8,10	16,20	24,30
1944 1. Juli .....	0,80	1,60	3,20	4,80	4,00	8,00	16,00	24,00	3,00	6,00	12,00	18,00
1945—1948 .....	keine einheitlichen Gebühren											
1948 1. August .....	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	26,00	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1958 1. April .....	1,50	3,00	5,00	7,00	14,00	22,00	34,00	40,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1963 1. Januar .....	1,50	3,00	5,00	7,00	16,00	25,00	38,00	48,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1966 1. März .....	2,50	4,00	6,00	7,50	17,00	28,00	41,00	53,00	8,00	13,00	21,00	27,00

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

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

Jahr — Änderungsdatum	Postdienst						Postcheckdienst			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- konto-				
								Inhaber					
Wägungsanteil .....	1000,0	686,7	256,7	38,4	15,6	2,6	1000,0	221,5	778,5	1000,0	626,4	365,3	8,3
1938 D .....	56,8	59,5	47,1	62,9	81,8	67,7	82,5	101,4	77,0	81,1	74,1	93,4	64,2
1950 D .....	88,3	91,5	70,7	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1951 D .....	87,1	91,5	74,0	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1952 D .....	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1953 D .....	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1954 D .....	94,1	95,7	89,2	97,9	91,4	97,9	91,2	100,7	88,5	76,5	74,1	80,7	73,4
1955 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1956 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1957 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	86,8	90,3	80,7	92,3
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1960 D .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 D .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1962 D .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 D .....	120,1	120,2	122,9	100,5	118,4	102,1	143,8	183,1	132,6	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 D .....	125,6	124,7	126,6	137,7	122,4	101,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1965 D .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 D .....	157,7	161,1	151,4	138,2	183,1	101,9	180,0	199,7	174,4	125,6	117,8	137,4	192,5
1967 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1968 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1969 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	191,1	210,8	185,6	128,3	120,1	140,5	207,5
1958 1. Januar .....	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	91,0	96,9	80,7	100,0
1. April .....	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1. Mai .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 1. Januar .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 1. Januar .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	112,1	106,3	121,8	117,8
1. März .....	123,9	124,3	126,6	100,5	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 1. Januar .....	125,3	124,3	126,6	137,7	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1. August .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 1. März .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1. April .....	163,4	173,1	159,7	138,4	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1967 1. Januar .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1970 1. Januar .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	212,6	332,6	178,5	128,3	120,1	140,5	207,5

B. Fernsprechverkehr

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

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

B. Fernsprechverkehr  
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

DM

Änderungsdatum	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>1)</sup>											
	innerhalb des Bereichs einer Knotenvermittlungsstelle <sup>2)</sup>	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen <sup>2)</sup>					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen <sup>2)</sup>					
		bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 7 bis 18 Uhr												
1952 Juli .....	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes .....											
1953 11. August ...	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1956 1. März .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1963 1. Juli .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1964 1. August ...	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,80	5,40	6,00
1. Dezember .	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	4,32	4,86	5,40
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 18 bis 7 Uhr <sup>2)</sup>												
1952 Juli .....	Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes <sup>2)</sup> .....											
1953 11. August ...	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30
1954 1. Juli .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1956 1. März .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1963 1. Juli .....	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1964 1. August ...	0,40	0,54	0,68	1,02	1,36	1,70	2,04	2,38	2,72	3,06	3,40	3,74
1. Dezember .	0,36	0,54	0,72	1,08	1,44	1,80	2,16	2,52	2,88	3,24	3,60	3,96

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

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

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

Von Plätzen des Bundesgebiets nach			Änderungsdatum							
			1. 7. 1950	1. 6. 1951	1. 10. 1953	1. 4. 1956	1. 6. 1963	1. 8. 1964	1. 4. 1970	1. 7. 1970
Europa	Dänemark	Kopenhagen a)	0,27	0,27	0,27	0,27	0,30	0,30	0,30	0,50
		b)	0,135	0,13	0,135	0,135	0,15	0,15	0,15	0,25
Frankreich	Paris	a)	0,29	0,29	0,29	0,29	0,30	0,30	0,30	0,50
		b)	0,145	0,14	0,145	0,145	0,15	0,15	0,15	0,25
Griechenland	Athen	a)	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50	0,50	0,50
		b)	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25	0,25	0,25
Großbritannien	London	a)	0,39	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40	0,40	0,50
		b)	0,195	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20	0,20	0,25
Italien	Rom	a)	0,38	0,38	0,38	0,38	0,36	0,36	0,36	0,50
		b)	0,19	0,19	0,19	0,19	0,18	0,18	0,18	0,25
Jugoslawien	Belgrad	a)	0,36	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40	0,40	0,50
		b)	0,18	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20	0,20	0,25
Niederlande	Amsterdam	a)	0,24	0,24	0,27	0,27	0,30	0,30	0,30	0,50
		b)	0,12	0,12	0,135	0,135	0,15	0,15	0,15	0,25
Polen	Warschau	a)	0,32	0,32	0,32	0,32	0,36	0,36	0,36	0,50
		b)	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18	0,18	0,18	0,25
Schweden	Stockholm	a)	0,27	0,27	0,27	0,27	0,34	0,30	0,30	0,50
		b)	0,135	0,14	0,135	0,135	0,17	0,15	0,15	0,25
Schweiz	Bern	a)	0,24	0,24	0,24	0,24	0,30	0,30	0,30	0,50
		b)	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15	0,15	0,15	0,25
Afrika	Südafrika	a)	1,80	1,81	1,81	1,81	1,20	1,20	0,90	0,90
		b)	0,90	0,91	0,905	0,905	0,60	0,60	0,45	0,45
Ver. Arab. Republik (Ägypten)	Kairo	a)	1,19	1,19	1,19	1,19	1,20	1,20	1,20	1,20
		b)	0,595	0,60	0,595	0,595	0,60	0,60	0,60	0,60
Asien	Indien	Bombay a)	1,89	1,89	1,89	1,89	1,80	1,80	1,50	1,50
		b)	0,945	0,94	0,945	0,945	0,90	0,90	0,75	0,75
Japan	Tokio	a)	3,08	3,09	3,09	3,09	3,00	3,00	2,70	2,70
		b)	1,54	1,54	1,545	1,545	1,50	1,50	1,35	1,35
Singapur	Singapur	a)	3,60	2,98	2,98	2,98	3,00	3,00	2,70	2,70
		b)	1,80	1,49	1,49	1,49	1,50	1,50	1,35	1,35
Australien und Ozeanien	Australien	Sydney a)	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70	2,40	2,40
		b)	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35	1,20	1,20
Amerika	Argentinien	Buenos Aires a)	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,70	2,40	2,40
		b)	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35	1,20	1,20
Vereinigte Staaten	New York	a)	0,97	0,97	0,97	0,97	1,00	1,00	1,00	1,00
		b)	0,485	0,48	0,485	0,485	0,50	0,50	0,50	0,50
	San Franzisko	a)	1,13	1,13	1,13	1,13	1,20	1,20	1,00	1,00
		b)	0,565	0,57	0,565	0,565	0,60	0,60	0,50	0,50

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

Erläuterungen bzw. Anmerkungen

Schaubilder

Indices der Seefrachtraten

Seite 4	a) Trampfahrt (Reisecharter)	b) Linienfahrt
1) Raten für trockene Ladung.	c) Tankerfahrt (Reisecharter)	d) Tankerfahrt (AFRA-Durchschnittsraten-Großbritannien)
Seite 5		

1) Raten für nasse Ladung (Erdöl). — 2) Der graphischen Darstellung liegen bis einschl. Juni 1964 Vierteljahreszahlen, vom Juli 1964 bis zum Dezember 1967 Halbjahreszahlen, ab Januar 1968 ff. Monatszahlen zugrunde. — 3) Hinsichtlich der Gliederung der AFRA-Durchschnittsraten nach Tankergößen s. Anmerkung Nr. 1 zu S. 26 (auf Seite 40). Für die graphische Darstellung des durchschnittlichen Ratenverlaufs ab 1. 7. 1959 wurden die (nach Tankergößen-Klassen) gestaffelten AFRA-Raten auf Grund von Angaben zur Strukturveränderung innerhalb der Welttankertonnage, die von der Londoner Tanker-Makler-Firma John D. Jacobs in halbjährigen Abständen veröffentlicht werden, zu „Gesamt“-AFRA-Raten für folgende Tankergößen gemittelt: vom 1. 7. 1959 bis 1. 4. 1964 für Einheiten mit einer Ladekapazität von 13500 und mehr tdw., ab 1. 7. 1964 von 15000 bis 69999 tdw., ab 1. 10. 1968 von 16500 bis 159999 tdw. Für die Jahre 1950 bis 1953 wurde der Ratenverlauf einer zweijährigen Tankerzeitcharter unter folgenden Bedingungen einbezogen: Motortanker, Tragfähigkeit 12000 tdw., Dienstgeschwindigkeit 11 km je Stunde, Brennstoffverbrauch 13 t Dieselöl je Tag, Anlieferung prompt (geschätzte Werte auf Grund von Angaben des London Tanker Brokers Panel, die im UN-Monthly Bulletin of Statistics, December 1956, auf Seite VIII, Tabelle 4 veröffentlicht wurden).

I. Eisenbahnverkehr

A. Personenverkehr

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

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

In den Personenfahrpreisen der DB für 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 ffrs.

Seite 8

1) Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — 2) Der Grundpreis je Kilometer für die frühere 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — 3) Vor dem 23. 5. 1954 wurden für die Benutzung von Eilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — 4) Für die Benutzung von Trans-Europ-Expresszügen (TEE-Zügen) waren vom 1. 12. 1957 bis zum 29. 5. 1965 zusätzlich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzugzuschlag wird angerechnet. — 5) Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — 6) Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklassen sind vom 3. 6. 1956 bis zum 31. 5. 1966 folgende Eisenbahnzuschläge einbezogen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00 (v. 28. 5. 1967 b. 25. 5. 1968: bis 300 km DM 3,50, über 300 km DM 9,50). Mit Wirkung vom 29. 9. 1968 entfällt der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse. — 7) Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neuerteilung 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 inbegriffen.

Seite 9

1) Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — 2) 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 ernäßigte Fahrpreise. — 6) Die D-Zug-Zuschläge der jugoslawischen Staatsbahnen sind ab 1. 4. 1965 in den dargestellten Personenfahrpreisen enthalten.

Seite 10

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 11

1) Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze.

Seite 11 (Fortsetzung)

3. Personenfahrpreise für wichtige europäische Eisenbahnverbindungen

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

B. Güterverkehr

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

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

1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

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

Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nach Regelklassen (Kurzfassung)

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

Seite 12

<sup>a)</sup> Ohne Montangüterklassen. — <sup>b)</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>c)</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>d)</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>e)</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>f)</sup> Ab 1. 3. 1962. — <sup>g)</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.

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

Seite 13

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

3. 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 13

<sup>3)</sup> Vor dem 15. 3. 1966 wurde die Eisenbahnfracht für volle Wagenladungen allgemein nach 20 t-Sätzen anstatt nach 25 t-Sätzen berechnet. Für verschiedene hier dargestellte Ausnahmetarife gelten jedoch spätere Umstellungstermine (bis zum 1. 6. 1967). Für die Berichtsjahre 1966 bzw. 1967 werden demzufolge mittlere 1000 kg-Frachten für weniger als 12 Monate angegeben, denen je nach Änderungsdatum entweder 20 t-Sätze oder 25 t-Sätze zugrunde liegen. In den Spalten der Tabellen ist der Übergang zur Frachtberechnung nach 25 t-Sätzen durch einen waagerechten Strich angedeutet. Einzelheiten teilt das Statistische Bundesamt auf Anfrage mit. — <sup>4)</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>5)</sup> Ohne Speisefette. — <sup>6)</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>7)</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 Wasser (NaBeis). — <sup>8)</sup> Die mittlere Wagenauslastung für Tabak in vollen Wagenladungen liegt bei rund 14 t. — <sup>9)</sup> Durchschnitt April/Dezember. — <sup>10)</sup> Durchschnitt Januar/Dezember. — <sup>11)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>12)</sup> Übliche Gewichtsklasse für Wolle bzw. Baumwolle. — <sup>13)</sup> Der Ausnahmetarif gilt nur für geschlossene Züge.

Seite 14

<sup>1)</sup> Vgl. Anm. <sup>3)</sup> zu Seite 13. — <sup>2)</sup> Vgl. Anm. <sup>6)</sup> zu Seite 13. — <sup>3)</sup> Der Ausnahmetarif gilt nur für geschlossene Züge. — <sup>4)</sup> Durchschnitt Januar/Dezember. — <sup>5)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>6)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); seit dem 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Mit Wirkung vom 10. 2. 1970 wurde sie aufgehoben. Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>7)</sup> Für Sendungen an die Technischen Werke Stuttgart: I Heizkraftwerk, II Blockkraftwerk und Gaskokerei.

Seite 15

<sup>1)</sup> Vgl. Anm. <sup>3)</sup> zu Seite 13. — <sup>2)</sup> Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Röhren, gewalzten Stahlplatten zum Schmieden in warmem Zustande oder zum Auswalzen. — <sup>3)</sup> Vgl. Anm. <sup>6)</sup> zu Seite 13. — <sup>4)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>5)</sup> Durchschnitt Januar/Dezember.

4. Pauschalfrachten für Container

Seite 15 (Fortsetzung)

<sup>6)</sup> Vgl. Anm. <sup>3)</sup> zu Seite 13; vor dem 1. 7. 1960 wurde die Eisenbahnfracht nach 15 t-Sätzen anstatt nach 20 t-Sätzen berechnet. Bis 31. 5. 1968: Beförderung in gedeckten Wagen, ab 1. 6. 1968: Beförderung in Containern mit einem Fassungsvermögen von 40 Kubikfuß (= 1,132674 cbm) auf offenen Wagen.

Erläuterungen zu Seiten 16 bis 18: a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — d) Privatkesselwagen, die im Binnenverkehr der Deutschen Eisenbahnen zugelassen sind. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder in gewöhnlich gedeckten Wagen gleich.

## II. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

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

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

Seite 16

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

### III. Spedition

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

#### Kundensätze des 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 Beförderungssteuer mit durchschnittlich 5,26% enthalten. Seit dem 1. 1. 1968 gelten Netto-Kundensätze, die um den entsprechenden Prozentsatz ermäßigt worden sind.

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

Seite 16 (Fortsetzung)

<sup>a)</sup> Mindestsätze; Zahlen in Klammern: Mindestsätze—Höchstsätze (= Mindestsätze + 10%). — <sup>7)</sup> Richtsätze; Zahlen in Klammern: Mindestsätze (= Richtsätze — 5%) — Höchstsätze (= Richtsätze + 15%). — <sup>8)</sup> Richtsätze; Zahlen in Klammern: Mindestsätze (= Richtsätze — 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) — Höchstsätze (= Richtsätze + 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>).

### 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 28. 5. 1967) ab 1. 1. 1968 für den Gütertransport auf dem Wasserwege innerhalb der Bundesrepublik um rd. 0,5% gekürzte Nettosätze.

##### 1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

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

Seite 17

<sup>1)</sup> Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>2)</sup> Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — <sup>3)</sup> Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — <sup>4)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschweriszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>5)</sup> Für Teilpartien zwischen 50 und 100 t wurden bis einschl. August 1966 0,30 DM je t zusätzlich berechnet. Vor dem 1. 9. 1966 galten die dargestellten Tonnensätze für Partien ab 100 t. — <sup>6)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebietes (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Frachtkosten gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Mit Wirkung vom 10. 2. 1970 wurde sie aufgehoben. Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt.

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

Seite 18

<sup>1)</sup> Siehe Seite 17, Anmerkung <sup>a)</sup>. — <sup>2)</sup> Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle IV A. 2, S. 17). — <sup>3)</sup> Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschweriszuschlag 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 Frachtenausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774 (Flugbenzin; Vergaserkraftstoff), II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899 (Rohöle verschiedener Herkunftsländer ohne Venezuela bzw. Trinidad; Petroleum, Gasöl/Dieselmotorkraftstoff), III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an (Rohöle aus Venezuela bzw. Trinidad; Heizöle, Schmieröle und Bitumen). — <sup>7)</sup> D Januar/Juli. — <sup>8)</sup> Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — <sup>9)</sup> Ab 1. 3. 1970 können Nachlässe bzw. Aufschläge bis zu 5% (vom Transportsatz) berechnet werden.

#### B. Seeschifffahrt

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

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

Seite 19

<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 Zwiindrecht. — <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> Ab 1. 1. 1968 Frachtraten in DM. — <sup>9)</sup> Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erhebungstechnischen Gründen. — <sup>10)</sup> Einschl. Papierholz. — <sup>11)</sup> Antwerpen, Gent, Ostende und Zeebrügge. — <sup>12)</sup> Amsterdam, Delfzijl, Dordrecht, Haarlingen, Rotterdam und Zaandam. — <sup>13)</sup> Rheinhäfen von Köln-Porz bis Emmerich. — <sup>14)</sup> Chinacley. — <sup>15)</sup> Einschl. Mälarsee.

Seite 20

<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> Ab 2. Vierteljahr 1968 Frachtraten in DM je 1000 kg. — <sup>9)</sup> Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erhebungstechnischen Gründen. — <sup>10)</sup> Koks aus Steinkohle. — <sup>11)</sup> Einschl. Bornholm, ohne Isefjord (Seeland). — <sup>12)</sup> Ohne Limfjordhäfen und Esbjerg. — <sup>13)</sup> Einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>14)</sup> Ab 1968 einschl. umgerechneter DM-, dkr- bzw. hfl-Abschlüsse. — <sup>15)</sup> Braunkohlenbriketts.

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

Seite 21

<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 fußabwärts in San Lorenzo beginnend. Komplettierung in Buenos Aires. — <sup>6)</sup> Vor dem 1. 1. 1961 s. d. je 2240 lbs. — <sup>7)</sup> Gerste. — <sup>8)</sup> Reis. — <sup>9)</sup> Mais. — <sup>10)</sup> Frei ein und aus. — <sup>11)</sup> Mechanische Bulkverladungen in Mackay oder Townsville. — <sup>12)</sup> Einschl. Rotterdam löschen. — <sup>13)</sup> Errechnet aus US-Pauschalfrachten. — <sup>14)</sup> Ab 6. 6. 1967 via Kaproute oder Panamakanal.

Seite 22

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

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

Seite 22 (Fortsetzung)

<sup>a)</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.-\$).

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

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

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

Seite 23

- <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> Monatszahlen ab Januar 1970 auf neuer Basis Worldscale. — <sup>5)</sup> Nordeuropäische Küstenfahrt. — <sup>6)</sup> Die Chamber of Shipping London, hat die Berechnung des britischen Seefrachtdindex mit Ablauf des Jahres 1969 eingestellt. — <sup>7)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>8)</sup> Monatszahlen ab Oktober 1969 auf neuer Basis Worldscale. — <sup>9)</sup> Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom. — <sup>10)</sup> Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen des bisher auf Basis 1954 berechneten Trampfrachtenindex (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, 1. Vierteljahresheft 1968.

Seite 24

- <sup>1)</sup> s. Seite 23, Anm. <sup>9)</sup>. — <sup>2)</sup> s. Seite 23, Anm. <sup>10)</sup>. — <sup>3)</sup> Küstentonnage von 200 bis 700 BRT im Küstenverkehr italienischer Häfen sowie im Seeverkehr zwischen italienischen Häfen und sonstigen Mittelmeerbahnen.

Seite 25

- <sup>1)</sup> Über 50% der erfaßten Trampfrachttonnage; 29 Frachtraten vorwiegend im Überseeverkehr (Getreide-, Zucker-, Erz-, Kohle-, Phosphat-, Zement-, Eisen- und Stahltransporte). — <sup>2)</sup> Etwa 33% der erfaßten Transporttonnage; 33 Frachtraten im großen Küstenverkehr (einschl. Mittelmeerverkehr; Getreide-, Ölsaaten-, Holz-, Kohle-, Asphalt-, Bitumen-, Chemikalien-, Phosphat-, Zement-, Eisen- und Stahltransporte). — <sup>3)</sup> Küstenschiffe von 1000 bis 2000 t.d.w., etwa 17% der erfaßten Trampfrachttonnage; 23 Frachtraten im nordeuropäischen Küstenverkehr (Getreide-, Holz-, Ton-, Kohle-, Düngemittel-, Eisen- und Stahltransporte).

### 2. Sonstige Schifffahrtsindizes

Seite 26

- <sup>1)</sup> Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wurde vom 1. 7. 1964 bis zum 1. 7. 1968 halbjährlich und zwar als mittlere Rate aller Intascalewerte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ölgesellschaften für 3 Größenklassen berechnet: 15000 bis 24999 t.d.w. (GP = General Purpose), 25000 bis 44999 t.d.w. (MR = Medium Range) und 45000 bis 69999 t.d.w. (LR = Large Range). Wegen der vor dem 1. 7. 1964 angewendeten Berechnungsmethode vgl. entsprechende Anmerkungen in den Folgen Vj. 3/1957 bis Vj. 2/1968 dieses Berichts). Vom 15. 7. 1967 bis zum 15. 10. 1968 wurden zusätzlich berechnete AFRA-Monatszahlen veröffentlicht. Seit dem 1. 11. 1968 werden die AFRA-Raten für 4 Größenklassen in monatlichen Abständen (jeweils für Berichtszeiten vom 16. eines Monats bis zum 15. des folgenden Monats gemittelt) berechnet: 16 500 bis 24 999 t.d.w. (GP), 25 000 bis 44 999 t.d.w. (MR), 45 000 bis 69 999 t.d.w. (LR 1) und 70 000 bis 149 999 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. j. t. umgerechnet (vgl. Erläuterungen zu C. 1. Indices der Seefrachtraten). — <sup>2)</sup> Ab 16. 5. 1967 Kaproute. — <sup>3)</sup> MD Oktober—Dezember. — <sup>4)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>5)</sup> Ab 15. 9. 1969 auf neuer Basis Worldscale. — <sup>6)</sup> Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit von 14 Seemeilen (je Stunde) und schneller. — <sup>7)</sup> Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit bis zu 16 Seemeilen (je Stunde). — <sup>8)</sup> Ölbrenner und Motorschiffe. — <sup>9)</sup> Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der britischen Schifffahrtszeitschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — <sup>10)</sup> Der Neubaupreis bezog sich in den Jahren 1962 bis 1964 auf einen Bulk-Carrier mit einer Tragfähigkeit von 24 000 t. Materialeinsparungen und Formverbesserungen aufgrund technischer Fortschritte im Schiffbau sowie Erleichterungen der Bedingungen für die Schiffsklassifizierung ermöglichten eine Erhöhung der Tragfähigkeit bei sonst gleichbleibenden Schiffsabmessungen. Demzufolge stellte „Fairplay“ seine Preisangebote für den Bulk-Carrier von 24 000 auf 25 000 t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verbilligung (um 20 000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — <sup>11)</sup> Berechnet aufgrund der Jahresberichte der Schiffsmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes) Paris, Quartalszahlen sowie Jahreszahlen 1969 ff. fortgerechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — <sup>12)</sup> Berechnet aufgrund von Preismeldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — <sup>13)</sup> Ab 1. 1. 1969 ohne Inspektion; größtenteils zum Abbruch bestimmt.

## V. Luftverkehr

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

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

### A. Personenverkehr

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

Die dargestellten Durchschnitte werden nach den veröffentlichten Flugpreisen der IATA (International Air Transport Association) ohne Flughafen-, Passagier- oder Landegebühren bzw. -steuern berechnet. — Saisonwechsel im allgemeinen jeweils zum 1. April und 1. Oktober. Für die dargestellten Hin- und Rückflüge wurde bis zum 31. 3. 1963 ein 10%iger, vom 1. 4. 1963 bis zum 31. 3. 1966 ein 5%iger Rundreiseraabatt gewährt. Vom 1. 4. 1969 an gelten für Hin- und Rückflüge jeweils die doppelten Preise für den einfachen Flug.

Seite 27

- a) Innerhalb von 23 Tagen, ab 1. 4. 1963 bzw. 1. 3. 1965 innerhalb eines Monats. — b) Wochenendflugpreise: Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes, 12.00 Uhr, gültig. — c) Ohne zeitliche Beschränkung, ab 15. 3. 1962 unter Berücksichtigung des vom Berliner Senat gewährten Zuschusses in Höhe von 45 DM (ab 1. 4. 1963 in Höhe von 32 DM). — <sup>1)</sup> Vor dem 1. 11. 1964 wurde die Sparklasse im Europaverkehr allgemein mit „Touristenklasse“ bezeichnet. — <sup>2)</sup> Nachtflugpreise (ohne zeitliche Beschränkung). — <sup>3)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>4)</sup> Jeweils vom 1. April bis 31. Oktober gültig. — <sup>5)</sup> Jeweils vom 15. November bis zum 31. März des folgenden Jahres gültig.

Seite 28

- a) Innerhalb von 23 Tagen, ab 1. 4. 1963 bzw. 1. 4. 1965 innerhalb eines Monats. — b) Oktober 1956 bis März 1958 innerhalb von 15 Tagen, Oktober 1960 bis März 1964 innerhalb von 17 Tagen, April 1964 bis Februar 1970 innerhalb von 21 Tagen, ab 1. 3. 1970 innerhalb von 28 Tagen. — <sup>1)</sup> Im Europaverkehr wurde die Sparklasse vor dem 1. 11. 1964 allgemein mit Touristenklasse bezeichnet. Im Flugverkehr zwischen Europa einerseits und Südafrika/Mittelamerika/Mittel- und Ostasien andererseits wurde die Touristenklasse am 1. 10. 1960, im Nordatlantikverkehr am 1. 7. 1960 und im Südatlantikverkehr am 1. 3. 1961 durch die Sparklasse ersetzt. — <sup>2)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>3)</sup> Die Darstellung der Flugpreise im Atlantikverkehr bezieht sich für die Jahreszahlen 1958 bis 1960 im allgemeinen auf die Benutzung von Propellerflugzeugen, ab 1961 (Frankfurt—New York/Montreal ab 1960) auf die Benutzung von Düsenflugzeugen.

### B. Güterverkehr

Luftfrachtraten je kg, umgerechnet von US-\$ (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

Durchschnitt 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 kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm<sup>3</sup> und im außereuropäischen Verkehr 9 dm<sup>3</sup> als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober.

Seite 30

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

Seite 31

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

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

Seite 32

- <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 ffs.

### A. Postverkehr

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

Seite 33

<sup>1)</sup> Am 1. 8. 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. 8. 63 bis zum 31. 12. 65) galten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20 g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — <sup>2)</sup> Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — <sup>3)</sup> Für die Beförderung von Briefen bis 20 g (ab 1. 1. 1966 Standardbriefe) und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963, nach den Niederlanden ab 1. 8. 1964, nach Italien ab 15. 8. 1965 und nach Vatikanstadt ab 1. 4. 1966, die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze erhoben. — <sup>4)</sup> Bei Drucksachen im Auslandsverkehr, die schwerer als 50 g sind, wurde vom 1. 8. 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 33 (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 33 (Fortsetzung)

a) Monatliche Gebühren je Zeitungsstück im Postzeitungsvertrieb

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

Seite 34

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 34 (Fortsetzung)

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

#### 6. Indices der Postgebühren im Inland

Seite 35

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

### B. Fernsprechverkehr

#### 1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanlüsse

##### 2. Ortsgesprächsgebühren

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

Seite 35 (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>4)</sup> Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag.

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

Seite 36

<sup>1)</sup> und <sup>2)</sup>: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählferndienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 32 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — <sup>3)</sup> Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) berechnet. — <sup>4)</sup> Die am 1. 6. 1950 im handvermittelten Ferndienst wieder eingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählferndienst keine Anwendung. — <sup>5)</sup> Vom 1. 7. 1963 bis 31. 7. 1964 wurden für Gespräche von 3 Minuten Dauer in der Zeit von 18 bis 21 Uhr bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen von mehr als 50 bis 75 km 0,96 DM, von mehr als 75 bis 100 km 1,28 DM, bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen bis 200 km 1,60 DM, von mehr als 200 bis 300 km 1,92 DM und von mehr als 300 km 2,24 DM berechnet.

### C. Telegraf- und Telexverkehr

#### 1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

Seite 36 (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 Ortsgebührensätzen befördert. — <sup>10)</sup> Gesamtgebühren. — <sup>11)</sup> Blitztelegramme sind ab 1. 4. 1966 fortgefallen.

#### 2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 36 (Fortsetzung)

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

# Quellenverzeichnis

## I. Eisenbahnverkehr

### A. Personenverkehr

1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet: Siehe unter 3.
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland: Siehe unter 3.
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr:  
Gemeinsamer Internationaler Tarif (der Eisenbahnverwaltungen europäischer Länder) für die Beförderung von Personen (TVC), mitgeteilt von der Deutschen Bundesbahn, Zentrale Verkaufsleitung, Frankfurt (Main)

### B. Güterverkehr

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

## II. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen:

Frachtsätze des Reichs-Kraftwagentarifs für Stückgut und Wagenladungen

Frachtenzeiger des RKT für Stückgut; Frachtsatzzeiger des RKT für Regelgüterklassen

## III. Spedition

Kundensätze des Spediteursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen:

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

## IV. Schiffsverkehr

### A. Binnenschifffahrt

Frachtsätze:

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

### B. Seeschifffahrt

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

### C. Schifffahrtindices

1. Indices der Seefrachtraten  
Deutscher Seefrachtenindex:  
Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg; Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 105. Jahrgang — 1968 — Nr. 4 (2. Februarheft 1968)<sup>1)</sup>; Mitteilung für die Presse, Bundesministerium für Verkehr — Abt. See — Hamburg, vom 14. Februar 1968<sup>1)</sup> (s. auch „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, 1. Vierteljahreshaft 1968, S. 8)<sup>1)</sup>  
„Welt“-Trampfrachtenindex. — Getreidetankerfrachtenindex:  
„Die Welt“, Hamburg, Indexverfasser: Heinz Peters, Hamburg-LA  
Index der Seefrachtraten, Norwegen:  
Norwegian Shipping News, Oslo, Jahrgang 1967, Nr. 1 A, Neujahrsausgabe 1967, S. 132 ff.<sup>1)</sup>  
Trampfrachtenindices Niederlande:  
Statistisches Zentralamt der Niederlande, Den Haag; Maandstatistiek van Verkeer en vervoer, Jahrgang Nr. 25, Heft Nr. 12, Dezember 1962<sup>1)</sup>  
Index der Trampschiffahrtsfrachten, Großbritannien:  
Chamber of Shipping of the United Kingdom, London E. C. 3, Methodischer Abriß des Tramp Freight Index, revised basis (1960 = 100)<sup>1)</sup> <sup>2)</sup>  
Index der Tankerfrachten, Großbritannien:  
Mullion and Co. Ltd., London

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

## Quellenverzeichnis

### noch: IV. Schiffsverkehr

#### C. Schiffsverkehrsindices

##### 1. Indices der Seefrachtraten

Internationaler Trampfrachtenindex, Italien:

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

Küstenfrachtenindex, Italien:

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

Seefrachtenindices, COMECON-Länder:

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

Seefrachtenindex, Sowjetunion:

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

Allgemeiner Seefrachtenindex, Vereinigte Staaten:

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

##### 2. Sonstige Schiffsverkehrsindices

Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt:

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

Preismesszahlen für Neubautonnage:

Fairplay, Shipping Journal, London E. C. 2

Preismesszahlen für Zweithandtonnage:

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

b) Zum Abbruch bestimmt: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung:

Bundesrepublik Deutschland: Heinz Peters, Hamburg LA

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

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

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

### V. Luftverkehr

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

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

#### B. Güterverkehr (IATA-Raten):

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

### VI. Post- und Fernmeldegebühren

#### A. Postverkehr

Gebühren: Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

Indices der Postgebühren:

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

#### B. Fernspreverkehr: Siehe unter C.

#### C. Telegraf- und Telexverkehr:

Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

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

## Veröffentlichungen über Auslandspreise, Preise für Außenhandelsgüter und Preise für Verkehrsleistungen in der Fachserie M:

### Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen

#### Reihe 1: **Preise und Preisindices für Außenhandelsgüter**

monatlich	2,— DM
Jahresbezugspreis	21,— DM
jährlich (1969)	9,— DM

#### Reihe 7: **Preise für Verkehrsleistungen**

Preise im Eisenbahnverkehr, Straßenverkehr, Schiffsverkehr, Luftverkehr, Post- und Fernmeldeverkehr des In- und Auslandes — Indices der internationalen Seefrachtraten, Indices der Post- und Fernmeldegebühren

vierteljährlich	4,— DM
Jahresbezugspreis	14,— DM

#### Reihe 9: **Preise im Ausland**

##### I. Großhandelspreise

###### Grundstoffe

Teil 1: Preise für Getreide, Fleisch und Fette, Molkereiprodukte, Zucker, Genußmittel, Gewürze, Olsaaten, pflanzliche Öle und andere Nahrungsmittel — Indices der Erzeuger- und Großhandelspreise

vierteljährlich	3,— DM
Jahresbezugspreis	10,— DM

Teil 2: Preise für Textilien, Häute, Leder, Kautschuk, Mineralöle, Baustoffe, Zellstoff, Holz, Papier, Harze und Wachse — Indices der Erzeuger- und Großhandelspreise

vierteljährlich	3,— DM
Jahresbezugspreis	10,— DM

Teil 3: Preise für Kohle, Erze und Mineralien, Eisen und Stahl, NE-Metalle, Chemikalien, Düngemittel, Kunststoffe — Indices der Erzeuger- und Großhandelspreise

vierteljährlich	3,— DM
Jahresbezugspreis	10,— DM

**Weltmarktpreise ausgewählter Waren**  
Indices der Weltmarktpreise

monatlich	1,— DM
Jahresbezugspreis	10,— DM

##### II. Einzelhandelspreise

Preise für Nahrungs- und Genußmittel, Bekleidung und Schuhwerk, Heiz- und Leuchtmittel, Hausrat und andere Bedarfsgüter — Preisindices der Lebenshaltung für rund 120 Länder

vierteljährlich	4,— DM
Jahresbezugspreis	14,— DM

#### Reihe 10: **Internationaler Vergleich der Preise für die Lebenshaltung**

Verbrauchergeldparitäten und Reisegeldparitäten zwischen der DM und Währungen des Auslandes sowie Devisenkurse in langjähriger Übersicht

monatlich	1,— DM
Jahresbezugspreis	10,— DM
jährlich (1970)	7,— DM

Wöchentlich werden Stichtagpreise ausgewählter Waren des Welthandels auch im „Statistischen Wochendienst“ gebracht.

**Prospekte** mit ausführlichen Angaben sind bei dem Verlag W. Kohlhammer, 6500 Mainz 42, Siemensstraße 3, Postfach 120, erhältlich.