

**STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN**

**FACHSERIE M**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**1. Vierteljahr 1971**



Bestellnummer: 310700—710301

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

# Inhalt

Seite

Allgemeine Vorbemerkungen .....	3
Abkürzungen, Maße und Gewichte .....	3
Preise für Verkehrsleistungen im 1. Vierteljahr 1971 .....	4
Schaubilder: Indices der Seefrachtraten .....	6
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet .....	7
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland .....	8
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr .....	10
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen .....	11
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut .....	12
3. Wagenladungsfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten .....	12
4. Pauschalfrachten für Container .....	14
II. Straßenverkehr	
Güterfernverkehr	
A. Frachten des Reichskraftwagentarifs für Stückgut .....	14
B. Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen .....	15
III. Spedition	
Kundensätze des Speditionssammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen ...	15
IV. Schiffsverkehr	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze .....	16
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter) .....	18
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter) .....	20
3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter) .....	21
C. Schifffahrtsindices	
1. Indices der Seefrachtraten .....	22
2. Sonstige Schifffahrtsindices .....	24
V. Post- und Fernmeldeverkehr	
A. Postverkehr	
1. Index der Postgebühren .....	25
2. Index der Postscheckgebühren .....	33
3. Index der Postreisegebühren .....	34
B. Fernmeldeverkehr	
1. Index der Telegraphengebühren .....	34
2. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse .....	36
3. Index der Fernsprechgebühren .....	37
Erläuterungen bzw. Anmerkungen .....	39
Quellenverzeichnis .....	43

Abgeschlossen am 15. Februar 1972

Erschienen im Mai 1972

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,—

Druck: Carl Ritter & Co., Wiesbaden

## Allgemeine Vorbemerkungen

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

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

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

## Abkürzungen, Maße und Gewichte

AFRA = Average Freight Rate Assessment	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 = Tariffkommission für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen	Wk. = Westküste
TKN = Tariffkommission für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	Ok. = Ostküste
TKM = Tariffkommission 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 Ölladeräume eines Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.
------------------------	--

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

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.

## Preise für Verkehrsleistungen im 1. Vierteljahr 1971

### Eisenbahnverkehr

Die Tarife der Deutschen Bundesbahn (DB) für den Eisenbahngüterverkehr (DEGT) sowie für den Eisenbahnpersonenverkehr (DEPT) wurden am 1. 2. bzw. 1. 3. 1971 mit erhöhten Frachtsatz- bzw. Fahrpreistafeln neu herausgegeben. Die DB nutzte die ihr von der Bundesregierung zugestandene Tarifierhöhungsspanne von 20% lediglich bei der Revision ihres Stückguttarifes aus und hob die Regelsätze für Wagenladungen um 18% an. Sie behielt sich jedoch vor, ihren Wagenladungstarif im Einklang mit der Kostenentwicklung später um weitere 2% zu erhöhen. Im Zuge dieser Tarifmaßnahmen wurden auch die Ausnahmetarife für den Wagenladungsverkehr um 11 bis 18% angehoben, und zwar je nach Verkehrsbedeutung der Einzeltarife und nach Wettbewerbssituation. Die entsprechenden Änderungstermine verteilten sich auf die Monate Februar bis Mai 1971. Die allgemeinen Tarifvorschriften, der Tiartarif und die Nebengebühren waren von dieser Tarifierhöhung ebenfalls betroffen, wie z. B.

der Kühlwagenzuschlag

die Leerlauffracht für Privatgüterwagen

die Mindestfracht für Güter-Sonderzüge

die Frachten für die Beförderung bahneigener und privater Decken, von Deckenträgern, Wärme- und Kälteschutzmitteln sowie von Paletten ohne Frachtgut

die Wiege-, Zähl- und Wagenstandgelder

die Gebühren für Wasserentnahme, Zollbehandlung u. a. m. Diese Nebenleistungen verteuerten sich um weitere 10 bis 20%, nachdem sie bereits im September, teilweise auch im Juni des Vorjahres revidiert worden waren<sup>1)</sup>.

Der als Grundpreis des Eisenbahnpersonenverkehrs geltende Kilometersatz der 2. Wagenklasse wurde von 8,5 auf 9,5 Pf, der tariflich um 50% höher eingestufte Kilometersatz der 1. Wagenklasse von 12,75 auf 14,25 Pf heraufgesetzt. Die in den Streckenpreistafeln enthaltene Entfernungsdegression für Rückfahrkarten wurde etwas abgeschwächt. Außerdem wurde der Geltungsbereich der um 33 1/3% ermäßigten Tagesrückfahrkarten auf Verbindungen bis zu 50 km Fahrtentfernung beschränkt. Die Fahrkartengattung „Sonntagsrückfahrkarten“ wurde aufgehoben. Gleichzeitig führte die DB jedoch in kommerziell interessanten Nahverkehrsbereichen Tages-Sonderrückfahrkarten ein, die den regionalen Bedürfnissen der Fahrgäste entgegenkommen. Demgegenüber blieben die Sozialtarife für den Berufs- und Schülerverkehr zunächst unverändert. Die seit 1968 laufenden Fahrpreisaktionen für bestimmte Personengruppen wurden mit der zeitlich beschränkten Fahrpreisermäßigung „Fahrten auf Freundschaftskarten“<sup>2)</sup> fortgesetzt. Aufgrund dieser Tarifmaßnahme kamen erstmalig auch „Frührentner“<sup>3)</sup> in den Genuß stark verbilligter Eisenbahnfahrten. Sie konnten in Verbindungen ab 31 km Sonderrückfahrkarten zum gewöhnlichen Fahrpreis für die einfache Fahrt lösen.

Auch in zahlreichen außerdeutschen Ländern, z. B. in den Niederlanden, in Belgien, Frankreich, Österreich, Großbritannien, Schweden, Finnland, Jugoslawien, Argentinien und in den Vereinigten Staaten erhöhten sich zu Beginn des Jahres 1971 die Eisenbahngütertariife. Je nach der Gewichtsstufe der Frachtpartien reichten die Tarifaufschläge von 5 bis 25% und bezogen sich in den meisten Ländern sowohl auf den Stückgut- wie auf den Wagenladungsverkehr. In drei Ländern wurden gleichzeitig die Personenfahrtarife allgemein heraufgesetzt, und zwar in Frankreich um 5,2%, in Jugoslawien um 30% und in Argentinien um 13%.

### Straßenverkehr

Die zu Jahresanfang geplanten allgemeinen Tarifierhöhungen des gewerblichen Straßenverkehrs konnten aufgrund der besonderen Tarifbildungs- und Tarifgenehmigungsverfahren für die Verkehrssektoren Güternahverkehr, Möbelverkehr und Güterfernverkehr mit den gleichartigen Tarifmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn zeitlich nicht koordiniert werden. Die Neuausgaben der entsprechenden Gütertariife<sup>4)</sup> sollten jedoch im Laufe des Monats April 1971 in Kraft treten.

<sup>1)</sup> Vgl. Vortext zum Vierteljahreshft 3/1970, S. 6. — <sup>2)</sup> In der Zeit vom 18. 1. bis 25. 4. 1971 — ohne die Tage vom 2. bis 13. 4. 1971. — <sup>3)</sup> Männer unter 65 und Frauen unter 60 Jahren, die Versichertenrente wegen Erwerbsunfähigkeit beziehen. — <sup>4)</sup> Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (GNT), Tarif für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen, Reichskraftwagentarif für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (RKT).

Nach einem Beschluß des Bundeskabinetts vom 11. 3. 1971 erhielten die im Straßengüterverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin tätigen Fernverkehrsunternehmen für politische bedingte Wartezeiten an den Zonengrenzübergängen rückwirkend vom 1. 1. bis einschließlich 30. 9. 1971 eine Entschädigung von 10 DM je Wartestunde und Kraftfahrzeug.

Zu Beginn des Jahres 1971 änderten sich auch in einigen außerdeutschen Ländern die Transportpreise sowie einige Kostensätze für den Straßenverkehr. Die Straßengütertariife stiegen in Frankreich um 4,4%, in Finnland um 8% und in Brasilien um 16%. Die niederländischen Verkehrsbehörden setzten die Kraftfahrzeugsteuer um 12%, die Treibstoffsteuer um 3% und die Mehrwertsteuer von 12 auf 14% herauf. In Belgien wurde die Mehrwertsteuer in Höhe von 14% für Gebrauchsgüter und Dienstleistungen bzw. von 18% für Luxusgüter neu eingeführt. Der grenzüberschreitende Güterverkehr belgischer Kraftfahrzeuge und der Kraftfahrzeuge aus den anderen EWG-Ländern ist jedoch auf belgischen Teilstrecken von der Steuerpflicht befreit.

### Binnenschiffsverkehr

Im Einklang mit der Revision der Eisenbahn- und Straßengütertariife setzten die Frachtausschüsse der deutschen Binnenschifffahrt mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr die Transportsätze der deutschen Binnenschifffahrt auf den bundesdeutschen Wasserstraßen herauf. Je nach Wettbewerbs- und Kostenlage ergaben sich für die einzelnen Güter- und Verkehrsrelationen unterschiedliche Frachtaufschläge. Die Mehrzahl der Tarifpositionen stiegen um rund 15%. Im Fahrgebiet des Frachtausschusses Hamburg überwogen Frachtsteigerungen um 8%. Im Binnentankerverkehr der meisten Verkehrsabschnitte erhöhten sich die Transportsätze, die Tagesmietsätze und Liegegelder um 6%. Im Verkehr auf den westdeutschen Kanälen, auf den Mittellandkanal und auf der Weser mußten außerdem die Frachtaufschläge unter Berücksichtigung der verminderten Ladebasis der Tankschiffe 1% höher kalkuliert werden<sup>5)</sup>. Die ersten Tarifbeschlüsse traten am 1., 15. und 20. März in Kraft, die Mehrzahl der Tarifänderungstermine verteilte sich auf die folgenden drei Monate.

Trotz zeitweise unzureichender Wasserführung des Rheins und seiner Nebenflüsse wirkten sich die saisonbedingt niedrige Zufuhr von Massengütern aus Übersee und der Streik der Rotterdamer Schlepperführer am Rotterdamer Frachtenmarkt ratenabschwächend aus. Die freien Rheinfrachten gingen von Dezember 1970 bis März 1971 um bis zu 40% zurück. Lediglich Talfrachten lagen teilweise fester, z. B. für Bimswarentransporte ab Neuwied/Andernach und für Mehltransporte ab Mannheim.

### Seeverkehr

Der erhebliche Geschäftsrückgang am Seefrachtenmarkt wirkte sich auch im Laufe des 1. Quartals 1971 auf die Entwicklung der Trampfrachten aus. Nach uneinheitlichem Marktbeginn im Januar dehnte sich die von der nordatlantischen Getreidesituation ausgehende Ratenschwäche auf die stabilere Ratensituation der fernöstlichen Getreideabschlüsse aus. Daraufhin gingen die Reise- und Zeitcharterraten im Hochseeverkehr bis Ende März allgemein um 10 bis 20% zurück. Der Marktumschwung vom Ladungsangebot zum Tonnageangebot kam auch in der Zunahme der Schiffsauflagen deutlich zum Ausdruck. Anfang März stellte sich die wegen Beschäftigungsmangels aufgelegte Tramptonnage mit 400 000 BRT um 38% höher als Anfang Dezember 1970.

Gleichzeitig wurde die Entwicklung der Küstenfrachten im Seegüterverkehr des Nord-Ostsee-Sektors von einer Abschlufflaute des Holzfrachtenmarktes beeinflusst. Der britische Holzgroßhandel hatte die Kontingente für die Einlagerung skandinavischer Holzlieferungen aus Kostengründen weiter herabgesetzt. Außerdem verschlechterten sich nach dem Kälteeinbruch im Februar die Witterungsbedingungen derart, daß die Holzschifffahrt im März 1971 fast völlig stagnierte. Darüber hinaus verlief das üblicherweise Anfang März einsetzende Holzfrachtengeschäft zu Voraustermen<sup>6)</sup> nahezu

<sup>5)</sup> Verminderte Ladebasis: Weniger als 825 t Gesamtladung je Tankschiff. —

<sup>6)</sup> Mit Ladebeginn im April, Mai und später.

abschlußlos. Die Holzfrachtraten zu prompten Ladeterminen gingen von Dezember bis März um etwa 10 bis 20% zurück. Noch schwächer tendierten die Abschlußraten für sonstige wichtige Transportgüter der Küstenfahrt, z. B. für Getreide, Kohle und Eisen. Die allgemein schwache Marktlage erschwerte die Bemühungen der Küstenreeder, die Frachtraten den ununterbrochen steigenden Betriebskosten, wie Heuern, Bunkerölpreise, Hafen- und Umschlagtarife, anzupassen.

Die bis zum Abschluß der Preisverhandlungen zwischen der Organisation erdöllexportierender Länder (OPEC) <sup>7)</sup> und den westlichen Ölgesellschaften ungeklärten Voraussetzungen für Tankerneubefrachtungen, die Drohung Libyens, bei Nichterfüllung seiner Preisforderungen die Öllieferungen nach Europa zu sperren sowie die Unsicherheit der Mineralölwirtschaft über die Höhe des Winterbedarfs europäischer Verbrauchsländer an Heizöl und Treibstoff veranlaßte sowohl Reeder wie Befrachter, Neuabschlüsse nur sehr zögernd zu disponieren. Ebenso wenig marktanregend wirkte das am 15. 2. 1971 zwischen den sechs OPEC-Ländern am Persischen Golf und den 22 Ölgesellschaften vereinbarte Abkommen über höhere Rohölpreise. Zwar setzte nach der Wiederinbetriebnahme der transarabischen Ölleitung (TAP-Linie) <sup>8)</sup> am 1. 2. 1971 das Geschäft für Tankerbefrachtungen in Ostmittelmeerbahnen erneut ein, aber die ratenschwächenden Markteinflüsse behielten mit der Fortdauer des Auftragsmangels und mit der Tonnagezunahme an Tankern, die aus laufenden Zeitchartern an den Markt zurückkehrten, weiterhin die Oberhand. Zusätzlich ratendrückend wirkte sich die zur Unterstützung der libyschen Preisforderungen von den Ölländern am Persischen Golf angewendete Verweigerung der Ladungsverfügbarkeit <sup>9)</sup> aus. Im ganzen gesehen gingen die Tagesraten für Rohöltransporte von Dezember bis März um etwa 25 bis 30% zurück, die Raten für Erdölprodukte in Einzelfällen um bis zu 50%. Mittel- und langfristige Tankerkontrakte waren von diesem Ratenrückgang, je nach Schiffsgrößenklasse, unterschiedlich betroffen. Der Durchschnittsratenberechnung der Londoner Tanker-Makler-Vereinigung zufolge waren die Vergleichswerte für Standardgrößen bis 25 000 tdw mit — 20% am stärksten rückläufig. Mittlere Tankergrößen von 25 000 bis 44 999 tdw notierten um rund 15%, Großtonnage von 45 000 bis 79 999 tdw um rund 5% schwächer als im Dezember 1970. Demgegenüber erwies sich das Ratenniveau für Supergrößen von 80 000 bis 159 999 tdw mit Aufschlägen von 3 bis 4% als stabil.

Im Laufe des 1. Quartals 1971 erhöhten zahlreiche Frachtkonferenzen und Gemeinschaftsdienste der Linienschifffahrt ihre Gütertarife allgemein um etwa 10 bis 20%. Die Liniendienste begründeten diese verhältnismäßig hohen Frachtaufschläge mit neuen, umfangreichen Betriebskostensteigerungen. Nach Schätzung des Verbands Deutscher Reeder stiegen allein im Jahre 1970 die Preise für Schiffsneubauten um 35 bis 50%, die Reparaturkosten um 25 bis 40%, die Heuern und die Verpflegungskosten um rund 20% sowie die Lade- und Löschkosten im europäischen Bereich zwischen 15 und 75%, in Übersee um 20 bis 35%. Zum Ausgleich der ebenfalls sehr stark erhöhten Bunkerölpreise, die 1970 in den Haupthäfen Europas zeitweise um 75%, in überseeischen Gebieten um 50% gestiegen waren, wurden von mehreren Linienkongressen Sonderzuschläge neu eingeführt bzw. höher festgesetzt.

Nach der Indexberechnung des Bundesministers für Verkehr zogen die Linienfrachtraten von Dezember bis März — im Durchschnitt aller von und nach deutschen Seehäfen geltenden Ratenpositionen — mit + 5,8% um das dreibis vierfache stärker an als im Ratenverlauf vergangener Berichtsquartale, die regelmäßig einen leichten Ratenauftrieb von etwa 0,5 bis 1,5% erkennen ließen. Für Stückgutpartien lagen die Märzraten um 6,3, für Massengutladungen um 3,5% über dem Ratenstand vor dem Jahresende.

Zum Jahresbeginn setzten auch die in der Fahrgastschifffahrt zwischen Großbritannien und Kontinenthäfen einerseits und Fernost, Australien und Neuseeland andererseits tätigen

„Peninsular and Orient Lines (P. & O.-Lines)“ ihre Passagerepreise im Fernost- und Neuseelandverkehr um 10% herauf. Am 22. 3. wurden auch die Australien-Passagen der P. & O.-Lines sowie der Shaw-Savill-Lines mit Preisaufschlägen zwischen 7 und 10%, je nach Bordklasse und Kabinenausstattung, höher festgesetzt. Demgegenüber führten die zwischen Nordeuropa und der US-Ostküste verkehrenden Fahrgastreedereien in der Zeit vom 16. 12. 1970 bis 15. 7. 1971 unter dem Kennwort „Visit USA“ einen 20%igen Rabatt ein. Diese Fahrpreisermäßigung wurde nur den Fahrgästen gewährt, die für die Hin- und Rückfahrt dasselbe Schiff benutzen und die Dauer ihres Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten auf 35 Tage beschränken.

#### Luftverkehr

Die von der Tarifkonferenz in Honolulu <sup>10)</sup> beschlossene Erhöhung der IATA-Flugpreise im Pazifikverkehr zwischen Amerika und Asien/Australien trat nach Genehmigung durch die Regierung aller an das Pazifik-Flugnetz angeschlossenen Länder am 1. 2. 1971 in Kraft. Die Geltungsdauer des neuen IATA-Tarifs wurde auf zwei Jahre befristet. Die Flugpreise des Nord- und Mittel-Pazifik-Sektors wurden um 3%, die Südpazifik-Flugpreise teilweise noch etwas stärker angehoben. Gleichzeitig wurde der lediglich für die Pazifikrouten noch geltende 5%ige Hin- und Rückflugrabatt, der für alle übrigen Sektoren des Weltflugverkehrs bereits am 1. 4. 1966 abgeschafft worden war, gestrichen. Außerdem wurden die für Flugverbindungen von und nach Japan in der Sparklasse geltenden Saisontarife ersatzlos aufgehoben, so daß im Japanverkehr nunmehr während des ganzen Jahres Sparklassentarife in gleicher Höhe gelten. Ferner wurden stark verbilligte Sonderflugpreise für 14- bis 35tägige Pauschalreisen von Nordamerika nach Asien/Australien eingeführt. Die Kombination des Bodenarrangements mit den neuen Sonderflugpreisen ergab für die Reiseveranstalter Kosteneinsparungen bis zu 350 \$ je gebuchter Pauschalreise <sup>11)</sup> gegenüber den bisher geltenden Pauschalpreisen.

Aufgrund moderner Versandmethoden konnten verschiedene Positionen des Nebengebührentarifs für den Luftfrachtsammelverkehr während des 1. Quartals 1971 ermäßigt werden. Am 1. 1. 1971 wurden die Versicherungsprämien der General-Police des Deutschen Luftfracht-Kontors (LK) für Luftfrachtsammelungen nach USA um 25% herabgesetzt, nachdem sich die Verlustgefahr durch Direktversand ab deutschen Flughäfen in plombierten Iglus und durch gesicherte Frachteinlagerung im New Yorker Freight Air Terminal erheblich vermindert hatte.

Am 2. 3. 1971 setzte die Emery Air Freight Corporation ihre Abfertigungskostensätze im Luftfrachtsammelverkehr von amerikanischen nach deutschen Flugplätzen neu fest. Durch die neue Gebührenordnung wurde die gleichzeitige Einlieferung mehrerer Luftfrachtkleinsendungen gegenüber Einzelleistungen tariflich stark begünstigt.

#### Post- und Fernmeldeverkehr

Im Einvernehmen mit den beteiligten außerdeutschen Fernsprechverwaltungen setzte die Deutsche Bundespost am 1. 2. 1971 die Drei-Minuten-Gebühr für handvermittelte Ferngespräche mit Marokko von 16,80 auf 13,20 DM, am 1. 3. 1971 für handvermittelte Ferngespräche mit Hawaii von 54,90 auf 33,30 DM herab. Am 16. 2. 1971 wurde in der Fernspreverbindungs Bundesrepublik—Japan der vollautomatische Fernsprechdienst aufgenommen. Die Gesprächsgebühren wurden auf 0,18 DM <sup>12)</sup> je 0,970 Sekunden Verbindungszeit festgesetzt.

Die niederländische Postverwaltung erhöhte ihre Gebührensätze für verschiedene Postdienstleistungen am 1. 2. 1971 um bis zu 33%. U. a. waren Drucksachen, Paketsendungen, Einschreib- und Eilbotensendungen sowie Muster ohne Wert von dieser Gebührenrevision betroffen.

Im Zuge einer allgemeinen Tarifierhebung für öffentliche Dienste und Staatsbetriebe stiegen die argentinischen Fernsprechtarife am 1. 1. 1971 um 30%.

<sup>7)</sup> „Organization of the Petroleum Exporting Countries“, gegründet 9. 9. 1960 in Bagdad; Mitgliedsländer: Abu Dhabi, Algerien, Indonesien, Iran, Irak, Kuwait, Libyen, Nigeria, Qatar, Saudiarabien, Venezuela. — <sup>8)</sup> Transarabian Pipeline für Rohöltransporte von saudiarabischen Erdölfeldern nach Sidon (Libanon), unterbrochen seit dem 3. 5. 1970. — <sup>9)</sup> Bei der Abfertigung abgehender Rohöltransporte.

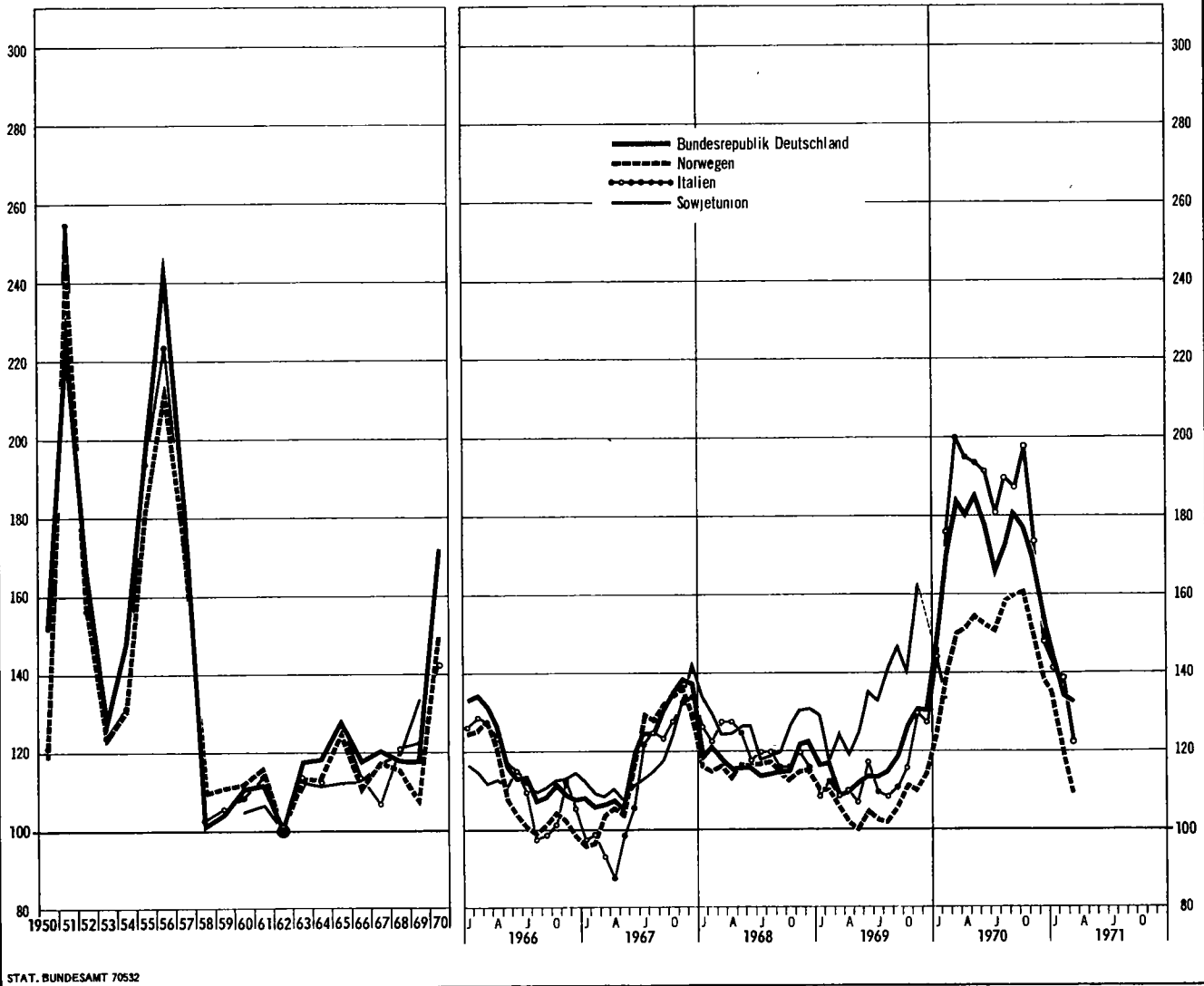
#### Zur Beachtung:

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

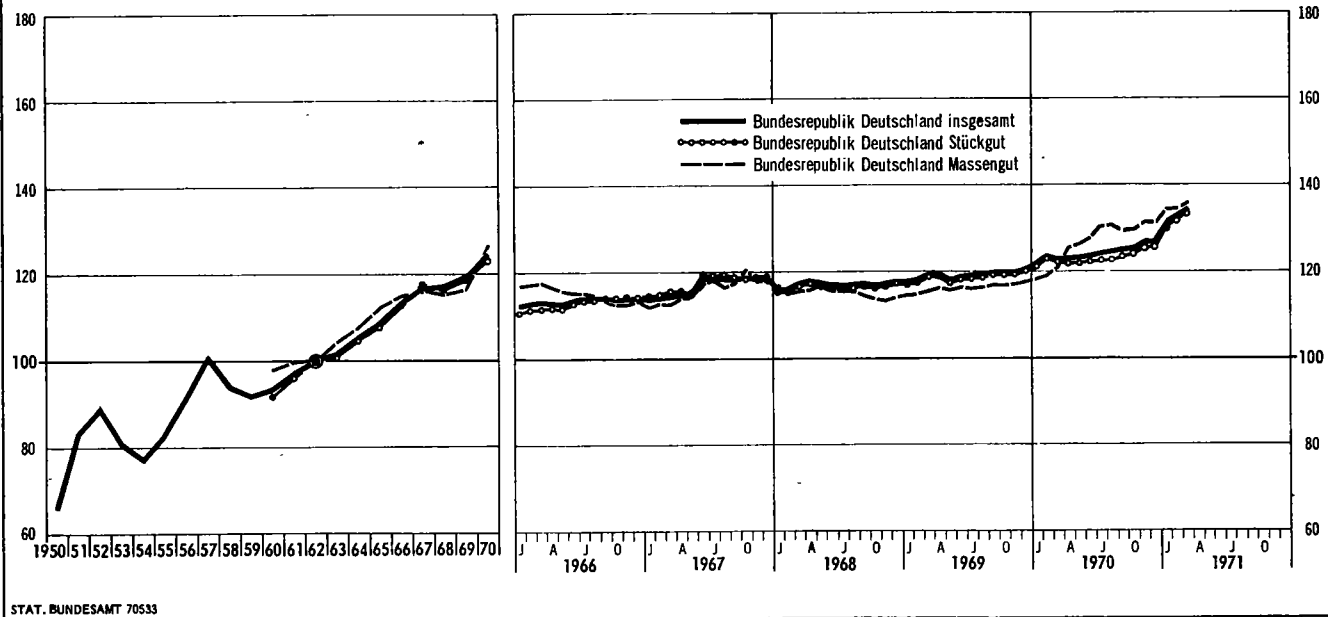
<sup>10)</sup> Vom 9. 9. bis 18. 10. 1970. — <sup>11)</sup> Sog. Inclusive Tours (IT). — <sup>12)</sup> (Orts-) Gebühreneinheit.

# INDICES DER SEEFRACHTRATEN

a) TRAMPAHRT (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 39

# 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)</sup>

##### Einfache Fahrt

1. 6. 1932.....	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946.....	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948.....	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951.....	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	36,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00
1. 2. 1958.....	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00
1. 1. 1963.....	6,00	4,00	12,60	8,40	23,40	15,60	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00
1. 3. 1966.....	6,40	4,20	13,20	8,80	24,60	16,40	43,60	29,00	60,00	40,00	114,00	76,00
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
1. 3. 1971 <sup>11)</sup> .....	7,00	4,60	16,20	10,80	31,60	21,00	52,60	35,00	73,60	49,00	138,00	92,00

##### 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	58,00	147,00	98,00
1. 2. 1958.....	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	159,00	106,00
1. 1. 1963.....	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00
1. 3. 1966.....	11,20	7,40	23,80	15,80	45,00	30,00	79,80	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	85,80	57,00	114,00	76,00	189,00	126,00
1. 3. 1971 <sup>11)</sup> .....	13,20	8,80	31,60	21,00	58,60	39,00	100,60	67,00	135,00	90,00	225,00	150,00

#### 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. 4. 1946.....	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. 1948.....	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	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
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>3)</sup>)

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

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

	Im Binnenverkehr	im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der			im grenzüberschreitenden Verkehr anderer europäischer Eisenbahnen <sup>4)</sup>
		Deutschen Reichsbahn	Österreich. Bundesbahn	Dänischen Staatsbahn	
1. 5. 1955.....	5,00	7,00	8,00	8,00	8,00
1. 4. 1958.....	6,50	6,50	6,50	6,50	8,00
1. 5. 1961.....	6,50	6,50	6,50	6,50	9,00
26. 5. 1963.....	7,00	7,00	9,00	9,00	9,00
1. 1. 1965.....	9,00	7,00	9,00	9,00	9,00
30. 5. 1965.....	9,00	9,00	11,50	11,50	11,50
29. 9. 1968.....	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		Einbettabteill		2. Klasse		Zweibettabteill		3. Klasse		3. Klasse				
bis 14. 2. 1951.....	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
15. 2. 1951.....	30,00	35,00	17,50	20,00	15,00	17,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
12. 2. 1953.....	35,00	40,00	21,00	24,00	18,00	20,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00
	bis 600 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 600 km	501 bis 700 km	über 700 km	bis 600 km	501 bis 700 km	über 700 km
	1. Klasse	1. Klasse	1. Klasse	1. Klasse	1. Klasse	1. Klasse	1. Klasse	1. Klasse	1. Klasse	1. Klasse	1. Klasse	1. Klasse	1. Klasse	1. Klasse	1. Klasse
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	10,00	11,00	11,00
	Einbettklasse <sup>6)</sup>			1. Klasse			Doppelbettklasse			2. Klasse			Touristenklasse		
				Spezialklasse											
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	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	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	12,40	13,50	13,50
27. 5. 1962 <sup>9)</sup> .....	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	15,00	14,00	15,00	15,00
1. 11. 1964.....	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	15,50	16,50	17,00	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	20,00	21,50	22,00
28. 5. 1967.....	75,50	83,50	88,00	33,00	36,00	38,00	36,00	38,00	40,00	22,00	23,50	24,00	22,00	23,50	24,00
26. 5. 1968.....	78,50	86,50	91,00	34,50	37,50	39,50	37,50	39,50	41,50	23,00	24,50	25,00	23,00	24,50	25,00
29. 9. 1968 <sup>10)</sup> .....	69,00	77,00	82,00	30,00	33,00	35,00	34,00	36,00	38,00	23,00	24,50	25,00	23,00	24,50	25,00
1. 3. 1971.....	75,00	83,00	88,00	33,00	36,00	38,00	37,50	39,00	41,00	25,00	26,50	27,00	25,00	26,50	27,00

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

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

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
<b>Belgien, Einfache Fahrt</b>								
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	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
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	—	—	—	—
<b>Dänemark, Einfache Fahrt</b>								
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	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
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	—	—
<b>Frankreich, Einfache Fahrt<sup>3)</sup></b>								
6. 1. 1958 .....	6,60	4,20	25,80	16,68	63,60	41,16	126,60	81,96
1. 1. 1959 .....	7,44	5,04	29,40	19,68	72,60	48,48	144,60	96,48
1. 1. 1960 .....	5,33	3,61	21,07	14,10	52,03	34,74	103,63	69,14
23. 10. 1961 .....	5,39	3,59	21,32	14,22	52,53	35,05	104,66	69,77
20. 5. 1963 .....	5,50	3,70	21,40	14,30	52,80	35,20	105,10	70,10
1. 3. 1966 .....	6,50	4,40	25,50	17,10	62,90	42,00	125,10	83,50
17. 10. 1966 .....	7,60	5,10	28,40	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	62,80	42,20	123,20	82,10
1. 11. 1969 .....	7,30	4,80	24,40	16,50	58,20	39,10	115,00	76,70
1. 12. 1969 .....	7,10	4,70	23,70	16,10	56,80	38,10	112,20	74,80
1. 5. 1970 .....	7,80	5,10	25,50	17,50	60,30	40,20	119,00	79,10
4. 1. 1971 .....	8,10	5,30	26,80	18,10	63,00	42,30	124,00	83,10
<b>Großbritannien, Einfache Fahrt<sup>4)</sup></b>								
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	15,36	56,28	37,52	97,38	64,83
<b>Italien, Einfache Fahrt</b>								
1. 8. 1956 .....	3,92	2,23	15,68	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961 .....	4,38	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963 .....	5,00	2,80	20,15	11,02	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
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 8. 1956 .....	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961 .....	7,41	4,16	29,51	16,38	87,10	48,10	156,00	87,10
1. 1. 1963 .....	10,00	5,60	40,30	22,10	100,10	55,26	179,40	100,10
1. 2. 1964 .....	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
1. 11. 1969 .....	9,80	5,70	38,00	20,90	94,20	52,10	171,70	94,20
1. 12. 1969 .....	9,60	5,60	35,00	19,30	92,20	51,00	165,10	92,20
1. 5. 1970 .....	9,60	5,40	37,20	20,40	92,40	51,00	165,60	92,40
<b>Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt<sup>3)</sup></b>								
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
1. 2. 1971 .....	3,00	2,00	11,90	8,00	29,80	19,90	59,50	39,60
1. 3. 1971 .....	6,00	4,00	17,20	11,50	39,50	26,30	74,40	49,60
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 3. 1957 .....	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23
1. 4. 1965 .....	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>

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



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

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
<b>DM</b>								
<b>Luxemburg, Einfache Fahrt</b>								
1. 3. 1965 .....	7,40	4,90	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965 .....	7,50	5,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967 .....	8,00	5,40	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967 .....	8,30	5,60	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	7,90	5,30	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	7,70	5,20	—	—	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
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	—	—	—	—	—	—
<b>Niederlande, Personen- und D-Züge, ab 1. 12. 1962 Personenzüge, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 12. 1962 .....	3,60	2,50	12,90	9,00	—	—	—	—
1. 10. 1963 .....	3,90	2,70	13,60	9,10	—	—	—	—
1. 5. 1964 .....	4,10	2,90	14,80	9,90	—	—	—	—
1. 4. 1965 .....	4,50	3,20	16,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1966 .....	5,00	3,40	17,60	11,90	—	—	—	—
1. 2. 1967 .....	5,30	3,60	18,80	12,60	—	—	—	—
20. 1. 1968 .....	5,50	3,80	19,30	13,00	—	—	—	—
1. 1. 1969 .....	5,90	4,10	19,40	13,10	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	5,60	3,90	18,30	12,40	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	5,50	3,80	17,90	12,10	—	—	—	—
1. 5. 1970 .....	5,40	4,00	18,30	12,40	—	—	—	—
1. 1. 1971 .....	5,80	4,20	19,60	13,20	—	—	—	—
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>3)</sup></b>								
1. 12. 1962 .....	1,23	1,23	1,23	1,23	—	—	—	—
1. 10. 1963 .....	2,45	2,45	2,45	2,45	—	—	—	—
1. 5. 1964 .....	2,56	2,56	2,56	2,56	—	—	—	—
1. 2. 1967 .....	2,30	2,30	2,30	2,30	—	—	—	—
1. 11. 1969 .....	2,17	2,17	2,17	2,17	—	—	—	—
1. 12. 1969 .....	2,12	2,12	2,12	2,12	—	—	—	—
1. 5. 1970 .....	2,10	2,10	2,10	2,10	—	—	—	—
<b>Norwegen, Einfache Fahrt<sup>4)</sup></b>								
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	88,50	58,20	129,40	88,50
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
1. 11. 1970 .....	9,00	6,00	36,00	24,00	89,10	59,40	133,40	89,10
<b>Österreich, Personenzüge, Einfache Fahrt<sup>5)</sup></b>								
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
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>6)</sup></b>								
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
<b>Schweden, Personenzüge, ab 1. 5. 1966 Personen- und D-Züge, Einfache Fahrt</b>								
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>9)</sup>	9,80 <sup>9)</sup>	37,00 <sup>9)</sup>	26,00 <sup>9)</sup>	76,00 <sup>9)</sup>	52,00 <sup>9)</sup>	109,00 <sup>9)</sup>	74,00 <sup>9)</sup>
1. 1. 1967 .....	13,10 <sup>9)</sup>	10,00 <sup>9)</sup>	41,40 <sup>9)</sup>	28,90 <sup>9)</sup>	86,00 <sup>9)</sup>	58,60 <sup>9)</sup>	123,40 <sup>9)</sup>	83,60 <sup>9)</sup>
1. 1. 1968 .....	10,00 <sup>9)</sup>	6,70 <sup>9)</sup>	41,80 <sup>9)</sup>	27,60 <sup>9)</sup>	96,80 <sup>9)</sup>	64,60 <sup>9)</sup>	136,20 <sup>9)</sup>	90,60 <sup>9)</sup>
1. 11. 1969 .....	10,30 <sup>9)</sup>	6,90 <sup>9)</sup>	42,20 <sup>9)</sup>	28,20 <sup>9)</sup>	95,40 <sup>9)</sup>	63,60 <sup>9)</sup>	137,50 <sup>9)</sup>	91,70 <sup>9)</sup>
1. 12. 1969 .....	10,10 <sup>9)</sup>	6,80 <sup>9)</sup>	41,30 <sup>9)</sup>	27,60 <sup>9)</sup>	93,30 <sup>9)</sup>	62,20 <sup>9)</sup>	134,50 <sup>9)</sup>	89,70 <sup>9)</sup>
1. 5. 1970 .....	10,80 <sup>9)</sup>	7,20 <sup>9)</sup>	43,20 <sup>9)</sup>	28,20 <sup>9)</sup>	100,70 <sup>9)</sup>	66,90 <sup>9)</sup>	144,60 <sup>9)</sup>	96,40 <sup>9)</sup>
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
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>9)</sup>	17,20 <sup>9)</sup>	59,90 <sup>9)</sup>	42,50 <sup>9)</sup>	122,40 <sup>9)</sup>	84,30 <sup>9)</sup>	175,50 <sup>9)</sup>	119,70 <sup>9)</sup>
1. 1. 1967 .....	26,20 <sup>9)</sup>	20,00 <sup>9)</sup>	68,80 <sup>9)</sup>	48,60 <sup>9)</sup>	139,20 <sup>9)</sup>	95,40 <sup>9)</sup>	200,00 <sup>9)</sup>	136,00 <sup>9)</sup>
1. 1. 1968 .....	19,80 <sup>9)</sup>	13,40 <sup>9)</sup>	66,20 <sup>9)</sup>	44,20 <sup>9)</sup>	155,20 <sup>9)</sup>	103,20 <sup>9)</sup>	222,00 <sup>9)</sup>	148,00 <sup>9)</sup>
1. 11. 1969 .....	20,20 <sup>9)</sup>	13,80 <sup>9)</sup>	68,10 <sup>9)</sup>	45,20 <sup>9)</sup>	157,60 <sup>9)</sup>	105,20 <sup>9)</sup>	227,70 <sup>9)</sup>	151,60 <sup>9)</sup>
1. 12. 1969 .....	19,70 <sup>9)</sup>	13,50 <sup>9)</sup>	66,70 <sup>9)</sup>	44,20 <sup>9)</sup>	154,20 <sup>9)</sup>	102,90 <sup>9)</sup>	222,90 <sup>9)</sup>	148,30 <sup>9)</sup>
1. 5. 1970 .....	21,60 <sup>9)</sup>	14,40 <sup>9)</sup>	71,20 <sup>9)</sup>	47,60 <sup>9)</sup>	165,50 <sup>9)</sup>	110,20 <sup>9)</sup>	238,80 <sup>9)</sup>	159,00 <sup>9)</sup>
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>7)</sup></b>								
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>8)</sup>	— <sup>8)</sup>	— <sup>8)</sup>	— <sup>8)</sup>	— <sup>8)</sup>	— <sup>8)</sup>	— <sup>8)</sup>	— <sup>8)</sup>
<b>Schweiz, Einfache Fahrt</b>								
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	37,60	—	—
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	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
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. 39

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

Änderungsdatum	50 km			200 km			500 km			1000 km		
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
<b>Portugal, Einfache Fahrt<sup>1)</sup></b>												
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	—
<b>Spanien, Einfache Fahrt<sup>1)</sup></b>												
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	29,00	26,50
1. 5. 1970 .....	2,80	1,90	—	11,40	7,70	—	28,50	19,00	—	57,20	28,20	—
1. 11. 1970 .....	3,10	2,10	—	12,70	8,50	—	31,60	21,10	—	63,60	42,40	—

**3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM<sup>2)</sup>**  
**Stand: März 1971**

Fahrtroute von—nach	km	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
<b>London—Wien</b>					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	306	70,20	56,30	140,40	112,60
Hoek van Holland—Emmerich (Gr.)/Venlo (Gr.)	189	19,80	14,10	39,60	28,20
Emmerich (Gr.)/Venlo (Grenze)—Passau	780	111,00	74,00	189,00	126,00
Passau—Wien West	298	31,10	20,40	62,20	40,80
<b>Insgesamt</b>	<b>1573</b>	<b>232,10</b>	<b>164,80</b>	<b>431,20</b>	<b>307,60</b>
b) über Dover—Ostende					
London—Dover/Folkestone	126	17,10	11,30	34,20	22,60
Dover/Folkestone—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	68,80	50,80	137,60	101,60
Aachen Süd (Grenze)—Passau	758	108,00	72,00	186,00	124,00
Passau—Wien West	298	31,10	20,40	62,20	40,80
<b>Insgesamt</b>	<b>1570</b>	<b>225,00</b>	<b>154,50</b>	<b>420,00</b>	<b>289,00</b>
<b>Paris—Salzburg</b>					
Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	61,70	40,90	123,40	81,80
Kehl (Grenze)—Salzburg	561	82,60	55,00	144,00	96,00
<b>Insgesamt</b>	<b>1073</b>	<b>144,30</b>	<b>95,90</b>	<b>267,40</b>	<b>177,80</b>
<b>Paris—Kopenhagen</b>					
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	105,00	70,00	180,00	120,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	566	45,70	30,30	73,00	48,80
<b>Insgesamt</b>	<b>1500</b>	<b>203,80</b>	<b>135,80</b>	<b>359,20</b>	<b>239,80</b>
<b>Paris—Prag</b>					
Paris—Ost—Kehl (Grenze)	512	61,70	40,90	123,40	81,80
Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	78,00	52,00	138,00	92,00
Cheb (Grenze)—Prag	230	37,80	25,30	75,60	50,60
<b>Insgesamt</b>	<b>1249</b>	<b>177,50</b>	<b>118,20</b>	<b>337,00</b>	<b>224,40</b>
<b>Amsterdam—Bern</b>					
Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	19,20	13,70	38,40	27,40
Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	90,00	60,00	156,00	104,00
Basel Bad. Bf.—Bern	117	22,80	15,20	34,20	23,00
<b>Insgesamt</b>	<b>898</b>	<b>132,00</b>	<b>88,90</b>	<b>228,60</b>	<b>154,40</b>
<b>Brüssel—Rom</b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	20,30	13,60	40,60	27,20
Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf.	597	90,00	60,00	156,00	104,00
Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	330	41,70	28,10	82,60	41,80
Chiasso/Iselle fr.—Rom	687	63,60	35,40	127,20	70,80
<b>Insgesamt</b>	<b>1767</b>	<b>215,60</b>	<b>137,10</b>	<b>386,40</b>	<b>243,80</b>
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>					
Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	238	34,80	23,30	55,60	37,00
Puttgarden Mitte See—Kufstein	1115	147,00	98,00	237,00	158,00
Kufstein—Innsbruck	73	11,80	8,20	23,60	16,40
<b>Insgesamt</b>	<b>1426</b>	<b>193,60</b>	<b>129,50</b>	<b>316,20</b>	<b>211,40</b>
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	366	45,70	30,30	73,00	48,80
Flensburg (Grenze)—Salzburg	1154	153,00	102,00	243,00	162,00
Salzburg—Jesenice (Grenze)	219	28,80	15,70	47,60	31,40
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	38,60	25,80	77,20	51,60
<b>Insgesamt</b>	<b>2368</b>	<b>261,10</b>	<b>173,80</b>	<b>440,80</b>	<b>293,80</b>
<b>Oslo—Malland</b>					
Oslo—Kornsjo (Grenze)	170	30,30	20,40	60,60	40,80
Kornsjo (Grenze)—Lübeck—Travemünde	748	138,10	104,30	222,20	167,00
Lübeck—Travemünde—Basel Bad. Bf.	945	132,00	88,00	216,00	144,00
Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	330	41,70	28,10	82,60	41,80
Chiasso/Iselle fr.—Malland	55	6,40	3,00	10,80	6,00
<b>Insgesamt</b>	<b>2248</b>	<b>347,50</b>	<b>243,80</b>	<b>572,20</b>	<b>399,60</b>
<b>Stockholm—Paris</b>					
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)	786	105,00	70,00	180,00	120,00
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
<b>Insgesamt</b>	<b>2027</b>	<b>315,00</b>	<b>209,90</b>	<b>542,00</b>	<b>361,80</b>

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

# B. Güterverkehr

## 1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen (Entfernung 220 km)

Nach Änderungsdaten

DM je 100 kg

Geltungsdauer der Güterklasseneinstellung	Regeltarif														Ausnahme- tarif		
	für die Güterklassen <sup>1)</sup>										für die Montangüterklassen						
	A	B	C	D	Dk <sup>2)</sup>	E	F	Fk <sup>3)</sup>	G	Gk <sup>2)</sup>	(C)	(D)	(F)	(Fk) <sup>3)</sup>			
	A/B		C/D				F			Gk <sup>2)</sup>	I	II	III	IV	V	180 (Kohlen) <sup>4)</sup>	104 (Grubenholz) <sup>4)</sup>
ab 15. 3. 66	A					B			C	Ck <sup>2)</sup>	II/III						
5 t - Klasse																	
16. 8. 1948	3,35	3,01	2,67	2,35	2,20	2,11	1,89	1,58	1,46	1,36	2,67	2,35	1,69	1,58	—	—	
1. 1. 1950	2,70	2,54	2,50	2,44	2,28	2,28	1,90	1,77	1,68	1,57	2,50	2,44	1,90	1,77	—	—	
1. 1. 1951	3,11	2,93	2,86	2,78	2,60	2,57	2,14	2,00	1,88	1,76	2,86	2,78	2,14	2,00	—	—	
15. 10. 1951	3,89	3,60	3,46	3,31	3,09	3,01	2,48	2,32	2,16	2,02	3,46	3,31	2,48	2,32	—	—	
5. 8. 1952	4,16	3,85	3,70	3,54	3,31	3,22	2,65	2,48	2,31	2,16	3,70	3,54	2,65	2,48	—	—	
1. 8. 1953	3,32	3,22	3,22	3,22	3,01	3,22	2,65	2,48	2,31	2,16	3,22	3,22	2,65	2,48	—	—	
1. 2. 1958	3,96					5,67	3,30		2,90	2,71	3,96	3,92	3,29	3,21	3,05	—	—
6. 7. 1960	4,19					5,67	3,30		2,90	2,71	3,96	3,92	3,29	3,21	3,05	—	—
15. 10. 1962	4,49					5,93	3,52		2,90	2,71	4,25	4,20	3,50	3,42	3,25	—	—
1. 8. 1964	4,48					5,97	3,67		3,36	3,14	3,55	3,52	3,09	3,04	2,88	—	—
15. 3. 1966	5,02					4,51			4,14	3,87	4,56	4,10		4,02	3,82	—	—
1. 1. 1968	4,64					4,18			3,83	—	4,22	3,80		3,76	3,78	—	—
1. 5. 1970	5,10					4,60			4,22	—	4,64	4,18		4,12	4,16	—	—
1. 2. 1971	6,03					5,43			4,97	—	5,48	4,94		4,84	4,66	—	—
10 t - Klasse																	
16. 8. 1948	3,18	2,87	2,49	2,16	2,02	1,79	1,43	1,33	1,13	1,06	2,49	2,16	1,43	1,33	—	—	
1. 1. 1950	2,58	2,42	2,23	2,33	2,09	1,93	1,60	1,49	1,31	1,23	2,33	2,23	1,60	1,49	—	—	
1. 1. 1951	2,99	2,81	2,69	2,57	2,41	2,22	1,84	1,72	1,51	1,42	2,69	2,57	1,84	1,72	—	—	
15. 10. 1951	3,74	3,46	3,25	3,06	2,87	2,60	2,13	2,00	1,74	1,63	3,25	3,06	2,13	2,00	—	—	
5. 8. 1952	4,00	3,70	3,48	3,27	3,07	2,78	2,28	2,14	1,86	1,74	3,48	3,27	2,28	2,14	—	—	
1. 8. 1953	3,20	3,10	3,02	2,94	2,75	2,78	2,28	2,14	1,86	1,74	3,02	2,94	2,28	2,14	—	—	
1. 2. 1958	3,59					3,14	2,64		2,17	2,03	3,40	3,36	2,63	2,57	2,44	—	—
1. 8. 1964	3,30					2,93	2,70		2,48	2,32	2,66	2,64	2,32	2,28	2,16	—	—
15. 3. 1966	3,42					3,08			2,82	2,64	3,42	3,08		3,02	2,87	—	—
1. 1. 1968	3,17					2,85			2,61	—	3,17	2,85		2,82	2,84	—	—
1. 5. 1970	3,48					3,14			2,88	—	3,48	3,14		3,09	3,12	—	—
1. 2. 1971	4,11					3,71			3,39	—	4,11	3,71		3,63	3,50	—	—
15 t - Klasse																	
16. 8. 1948	3,04	2,73	2,32	1,96	1,83	1,62	1,30	1,22	1,04	0,97	2,32	1,96	1,30	1,22	1,05	1,82	
1. 1. 1950	2,45	2,30	2,17	2,03	1,90	1,75	1,46	1,37	1,20	1,12	2,17	2,03	1,46	1,37	1,18	1,53	
1. 1. 1951	2,86	2,69	2,53	2,37	2,22	2,04	1,70	1,60	1,40	1,31	2,53	2,37	1,70	1,60	1,41	1,73	
15. 10. 1951	3,58	3,31	3,06	2,82	2,64	2,39	1,97	1,86	1,61	1,51	3,06	2,82	1,97	1,86	1,64	1,99	
5. 8. 1952	3,83	3,54	3,27	3,02	2,82	2,56	2,11	1,99	1,72	1,62	3,27	3,02	2,11	1,99	1,75	2,13	
1. 8. 1953	3,06	2,97	2,84	2,72	2,54	2,56	2,11	1,99	1,72	1,62	2,84	2,72	2,11	1,99	1,75	2,13	
1. 2. 1958	3,14					2,5	2,31		1,90	1,78	2,97	2,94	2,30	2,25	2,13	1,86	2,49
1. 8. 1964	2,48					2,19	2,03		1,86	1,74	2,33	2,31	2,03	2,00	1,89	1,63	2,49
15. 3. 1966	2,51					2,26			2,07	1,93	2,51	2,26		2,21	2,10	1,63	2,49
1. 1. 1968	2,32					2,09			1,91	—	2,32	2,09		2,07	2,08	1,62	2,52
1. 5. 1970	2,55					2,30			2,11	—	2,55	2,30		2,27	2,29	1,71	2,64
1. 2. 1971	3,01					2,72			2,49	—	3,01	2,72		2,66	2,56	1,87	2,95 <sup>5)</sup>
20 t - Klasse <sup>6)</sup>																	
1. 2. 1958	2,99					2,62	2,20		1,81	1,69	2,83	2,80	2,19	2,14	2,03	1,86	2,37
1. 8. 1964	2,36					2,09	1,93		1,77	1,65	2,22	2,20	1,93	1,90	1,80	1,63 <sup>6)</sup>	2,37
15. 3. 1966	2,39					2,15			1,97	1,84	2,39	2,15		2,11	2,01	1,63	2,37
1. 1. 1968	2,22					2,00			1,83	—	2,22	2,00		1,97	1,98	1,62	2,40
1. 5. 1970	2,44					2,19			2,02	—	2,44	2,19		2,16	2,18	1,71	2,52
1. 2. 1971	2,88					2,59			2,37	—	2,88	2,59		2,54	2,45	1,87	2,81 <sup>6)</sup>
25 t - Klasse <sup>7)</sup>																	
15. 3. 1966	2,28					2,05			1,88	1,76	2,28	2,05		2,01	1,91	1,63	2,37
1. 1. 1968	2,11					1,90			1,74	—	2,11	1,90		1,88	1,89	1,62	2,29
1. 5. 1970	2,32					2,09			1,92	—	2,32	2,09		2,06	2,08	1,71	2,40
1. 2. 1971	2,74					2,47			2,26	—	2,74	2,47		2,42	2,33	1,87	2,68 <sup>6)</sup>

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. 2. 39/40

# B. Güterverkehr

## 2. Frachten des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut (Entfernung 240 km)

DM je Sendung

Gewichtsstufen	Änderungsdatum								
	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>	1. 2. 1971
50 kg .....	4,40	5,70	6,10	7,10	7,80	9,20	8,60	9,20	11,10
100 kg .....	8,00	10,40	11,30	12,80	13,80	15,40	14,30	15,50	18,60
250 kg .....	19,60	25,50	27,40	29,20	30,80	32,90	30,60	33,00	39,60
500 kg .....	34,30	42,90	46,90	49,60	51,80	54,50	51,10	55,10	66,20
750 kg .....	49,90	62,40	64,90	68,40	70,90	74,40	69,20	74,60	89,50
1 000 kg .....	57,60	69,10	78,70	82,70	85,50	89,10	83,00	90,00	108,00
1 500 kg .....	85,50	102,60	108,60	113,90	117,30	122,00	113,00	122,00	147,00

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

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	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	220	387	493	588	507	402	162	592	797	254		
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	A <sup>6)</sup> b)	437 b)	431 b)	445 b)	Frz <sup>7)</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		
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 D	16,47	28,53	17,03	19,73	53,80	41,90	38,70	25,20	20,37	37,77	51,87	24,03		
1970 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		
Okt.	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00		
Nov.	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00		
Dez.	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00		
1971 Jan.	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00		
Febr.	20,00	29,10	17,30	20,10	65,70	51,00	47,10	25,60	24,80	38,40	63,00	30,70		
März	20,00	34,90	19,20	23,10	65,70	51,00	47,10	25,60	24,80	38,40	63,00	30,70		

Ware	Grubenholz		Faserholz		Faserholz, Papierholz	Stammholz über 1,5 m lang		Schnitt- holz	Holzzellstoff mit mehr als 40% Wassergehalt		Wolle	Baumwolle
von	Gerolz- hofen	Batten- berg	Hinzerath	Klein- engstingen	Pfullen- dorf	Bruchsal	Hamburg	Hüfingen	Aschaffen- burg Hbf	Mh.-Sandh. Zellst.- Fabr.	Bremen	
Strecke	Dortmund Hbf		Langenbrand- Bernersbach		Mh.-Sandh. Zellst.- Fabr.	Karl- stadt (M)	Göppingen	Bergisch- Gladbach	Wuppertal- Beyenburg	Weingarten (Württ.)	Eitorf	Rheine
Strecke in km	400	144	261	140	331	199	716	485	278	323	354	163
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	104 c)	C <sup>6)</sup> c)	102 c)	C <sup>6)</sup> c)	103 c)	B <sup>6)</sup> c)	106 <sup>6)</sup> c)	B <sup>6)</sup> c)	B <sup>6)</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>
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 <sup>11)</sup>	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	15,80
1969 D	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	26,77	15,80
1970 D	22,67	14,07	18,20	13,77	18,10	19,20	26,60	33,77	23,83	29,80	26,10	15,90
1970 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
Okt.	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20
Nov.	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20
Dez.	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20
1971 Jan.	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20
Febr.	23,40	17,10	18,80	16,70	18,70	23,40	27,10	41,10	29,00	36,00	26,60	16,20
März	23,40	17,10	20,80	16,70	20,90	23,40	32,50	41,10	29,00	36,00	26,60	16,20

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 39/40

**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	Aumenau	Emden	Duisburg-Hochfeld-Süd
Strecke nach	Wein-heim (Bergstr.)	Lübeck-Dänisch-burg	Oberhausen		Lever-kusen-Bayerwerk	München Hbf	Hamburg	Luitpold-hütte	Salzgitter Hütte-Süd	Rhein-hausen	Dortmund-Eving	Hagen-Harkorten-Hüttenw.
Strecke in km	569	578	50	34	122	136	209	71	33	217	230	69
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	472 b)	C <sup>3)</sup> c)	140 b)	156 <sup>3)</sup> b)	237 <sup>2)</sup> c)	320 b)	B <sup>3)</sup> b)	230 c)	238 <sup>3)</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>
1960 D	33,93	32,30	7,10	5,70	8,00	6,28	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	3,20 <sup>6)</sup>	7,50 <sup>6)</sup>	4,80	8,10
1969 D	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,20 <sup>6)</sup>	7,50 <sup>6)</sup>	4,80	8,10
1970 D	31,70	33,27	6,97	4,03	8,10	9,55	19,70	8,83	3,37 <sup>6)</sup>	7,95 <sup>6)</sup>	5,00	8,63
1970 Juli	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,44	8,12	5,10	8,90
Aug.	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,44	8,12	5,10	8,90
Sept.	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,44	8,12	5,10	8,90
Okt.	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,44	8,12	5,10	8,90
Nov.	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,44	8,12	5,10	8,90
Dez.	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,44	8,12	5,10	8,90
1971 Jan.	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,48	8,24	5,10	8,90
Febr.	32,30	40,50	7,10	4,10	8,60	9,80	24,00	10,10	3,88	8,94	5,60	9,80
März	36,50	40,50	7,80	4,70	9,50	9,80	24,00	10,10	3,88	8,94	5,60	9,80
Ware	Stahl-schrott	Steinkohlen <sup>7)</sup>				Steinkohlen,-briketts u. -koks <sup>7)</sup>		Steinkohlen und -koks <sup>7)</sup>		Braun-kohle, roh	Braunkohlen-briketts	
von	Hamm (Westf.)	Reckling-hausen Ost	Alsdorf (Kr. Aachen)		Gelsenkirchen		Oberaden		Herne	Nieder-außem	Frechen	
Strecke nach	Ober-hausen Hbf	Groß-krotzen-burg	Mannheim-Rheinlau	Stuttgart Ost Techn. Werke Stuttgart I <sup>8)</sup>	Stuttgart II <sup>8)</sup>	Siegen	Hamburg	Salzgitter Hütte-Nord	Peine	Düsseldorf-Reisholz	Hamm (Westf.)	Hamburg
Strecke in km	77	283	320	456		139	347	248	266	52	146	439
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	IV <sup>3)</sup> c)	193 <sup>3)</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>	14,10 <sup>4)</sup>	21,94 <sup>4)</sup>
1960 D	10,60	20,65	21,70	26,50	26,50	13,30	18,35	10,13	10,68	6,70	14,30	22,10
1961 D	10,60	19,70	20,70	25,30	25,30	12,70	17,50	9,51	10,08	6,70	14,30	22,10
1962 D	10,60	17,70	16,54	21,38	19,85	11,45	16,92	9,13	9,73	6,20	12,88	21,68
1963 D	10,60	17,30	9,80	18,68	13,85	11,20	16,10	9,00	9,60	6,10	12,60	21,10
1964 D	10,18	17,45	9,58	19,35	13,85	11,35	16,25	9,08	9,68	6,10	12,60	21,10
1965 D	9,60	10,24	9,60	18,50	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10
1966 D <sup>5)</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	18,58	13,98	11,30	16,20	9,10	9,62	6,00	12,50	20,90
1969 D	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
1970 D	10,07	11,53	11,38	21,78	16,82	12,57	18,09	9,86	10,51	6,27	13,03	21,77
1970 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
Okt.	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
Nov.	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
Dez.	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
1971 Jan.	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
Febr.	12,20	12,28	11,90	22,68	17,63	14,10	20,70	10,00	11,80	7,00	14,50	24,70
März	12,20	13,40	12,80	24,40	19,20	14,10	20,70	11,10	11,80	7,00	14,50	24,70
Ware	Erdöl, roh	Benzin (VK)			Dieselkraftstoff (DK)			Heizöl				Benzol
von	Barnstorf (Han.)	Spellen (Nieder-rhein)	Karlsruhe-Knielingen	Ingolstadt Nord	Mainz-Gustavs-burg	Godorf Shell	Karlsruhe-Knielingen	Köln Esso	Ingolstadt Nord	Erngaden	Ingolstadt Nord	Bochum-Langendreer
Strecke nach	Holt-hausen (Ems)	Kassel-Unterstadt	Stuttgart Hafen	Würzburg Hbf	Stuttgart Hafen	Osnabrück	Stuttgart Hafen	Kassel-Unterstadt	Würzburg Hbf	Balenfurt	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>3)</sup> d)	386 d)	382 d)	B <sup>3)</sup> d)	401 d)	386 d)	B <sup>3)</sup> d)	382 d)	B <sup>3)</sup> d)	382 d)	A <sup>3)</sup> d)
1958 D Febr./Dez.	7,48 <sup>4)</sup>	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	6,80
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 D	6,33	23,17	6,15	9,47	17,27	8,65	6,15	20,77	8,63	17,77	14,33	6,60
1970 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
Okt.	6,50	23,90	6,40	10,40	17,80	9,00	6,40	21,40	9,50	18,30	15,30	6,80
Nov.	6,50	23,90	6,40	10,40	17,80	9,00	6,40	21,40	9,50	18,30	15,30	6,80
Dez.	6,50	23,90	6,40	10,40	17,80	9,00	6,40	21,40	9,50	18,30	15,30	6,80
1971 Jan.	6,50	23,90	6,40	10,40	17,80	9,00	6,40	21,40	9,50	18,30	15,30	6,80
Febr.	6,50	28,10	6,40	10,40	21,00	9,00	6,40	25,20	9,50	21,60	15,30	8,00
März	6,50	28,10	6,40	10,40	21,00	9,60	6,40	25,20	9,50	21,60	15,30	8,00

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 39/40

## 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	Schwefelsäure	Thomasphosphat	Glühphosphat	Ammonitrat	Kalk, gebrannt	Zement	Rohelsen in Masseln	Halbzeug <sup>2)</sup>	Walzdraht aus Stahl	Stab- u. Formstahl unbearb.	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren
von	Duisburg-Hochfeld-Süd	Braunschweig Hgbf	Brunsbüttelkoog	Ludwigshafen (Rh.) BASF	Flandernbach	W.-Biebrich Industrie-Bahnhof	Gelsenkirchen	Dortmund	Duisburg Hbf	Oberhausen Hbf	Braunschweig Hgbf	Düsseldorf-Grafenberg
Strecke nach	Hagen Hbf	Kiel Hgbf	Sehnde	Bamberg	Oberhausen West	Bad König	Duisburg	Iserlohn	Hamm (Westf.)	Osnabrück	Hamburg Hgbf	Herford
Strecke in km	64	284	265	267	34	76	26	38	85	134	182	180
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	B <sup>2)</sup> d)	320 b)	326 <sup>2)</sup> b)	320 b)	156 <sup>2)</sup> b)	B <sup>2)</sup> b)	288 <sup>2)</sup> c)		I <sup>2)</sup> c)		A <sup>2)</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
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	5,80	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>2)</sup>	7,70	19,00	14,00 <sup>2)</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 D	7,57	18,24	13,57	17,98	4,43	9,90	5,30	6,47	11,37	15,90	20,17	19,77
1970 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
Okt.	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
Nov.	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
Dez.	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
1971 Jan.	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
Febr.	9,20	18,70	13,90	18,40	4,50	12,00	6,00	7,30	13,80	19,40	24,50	24,00
März	9,20	18,70	13,90	18,40	5,10	12,00	6,00	7,30	13,80	19,40	24,50	24,00

### 4. Pauschalfrachten für Container

DM je 40-Fuß-Container<sup>2)</sup>

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 <sup>2)</sup>	9145 c <sup>2)</sup>	493 c <sup>2)</sup>		9145 c <sup>2)</sup>	
1958 D Febr./Dez.	410,00	592,80 <sup>2)</sup>	1215,00	1495,00	1225,00 <sup>2)</sup>	1517,50 <sup>2)</sup>
1960 D	405,50	602,50 <sup>2)</sup>	1215,00	1495,00	1220,00 <sup>2)</sup>	1492,50 <sup>2)</sup>
1961 D	405,00	602,50	1215,00	1495,00	1220,00	1492,50
1962 D	390,75	612,50	1215,00	1495,00	1230,00	1502,50
1963 D	382,50	632,50	1215,00	1495,00	1250,00	1522,50
1964 D	382,50	651,25	1092,10	1338,75	1268,75	1541,25
1965 D	382,50	637,50	920,00	1120,00	1095,00	1285,00
1966 D	382,50 <sup>2)</sup>	632,50 <sup>2)</sup>	887,50 <sup>2)</sup>	1077,50 <sup>2)</sup>	1070,00 <sup>2)</sup>	1252,50 <sup>2)</sup>
1967 D	382,50	632,50	887,50	1077,50	1070,00	1252,50
1968 D Juni-Dez.	382,00	435,00	595,00	843,00	685,00	800,00
1969 D	382,00	439,00	595,00	733,00	687,00	804,00
1970 D	401,25	440,00	625,00	768,75	706,25	823,75
1970 Juli	420,00	460,00	655,00	806,00	745,00	863,00
August	420,00	460,00	655,00	806,00	745,00	863,00
September	420,00	460,00	655,00	806,00	745,00	863,00
Oktober	420,00	460,00	655,00	806,00	745,00	863,00
November	420,00	460,00	655,00	806,00	745,00	863,00
Dezember	420,00	460,00	655,00	806,00	745,00	863,00
1971 Januar	420,00	460,00	655,00	806,00	745,00	863,00
Februar	420,00	460,00	655,00	806,00	745,00	863,00
März	420,00	460,00	655,00	806,00	745,00	863,00

## 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. 8. 1966	1. 1. 1968	1. 6. 1970
50 kg	3,60	4,50	5,90	6,40	7,40	8,50	10,00	9,30	10,00
100 kg	6,90	8,60	11,20	11,90	13,50	15,30	18,90	15,70	17,00
250 kg	16,70	20,90	27,20	28,90	30,90	34,40	36,50	33,90	36,70r
500 kg	29,70	36,40	45,50	48,60	52,40	57,90	60,70	56,70	61,20
750 kg	43,30	53,00	66,30	68,60	72,20	79,20	82,70	76,90	83,00
1 000 kg	51,00	61,10	73,30	83,20	87,30	95,60	99,20	92,00	100,00
1 500 kg	75,60	90,75	108,90	114,75	120,30	131,10	135,60	126,00	136,20

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 39/40

# 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)		
	A/B		C/D			E	F				I	II	III	IV	V
									I/II		III/IV/V				
5 t-Klasse															
1. 1. 1950	3,08	2,89	2,83	2,77	2,60	2,57	2,17	2,03	1,88	1,75	2,86	2,77		2,17	2,03
1. 1. 1951	3,49	3,28	3,19	3,11	2,92	2,86	2,41	2,26	2,08	1,94	3,19	3,11		2,41	2,26
15. 10. 1951	4,36	4,93	3,86	3,70	3,47	3,35	2,80	2,62	2,39	2,23	3,86	3,70		2,80	2,62
5. 8. 1952	4,67	4,31	4,13	3,96		3,58	3,00	2,80	2,56	2,39	4,13	3,96		3,00	2,80
1. 8. 1953	3,73	3,62	3,59	3,58		3,58	3,00	2,80	2,56	2,39	3,59	3,58		3,00	2,80
1. 7. 1955	3,73	3,62	3,59	3,58		3,58	3,00		2,56		3,59	3,58		3,00	3,00
1. 2. 1958	4,28			4,28		3,95	3,57		3,12		4,28	4,28	3,57	3,51	3,57
1. 11. 1960	4,52			4,28		3,95	3,57		3,12		4,28	4,28	3,57	3,51	3,57
8. 4. 1963	4,87			4,60		4,25	3,83		3,11		4,28	4,28	3,57	3,51	3,57
14. 3. 1966 <sup>a)</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>a)</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>a)</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>a)</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>a)</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>a)</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>a)</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>a)</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>a)</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>a)</sup>															
1. 5. 1970 <sup>a)</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 Spediteursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen

in DM je 100 kg

Änderungs- datum	Transportstrecke →		151 km				350 km			
	Gewicht →		100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg	100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg
1. 1. 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	5,55	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>a)</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>a)</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>a)</sup>			11,50	9,60	7,05	5,75	18,00	16,00	12,03	9,94
			(10,93—13,23)	(9,12—11,04)	(6,70—8,11)	(5,46—6,61)	(17,10—20,70)	(15,20—18,40)	(11,43—13,83)	(9,44—11,43)
1. 7. 1970 <sup>a)</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. 40/41

# IV. Schiffsverkehr

## A. Binnenschifffahrt

### 1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

Ware		Getreide <sup>1)</sup>										
		Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Übr. 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		
nach		Düsseldorf	Braunschweig	Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>3)</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
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
1970 D			11,45	8,11		7,58		10,92		12,49		7,18
1970 April			11,08	7,87		7,58		10,92		12,49		7,18
1970 Mai			11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18
1970 Juni			11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18
1970 Juli			11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18
1970 Aug.			11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18
1970 Sept.			11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18
1970 Okt.			11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18
1970 Nov.			11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18
1970 Dez.			11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18
1971 Jan.			11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18
1971 Febr.			11,79	8,33		7,58		10,92		12,49		7,18
1971 März			11,79	8,33		7,91		10,73		13,24		7,18

Ware		Getreide <sup>1)</sup>				Getreide <sup>1)</sup> ab 50 t <sup>5)</sup>	Mehl	Steinkohle in kompl. Ladungen <sup>6)</sup>	Ortskohle <sup>7)</sup> a)		
		Roggen und Weizen	Futtergetreide	Roggen und Weizen	Futtergetreide				Zechengruppen des Ruhrgebiets		
von		Emden				Hamburg			I II III		
nach		Mannheim		Heilbronn <sup>3)</sup>		Berlin			Emden		
1958 D		14,72	14,02	16,78 <sup>4)</sup>	16,08 <sup>4)</sup>	13,56		9,47	7,20	7,87	8,62
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		9,05	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	11,26	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	7,28
1970 D			10,65		12,29	11,97	17,64	10,06	6,97	7,67	8,45
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
1970 Okt.			10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83
1970 Nov.			10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83
1970 Dez.			10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83
1971 Jan.			10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83
1971 Febr.			10,65		12,29	12,30	18,00	10,11	7,30	8,03	8,83
1971 März			10,65		12,29	12,30	18,66	10,40	7,67	8,44	9,28

Ware		Küstenkohle <sup>8)</sup> b)			Exportkohle <sup>9)</sup> c)			Bunkerkohle <sup>10)</sup> d)		
		Zechengruppen des Ruhrgebiets								
von		I	II	III	I	II	III	I	II	III
nach		Emden								
1958 D		4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
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
1970 D		5,18	5,71	6,34	4,31	4,72	5,13	6,36	6,99	7,69
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
1970 Okt.		5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97
1970 Nov.		5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97
1970 Dez.		5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97
1971 Jan.		5,45	6,01	6,67	4,43	4,84	5,25	6,60	7,25	7,97
1971 Febr.		5,45	6,01	6,67	4,43	4,84	5,25	6,60	7,25	7,97
1971 März		5,75	6,34	7,04	4,63	5,04	5,45	6,60	7,25	7,97

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



## A. Binnenschifffahrt

1. Frachtsätze  
DM je 1000 kg

Ware	Bunker- kohle <sup>1)</sup>	Ortskohle <sup>1)</sup>	Steinkohle <sup>1)</sup>							Braunkohlenbriketts	
Strecke von	Ruhrgebiet			Rhein-Ruhrhäfen						Wesseling/Rh.	
nach	Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) <sup>2)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>2)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Frankfurt (Main <sup>2)</sup>	Würzburg <sup>2)</sup>	
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
1960 D	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71 <sup>3)</sup>	9,59	6,57	9,51
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	6,57	9,51
1962 D	7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	6,57	9,51
1963 D	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 D	7,26	8,32	7,67	16,22	7,15	9,67	7,10	9,43	8,43	6,57	9,77
1965 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,58	9,78
1966 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1968 D	7,24	8,80	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	9,48	8,41	6,65	10,08
1970 D	8,17	9,50	8,77	17,32	8,57	11,80	8,51	11,32	10,10	7,45	11,23
1970 April	7,84	8,98	8,28	17,17	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Mai	8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Juni	8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Juli	8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Aug.	8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Sept.	8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Okt.	8,43	9,87	9,12	18,30	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Nov.	8,43	9,87	9,12	18,30	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Dez.	8,43	9,87	9,12	18,30	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
1971 Jan.	8,43	9,87	9,12	18,30	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
Febr.	8,43	9,87	9,12	18,30	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
März	8,43	9,87	9,58	19,20	9,22	12,66	9,16	12,15	10,88	7,95	11,95

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze					Mineralöl (in Tankschiffen)		
Strecke von	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim <sup>4)</sup>	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl <sup>4)</sup>	Bremen <sup>5)</sup>		
nach	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort			Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Kanal Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)		
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46 <sup>6)</sup>	2,85	15,12	I	14,67
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,62	4,84	3,07	4,40	2,85	15,20 <sup>7)</sup>	II	14,97
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	16,92	III	14,97
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
1970 D	7,39	10,35	9,08	4,67	4,81	—	—	—	18,17	16,34	15,43
1970 April	7,46	10,45	9,17	4,54	4,81	—	—	—	16,82	15,12	14,28
Mai	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
Juni	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
Juli	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
Aug.	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
Sept.	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
Okt.	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
Nov.	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
Dez.	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
1971 Jan.	7,46	10,45	9,17	4,77	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
Febr.	7,46	10,45	9,17	4,77	4,81	—	—	—	18,85	16,95	16,00
März	7,89	11,03	9,70	4,77	4,81	—	—	—	19,57	17,60	16,61

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)						Kies			Bims Kies <sup>4)</sup>		
Strecke von	Bremen <sup>5)</sup>						Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.		
nach	Heilbronn <sup>6)</sup> über Küsten-Kan. u. Wes.-Datt.-Kan.			Mannheim über Rh.-Herne-Kan.   Wes.-Datt.-Kan.			Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
1958 D	27,71			21,31			3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37
1960 D	27,75 <sup>7)</sup>			21,95 <sup>7)</sup>			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1961 D	I 28,77	II 25,92	III 24,47	I 24,32	II 21,87	III 20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1965 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,55	7,86	8,60
1966 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 D	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1968 D	28,68	25,83	24,38	24,23	21,79	20,58	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1969 D	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,39	7,72	8,49
1970 D	30,90	27,86	26,28	26,13	23,48	22,18	3,32	6,50	7,32	4,84	8,61	9,54
1970 April	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,35	6,64	7,48	5,00 <sup>8)</sup>	8,85 <sup>8)</sup>	9,81 <sup>8)</sup>
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
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
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
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
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
Okt.	32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	23,00	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
Nov.	32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	23,00	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
Dez.	32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	23,00	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
1971 Jan.	32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	23,00	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
Febr.	32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	23,00	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
März	33,28	30,01	28,30	28,14	25,28	23,88	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81

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

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

Ware	Getreide <sup>1)</sup>							Ölkuchen <sup>2)</sup>				
	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>3)</sup>	Elbe			Rotter- dam <sup>4)</sup>	Elbe				
	Elbe	Stettin/ Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>5)</sup>	nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>6)</sup>	Helsingborg/ Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/ Oskarshamn	Elbe/ Weeser/ Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>7)</sup>	nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>8)</sup>	nördlich Aarhus/ Aalborg <sup>9)</sup>	Helsing- borg/Ystad (Schweden)
Währung	DM	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
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>1)</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>2)</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
1970 D	14,65	37,2	8,51	8,11	9,29	10,50	11,18		10,26	10,18	12,16	13,02
1969 I. Vj.	12,25		6,93	8,63	8,82	8,94		12,19	9,92	9,48	11,57	13,09
II. Vj.	14,12		6,83	6,86	7,84	8,19	9,67	15,24	8,57	8,83	10,95	10,88
III. Vj.	13,68	28,7	7,32	7,01	7,44	8,82		13,88	7,85	8,41	10,51	11,05
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		
II. Vj.	14,50	37,1	7,63	7,36	7,75		10,90		8,85	8,95	10,97	12,09
III. Vj.	14,46	39,7	8,08 <sup>r</sup>	7,77	8,47	10,33	10,33		10,30	9,65	11,60	12,58
IV. Vj.	15,06		8,98	8,98	10,04	11,07	11,90		11,13	11,65	13,91	13,74
1971 I. Vj. <sup>3)</sup>	11,10		8,00	6,23	8,17				8,79	9,30	11,47	13,75

Ware	Ölkuchen <sup>2)</sup>		Grubenholz		Schnittholz							
	Elbe		Hamina/ Björneborg (Finnland)	südl. Vester- vik/Ystad <sup>10)</sup> (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)						Brahestad/ Tornia (Finnland)	Göteborg/ Vänernsee (Schweden)
	nördl. Ystad/ Oskarshamn (Schweden)		Groß- britannien, Ostküste	Elbe/ Weeser/ Ems	belg. <sup>11)</sup> Rheinend- häfen	niederl. <sup>12)</sup> Rhein- häf.	Rhein- häf. <sup>13)</sup> Ruhrhäf.	Jade/ Ems	Elbe/ Weeser	Lübeck/ Flensburg	Großbritannien, Ostküste	niederl. Rheinend- häfen <sup>14)</sup>
Währung	DM	s. d.	DM		DM	hfl		DM			s. d.	hfl
Mengeneinheit	1 000 kg		Fathom									
1958 D	9,16	127,1			169,2	78,94	104,31	80,96	80,83	81,99	180,5	200,6
1960 D	11,01	170,2			209,2	113,25	128,52	100,86	98,50	91,70	230,2	248,10
1961 D	10,27	158,9	84,00		212,2	90,74	129,41	98,83	95,71	91,24	222,6	240,8
1962 D	11,85	156,4	74,80		200,6	85,20	126,62	94,02	90,00	92,84	210,6	225,5
1963 D	11,39	182,1	74,56		227,6	102,55	125,94	105,73	99,81	98,75	246,9	253,9
1964 D	11,36	180,0	78,37		226,5	102,31	130,89	105,03	103,69	105,70	251,9	266,2
1965 D	12,00	200,5	75,00		225,5	103,09	131,15	104,67	103,47	109,07	247,11	262,4
1966 D	10,98	190,7	70,00		231,0	96,00	129,88	111,81	106,32	109,11	254,8	273,8
1967 D	11,07	189,7			226,2	92,78	126,15	103,02	102,69	108,61	256,2	275,10
1968 D	12,58	232,6			135,53 <sup>4)</sup>	101,15	129,78	113,93	108,50	108,32	316,2	337,8
1969 D	13,00	301,11	60,10		147,52	106,71	136,39	128,69	116,25	116,38	339,8	361,2
1970 D	15,78		78,19		153,96	107,92	150,56	143,00	125,39	127,18	380,5	398,8
1969 I. Vj.	12,94		53,81		136,11	101,42	128,00	118,59	108,71	116,42	312,4	342,7
II. Vj.	13,11		48,50		146,56	103,13	138,06	130,31	113,77	106,11	332,7	352,6
III. Vj.	10,63				152,44	110,19	138,86	130,83	115,41	124,30	346,9	366,2
IV. Vj.	15,30				154,99		137,83	133,13	127,17		367,2	383,5
1970 I. Vj.			74,67		148,53	110,00	147,50	133,95	120,14		358,3	
II. Vj.	14,46		78,27		155,32		149,31	141,67	128,90	123,72	391,3	404,1
III. Vj.	14,42		80,44		156,13		151,90	150,32	129,89	129,79	378,11	403,6
IV. Vj.	19,80				159,67		153,50	150,50	125,96	129,57	393,4	405,10
1971 I. Vj. <sup>5)</sup>					140,79		154,75	128,08	126,81	114,75	18,745	20,635

Ware	Schnittholz				Kaolin <sup>14)</sup>		Naturwerksteine			
	westl. Ystad/ Varberg (Schweden)	südl. Vester- vik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelsund/ Härnösand <sup>15)</sup> (Schweden)	Stettin/ Danzig	Groß- britannien, Kanalküste		Bornholm (Dänemark)	Limfjord- häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)	
	Elbe/ Weeser	Rhein- häfen <sup>16)</sup> Ruhrhäf.	niederländische Rheinendhäfen <sup>17)</sup>	Großbritannien, Ostküste	Elbe/ Weeser		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
1960 D	72,94	99,61	79,69	98,10	229,2	156,6	16,26	8,47	6,50	9,10
1961 D	73,68	103,68	82,80	86,50	223,2	146,7	15,31	9,02	5,25	9,42
1962 D	73,81	93,98	79,47	80,46	202,11	145,9	14,23	8,60	7,41	8,93
1963 D	76,84	94,24	86,99	100,69	243,0	180,6	16,10	9,68	6,41	9,26
1964 D	77,64	99,04	85,72	95,65	250,0	177,2	15,21	9,15	9,21	9,38
1965 D	80,14	99,50	82,44	91,14	249,0	179,4	14,99	9,11	9,00	9,54
1966 D		100,31	77,86	97,25	258,9	173,5	15,06	9,07	7,94	9,00
1967 D			78,84	91,76	255,9	173,7	13,55	9,03		8,38
1968 D		101,39	90,70	104,32	320,4	233,1	14,97	9,00		8,30
1969 D	88,75	112,63	92,11	103,67	346,0	256,0	17,01	9,00	8,50	8,34
1970 D		114,37			368,11	260,5	23,41	11,57	10,00	11,09
1969 I. Vj.		104,25	86,33		312,7	209,5	16,06			
II. Vj.		113,75			341,3	233,7	16,47		6,67	10,30
III. Vj.		117,02			346,4		15,78	9,00	6,82	10,51
IV. Vj.					383,10	330,1	19,75	9,00	6,85	11,09
1970 I. Vj.					370,3	224,10	22,39	9,92	6,53	9,25
II. Vj.		108,94			352,1	266,1	21,28	9,00	6,81	9,51
III. Vj.		109,17			381,0	298,2	25,38		7,13	11,72
IV. Vj.					365,8		24,58		7,49	12,65
1971 I. Vj. <sup>6)</sup>					17,325	11,815	18,64	9,92	7,83	10,10

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

# 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>	Lübeck/ Flensburg (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)		Antwerpen	Lübeck	Rotterdam <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- hafen <sup>8)</sup> / Ruhrhafen	Elbe
Währung	DM						DM	skr	hfl	DM		
Mengeneinh.	1 000 kg											
1958 D		5,41	5,50		7,81	7,22		13,42			15,50	9,30
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>9)</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
1970 D	5,07	6,26	6,83	7,71	10,09	8,81	12,33	16,48	9,24	6,41	18,59	13,14
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.	5,19	6,32	6,75	8,20	10,18		12,12	15,95		6,33	19,17	14,74
IV. Vj.		6,66	7,61	8,29	9,92		11,82	15,75	9,50	7,24		14,77
1971 I. Vj. <sup>9)</sup>		6,38	6,40	6,72	10,75	7,59				6,03	18,25	11,64

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 (Schwed.)	nördlich Stockholm <sup>5)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon <sup>6)</sup>	nördlich Aarhus/ Aalborg <sup>13)</sup>
nach	DM	dkr	s. d.	DM	s. d.	s. d.	s. d.	skr	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.
Währung	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
1960 D	10,15	18,32	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	18,67	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>9)</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
1970 D	12,00	25,21	27,1		36,4	30,11		30,67	28,38	53,5	34,3	31,5
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.		23,36	23,11			34,9			29,91	56,7	27,0	
IV. Vj.		28,13	23,8			36,3				50,11	43,1	
1971 I. Vj. <sup>9)</sup>		23,46	1,250			1,210		23,50				

Ware	Koks <sup>10)</sup>			Briketts <sup>15)</sup>	Kalldüngemittel		Eisen und Stahl					
von	Elbe	Lübeck	Groß- britannien, Ostküste	Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Rhein- hafen <sup>7)</sup> / Ruhrhafen	Elbe/Weser/Ems	
Route	Varberg/ Oskarshamn (Schwed.)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Däne- mark <sup>12)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Strömst./ Malmö (Schwed.)	Trelleborg/ Stockholm (Schwed.)	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Strömst./ Malmö (Schwed.)	Strömst./ Malmö (Schwed.)	Strömst./ Malmö (Schwed.)
nach	skr	s. d.	dkr	skr	skr	s. d.	skr	skr	s. d.	DM	DM	DM
Währung	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	
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	8,61	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	17,05	18,67	8,71	9,78
1966 D	16,25	23,2	31,9	18,29	21,07	20,58	23,3	17,24	17,42	18,60	8,73	9,72
1967 D	14,94		27,9	16,95	21,87	22,13	22,6	16,37	17,39	18,30	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>	18,60	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
1970 D			50,4		27,79	20,00	33,9	20,67	21,27	18,29	10,59	11,43
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	28,7	18,45	17,67	16,84	9,13	10,16
III. Vj.				18,83	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.			50,10				33,8	18,45	18,08	18,03	9,89	11,09
IV. Vj.							35,0	21,53	21,98	19,69	11,59	11,21
1971 I. Vj. <sup>9)</sup>					27,38		1,375	19,40	23,62	18,73	10,00	10,98

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

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

Ware	Getreide											
von	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf				
Route	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan <sup>2)</sup>
nach	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rttd./Amst.	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan <sup>2)</sup>
Währung	£	\$	£	\$		£	\$	£	\$		£	\$
Mengeneinheit	2240 Ibs											
1958 D	4,645		2,045	4,14	4,85	2,100	4,40	2,285	4,67	4,95	3,345	8,37
1960 D	4,115	8,16	2,125	3,85	4,04	2,160	4,95	2,655	4,60	4,75	3,455	9,38
1961 D	4,150	9,42	2,290	3,89	4,44	2,330	5,41	2,820	4,45	5,36	3,695	10,86
1962 D	3,295	7,75	1,785	3,03	3,48	1,755	4,06	2,020	3,86	4,39	2,960	7,88
1963 D	3,445	8,44	2,055	4,90	5,01	2,065	4,53	2,595	5,22	5,59	3,865	9,69
1964 D	3,440	8,86	2,055	4,39	4,49	2,120	5,73	2,550	5,03	5,26	4,260	10,27
1965 D	3,915	9,44	2,380	4,91	4,80	2,430	5,74	3,205	5,38	5,60	4,535	12,01
1966 D	3,480	8,55	2,230	3,82	4,10	2,070	4,66	2,590	4,18	4,28	4,305	10,32
1967 D	3,765	8,34	2,250	4,11	4,30	2,235	5,34	2,280	4,78	5,02	5,365 <sup>3)</sup>	11,45 <sup>3)</sup>
1968 D	3,240	6,60	1,815	3,07	3,14	2,320	3,83	2,425	4,21	4,48	5,505	8,80
1969 D	3,480	7,00	2,035	3,43	3,60	2,420	4,20	2,300	4,20	4,49	4,255	8,17
1970 D	6,075	11,78	3,595	6,69	6,96	3,490	7,13	3,860	8,21	8,32	6,500	13,29
1970 April	5,485	11,36	3,475	7,16	7,97				8,88	9,08		14,00
1970 Mai	5,815	12,70	3,995	7,59	7,93	4,085		3,960	9,68	9,23		14,80
1970 Juni		11,38	3,495	6,30	6,51			3,905	8,46	8,50		12,92
1970 Juli		11,83	3,250	6,24	6,51		7,50		7,55	7,72		14,13
1970 Aug.	6,405	11,54	3,750	7,23	6,20	3,690		4,125	8,92	8,53	8,700	14,53
1970 Sept.	5,750	12,22	3,460	6,72	7,15	3,685	6,93	4,090	8,91	9,22		14,72
1970 Okt.	6,445	12,39	3,820	6,58	6,92	3,730	7,25	4,140	8,71	8,74		14,81
1970 Nov.	6,565	10,82	3,655	5,50	6,43	3,325	6,88	3,620	7,82	7,62		10,94
1970 Dez.						3,140	5,43	3,190	6,06	6,20		9,37
1971 Jan.						2,670	4,68	2,810	5,40	5,42	6,175	8,37
1971 Febr.		9,00				2,270	3,75	2,515	4,75	5,25		7,82
1971 März	3,730	7,42		3,53	4,00	2,290		2,800	4,72	5,28	5,375	7,03

Ware	Getreide											
von	Nord Pazifik <sup>4)</sup>				La Plata <sup>5)</sup>			Ost-Austral. <sup>6)</sup>	Australia		Süd-China <sup>7)</sup>	Birma <sup>7)</sup>
Route	UK	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK	China	Japan	Ceylon	
nach	UK	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan	UK	Antw./Hbg.	West-italien	UK	China	Japan	Ceylon	
Währung	\$		£		\$			£	\$		£	
Mengeneinheit	2240 Ibs.											
1958 D	7,94	7,06	3,155	5,43	8,14	7,17	7,64	3,950				1,260
1960 D	8,28	7,37	3,155	5,73	9,56	8,55	8,79	5,000		5,70		2,030
1961 D	6,81	6,97	3,335	6,45	9,86	9,27	9,23	4,940	2,745	7,07		2,085r
1962 D	6,17	6,88	2,830	5,41	9,43	8,64	8,34	5,005	2,280	5,72	1,795	1,940
1963 D	7,44	7,69	3,555	6,49	11,01	10,43	10,92	5,365	2,205	6,04	2,305	2,265
1964 D	7,85	7,82	3,735	7,00	11,71	10,78	11,74	4,555	2,395	7,18	2,510	2,510
1965 D	8,54	7,56	4,165	8,35	13,36	11,83	12,32	5,125	2,655	8,35	2,665	
1966 D	7,94	7,62	3,890	7,38	12,64	11,01	11,70	5,375	2,445	7,15	2,375	
1967 D	8,22	6,99	4,035	8,15	12,02	9,77	10,52	2,555	8,42	7,85	2,595	
1968 D	6,98	6,18	4,730	8,05	10,61	8,91	9,32	4,250	3,455	7,76	3,755	3,355
1969 D	6,23		4,845	8,11	10,30	7,53	8,20	4,640	2,990	7,76	3,825	3,115
1970 D	13,50	8,85	6,290	11,72	15,30	12,78	12,11	6,880	4,960	11,92	5,385	4,155
1970 April				12,10	15,77	13,56	12,50	7,290		12,96		
1970 Mai				12,49	16,88	16,03	14,20		4,960	12,38	5,240	
1970 Juni			7,600	12,63	17,63	14,47	13,31					
1970 Juli				12,23		12,88	13,50				5,460	
1970 Aug.				12,75	15,15	10,72	12,75			12,35	5,450	4,340
1970 Sept.			7,665	11,81	15,00	13,35	13,10				5,745	4,800
1970 Okt.				12,95		13,25					5,750	
1970 Nov.	13,50		6,625	10,13		11,97	10,13	7,500	4,895		5,640	
1970 Dez.		9,61	5,675			9,84	9,79					
1971 Jan.	12,20	10,35	5,125	9,77	10,87	8,61	8,81	7,125		9,63		
1971 Febr.				8,50	10,58	8,33	8,43			8,68	4,475	
1971 März				8,16	10,15	8,78	8,94			8,25		

Ware	Getreide <sup>8)</sup>	Esparto	Grubenholz	Zucker								
von	Süd-Afrika	Algerien	Archangelisk	Santo-Domingo	Recife/Santos	Peru	Fidschi-Inseln	Queensland <sup>9)</sup>	Philippinen	Mauritius	Durban	
Route	UK	UK	UK (Ostküste)	USNH	USNH	USNH	Antw./Rttd./Amst.	UK	Antw./Rttd./Amst.	USNH	UK	Japan
nach	UK	UK	UK (Ostküste)	USNH	USNH	USNH	Antw./Rttd./Amst.	UK	Antw./Rttd./Amst.	USNH	UK	Japan
Währung	£			\$				£	\$		\$	£
Mengeneinheit	2240 Ibs.			Fathom	2240 Ibs.							
1958 D	2,685	4,045	9,475				3,900	3,845	3,765		2,930	
1960 D	3,120	4,060	9,730	4,45	5,87	5,30		4,505	4,380	7,91	3,190	
1961 D	3,135	4,085	11,190	4,41	5,96	5,60		4,650	4,525	6,89	3,280	
1962 D	2,620	4,050	9,915	3,30	5,01	4,98	3,940	4,190	4,065	5,95	2,865	
1963 D	3,095	4,260	10,835	4,45	6,81	6,03	4,600	4,860	4,735	7,14	3,965	3,125
1964 D	2,980	4,675	11,250	4,45	6,03	6,75	4,425	4,620	4,495	7,23	3,655	3,590
1965 D	3,080	4,630	11,525	5,27	7,65	6,50	5,250	5,080	4,905	8,58	4,080	3,515
1966 D	2,600	4,480	12,000	4,97	7,24	6,14	4,580	4,790	4,665	7,49	2,945	2,830
1967 D	2,780	4,625	11,940	4,25	7,70	4,88	4,415	4,560 <sup>10)</sup>	4,435 <sup>10)</sup>	6,78 <sup>10)</sup>	3,260 <sup>10)</sup>	3,580
1968 D	2,850	5,085	13,625	4,63	7,63	6,80	5,215	5,330	5,205	7,07	3,675	4,205
1969 D	2,580	5,050		4,67	6,80	6,73	5,965	5,895	5,770	7,09	3,705	3,865
1970 D	4,655		19,375	6,52	9,49	8,74	8,030	8,160	8,030	11,91	5,430	6,035
1970 April	4,500						7,500			12,14		6,250
1970 Mai			17,750	7,25				8,125	8,000	12,03		6,440
1970 Juni	4,930		18,250	7,75	11,50		8,425	8,190	8,065	12,19	5,940	6,250
1970 Juli	4,250		18,750	7,50	10,25	9,25	8,065			12,05		
1970 Aug.	4,115		20,000		10,10	8,88	8,125			12,50	5,750	6,000
1970 Sept.	5,190		20,500	7,00		8,43		8,690	8,565	13,29		
1970 Okt.	5,500		21,000		9,93	8,42				13,38	6,125	
1970 Nov.				6,25	9,00			8,690	8,565	12,94	6,250	5,980
1970 Dez.					8,50			8,190	8,040	12,15		
1971 Jan.				3,76	7,52	6,25		8,075	7,950	10,50		
1971 Febr.	3,000			3,75	7,20	6,63		8,000	7,875	10,55	4,000	
1971 März			19,750	3,50	6,50	6,83		7,375	7,125	10,38		

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

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

Ware	Futtermittel <sup>2)</sup>		Kopra	Kohlen						Petrol- koks	Eisen- und Manganerze	
Route	von	US-Golf	La Plata	Philip- pinen	Hampton Roads				Australien	US-Golf	Vitoria	Marmagao
nach		Antw./ Hbg.	Antw./ Hbg.	Antw./ Hbg. <sup>3)</sup>	Nordd. Häfen	Rotterdam	West- italien	Japan	Rio de Janeiro	Japan	Antw./Rttd./ Hbg.	Antw./Hbg.
Währung		\$										
Mengeneinheit		2240 Ibs.		cu ft	2240 Ibs.							
1958 D		4,92	9,77	0,15	3,59	3,38	3,97	7,60	4,95	5,06	5,50	5,75
1960 D			11,77	0,18	3,84	3,66	4,14	8,35	5,30	5,49	5,51	6,43
1961 D		5,00	11,48	0,16	4,22	3,83	4,25	9,02	6,32	5,78	5,42	5,99
1962 D		5,35	11,83	0,15	3,20	2,83	3,61	6,55	5,06	4,85	4,31	4,58
1963 D		5,63	9,80	0,19	4,05	3,81	4,83	7,18	7,44	4,89	5,56	5,14
1964 D		6,65	11,47	0,20	3,78	3,43	4,45	7,32	8,11	4,31	5,71	4,57
1965 D		6,64	13,82	0,24	4,35	3,91	4,82	8,31	8,09	4,98	7,47	5,48
1966 D		6,18	12,24	0,21	3,23	2,87	4,04	6,99	7,06	4,14	6,42	3,64
1967 D		5,22	10,52	0,23 <sup>4)</sup>	3,26	2,60	4,62	7,56	8,46	4,54	6,26	3,00
1968 D		5,36	9,87	0,27	3,40	2,60	4,16	6,88	7,60	4,06	6,74	3,48
1969 D		5,90	8,52	0,27	3,66	3,47	5,38	6,60	6,92	3,61	5,63	2,72
1970 D		9,69	14,21	0,40	7,17	6,18	7,45	11,85	11,14	6,81	11,16	10,43
1970 April		9,55			8,84	6,89		12,76	11,60	7,75	16,75	
Mai		11,38	15,93	0,40	8,43	7,23		12,59	11,25	8,18		
Juni		10,21	16,65		9,03	6,32		12,20	11,25	7,52	9,50	6,25
Juli		10,25	15,05	0,41	7,25	5,75	9,50	11,69		7,49	14,35	6,50
Aug.		10,25	15,15		6,75	5,90		12,79	11,00	7,45	9,00	
Sept.		9,75	15,65			6,75	8,63	12,90			11,00	7,13
Okt.		9,65		0,41	6,20	6,55	7,05	12,08	12,25		10,10	6,38
Nov.		8,30	13,00		5,00	4,95	5,80	10,89			16,00	5,75
Dez.		7,24			3,90	4,15		8,44	9,60	5,40	6,80	4,50
Dez.												10,00
1971 Jan.		6,46	11,07	0,37	3,68	3,86	4,40	7,96		5,80	7,07	4,23
Febr.		6,00			3,15	3,48		6,82				
März		6,34	9,48		2,95	3,29		6,63		5,50	8,30	4,00

Ware	Eisen- u. Manganerze	Zink- konz.	Schrott		Schwefelkies		Schwefel	Düngemittel <sup>1)</sup>			Dünge- mittel	
von	Marmagao	Port Pirie	USNH		Morphon- Bay	Huelva	US-Golf			Rotes Meer	Casa- blanca	Antw./ Hbg.
Route nach	Japan	Brist. Kan./ Le Havre/ Hbg.	West- italien	Japan	UK	Belgien	UK		Indien, Westküste		Antw./ Rttd.	Süd- china
Währung	\$	£	\$ <sup>5)</sup>			£			\$	£		
Mengeneinheit	2240 Ibs.											
1958 D	5,52	3,700	6,47		1,850	1,140	2,475	2,345		2,315	0,980	2,980
1960 D	6,12	5,000	7,08	11,08	1,945	1,245	2,460	2,465		2,600r	1,015	2,990
1961 D	6,68	4,340	7,66	13,72	2,020	1,120	2,710	2,590	9,58	2,565r	1,020	3,310
1962 D	5,04	3,780	6,08	10,44	1,720	1,040	2,075	2,240	8,71	2,765r	0,940	2,945
1963 D	5,52	4,755	7,52	12,28	1,985	1,275	2,520		10,23	2,675	1,050	3,315
1964 D	5,74	4,330	8,28	12,76	2,175	1,450	2,990	2,775	12,85r	2,635	1,135	3,330
1965 D	6,67	4,940	9,47	13,67	2,430	1,365	3,310	3,200	14,37r	2,565	1,305	4,135
1966 D	5,58	4,775	8,34	11,27	2,365	1,700	3,080	3,300	13,87	2,475	1,440	4,005
1967 D	5,48	4,555	10,51	12,03 <sup>6)</sup>	2,535	1,135	3,070	3,165	16,58 <sup>6)</sup>	2,465	1,385	5,800 <sup>6)</sup>
1968 D	5,44	5,175	4,20	10,47	2,755	1,440	3,485	3,515	16,51	2,820	1,595	6,935
1969 D	5,40	5,625	5,56	10,72	2,870	1,340	3,765	3,855	13,49	2,600	1,800	5,950
1970 D	10,16	7,915	10,65	16,88	3,445	1,800	5,210	4,065	16,69	2,930	2,110	8,140
1970 April	.	.	.	17,17	3,625	.	.	.	.	.	.	8,125
Mai	.	.	.	20,70		.	.	.	.	3,275	.	8,765
Juni	10,00	7,875	.	16,58		.	.	.	17,75	3,250	.	9,160
Juli	10,10	7,750	8,20	.	3,330	.	.	.	.	.	.	9,150
Aug.	10,30	.	11,63	.		1,750	.	.	18,00	.	.	9,150
Sept.	10,25	.	10,75	.		1,750	.	.	.	.	.	9,215
Okt.	.	8,750	.	.	3,500	.	.	4,065	18,91	.	2,250	.
Nov.	.	8,750	12,00	16,60		.	.	.	17,13	.	2,225	7,950
Dez.	.	7,500	.	13,00		.	.	.	14,75	.	1,850	6,625
Dez.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.
1971 Jan.	7,26	.	5,00	.	.	.	.	.	14,25	.	.	6,015
Febr.	6,75	.	4,35	11,05		.	.	.	12,25	2,125	1,450	5,525
März	6,08	.	4,98	10,58		.	.	.	12,90	2,600	1,225	5,275

**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
nach	Wilhelms- haven	New York	Wilhelms- haven	Lavéra	Yokohama	New York	Wilhelmshaven			Rotterdam		
Währung	£	\$	£		\$		£					
Mengeneinheit	2240 Ibs.											
1958 D	0,850	1,32	1,555	1,346	3,79	4,60			0,935	1,140	1,280	0,635
1960 D	0,785	1,34	1,530	1,245	3,40	4,33	0,635		0,980	1,055	0,980	0,715
1961 D	0,745	1,27	1,420	1,160	3,23	4,02	0,565		0,705	1,060	1,250	0,695
1962 D	0,825	1,42	1,595	1,330	3,50	4,43	0,625	0,735	0,775	1,100	1,215	0,790
1963 D	1,110	1,64	1,960	1,550	4,48	4,84	0,670	0,785	1,170	1,370	1,570	0,925
1964 D	0,995	1,55	1,720	1,395	3,78	4,90	0,785	0,860	1,055	1,375	1,365	0,900
1965 D	1,025	1,46	1,645	1,340	3,68	4,77	0,670	0,770	1,005	1,315	1,580	0,895
1966 D	0,855	1,60	1,540	1,270	3,26	4,78	0,640	0,775	0,840	1,315	1,350	0,850
1967 D	1,820	2,39	3,500 <sup>7)</sup>	3,230 <sup>8)</sup>	6,16	9,18 <sup>8)</sup>	1,040	0,795	0,690	2,145	3,175	1,425
1968 D	1,715	1,98	4,040	3,915	5,82	9,26	1,040	1,220	1,440	2,125	1,885	1,280
1969 D	1,260	1,82	3,205	3,110	4,69	7,64	0,880	1,040	1,200	1,615	1,205	1,060
1970 D	3,025	3,94	6,680	6,315	9,86	14,73	1,770	2,100	2,345	3,440	3,695 <sup>9)</sup>	2,015
1970 April	2,020	2,52	4,945	4,500	7,46	11,51	1,320	1,570	1,775	.	.	1,565
Mai	2,205	2,85	3,870	3,725	5,57	9,46	1,195	1,400	1,585	.	.	1,710
Juni	2,750	3,71	5,830	5,615	8,75	13,63	1,430	1,705	1,700	3,110	.	2,080
Juli	3,640	4,11	8,290	7,260	11,59	18,42	1,750	2,080	2,245	.	.	2,335
Aug.	2,870	4,48	7,395	7,140	11,18	17,87	2,000	2,385	2,690	.	4,140	2,490
Sept.	4,205	5,46	9,060	8,630	13,50	20,86	2,270	2,700	3,045	.	3,330	2,475
Okt.	4,705	5,69	10,295	9,840	15,02	23,26	2,835	3,315	3,740	4,585	3,610	2,520
Nov.	4,275	5,91	9,830	9,240	14,51	.	2,470	2,940	3,310	4,505	.	2,365
Dez.	3,300	3,85	7,180	6,970	10,49	.	2,250	2,675	3,015	4,350	.	2,810
1971 Jan.	2,665	3,98	7,600	7,575	11,18	16,92	1,910	2,345	2,550	3,605	.	1,910
Febr.	2,080	2,71	5,910	5,735	8,46	13,63	1,860	2,280	2,465	2,300	.	1,445
März	1,805	2,29	5,705	5,510	7,79	14,92	1,480	1,725	1,865	.	.	1,115

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

# C. Schiffsverkehrsindizes

## 1. Indizes der Seefrachtraten

Land	Bundesrepublik Deutschland									Groß- britannien	Norwegen	
Berechnende Stelle	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg							Heinz Peters, Hamburg		Mullion & Co, London	Norwegian Shipping News, Oslo	
Einsatzart	Linienfahrt			Tramp- fahrt	Tankerfahrt			Tramp- fahrt <sup>2)</sup>	Tanker- fahrt	Tanker- fahrt	Tramp- fahrt	Tanker- fahrt
Indexgruppe	Gesamt- index	Stückgut	Massen- gut	ins- gesamt	Gesamt- index	Rohöl	Erdöl- prod.	ins- gesamt	Getreide (insg.)	Rohöl (insg.)	ins- gesamt	Mineralöl (insg.)
Basis	1965 = 100				Worldscale = 100			1960 = 100		Worldscale = 100	Jul 1965— Juni 1966 = 100	Worldscale = 100
1962 D	91,9 <sup>1)</sup>	93,0 <sup>1)</sup>	88,9 <sup>1)</sup>	77,6 <sup>1)</sup>	—	51,1	—	89,1	95,1	49,8	80,1	54,7
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	50,9	87,9	61,9
1967 D	107,4 <sup>1)</sup>	109,1 <sup>1)</sup>	102,2 <sup>1)</sup>	93,3 <sup>1)</sup>	—	101,5	—	121,2	123,1	96,3	94,1	113,7
1968 D	107,4	108,3	102,4	90,8	103,7	99,4	114,0	116,3	140,0	95,2	92,4	103,8
1969 D	109,4	110,5	103,4	91,2	83,6 <sup>2)</sup>	79,5 <sup>2)</sup>	94,3 <sup>2)</sup>	109,6	117,7	68,7 <sup>2)</sup>	85,2	87,2 <sup>2)</sup>
1970 D	114,2	114,4	112,6	133,3	186,3	182,0	201,9	189,4	160,0	189,1	119,4	196,1
1970 April	113,1	113,4	111,4	139,4	134,7	132,2	152,7	175,7	172,4	120,3	121,3	137,0
Mai	113,2	113,4	112,2	144,2	127,7	123,1	167,5	182,8	180,9	140,1	124,1	132,9
Juni	113,5	113,5	113,6	137,6	172,3	165,2	201,7	181,1	171,3	183,8	121,8	173,4
Juli	114,1	113,8	115,7	127,3	210,1	205,0	224,9	175,1	—	205,3	120,4	223,1
Aug.	114,5	114,3	116,2	133,8	219,7	196,1	257,5	178,6	—	219,8	126,7	225,8
Sept.	115,0	114,9	115,0	140,6	249,7	252,2	244,4	186,2	—	254,8	128,4	259,5
Okt.	115,3	115,3	115,2	137,1	276,1	287,6	255,5	178,9	—	291,7	128,9	286,3
Nov.	116,7	116,6	116,8	130,8	263,2	267,0	256,1	160,1	—	283,1	119,6	281,5
Dez.	116,7	116,7	116,7	118,3	216,9	194,6	280,9	140,5	—	199,8	110,6	225,6
1971 Jan.	120,8	120,9	119,7	111,1	209,2	210,6	198,8	125,3	—	200,2	107,4	206,7
Febr.	122,1	122,5	119,9	104,3	163,8	170,2	145,3	112,2	—	159,7	96,0	154,6
März	123,5	124,0	120,8	102,9	147,7	147,7	148,3	108,1	—	140,2	87,5	139,8

Land	Italien													
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelschiffahrt Rom <sup>2)</sup>													
Einsatzart	Trampfahrt													
Indexgruppe	Gesamt- index	Europa- fahrt zu- sammen	Getreide						Getreide, Zucker, Zink- konzentrat	Mais, Zucker, Erz	Getreide	Schwe- felkies	Getreide, Kohle	
von			Große Seen	Ost- Kanada	US-Golf	La Plata	Nord- Pazifik	Austra- lien	Südostafrika	Schwarz- meer	Ost- mittel- meer	Northern Range		
Fahrtroute nach														
Basis	1965 = 100													
1962 D	89 <sup>1)</sup>	78 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	81 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	70 <sup>1)</sup>	—	—
1966 D	89 <sup>1)</sup>	91 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	101 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	99 <sup>1)</sup>	—	—
1967 D	84 <sup>1)</sup>	87 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	96 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	89 <sup>1)</sup>	—	—
1968 D	95	90	73	75	82	80	83	73	97	103	92	113	84	80
1969 D	96	90	70	71	76	75	74	78	111	93	95	149	79	89
1970 D	143	141	122	125	118	119	126	112	145	153	152	—	164	138
1970 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	143	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	—
Okt.	155	161	141	134	123	—	119	—	171	181	175	—	155	169
Nov.	136	133	129	112	120	122	104	121	139	154	—	—	141	137
Dez.	116	120	75	87	90	87	91	116	154	134	—	—	122	118
1971 Jan.	111	111	—	86	93	81	83	138	145	128	122	—	90	85
Febr.	109	110	94	69	89	—	86	138	141	121	122	—	85	83
März	96	89	119	76	71	73	83	—	97	99	—	—	72	87

Land	Italien															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelschiffahrt, Rom <sup>2)</sup>															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Erz			Erz, Phos- phat	Kohle		Afrika- fahrt zu- sammen	Phosphat			Ameri- ka- fahrt zu- sammen	Getreide	Kopra	Zucker		Erz
von	Bra- silien	Indien	West- afrika	Westl. Mittel- meer, Nord- afrika	Nord- europa			Nord- West- afrika	Ost- afrika, Rotes Meer	Ameri- ka- fahrt zu- sammen		US-Golf	Philipp- pinen	Karib. Inseln	Kuba	Bra- silien
Fahrtroute nach																
Basis	1965 = 100															
1962 D	—	—	—	70 <sup>1)</sup>	81 <sup>1)</sup>	69 <sup>1)</sup>	—	—	78 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	93 <sup>1)</sup>	
1966 D	—	—	—	96 <sup>1)</sup>	109 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>	—	—	86 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	68 <sup>1)</sup>	
1967 D	—	—	—	72 <sup>1)</sup>	104 <sup>1)</sup>	80 <sup>1)</sup>	—	—	95 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	99 <sup>1)</sup>	
1968 D	81	109	76	—	144	89	111	—	111	93	92	75	93	—	97	
1969 D	83	120	83	90	—	—	101	—	101	83	93	73	77	—	88	
1970 D	165	210	162	139	—	113	121	—	121	121	111	121	119	164	117	
1970 April	172	227	164	—	—	—	—	—	134	127	—	122	—	—	100	
Mai	178	—	—	—	—	—	—	—	127	115	105	145	—	—	122	
Juni	161	—	166	—	—	—	126	—	126	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	
Okt.	170	238	164	—	—	—	165	—	165	135	120	140	—	—	139	
Nov.	136	182	142	—	—	126	—	—	117	115	135	115	—	—	112	
Dez.	140	207	140	—	—	—	—	—	106	101	127	81	—	—	104	
1971 Jan.	98	173	131	—	—	—	—	—	98	84	—	72	—	—	123	
Febr.	99	181	127	—	—	—	127	—	99	94	110	58	—	—	109	
März	79	—	95	124	—	—	101	—	101	97	89	63	—	—	—	

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

**C. Schiffsfrachtsindizes**  
**1. Indices der Seefrachtraten**

Land	Italien														
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom <sup>1)</sup>														
Einsatzart	Trampfahrt														
Indexgruppe	Erz				Asien-/Austra- lien-fahrt zu- sammen	Getreide		Reis	Getreide, Phosphat		Getreide, Schrott	Erz		Kohle	Kohle, Schrott
von Fahrtroute nach	Westk. Süd- amerika	Indien, Ost- afrika	West- afrika	Türkei, Mittel- meer		La Plata	Austra- lien	Süd- china	US-Golf		Nord- Pazifik	Südost- afrika	Indien	Austra- lien	US- Nord- atlantik
	Vereinigte Staaten					Fernost	Indien	Ceylon	Japan, China	Indien	Japan, China, Indien	Japan		Japan, China	Japan
	1965 = 100														
1962 D	—	.	.	.	71 <sup>3)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.
1966 D	.	.	.	.	88 <sup>3)</sup>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1967 D	.	.	.	.	89 <sup>3)</sup>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1968 D	83	73	107	124	106	175	137	126	87	115	99	109	94	111	84
1969 D	85	74	96	74	100	139	116	133	78	99	98	102	95	99	79
1970 D	136	102	117	139	162	233	159	181	124	147	151	163	177	166	140
1970 April	153	—	170	—	167	229	156	—	132	—	156	172	175	178	142
Mai	—	—	150	—	174	250	—	178	136	—	140	181	—	201	137
Juni	157	—	—	—	175	249	—	—	130	—	162	—	175	183	151
Juli	147	108	107	—	169	243	—	176	129	—	156	157	176	179	142
Aug.	116	130	—	147	172	213	—	186	134	178	159	163	181	177	156
Sept.	127	112	—	147	184	268	—	194	136	—	171	—	179	—	161
Okt.	144	—	—	—	156	—	—	—	139	—	145	184	—	163	149
Nov.	141	—	84	—	158	—	159	192	105	—	168	173	—	174	135
Dez.	128	90	100	124	123	—	—	—	96	—	133	145	—	147	98
1971 Jan.	107	—	—	105	119	144	—	—	76	126	117	—	127	146	98
Febr.	125	—	—	—	113	122	—	152	92	—	96	115	116	127	89
März	111	—	—	110	104	119	137	—	75	—	92	116	106	111	80

Land	Italien										Vereinigte Staaten von Amerika				
Berechnende Stelle	Schiffahrtskommission der Vereinigten Italienischen Handelskammern, Rom										Maritime Research Inc., New York				
Einsatzart	Trampfahrt (Küstenfahrt <sup>2)</sup> )										Trampfahrt				
Indexgruppe	Gesamt-index	Ge-treide	Holz	Bims-stein	Schwe-fel	Pozzulan-erde	Salz	Bauxit	Dünge-mittel	Zement	Gesamt-index	Ge-treide	Zucker	Erz	Kohle
Basis	1965 = 100										1951 = 100				
1962 D	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1966 D	98,8	102,7	114,2	100,7	102,1	98,1	98,7	93,1	97,9	100,4	43,4	45,6	47,4	46,9	34,4
1967 D	96,5	110,6	116,3	104,5	97,8	93,8	92,9	90,3	98,5	104,6	43,1	46,5	46,9	47,1	33,0
1968 D	102,3	110,4	121,8	109,7	100,8	104,6	98,5	89,6	100,9	104,5	42,2	44,3	47,3	48,4	32,8
1969 D	105,3	110,1	123,1	109,6	100,5	105,3	104,4	96,6	104,1	108,0	40,9	41,1	47,3	48,8	32,7
1970 D	115,9	110,1	138,5	120,5	107,7	111,6	121,8	108,3	116,2	110,6	49,9	56,1	49,4	52,1	39,8
1970 April	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,8	57,6	49,2	52,2	40,6
Mai	114,8	110,1	126,0	121,1	106,9	110,8	120,4	109,5	112,5	113,5	51,9	59,7	49,6	52,3	41,2
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51,5	58,7	49,6	52,5	41,1
Juli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,6	56,9	49,6	52,3	40,7
Aug.	115,9	110,1	141,3	121,6	105,7	111,2	119,9	112,6	119,8	110,9	51,5	58,9	49,8	52,6	40,9
Sept.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51,8	59,4	49,9	52,8	41,3
Okt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52,1	60,1	49,9	53,0	41,2
Nov.	119,9	110,1	160,6	122,2	116,9	114,3	128,0	104,1	122,3	109,6	50,9	57,3	49,9	52,9	40,6
Dez.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,6	53,5	49,8	52,7	39,2
1971 Jan.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,0	51,9	49,8	52,9	38,9
Febr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47,4	51,2	49,7	52,6	38,3
März	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47,2	50,9	49,5	52,6	38,1

Land	COMECON-Länder													
Berechnende Stelle	Büro für Seefrachtkoordination des Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Warschau													
Einsatzart	Trampfahrt													
Indexgruppe	Großtonnage (8000 und mehr t dw <sup>4)</sup> )								Tonnage mittl. Größe (2000—5500 t dw <sup>5)</sup> )				Küsten-tonnage <sup>6)</sup> )	
	Gesamt-index	Nord-europa	Mittel-meer	West-afrika	Indien	Nord-amerika	Mittel-amerika	Süd-amerika	Gesamt-index	Schwarm-/Mittelme.	Ostsee/Nordsee	Weiß-meer	Gesamt-index	
Basis	1964 = 100													
1962 D	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	100,5	117,6	129,2	90,3	65,0	104,2	114,0	94,9	102,8	100,8	104,3	100,3	104,1	—
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	—
1970 D	164,0	165,1	171,8	159,5	135,9	164,7	184,9	177,2	158,0	158,0	157,9	—	150,2	—
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	—
Mai	172,6	174,2	175,0	166,3	133,0	144,7	197,8	185,7	173,0	165,7	157,5	—	142,3	—
Juni	174,5	161,6	194,3	132,0	144,1	—	214,8	191,6	162,2	158,9	165,8	—	149,3	—
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	—
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	—
Sept.	182,2	161,6	202,0	169,0	154,4	—	213,5	212,5	162,2	158,9	165,8	—	157,9	—
Okt.	177,2	188,9	174,2	188,2	158,4	—	—	192,0	162,2	159,0	165,8	—	163,4	—
Nov.	164,9	161,6	169,0	185,5	154,5	—	167,0	169,0	171,2	162,9	180,6	—	159,5	—
Dez.	152,4	156,6	172,0	115,0	139,8	114,8	162,0	158,0	160,5	171,4	148,2	—	158,2	—
1971 Jan.	150,3	163,1	176,9	169,8	124,3	106,6	141,3	136,0	152,1	142,2	163,3	—	133,2	—
Febr.	134,4	129,4	147,6	159,1	125,7	95,0	148,3	136,0	141,5	132,6	141,8	164,0	122,4	—
März	129,3	111,9	152,2	128,8	126,4	99,6	135,9	132,5	145,3	136,6	155,0	—	124,7	—

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

# 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			
Tankergrößenklasse	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2
1962 D.....	89,09	89,09	—	—	30,9	27,9	—	—	51,2	46,11	—	—	18,10	17,1	—	—
1966 D.....	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 D.....	94,55	84,57	69,02	—	32,7	29,2	23,10	—	67,7 <sup>a)</sup>	60,9 <sup>a)</sup>	50,0 <sup>a)</sup>	—	20,0	17,11	14,7	—
1968 D.....	99,71	92,33	74,56	62,55 <sup>a)</sup>	35,5	32,9	26,6	22,2 <sup>a)</sup>	82,6	76,5	61,9	51,10 <sup>a)</sup>	21,9	20,2	16,3	13,8 <sup>a)</sup>
1969 D.....	84,09 <sup>a)</sup>	81,70 <sup>a)</sup>	63,47 <sup>a)</sup>	57,14 <sup>a)</sup>	30,10	27,2	22,9	20,6	72,4	63,9	53,3	48,1	18,11	16,8	13,11	12,7
1970 D.....	134,34 <sup>a)</sup>	124,35 <sup>a)</sup>	91,60 <sup>a)</sup>	80,17 <sup>a)</sup>	42,7	38,11	29,0	25,4	100,7	92,0	68,7	60,0	25,10	23,8	17,7	15,5
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	13,6
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
16. Okt.—15. Nov.	170,4	156,8	109,7	95,2	54,0	49,8	34,9	30,2	127,5	117,3	82,2	71,4	32,10	30,2	21,1	18,4
16. Nov.—15. Dez.	168,5	152,4	114,7	97,9	53,4	48,3	36,4	31,0	126,0	114,0	85,11	73,4	32,5	29,4	22,1	18,10
16.—31. Dez.	158,8	142,8	111,2	94,7	50,3	45,3	35,3	29,11	119,0	107,0	83,4	70,11	30,7	27,6	21,5	18,3
1971																
1.—15. Jan.	158,8	142,8	111,2	94,7	1,285	1,155	0,900	0,770	3,040	2,730	2,205	1,875	0,785	0,705	0,550	0,470
16. Jan.—15. Febr.	143,0	133,5	107,8	90,7	2,320	2,165	1,745	1,470	5,475	5,110	4,125	3,470	1,415	1,320	1,065	0,900
16. Febr.—15. März	133,8	130,3	109,6	91,2	2,170	2,110	1,775	1,480	5,120	4,985	4,195	3,490	1,325	1,290	1,085	0,905
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 Zeitchartrerraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung															
Indexgruppe	bis 24 Monate (12000/ 25000 t dw) <sup>a)</sup>		bis 24 Monate <sup>a)</sup>				bis 12 Monate (10000/ 25000 t dw) <sup>a)</sup>		bis 1 Monat		1 bis 2		2 bis 3 Monate		mehr als 6	
	Gesamt-Index		9000/ 16000 t dw		20000/ 40000 t dw		über 40000 t dw									
Basis	1964 = 100		1968 = 100				Jul 1965 bis Jun 66 = 100		1951 = 100							
1962 D.....	—	—	—	—	—	—	—	64,8	35,4	29,5	34,5	36,7				
1966 D.....	108,2	—	95	—	—	—	—	88,7	53,8	43,0	55,2	53,1				
1967 D.....	115,1	—	94	—	—	—	—	88,8	40,3	43,8	56,2	55,3				
1968 D.....	115,4	100	100	100	100	100	100	92,6	50,6	47,5	57,0	55,2				
1969 D.....	114,2	102	99	98	106	106	106	89,5	47,3	49,0	58,1	56,6				
1970 D.....	165,6	183	134	169	214	214	214	130,9	82,2	76,7	86,1	75,7				
1970 April.....	174,4	193	140	175	227	120,1	84,9	79,3	93,2	71,0						
1970 Mai.....	190,7					131,9	93,7	86,7	97,4	78,0						
1970 Juni.....	174,4					133,1	94,1	87,7	94,5	77,4						
1970 Juli.....	170,6	206	139	182	254	130,0	90,1	81,1	87,7	79,8						
1970 Aug.....	169,8					148,8	85,4	78,3	92,8	83,7						
1970 Sept.....	182,9					149,7	88,4	81,3	92,2	82,3						
1970 Okt.....	175,0	176	138	167	202	147,2	88,1	78,6	91,4	84,0						
1970 Nov.....	162,7					145,4	77,7	76,8	83,2	80,5						
1970 Dez.....	141,5					137,3	74,5	66,5	72,1	72,5						
1971 Jan.....	134,4	135	111	126	157	123,9	63,3	57,8	67,1	72,3						
1971 Febr.....	125,5					122,1	59,4	54,7	66,0	68,0						
1971 März.....	120,4					123,3	57,3	55,2	60,7	60,6						
Land	Großbritannien				Frankreich				Bundesrepublik Deutschland							
Berechnende Stelle	Fairplay, London				Barry Rogliano Salles (Ventes), Paris				Statist. Bundesamt, Wiesbaden							
Indexart	Preismaßzahlen für Neubautonnage <sup>a)</sup>				Preismaßzahlen für Zweithandtonnage											
Indexgruppe	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 25000 t dw <sup>b)</sup>		Zur Wiederverwendung bestimmt <sup>11)</sup>				Zum Abbruch bestimmt <sup>12)</sup>							
	Baupreis		Übergabepreis		Liberty-Schiff Baujahr 43/45 10500/ 10999 t dw		Motorschiff Baujahr 1958 12500 t dw		Motortanker Baujahr 52/53 18500 t dw		Trockenfrachter in		Tanker in			
											Nord-europa		Süd-europa			
Basis	1962 = 100				1962 = 100				1962 = 100							
1962 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	100,0		
1966 D.....	106,9	108,2	103,7 <sup>10)</sup>	100,5 <sup>10)</sup>	157,7	117,0	40,2	129,5	120,2	106,4	107,9	135,2	127,0	103,7		
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	103,7	103,7		
1968 D.....	114,7	112,9	115,2	114,9	101,4	104,0	38,5	110,6	95,4	114,7	138,8	149,6	111,1	111,1		
1969 D.....	120,8	123,5	139,4	—	81,4 <sup>13)</sup>	94,2	38,1	167,8	123,3	135,7	139,9	159,2	138,8	138,8		
1970 D.....	133,5	144,1	193,3	—	67,9	106,4	59,7	145,9	158,5	177,6	217,4	183,6	166,1	166,1		
1970 April.....	132,0	141,2	185,8	—	74,4	97,8	—	—	—	—	176,9	217,4	—	174,1		
1970 Mai.....											176,9	—	—	191,5	—	—
1970 Juni.....											185,9	—	—	197,5	—	—
1970 Juli.....	135,0	147,1	200,7	—	—	120,6	73,15	145,9	157,4	189,0	—	—	—	—		
1970 Aug.....											188,5	—	—	199,4	—	—
1970 Sept.....											188,5	—	—	200,5	—	—
1970 Okt.....	—	—	—	—	—	106,3	57,99	—	—	—	191,1	—	—	—		
1970 Nov.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	142,5	—	—	—		
1970 Dez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1971 Jan.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	158,9	—	175,9	—		
1971 Febr.....											105,3	—	—	172,4	—	166,6
1971 März.....											167,7	—	—	173,0	—	193,5



# V. Post- und Fernmeldeverkehr

## A. Postverkehr

### 1. Index der Postgebühren

1962 = 100

Gliederung nach Dienstzweigen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Gesamtindex	Allgemeiner Postdienst						Sonderpost- dienste <sup>2)</sup>
		Zusammen	Inlandsverkehr	Verkehr mit dem Ausland				
				Zusammen	mit CEPT <sup>1)</sup> -Ländern		mit sonstigen Ländern	
				Zusammen	darunter mit EWG-Ländern			
Wägungsanteil in ‰	1000	952,9	827,2	125,7	72,3	24,5	53,4	47,1
1949 D	88,6	87,4	88,4	80,5	79,9	78,4	81,3	119,2
1950 D	88,1	86,9	87,3	84,4	82,5	80,7	87,0	117,8
1951 D	89,1	88,0	87,7	89,8	82,9	81,7	99,7	117,1
1952 D	91,6	90,6	90,7	89,8	82,9	81,8	99,4	116,6
1953 D	91,0	90,2	90,7	86,8	82,1	81,5	93,3	107,3
1954 D	94,5	93,6	94,1	90,8	89,7	89,6	92,2	112,4
1955 D	98,1	97,4	97,3	98,1	98,3	98,0	97,8	112,3
1956 D	98,0	97,3	97,2	98,3	98,4	98,0	98,1	111,5
1957 D	97,9	97,4	97,2	98,6	98,6	98,3	98,6	108,6
1958 D	99,4	99,0	99,1	98,8	98,8	98,5	98,8	106,7
1959 D	99,9	99,9	100,0	99,0	99,7	99,6	98,1	100,2
1960 D	99,9	99,9	100,0	99,1	100,0	100,0	97,9	100,2
1961 D	100,0	100,0	100,0	99,6	100,0	100,0	99,0	100,1
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	115,6	116,4	119,1	98,8	98,0	93,5	100,0	100,0
1964 D	121,6	122,7	126,4	98,5	97,5	91,6	99,9	99,9
1965 D	125,0	123,2	127,2	97,1	94,5	85,9	100,5	161,8
1966 D	150,2	149,6	155,4	111,6	111,3	99,8	112,1	162,6
1967 D	160,9	160,8	167,3	117,6	118,9	107,0	115,9	162,7
1968 D	160,9	160,8	167,3	117,9	119,3	107,0	116,1	162,7
1969 D	162,1	160,9	167,3	118,8	119,5	107,1	117,8	184,9
1970 D	162,6	160,8	167,3	117,6	118,6	106,3	116,3	199,9
1948, 1. Sept.	88,6	87,4	88,4	80,5	79,9	78,4	81,3	119,2
1950, 1. Febr.	89,0	87,9	88,4	84,3	83,0	80,9	86,1	117,8
1. April	87,8	86,6	86,9	84,3	83,0	80,9	86,1	117,8
1951, 20. Okt.	91,6	90,5	90,7	89,3	82,7	81,7	98,9	117,5
1952, 1. Okt.	91,6	90,6	90,7	90,2	83,0	82,0	100,1	116,6
1954, 1. Juli	98,2	97,5	97,5	98,1	98,4	98,0	97,7	112,4
1955, 1. Mai	98,0	97,3	97,2	98,0	98,3	98,0	97,7	112,3
1. Nov.	98,1	97,4	97,2	98,5	98,3	98,0	98,8	112,3
1958, 1. Jan.	97,9	97,5	97,3	98,7	98,8	98,5	98,7	106,7
1. Mai	100,1	99,8	100,0	98,8	98,8	98,5	98,8	106,7
1959, 1. April	99,9	99,9	100,0	99,0	99,9	100,0	97,9	100,2
1961, 1. Jan.	99,9	99,9	100,0	99,2	100,1	100,0	97,9	100,1
1963, 1. Jan.	99,8	99,8	100,0	98,6	97,5	92,7	99,9	100,0
1. März	118,8	119,7	122,9	98,9	98,1	94,0	100,0	100,0
1964, 1. Jan.	121,2	122,2	125,8	98,9	98,2	93,6	100,0	99,9
1. Aug.	122,2	123,3	127,2	98,0	96,5	88,8	99,9	99,9
1966, 1. Jan.	124,9	123,1	127,2	96,2	92,3	80,9	101,5	162,6
1. April	158,5	158,3	164,8	116,1	116,5	104,8	115,5	162,7
1967, 1. Jan.	160,9	160,8	167,4	117,5	118,8	107,0	115,8	162,7
14. Juni	160,9	160,8	167,4	117,7	118,8	107,0	116,1	162,7
1969, 1. Jan.	162,1	160,9	167,3	118,7	119,5	107,1	117,7	184,9
1970, 1. April	162,6	160,7	167,3	117,2	118,3	106,0	115,7	199,9

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

# A. Postverkehr

## 1. Index der Postgebühren

1962 = 100

Gliederung nach Dienstzweigen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Briefdienst											
	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland				Briefe			Postkarten		
			zu- sammen	mit CEPT <sup>1)</sup> - Ländern	darunter mit EWG- Ländern	mit sonstigen Ländern	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland
Wägungsanteil in % <sub>100</sub> .....	598,8	506,1	92,7	55,2	18,8	37,5	346,0	292,6	53,4	75,7	66,6	9,1
1949 D .....	91,4	92,7	84,1	83,6	82,8	84,9	96,9	99,9	80,8	100,1	100,0	100,4
1950 D .....	91,5	92,7	84,8	83,6	82,8	86,6	96,9	99,9	80,8	100,1	100,0	100,4
1951 D .....	92,6	92,7	92,2	83,6	82,8	104,9	96,9	99,9	80,8	100,1	100,0	100,4
1952 D .....	92,6	92,7	92,2	83,6	82,8	104,9	96,9	99,9	80,8	100,1	100,0	100,4
1953 D .....	92,0	92,7	87,9	82,4	82,2	96,1	96,9	99,9	80,8	100,0	100,0	100,3
1954 D .....	95,7	96,4	91,9	90,7	90,9	93,7	98,5	99,9	90,4	100,0	100,0	100,2
1955 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,1	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,1
1956 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,1	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,1	100,1
1957 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,1	100,0	100,0	100,1	100,0	100,0	100,0
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 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
1960 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
1961 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
1962 D .....	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D .....	118,9	122,7	98,4	97,2	91,5	100,1	108,8	110,9	97,6	139,3	145,2	96,6
1964 D .....	123,4	128,0	97,9	96,4	89,1	100,1	110,5	113,0	96,9	147,2	154,2	96,1
1965 D .....	124,0	129,2	95,4	81,1	92,4	99,9	110,2	113,0	94,6	146,9	154,2	93,9
1966 D .....	156,4	164,5	112,7	111,5	96,4	114,3	147,5	153,3	115,4	184,4	192,6	124,5
1967 D .....	167,4	176,2	119,2	119,1	103,7	119,2	160,0	166,8	122,9	196,9	205,4	135,1
1968 D .....	167,4	176,2	119,2	119,1	103,7	119,2	160,0	166,8	122,9	196,9	205,4	135,1
1969 D .....	167,4	176,2	119,2	119,1	103,7	119,2	160,0	166,8	122,9	196,9	205,4	135,1
1970 D .....	167,4	176,2	119,2	119,1	103,7	119,2	160,0	166,8	122,9	196,9	205,4	135,1
1948, 1. Sept. ....	91,4	92,7	84,1	83,6	82,8	84,9	96,9	99,9	80,8	100,1	100,0	100,4
1954, 1. Juli .....	100,0	100,0	100,1	100,0	100,1	100,1	100,0	100,0	100,1	100,0	100,0	100,2
1963, 1. März .....	122,8	127,2	98,5	97,5	92,2	100,1	110,7	113,0	97,7	147,3	154,2	97,3
1964, 1. Aug. ....	124,2	129,2	97,2	95,2	85,5	100,1	110,4	113,0	95,8	147,0	154,2	94,7
1966, 1. April .....	167,4	176,2	119,2	119,1	103,7	119,2	160,0	166,8	122,9	196,9	205,4	135,1

Jahr Änderungsdatum	Briefdienst											
	Drucksachen						Brief- drucksachen	Massen- drucksachen	Geschäfts- papiere	Misch- sendungen	Wurfsen- dungen <sup>2)</sup>	Eigen- händige Zustellung
	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr <sup>3)</sup>	Verkehr mit dem Ausland						
Wägungsanteil in % <sub>100</sub> .....	33,5	28,0	5,5	8,1	4,1	4,0	16,4	33,5	0,5	0,2	6,1	0,1
1949 D .....	62,9	62,9	62,5	67,4	72,3	62,5	96,7	57,7	56,3	58,3	65,6	75,0
1950 D .....	62,9	62,9	62,5	67,4	72,3	62,5	96,7	57,7	56,3	58,3	65,6	75,0
1951 D .....	62,9	62,9	62,5	67,4	72,3	62,5	96,7	57,7	56,3	58,3	65,6	75,0
1952 D .....	62,9	62,9	62,5	67,4	72,3	62,5	96,7	57,7	56,3	58,3	65,6	75,0
1953 D .....	62,9	62,9	62,5	67,4	72,3	62,5	96,7	57,7	56,3	58,3	65,6	75,0
1954 D .....	81,5	81,5	81,3	83,7	86,2	81,3	98,3	78,8	78,2	79,2	82,8	87,5
1955 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
1956 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
1957 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
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
1959 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
1960 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
1961 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
1962 D .....	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D .....	125,6	130,6	100,0	107,6	115,1	100,0	112,8	120,7	100,0	100,0	205,9	225,0
1964 D .....	130,7	136,7	100,0	109,1	118,1	100,0	115,4	124,8	100,0	100,0	227,1	250,0
1965 D .....	130,7	136,7	100,0	109,1	118,1	100,0	115,4	124,8	100,0	100,0	227,1	250,0
1966 D .....	154,0	160,9	118,8	136,6	154,3	118,8	145,1	136,8	4)	4)	240,8	250,0
1967 D .....	161,7	168,9	125,0	145,8	166,5	125,0	155,0	140,7	.	.	245,4	250,0
1968 D .....	161,7	168,9	125,0	145,8	166,5	125,0	155,0	140,7	.	.	245,4	250,0
1969 D .....	161,7	168,9	125,0	145,8	166,5	125,0	155,0	140,7	.	.	245,4	250,0
1970 D .....	161,7	168,9	125,0	145,8	166,5	125,0	155,0	140,7	.	.	245,4	250,0
1948, 1. Sept. ....	62,9	62,9	62,5	67,4	72,3	62,5	96,7	57,7	56,3	58,3	65,6	75,0
1954, 1. Juli .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963, 1. März .....	130,7	136,7	100,0	109,1	118,1	100,0	115,4	124,8	100,0	100,0	227,1	250,0
1964, 1. Aug. ....	130,7	136,7	100,0	109,1	118,1	100,0	115,4	124,8	100,0	100,0	227,1	250,0
1966, 1. April .....	161,7	168,9	125,0	145,8	166,5	125,0	155,0	140,7	4)	4)	245,4	250,0

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

# A. Postverkehr

## 1. Index der Postgebühren

1962 = 100

Gliederung nach Dienstzweigen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Briefdienst											
	Warenproben			Wertbriefe			Einschreiben <sup>2)</sup>			Rückscheine		
	zu- sammen	Inlands- verkehr <sup>1)</sup>	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland
Wägungsanteil in ‰	7,9	6,3	1,6	1,6	1,5	0,1	15,0	13,7	1,3	0,3	0,2	0,1
1949 D	70,5	73,2	60,0	94,8	96,2	68,9	80,0	80,0	80,0	100,0	100,0	100,0
1950 D	70,5	73,2	60,0	94,8	96,2	68,9	80,0	80,0	80,0	100,0	100,0	100,0
1951 D	70,5	73,2	60,0	94,8	96,2	68,9	80,0	80,0	80,0	100,0	100,0	100,0
1952 D	70,5	73,2	60,0	94,8	96,2	68,9	80,0	80,0	80,0	100,0	100,0	100,0
1953 D	70,5	73,2	60,0	94,7	96,2	68,8	80,0	80,0	80,0	100,0	100,0	100,0
1954 D	85,2	86,6	80,0	97,2	98,1	80,2	90,0	90,0	90,0	100,0	100,0	100,0
1955 D	100,0	100,0	100,0	99,7	100,0	91,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	100,0	100,0	100,0	99,6	100,0	91,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	100,0	100,0	100,0	99,6	100,0	91,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	100,0	100,0	100,0	99,6	100,0	91,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	100,0	100,0	100,0	99,9	100,0	97,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 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
1961 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
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	104,9	106,2	100,0	217,3	223,9	97,3	100,0	100,0	100,0	109,2	109,3	108,3
1964 D	105,9	107,4	100,0	240,8	248,6	96,3	100,0	100,0	100,0	116,2	116,9	110,0
1965 D	105,9	107,4	100,0	240,8	248,6	93,9	100,0	100,0	100,0	123,5	125,0	110,0
1966 D	138,9	145,0	115,0	245,4	253,0	107,0	145,0	145,0	145,0	125,0	125,0	125,0
1967 D	149,9	157,7	120,0	247,0	254,4	112,1	160,0	160,0	160,0	125,5	125,0	130,0
1968 D	149,9	157,7	120,0	247,0	254,4	112,1	160,0	160,0	160,0	125,5	125,0	130,0
1969 D	149,9	157,7	120,0	247,0	254,4	112,1	160,0	160,0	160,0	125,5	125,0	130,0
1970 D	149,9	157,7	120,0	247,0	254,4	112,1	160,0	160,0	160,0	125,5	125,0	130,0
1948, 1. Sept.	70,5	73,2	60,0	94,8	96,2	68,9	80,0	80,0	80,0	100,0	100,0	100,0
1954, 1. Juli	100,0	100,0	100,0	99,6	100,0	91,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963, 1. März	105,9	107,4	100,0	240,8	248,6	97,4	100,0	100,0	100,0	111,0	111,1	110,0
1964, 1. Aug.	105,9	107,4	100,0	240,7	248,6	95,3	100,0	100,0	100,0	123,5	125,0	110,0
1966, 1. April	149,9	157,7	120,0	247,0	254,4	112,1	160,0	160,0	160,0	125,5	125,0	130,0

Jahr Änderungsdatum	Briefdienst											
	Nachnahmen <sup>2)</sup>			Eilzustellungen <sup>2)</sup>			Luftpostbeförderung <sup>2)</sup>			Nicht- oder unzureichend freigemachte Briefsendungen <sup>4)</sup>		
	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland
Wägungsanteil in ‰	9,3	9,2	0,1	9,2	8,9	0,3	16,7	0,6	16,1	1,8	1,6	0,2
1949 D	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	102,1	100,0	102,2	97,7	99,9	83,7
1950 D	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	105,8	100,0	106,0	97,7	99,9	83,7
1951 D	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	146,9	100,0	148,5	97,7	99,9	83,7
1952 D	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	146,9	100,0	148,5	97,7	99,9	83,7
1953 D	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	123,5	100,0	124,4	97,7	99,9	83,7
1954 D	87,4	87,5	77,8	100,0	100,0	100,0	100,2	100,0	100,2	98,9	100,0	91,9
1955 D	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	100,2	100,0	100,2	100,0	100,0	100,0
1956 D	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	100,2	100,0	100,2	100,0	100,0	100,0
1957 D	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	100,2	100,0	100,2	100,0	100,0	100,0
1958 D	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	100,2	100,0	100,2	100,0	100,0	100,0
1959 D	100,0	100,0	94,5	100,0	100,0	100,0	100,1	100,0	100,1	100,0	100,0	100,0
1960 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
1961 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
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	120,7	120,8	100,0	127,8	127,8	127,8	100,0	100,0	100,0	230,6	251,3	97,7
1964 D	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	100,0	100,0	100,0	256,7	281,5	97,0
1965 D	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	94,7	100,0	94,5	256,4	281,5	94,9
1966 D	181,0	181,3	150,0	158,3	158,3	158,3	89,5	100,0	89,1	259,5	281,5	117,6
1967 D	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	89,5	100,0	89,2	260,6	281,5	125,7
1968 D	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	89,5	100,0	89,2	260,6	281,5	125,7
1969 D	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	89,5	100,0	89,2	260,6	281,5	125,7
1970 D	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	89,5	100,0	89,2	260,6	281,5	125,7
1948, 1. Sept.	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	102,1	100,0	102,2	97,7	99,9	83,7
1954, 1. Juli	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	100,2	100,0	100,2	100,0	100,0	100,1
1963, 1. März	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	100,0	100,0	100,0	256,8	281,5	97,9
1964, 1. Aug.	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	100,0	100,0	100,0	256,6	281,5	96,1
1966, 1. April	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	89,5	100,0	89,2	260,6	281,5	125,7

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

## A. Postverkehr

## 1. Index der Postgebühren

1962 = 100

Gliederung nach Dienstzweigen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Briefdienst										
	Kursbriefe	Werbe- antworten	Post- zustel- lungsaufträge	An- schriften- prüfung	Gebühren- stundung	Ein- lieferungs- beschein- igungen	Miet- briefkästen	Spät- einliefe- rung	Bereit- halten von Briefpost zur Abholung	Bezug von Sammeler- marken	Post- ver- zollung <sup>1)</sup>
	Inlandsverkehr										
Wägungsanteil in ‰	0,1	0,8	12,9	0,1	0,02	0,06	0,02	0,7	2,0	0,3	0,02
1949 D	90,0	75,0	92,1	50,0	100,0	100,0	75,0	75,0	100,0	100,0	120,0
1950 D	90,0	75,0	92,1	50,0	100,0	100,0	75,0	75,0	100,0	100,0	120,0
1951 D	90,0	75,0	92,1	50,0	100,0	100,0	75,0	75,0	100,0	100,0	120,0
1952 D	90,0	75,0	92,1	50,0	100,0	100,0	75,0	75,0	100,0	100,0	120,0
1953 D	90,0	75,0	92,1	50,0	100,0	100,0	75,0	75,0	100,0	100,0	120,0
1954 D	95,0	87,5	96,0	75,0	100,0	100,0	87,5	87,5	100,0	100,0	110,0
1955 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	100,0	225,4	232,1	141,7	100,0	1683,0	120,8	120,8	100,0	100,0	100,0
1964 D	100,0	250,5	291,6	150,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	100,0
1965 D	100,0	250,5	337,7	150,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	100,0
1966 D	100,0	250,5	345,3	187,5	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	145,0
1967 D	100,0	250,5	347,9	200,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	160,0
1968 D	100,0	250,5	347,9	200,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	160,0
1969 D	100,0	250,5	347,9	200,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	160,0
1970 D	100,0	250,5	347,9	200,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	160,0
1948, 1. Sept.	90,0	75,0	92,1	50,0	100,0	100,0	75,0	75,0	100,0	100,0	120,0
1954, 1. Juli	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963, 1. März	100,0	250,5	258,6	150,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	100,0
1964, 1. Aug.	100,0	250,5	337,7	150,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	100,0
1966, 1. April	100,0	250,5	347,9	200,0	100,0	2000,0	125,0	125,0	100,0	100,0	160,0

Jahr Änderungsdatum	Päckchendienst													
	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland				Päckchen			Einschreiben <sup>2)</sup>			Einlie- ferungs- beschein- igungen für Nach- nahmen	Eigen- händige Zu- stellung
			zu- sammen	mit CEPT- Ländern <sup>3)</sup>	darunter mit EWG- Ländern	mit son- stigen Ländern	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		
Wägungsanteil in ‰	76,3	70,2	6,1	4,0	1,3	2,1	72,3	66,6	5,7	2,6	2,3	0,3	0,04	0,03
1949 D	82,9	85,5	53,1	52,7	52,8	53,8	82,9	85,7	50,0	80,0	80,0	80,0	75,0	75,0
1950 D	82,9	85,5	53,1	52,7	52,8	53,9	82,9	85,7	50,0	80,0	80,0	80,0	75,0	75,0
1951 D	82,9	85,5	53,8	52,7	52,8	55,8	82,9	85,7	50,0	80,0	80,0	80,0	75,0	75,0
1952 D	82,9	85,5	53,8	52,7	52,8	55,8	82,9	85,7	50,0	80,0	80,0	80,0	75,0	75,0
1953 D	83,0	85,5	53,6	52,6	52,7	55,4	82,9	85,7	50,0	80,0	80,0	80,0	75,0	75,0
1954 D	91,5	92,8	76,8	76,2	76,3	78,0	91,5	92,9	75,0	90,0	90,0	90,0	87,5	87,5
1955 D	100,0	100,0	100,3	100,0	100,0	100,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	100,0	100,0	100,3	100,0	100,0	100,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	100,0	100,0	100,3	100,0	100,0	100,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	100,0	100,0	100,3	100,0	100,0	100,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	100,0	100,0	100,1	100,0	100,0	100,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 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	100,0
1961 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	100,0
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	110,8	111,7	100,1	100,1	100,1	100,1	111,0	111,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	225,0
1964 D	113,0	114,1	100,1	100,1	100,1	100,1	113,2	114,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	250,0
1965 D	115,0	114,1	100,1	100,1	100,1	100,1	113,2	114,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	250,0
1966 D	133,9	136,6	102,7	102,5	102,9	103,2	132,9	135,8	100,0	145,0	145,0	145,0	100,0	250,0
1967 D	140,9	144,1	103,6	103,3	103,9	104,2	139,5	142,9	100,0	160,0	160,0	160,0	100,0	250,0
1968 D	140,9	144,1	103,6	103,3	103,9	104,2	139,5	142,9	100,0	160,0	160,0	160,0	100,0	250,0
1969 D	140,9	144,1	103,6	103,3	103,9	104,2	139,5	142,9	100,0	160,0	160,0	160,0	100,0	250,0
1970 D	140,9	144,1	103,6	103,3	103,9	104,2	139,5	142,9	100,0	160,0	160,0	160,0	100,0	250,0
1948, 1. Sept.	82,9	85,5	55,1	52,7	52,8	53,8	82,9	85,7	50,0	80,0	80,0	80,0	75,0	75,0
1954, 1. Juli	100,0	100,0	100,3	100,0	100,0	100,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1963, 1. März	113,0	114,1	100,1	100,1	100,1	100,1	113,2	114,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	250,0
1964, 1. Aug.	113,0	114,1	100,1	100,1	100,1	100,1	113,2	114,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	250,0
1966, 1. April	140,9	144,1	103,6	103,3	103,9	104,2	139,5	142,9	100,0	160,0	160,0	160,0	100,0	250,0

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

# A. Postverkehr

## 1. Index der Postgebühren

1962 = 100

Geordnet nach Dienstzweiggruppen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Päckchendienst												Postver- zollung <sup>2)</sup>
	Rückscheine			Nachnahmen <sup>1)</sup>			Eilzustellungen <sup>2)</sup>			Luftpostbeförderung <sup>2)</sup>			
	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	
Wägungsanteil in ‰	0,03	0,02	0,01	0,56	0,55	0,01	0,56	0,55	0,01	0,11	0,03	0,08	0,07
1949 D	100,0	100,0	100,0	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	104,0	100,0	105,3	120,0
1950 D	100,0	100,0	100,0	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	107,5	100,0	109,9	120,0
1951 D	100,0	100,0	100,0	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	145,6	100,0	160,8	120,0
1952 D	100,0	100,0	100,0	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	145,6	100,0	160,8	120,0
1953 D	100,0	100,0	100,0	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	132,1	100,0	142,8	120,0
1954 D	100,0	100,0	100,0	87,4	87,5	77,8	100,0	100,0	100,0	118,6	100,0	124,8	110,0
1955 D	100,0	100,0	100,0	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	118,6	100,0	124,8	100,0
1956 D	100,0	100,0	100,0	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	118,6	100,0	124,8	100,0
1957 D	100,0	100,0	100,0	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	118,6	100,0	124,8	100,0
1958 D	100,0	100,0	100,0	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	118,6	100,0	124,8	100,0
1959 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	94,5	100,0	100,0	100,0	104,7	100,0	106,2	100,0
1960 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
1961 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
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	109,2	109,3	108,3	120,6	120,8	100,0	127,8	127,8	127,8	100,0	100,0	100,0	100,0
1964 D	116,2	116,9	110,0	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	100,0	100,0	100,0	100,0
1965 D	123,5	125,0	110,0	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	100,0	100,0	100,0	100,0
1966 D	125,0	125,0	125,0	181,0	181,3	150,0	158,3	158,3	158,3	100,0	100,0	100,0	145,0
1967 D	125,5	125,0	130,0	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	100,0	100,0	100,0	160,0
1968 D	125,5	125,0	130,0	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	100,0	100,0	100,0	160,0
1969 D	125,5	125,0	130,0	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	100,0	100,0	100,0	160,0
1970 D	125,5	125,0	130,0	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	100,0	100,0	100,0	160,0
1948, 1. Sept.	100,0	100,0	100,0	75,0	75,0	77,8	100,0	100,0	100,0	104,0	100,0	105,3	120,0
1954, 1. Juli	100,0	100,0	100,0	99,8	100,0	77,8	100,0	100,0	100,0	118,6	100,0	124,8	100,0
1963, 1. März	111,0	111,1	110,0	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	100,0	100,0	100,0	100,0
1964, 1. Aug.	123,5	125,0	110,0	124,8	125,0	100,0	133,3	133,3	133,3	100,0	100,0	100,0	100,0
1966, 1. April	125,5	125,0	130,0	199,7	200,0	166,7	166,7	166,7	166,7	100,0	100,0	100,0	160,0

Jahr Änderungsdatum	Paketdienst													
	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland				Pakete			Post- güter	Wert-Pakete <sup>1)</sup>			Pakete mit stiller Versiche- rung
			zu- sammen	mit CEPT- Ländern <sup>2)</sup>	darunter mit EWG- Ländern	mit son- stigen Ländern	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	
Wägungsanteil in ‰	215,9	193,1	22,8	9,3	2,8	13,4	119,5	102,3	17,2	63,6	1,9	1,6	0,3	0,02
1949 D	76,8	77,3	71,6	69,6	60,7	73,5	72,1	72,3	71,3	86,7	77,8	80,0	67,0	89,6
1950 D	74,4	72,6	93,1	90,3	80,4	95,4	75,4	72,3	93,8	72,6	77,9	77,0	82,1	101,0
1951 D	75,6	74,2	89,2	88,5	82,5	89,8	77,4	75,4	89,2	70,8	78,7	78,6	79,1	98,9
1952 D	87,4	87,2	89,0	88,3	83,4	89,5	87,8	88,2	85,7	82,6	86,9	88,9	76,8	97,7
1953 D	87,5	87,2	90,0	88,5	84,5	91,1	87,8	88,2	85,4	82,6	86,7	88,9	76,6	95,4
1954 D	88,4	88,3	89,4	88,5	84,5	90,0	87,8	88,3	85,0	84,6	89,8	91,2	83,3	94,3
1955 D	88,8	88,7	89,6	88,5	85,2	90,3	87,1	87,5	84,6	86,0	92,5	93,0	89,9	93,9
1956 D	88,6	88,3	91,2	89,5	85,2	92,0	86,9	87,1	85,7	85,6	92,4	92,8	90,7	94,9
1957 D	88,8	88,3	92,8	91,0	87,8	94,0	87,1	87,1	87,5	85,6	92,6	92,8	91,8	95,1
1958 D	95,9	96,1	93,9	92,6	89,7	94,8	94,6	95,7	88,0	96,2	96,7	97,6	92,3	96,0
1959 D	99,5	100,0	94,8	98,0	97,4	92,5	98,9	100,0	92,1	100,0	99,2	100,0	95,2	99,0
1960 D	99,5	100,0	95,1	100,2	100,0	91,6	99,1	100,0	93,7	100,0	99,4	100,0	96,3	100,3
1961 D	99,8	100,0	97,7	100,3	100,0	95,9	99,6	100,0	97,0	100,0	99,7	100,0	98,3	100,4
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	115,3	117,0	100,2	100,8	99,9	99,7	118,5	121,6	100,6	112,5	140,2	148,5	100,4	100,7
1964 D	118,6	120,7	100,4	101,6	99,9	99,5	122,3	125,9	101,0	115,0	148,3	158,1	100,7	101,3
1965 D	119,1	121,1	102,4	102,6	103,0	102,3	122,7	125,9	103,6	115,0	148,6	158,1	102,3	101,3
1966 D	136,3	139,4	110,4	114,6	116,1	107,4	131,6	134,7	113,1	132,2	155,0	164,6	108,9	107,4
1967 D	142,4	145,4	116,1	126,8	127,2	108,8	135,2	137,7	120,8	137,9	157,8	166,7	114,5	114,6
1968 D	142,5	145,4	117,8	130,1	127,7	109,3	135,5	137,7	123,0	137,9	158,1	166,7	116,0	117,3
1969 D	143,1	145,4	122,7	131,9	128,1	116,2	136,4	137,7	129,2	137,9	158,7	166,7	120,0	118,7
1970 D	142,4	145,4	116,2	125,1	121,3	110,1	135,4	137,7	121,9	137,9	157,9	166,7	115,1	114,8
1948, 1. Sept.	76,8	77,3	71,6	69,6	60,7	73,4	72,1	72,3	71,2	86,7	77,8	80,0	67,0	89,6
1950, 1. April	73,2	71,0	95,6	93,7	82,2	97,3	75,8	72,3	96,5	67,8	77,4	76,1	84,0	103,2
1951, 20. Okt.	87,1	87,2	86,0	86,7	82,4	85,5	87,9	88,2	86,3	82,6	86,9	88,9	77,1	97,7
1954, 1. Juli	89,5	89,4	89,8	89,5	85,2	90,1	87,9	88,4	84,9	86,7	92,9	93,5	90,3	94,7
1958, 1. Mai	99,4	100,0	94,1	92,6	89,7	95,1	98,3	100,0	88,0	100,0	98,7	100,0	92,3	96,0
1963, 1. März	118,3	120,4	99,8	100,0	99,9	99,7	122,2	125,9	100,2	115,0	148,2	158,1	100,1	100,0
1966, 1. April	141,5	145,4	107,6	108,4	107,9	107,1	133,5	137,7	108,5	137,9	156,3	166,7	105,7	103,9

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

# A. Postverkehr

## 1. Index der Postgebühren

1962 = 100

Gliederung nach Dienstzweigen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Paketdienst											
	Zu- stellung <sup>1)</sup> Inlands- verkehr	Nachnahmen <sup>2)</sup>			Schnell- pakete <sup>1)3)</sup> Inlands- verkehr	Drin- gende Pakete	Eilzu- stellung <sup>1)</sup> Verkehr mit dem Ausland	Luftpostbeförderung <sup>1)</sup>			Unzustell- barkeits- meldungen Inlands- verkehr	Postver- zollung <sup>4)</sup>
		zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland				zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		
Wägungsanteil in ‰	18,1	5,7	5,6	0,1	3,2	0,4	0,1	4,7	0,7	4,0	0,02	0,7
1949 D	66,7	75,1	75,0	83,3	100,0	72,0	81,8	.	100,0	.	83,3	80,0
1950 D	66,7	75,1	75,0	83,3	100,0	94,8	81,8	.	100,0	.	83,3	80,0
1951 D	73,3	75,1	75,0	83,3	100,0	90,6	100,0	.	100,0	.	83,3	80,0
1952 D	100,0	75,1	75,0	83,3	100,0	88,4	100,0	117,8	100,0	125,4	83,3	80,0
1953 D	100,0	75,1	75,0	83,3	100,0	88,4	100,0	114,2	100,0	117,2	83,3	80,0
1954 D	100,0	87,5	87,5	83,3	100,0	87,9	100,0	110,0	100,0	112,0	91,7	90,0
1955 D	100,0	99,8	100,0	83,3	100,0	87,1	100,0	110,2	100,0	112,2	100,0	100,0
1956 D	100,0	99,8	100,0	83,3	100,0	88,8	100,0	111,5	100,0	113,5	100,0	100,0
1957 D	100,0	99,8	100,0	83,3	100,0	89,6	100,0	112,6	100,0	114,8	100,0	100,0
1958 D	100,0	99,8	100,0	83,3	100,0	91,1	100,0	115,6	100,0	118,3	100,0	100,0
1959 D	100,0	99,9	100,0	95,8	100,0	97,0	100,0	104,0	100,0	104,7	100,0	100,0
1960 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,6	100,0	99,8	100,0	99,8	100,0	100,0
1961 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,2	100,0	99,8	100,0	99,8	100,0	100,0
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	100,0	120,5	120,8	100,0	129,8	101,1	100,0	98,7	100,0	98,5	100,0	100,0
1964 D	100,0	124,7	125,0	100,0	151,4	102,2	100,0	98,2	100,0	97,9	100,0	100,0
1965 D	100,0	124,7	125,0	100,0	173,3	102,8	100,0	98,2	100,0	97,9	100,0	100,0
1966 D	175,0	180,4	181,3	118,8	173,3	114,6	100,0	97,0	100,0	96,5	100,0	122,5
1967 D	200,0	199,0	200,0	125,0	173,3	127,9	100,0	94,0	100,0	93,0	100,0	130,0
1968 D	200,0	199,0	200,0	125,0	173,3	132,6	100,0	94,0	100,0	92,9	100,0	130,0
1969 D	200,0	199,0	200,0	125,0	173,3	135,7	100,0	94,2	100,0	93,1	100,0	130,0
1970 D	200,0	199,0	200,0	125,0	173,3	128,0	100,0	90,8	100,0	89,2	100,0	130,0
1948, 1. Sept.	66,7	75,1	75,0	83,3	100,0	72,0	81,8	.	100,0	.	83,3	80,0
1950, 1. April	66,7	75,1	75,0	83,3	100,0	98,8	81,8	.	100,0	.	83,3	80,0
1954, 1. Juli	100,0	99,8	100,0	83,3	100,0	88,4	100,0	109,9	100,0	111,9	100,0	100,0
1958, 1. Mai	100,0	99,8	100,0	83,3	100,0	91,1	100,0	116,8	100,0	119,7	100,0	100,0
1963, 1. März	100,0	124,7	125,0	100,0	135,7	100,0	100,0	98,6	100,0	98,4	100,0	100,0
1966, 1. April	200,0	199,0	200,0	125,0	173,3	107,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	130,0

Jahr Änderungsdatum	Postzeitungsdienst												
	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland <sup>3)</sup>	Postzeitungsvertrieb									
				zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland <sup>3)</sup>		Hauptgebühr			Fremdbeilagen		
						zu- sammen	darunter mit EWG- Ländern	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland <sup>3)</sup>	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland <sup>3)</sup>
Wägungsanteil in ‰	49,9	49,5	0,4	29,1	28,75	0,35	0,1	21,6	21,3	0,3	3,05	3,0	0,05
1949 D	92,6	92,8	66,7	94,9	95,3	66,7	66,7	99,6	100,0	66,7	79,8	80,0	66,7
1950 D	92,6	92,8	66,7	94,9	95,3	66,7	66,7	99,6	100,0	66,7	79,8	80,0	66,7
1951 D	92,6	92,8	66,7	94,9	95,3	66,7	66,7	99,6	100,0	66,7	79,8	80,0	66,7
1952 D	92,7	92,9	66,7	94,9	95,3	66,7	66,7	99,6	100,0	66,7	79,8	80,0	66,7
1953 D	92,6	92,7	66,7	94,9	95,3	66,7	66,7	99,6	100,0	66,7	79,8	80,0	66,7
1954 D	95,6	95,6	83,4	96,2	96,3	83,4	83,4	99,8	100,0	83,4	89,9	90,0	83,4
1955 D	98,5	98,5	100,0	97,4	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	98,5	98,5	100,0	97,4	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	98,5	98,5	100,0	97,4	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	99,6	99,6	100,0	99,3	99,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	99,6	99,6	100,0	99,3	99,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D	99,6	99,6	100,0	99,3	99,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 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
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 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
1964 D	148,1	148,4	100,0	159,5	160,2	100,0	100,0	144,4	145,0	100,0	296,5	300,0	100,0
1965 D	148,1	148,4	100,0	159,5	160,2	100,0	100,0	144,4	145,0	100,0	296,5	300,0	100,0
1966 D	148,7	148,9	125,0	159,8	160,2	125,0	125,0	144,8	145,0	125,0	296,9	300,0	125,0
1967 D	192,8	193,2	133,3	200,4	201,2	133,3	133,3	175,0	175,6	133,3	395,3	400,0	133,3
1968 D	191,7	192,1	133,3	198,6	199,4	133,3	133,3	175,0	175,6	133,3	395,3	400,0	133,3
1969 D	191,7	192,1	133,3	198,6	199,4	133,3	133,3	175,0	175,6	133,3	395,3	400,0	133,3
1970 D	191,7	192,1	133,3	198,6	199,4	133,3	133,3	175,0	175,6	133,3	395,3	400,0	133,3
1948, 1. Sept.	92,6	92,8	66,7	94,9	95,3	66,7	66,7	99,6	100,0	66,7	79,8	80,0	66,7
1954, 1. Juli	98,5	98,5	100,0	97,4	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958, 1. Jan.	99,6	99,6	100,0	99,3	99,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961, 1. Jan.	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
1964, 1. Jan.	148,1	148,4	100,0	159,5	160,2	100,0	100,0	144,4	145,0	100,0	296,5	300,0	100,0
1966, 1. April	148,9	149,0	133,3	159,9	160,2	133,3	133,3	144,9	145,0	133,3	297,1	300,0	133,3
1967, 1. Jan.	192,8	193,2	133,3	200,4	201,2	133,3	133,3	175,0	175,6	133,3	395,3	400,0	133,3

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

**A. Postverkehr**  
**1. Index der Postgebühren**  
**1962 = 100**  
 Gliederung nach Dienstzweigen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Postzeitungsdienst									
	Postzeitungsvertrieb									
	Zeitungs- stück- einweisung <sup>1)</sup>	Verpackung von Post- vertriebs- stücken	Änderung der Vertriebs- unterlagen	Nicht- einlösung von Verleger- stamm- karten <sup>2)</sup>	Luftpost- beförderung von Verlags- und Bestell- stücken <sup>3)</sup>	Mittellung von Bezieher- Anschriften	Verspätete Zeitungs- bestellung	Nach- lieferung von Zeitungen	Zeitungs- überweisung nach einem and. Absatz- Postamt	Vermittlung von Zeitungs- bestel- lungen
Inlandsverkehr										
Wägungsanteil in ‰ .....	0,2	1,4	0,1	0,3	0,1	0,4	0,1	0,02	0,08	1,75
1949 D .....	100,0	44,8	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1950 D .....	100,0	44,8	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1951 D .....	100,0	44,8	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1952 D .....	100,0	44,8	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1953 D .....	100,0	44,8	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1954 D .....	100,0	44,8	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1955 D .....	100,0	44,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D .....	100,0	44,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D .....	100,0	44,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D .....	100,0	85,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D .....	100,0	85,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D .....	100,0	85,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D .....	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1964 D .....	145,0	112,1	145,0	166,7 <sup>2)</sup>	120,0	187,5	166,7	200,0	100,0	145,0
1965 D .....	145,0	112,1	145,0	166,7	120,0	187,5	166,7	200,0	100,0	145,0
1966 D .....	145,0	112,1	145,0	166,7	120,0	187,5	166,7	200,0	100,0	145,0
1967 D .....	290,0	126,4	145,0	333,3	120,0	187,5	166,7	200,0	150,0	217,5
1968 D .....	290,0	126,4	145,0	333,3 <sup>2)</sup>	120,0	187,5	166,7	200,0	150,0	217,5
1969 D .....	290,0	126,4	145,0	.	120,0	187,5	0,0 <sup>4)</sup>	0,0 <sup>4)</sup>	150,0	217,5
1970 D .....	290,0	126,4	145,0	.	120,0	187,5	0,0	0,0	150,0	217,5
1948, 1. Sept. ....	100,0	44,8	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1954, 1. Juli .....	100,0	44,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958, 1. Jan. ....	100,0	85,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961, 1. Jan. ....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1964, 1. Jan. ....	145,0	112,1	145,0	166,7 <sup>2)</sup>	120,0	187,5	166,7	200,0	100,0	145,0
1966, 1. April .....	145,0	112,1	145,0	166,7	120,0	187,5	166,7	200,0	100,0	145,0
1967, 1. Jan. ....	290,0	126,4	145,0	333,3	120,0	187,5	166,7	200,0	150,0	217,5

Jahr Änderungsdatum	Postzeitungsdienst												
	Postzeitungsgut								Streifbandzeitungen				
	Inlandsverkehr								Beförderung				
	zu- sammen	Normal- Beförderung	Schnell- gut- Beförderung	Luft- post- Beförderung	Fremd- beilagen	Zu- stellung	Bestel- lungs- Ver- mittlung	Sonstige Versand- leistungen <sup>4)</sup>	zu- sammen	Normale Beförderung	Luft- post- Beförderung	Bestel- lungs- Ver- mittlung	Sonstige Versand- leistungen <sup>4)</sup>
Wägungsanteil in ‰ .....	13,5	1,1	7,4	0,2	1,2	0,3	3,3	0,1	6,8	6,5	0,08	0,2	0,02
1949 D .....	100,0	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	92,9	67,8	67,0	125,0	67,0	84,0
1950 D .....	100,0	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	92,9	67,8	67,0	125,0	67,0	84,0
1951 D .....	100,2	100,0	100,0	.	100,0	109,3	100,0	93,5	67,8	67,0	.	67,0	84,0
1952 D .....	100,5	100,0	100,0	.	100,0	123,4	100,0	96,1	67,8	67,0	125,0	67,0	84,0
1953 D .....	100,0	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	96,1	67,8	67,0	112,5	67,0	84,0
1954 D .....	100,1	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	96,9	83,7	83,5	100,0	83,5	92,0
1955 D .....	100,0	100,0	100,0	101,9	100,0	100,0	100,0	97,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 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
1961 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
1962 D .....	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	107,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1964 D .....	137,6	122,7	140,9	123,1	138,7	100,0	138,7	131,7r	120,7	121,5	50,0	121,5	124,7
1965 D .....	137,6	122,7	140,9	123,1	138,7	100,0	138,7	131,7r	120,7	121,5	50,0	121,5	124,7
1966 D .....	139,2	122,7	140,9	123,1	138,7	175,0	138,7	136,0r	120,8	121,5	50,0	121,5	153,3
1967 D .....	197,8	159,5	187,8	123,1	277,4	200,0	208,1	164,8r	150,8	151,1	50,0	182,3	162,9
1968 D .....	197,8	159,5	187,8	123,1	277,4	200,0	208,1	164,7r	150,8	151,1	50,0	182,3	162,9
1969 D .....	197,8	159,5	187,8	123,1	277,4	200,0	208,1	164,7r	150,8	151,1	50,0	182,3	162,9
1970 D .....	197,8	159,5	187,8	123,1	277,4	200,0	208,1	164,7r	150,8	151,1	50,0	182,3	162,9
1948, 1. Sept. ....	100,0	100,0	100,0	.	100,0	100,0	100,0	92,9	67,8	67,0	125,0	67,0	84,0
1954, 1. Juli .....	100,1	100,0	100,0	107,7	100,0	100,0	100,0	97,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958, 1. Jan. ....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961, 1. Jan. ....	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
1964, 1. Jan. ....	137,6	122,7	140,9	123,1	138,7	100,0	138,7	131,7r	120,7	121,5	50,0	121,5	124,7
1966, 1. April .....	139,3	122,7	140,9	123,1	138,7	200,0	138,7	137,4r	120,8	121,5	50,0	121,5	162,9
1967, 1. Jan. ....	197,8	159,5	187,8	123,1	277,4	200,0	208,1	164,8r	150,8	151,1	50,0	182,3	162,9

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

# A. Postverkehr

## 1. Index der Postgebühren

1962 = 100

Gliederung nach Dienstzweigen und Teildienstzweigen

Jahr Änderungsdatum	Postzeitungsdienst			Postanweisungsdienst										
	sonstige Nebenleistungen			zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland				Postanweisungen			Post- aufträge Inlands- verkehr	Luft- post- beförde- rung <sup>2)</sup> Verkehr mit dem Ausland
	zu- sammen	Zu- lassung zum Post- zeitungs- dienst	Benut- zung be- sonderer Beförde- rungs- gelegen- heiten <sup>1)</sup>			zu- sammen	mit CEPT-Ländern <sup>2)</sup>			zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		
							zu- sammen	darunter mit EWG- Ländern	mit sonstl- gen Ländern					
Wägungsanteil in % <sub>00</sub>	0,5	0,1	0,4	12,0	8,2	3,8	3,5	1,5	0,3	11,7	8,0	3,7	0,2	0,1
1949 D	98,5	93,4	100,0	.	81,9	.	.	.	.	.	81,8	.	87,5	.
1950 D	98,5	93,4	100,0	.	81,9	.	.	.	.	.	81,8	.	87,5	.
1951 D	98,5	93,4	100,0	86,3	81,9	95,7	95,0	94,4	103,0	85,8	81,8	94,4	87,5	152,8
1952 D	98,5	93,4	100,0	86,3	81,9	95,7	95,0	94,4	103,0	85,8	81,8	94,4	87,5	152,8
1953 D	98,5	93,4	100,0	86,1	81,9	95,1	94,7	94,4	99,0	85,8	81,8	94,4	87,5	125,8
1954 D	99,2	96,7	100,0	92,1	91,0	94,5	94,5	94,4	95,2	92,0	90,9	94,4	93,8	98,7
1955 D	100,0	100,0	100,0	98,3	100,0	94,5	94,5	94,4	95,3	98,3	100,0	94,4	100,0	98,7
1956 D	100,0	100,0	100,0	98,3	100,0	94,5	94,5	94,4	95,3	98,3	100,0	94,4	100,0	98,7
1957 D	100,0	100,0	100,0	98,3	100,0	94,5	94,5	94,4	95,3	98,3	100,0	94,4	100,0	98,7
1958 D	100,0	100,0	100,0	98,3	100,0	94,5	94,5	94,4	95,3	98,3	100,0	94,4	100,0	98,7
1959 D	100,0	100,0	100,0	99,6	100,0	98,6	98,6	98,6	98,8	99,6	100,0	98,6	100,0	99,7
1960 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	100,0
1961 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	100,0
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	100,0	100,0	100,0	116,6	124,2	100,0	100,0	100,0	100,0	116,0	123,3	100,0	168,8	100,0
1964 D	142,5	139,1	143,6	119,9	129,0	100,0	100,0	100,0	100,0	119,2	127,9	100,0	182,5	100,0
1965 D	142,5	139,1	143,6	119,8	129,0	99,6	99,6	100,0	99,9	119,2	127,9	100,0	182,5	83,0
1966 D	142,5	139,1	143,6	150,3	170,2	107,1	107,1	108,3	108,8	150,1	169,3	108,0	210,6	66,0
1967 D	184,9	208,5	177,6	160,5	183,9	109,7	109,7	111,1	109,1	160,4	183,1	110,6	220,0	66,0
1968 D	184,9	208,5	177,6	160,5	183,9	109,7	109,7	111,1	109,1	160,4	183,1	110,6	220,0	66,0
1969 D	184,9	208,5	177,6	160,5	183,9	109,7	109,7	111,1	109,1	160,4	183,1	110,6	220,0	66,0
1970 D	184,9	208,5	177,6	160,5	183,9	109,7	109,7	111,1	109,1	160,4	183,1	110,6	220,0	66,0
1948, 1. Sept.	98,5	93,4	100,0	.	81,9	.	.	.	.	.	81,8	94,4	87,5	.
1954, 1. Juli	100,0	100,0	100,0	98,3	100,0	94,5	94,5	94,4	95,3	98,3	100,0	94,4	100,0	98,7
1963, 1. März	100,0	100,0	100,0	119,9	129,0	100,0	100,0	100,0	100,0	119,2	127,9	100,0	182,5	100,0
1964, 1. Jan.	142,5	139,1	143,6	119,9	129,0	100,0	100,0	100,0	100,0	119,2	127,9	100,0	182,5	100,0
1966, 1. April	142,5	139,1	143,6	160,5	183,9	109,7	109,7	111,1	109,1	160,4	183,1	110,6	220,0	66,0
1967, 1. Jan.	184,9	208,5	177,6	160,5	183,9	109,7	109,7	111,1	109,1	160,4	183,1	110,6	220,0	66,0
Jahr Änderungsdatum	Sonderpostdienste <sup>4)</sup>													
	zusammen	Rentendienst			Rundfunkdienst			Land- kraftpost- dienst	Vertrieb von Wertzeichen anderer Verwaltungen					
		zusammen	Auszahlung von		zusammen	Postleistungen im			zusammen	Wechsel- steuer- marken	Beitrags- marken zur Sozial- versicherung			
			Versiche- rungs- Renten	Versor- gungs- Renten		Ton- rundfunk	Fernsch-							
Wägungsanteil in % <sub>00</sub>	47,1	11,3	10,1	1,2	33,3	23,3	10,0	0,3	2,2	1,1	1,1			
1949 D	119,2	98,5	97,6	105,3	.	111,9	—	75,0	303,9	100,0	507,8			
1950 D	117,8	98,5	97,6	105,3	.	111,9	—	75,0	280,6	100,0	461,3			
1951 D	117,1	98,5	98,2	100,9	.	111,9	—	75,0	269,0	100,0	437,9			
1952 D	116,6	100,0	100,0	100,0	.	111,9	—	75,0	254,4	100,0	408,7			
1953 D	107,3	100,0	100,0	100,0	100,6	111,9	74,1	75,0	246,0	100,0	392,1			
1954 D	112,4	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	75,0	238,0	100,0	376,0			
1955 D	112,3	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	75,0	236,0	100,0	372,1			
1956 D	111,5	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	75,0	220,4	100,0	340,9			
1957 D	108,6	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	91,4	158,2	100,0	216,4			
1958 D	106,7	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	99,5	116,3	100,0	132,6			
1959 D	100,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	104,7	100,0	109,4			
1960 D	100,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,4	100,0	106,7			
1961 D	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	102,0	100,0	104,0			
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100			
1963 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	107,7	98,3	100,0	96,7			
1964 D	99,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	107,7	97,3	100,0	94,7			
1965 D	161,8	325,6	353,8	100,0	100,0	100,0	100,0	107,7	256,7	100,0	413,5			
1966 D	162,6	325,6	353,8	100,0	101,1	100,0	103,7	115,9	256,7	100,0	413,5			
1967 D	162,7	325,6	353,8	100,0	101,1	100,0	103,7	117,5	256,7	100,0	413,5			
1968 D	162,7	325,6	353,8	100,0	101,1	100,0	103,7	117,5	256,7	100,0	413,5			
1969 D	184,9	418,1	457,8	100,0	101,1	100,0	103,7	117,5	256,7	100,0	413,5			
1970 D	199,9	417,6	457,3	100,0	122,5	121,7	124,4	117,5	256,7	100,0	413,5			
1948, 1. Sept.	119,2	98,5	97,6	105,3	.	111,9	—	75,0	303,9	100,0	507,8			
1950, 1. Jan.	117,8	98,5	97,6	105,3	.	111,9	—	75,0	280,6	100,0	461,3			
1953, 1. Jan.	107,3	100,0	100,0	100,0	100,6	111,9	74,1	75,0	246,0	100,0	392,1			
1954, 1. Jan.	112,4	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	75,0	238,0	100,0	376,0			
1957, 1. Jan.	108,5	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	75,0	158,2	100,0	216,4			
1958, 1. Jan.	106,7	100,0	100,0	100,0	108,4	111,9	100,0	98,1	116,3	100,0	132,6			
1959, 1. Jan.	100,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	104,7	100,0	109,4			
1965, 1. Jan.	161,8	325,6	353,8	100,0	100,0	100,0	100,0	107,7	256,7	100,0	413,5			
1970, 1. Jan.	199,9	417,6	457,3	100,0	122,5	121,7	124,4	117,5	256,7	100,0	413,5			

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42



**A. Postverkehr**  
**2. Index der Postscheckgebühren**  
**1962 = 100**

Gliederung nach Dienstzweigen, Teildienstzweigen und Leistungsgruppen

Jahr Änderungsdatum	Gesamt- Index	Inlands- verkehr ins- gesamt	Verkehr mit dem Ausland <sup>1)</sup>		Postscheckdienst für Nicht-Postscheckkunden <sup>2)</sup>				Postscheckdienst für Postscheckkunden <sup>3)</sup>					
			ins- gesamt	darunter nach EWG- Ländern	zu- sammen	Zahl- karten	Be- handeln von Zahl- karten als Eil- auftrag	Telegra- phische Zahl- karten	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Überwei- sungen ins Ausland	Be- handeln von Überwei- sungen als Eil- auftrag <sup>4)</sup>
Wägungsanteil in ‰	1000	998,0	2,0	1,0	595,9	594,4	0,5	1,0	404,1	402,0	2,1	4,1	2,1	2,0
1949 D	.	85,6	.	.	76,7	76,6	100,0	100,0	.	100,1	.	100,0	.	100,0
1950 D	.	85,7	.	.	76,7	76,6	100,0	100,0	.	100,1	.	100,0	.	100,0
1951 D	86,1	86,1	100,0	100,0	76,7	76,6	100,0	100,0	100,1	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0
1952 D	86,0	86,0	100,0	100,0	76,7	76,6	100,0	100,0	99,7	99,7	100,0	100,0	100,0	100,0
1953 D	86,0	86,0	100,0	100,0	76,7	76,6	100,0	100,0	99,7	99,7	100,0	100,0	100,0	100,0
1954 D	92,9	92,8	100,0	100,0	88,4	88,3	100,0	100,0	99,5	99,5	100,0	100,0	100,0	100,0
1955 D	99,7	99,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,3	99,3	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	99,7	99,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,2	99,2	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	99,7	99,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,2	99,2	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	99,8	99,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,5	99,5	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	99,8	99,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,5	99,5	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D	99,8	99,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,5	99,5	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	99,8	99,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,5	99,5	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	146,7	146,8	100,0	100,0	134,4	134,5	100,0	100,0	164,9	165,2	100,0	100,0	100,0	100,0
1964 D	156,1	156,2	100,0	100,0	141,3	141,4	100,0	100,0	177,8	178,2	100,0	100,0	100,0	100,0
1965 D	156,1	156,2	100,0	100,0	141,3	141,4	100,0	100,0	177,8	178,2	100,0	100,0	100,0	100,0
1966 D	203,9	204,1	100,0	100,0	175,5	175,6	137,5	129,2	245,7	246,5	100,0	118,8	100,0	137,5
1967 D	219,8	220,0	100,0	100,0	186,8	186,9	150,0	138,9	268,4	269,2	100,0	125,0	100,0	150,0
1968 D	219,8	220,1	100,0	100,0	186,8	186,9	150,0	138,9	268,5	269,4	100,0	125,0	100,0	150,0
1969 D	216,9	217,1	100,0	100,0	186,8	186,9	150,0	138,9	261,2	262,1	100,0	125,0	100,0	150,0
1970 D	210,6	210,8	100,0	100,0	178,9	179,0	150,0	123,0	257,4	258,2	100,0	125,0	100,0	150,0
1948, 1. Sept.	.	85,6	.	.	76,7	76,6	100,0	100,0	.	100,1	.	100,0	.	100,0
1952, 1. Jan.	86,0	86,0	100,0	100,0	76,7	76,6	100,0	100,0	99,7	99,7	100,0	100,0	100,0	100,0
1954, 1. Juli	99,7	99,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,3	99,3	100,0	100,0	100,0	100,0
1958, 1. Jan.	99,8	99,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,5	99,5	100,0	100,0	100,0	100,0
1963, 1. März	156,1	156,2	100,0	100,0	141,3	141,4	100,0	100,0	177,8	178,2	100,0	100,0	100,0	100,0
1966, 1. April	219,8	220,0	100,0	100,0	186,8	186,9	150,0	138,9	268,4	269,2	100,0	125,0	100,0	150,0
1968, 1. Jan.	219,8	220,1	100,0	100,0	186,8	186,9	150,0	138,9	268,5	269,4	100,0	125,0	100,0	150,0
1969, 20. Jan.	216,7	217,0	100,0	100,0	186,8	186,9	150,0	138,9	260,9	261,7	100,0	125,0	100,0	150,0
1970, 1. Jan.	210,6	210,8	100,0	100,0	178,9	179,0	150,0	123,0	257,4	258,2	100,0	125,0	100,0	150,0

Jahr Änderungsdatum	Postscheckdienst für Postscheckkunden <sup>3)</sup>												
	Dauerauftragsdienst <sup>4)</sup>				Zahlungsanweisungsdienst <sup>4)</sup>						Sonstige Postscheckdienstleistungen <sup>4)</sup>		
	zu- sammen	Ein- richtung	Aus- führung	Ände- rung	zu- sammen	zu- sammen	Auszahlungen		Telegra- phische Zahlun- gsan- weisungen				
							bargeld- lose Auszahl- ungen <sup>5)</sup>	Kaasen- schecks		Baraus- zahlun- gen durch Post- anstalten			
eines Dauerauftrags													
Wägungsanteil in ‰	7,1	0,3	6,4	0,4	319,1	317,1	2,6	11,7	302,8	2,0	73,8	2,5	71,3
1949 D					100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,6	83,4	101,2
1950 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,6	83,4	101,2
1951 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,6	83,4	101,2
1952 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	98,3	83,4	98,8
1953 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	98,3	83,4	98,8
1954 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,2	91,7	97,4
1955 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	96,2	100,0	96,0
1956 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	95,6	100,0	95,5
1957 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	95,6	100,0	95,5
1958 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	97,3
1959 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	97,3
1960 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	97,3
1961 D	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	97,3
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	100,0	100,0	100,0	100,0	182,1	182,7	100,0	183,3	183,3	99,3	100,0	100,0	100,0
1964 D	100,0	100,0	100,0	100,0	198,6	199,2	100,0	200,0	200,0	99,2	100,0	100,0	100,0
1965 D	100,0	100,0	100,0	100,0	198,6	199,2	100,0	200,0	200,0	99,2	100,0	100,0	100,0
1966 D	172,2	137,5	175,0	150,0	282,1	283,1	250,0	200,0	286,6	134,0	102,6	175,0	100,0
1967 D	196,3	150,0	200,0	166,7	310,0	311,0	300,0	200,0	315,4	145,6	103,5	200,0	100,0
1968 D	196,3	150,0	200,0	166,7	310,0	311,0	300,0	200,0	315,4	145,6	104,3	200,0	100,9
1969 D	196,3	150,0	200,0	166,7	300,7	301,7	15,3 <sup>6)</sup>	10,2 <sup>6)</sup>	315,4	145,6	104,3	200,0	100,9
1970 D	0,0 <sup>7)</sup>	0,0 <sup>7)</sup>	0,0 <sup>7)</sup>	0,0 <sup>7)</sup>	300,2	301,2	0,0 <sup>6)</sup>	0,0 <sup>6)</sup>	315,4	145,6	104,1	194,7	100,9
1948, 1. Sept.					100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,6	83,4	101,2
1952, 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	98,3	83,4	98,8
1954, 1. Juli	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	96,2	100,0	96,0
1958, 1. Jan.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	97,4	100,0	97,3
1963, 1. März	100,0	100,0	100,0	100,0	198,6	199,2	100,0	200,0	200,0	99,2	100,0	100,0	100,0
1966, 1. April	196,3	150,0	200,0	166,7	310,0	311,0	300,0	200,0	315,4	145,6	103,5	200,0	100,0
1968, 1. Jan.	196,3	150,0	200,0	166,7	310,0	311,0	300,0	200,0	315,4	145,6	104,3	200,0	100,9
1969, 20. Jan.	196,3	150,0	200,0	166,7	300,2	301,2	0,0 <sup>6)</sup>	0,0 <sup>6)</sup>	315,4	145,6	104,3	200,0	100,9
1970, 1. Jan.	0,0 <sup>7)</sup>	0,0 <sup>7)</sup>	0,0 <sup>7)</sup>	0,0 <sup>7)</sup>	300,2	301,2	0,0 <sup>6)</sup>	0,0 <sup>6)</sup>	315,4	145,6	104,1	194,7	100,9

Erklärungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

# A. Postverkehr

## 3. Index der Postreisegebühren<sup>1)</sup>

1962 = 100

Gliederung nach Verkehrsbereichen und -teilleichen

Jahr Änderungsdatum	Gesamt- index	Allgemeiner Reiseverkehr				Berufs- und Schülerverkehr								Beför- derung von Reise- gepäck
		zu- sammen	ein- fachem	mit Hin- und Rück- Fahrschein	Zehner-	zu- sammen	Berufsverkehr		Schülerverkehr					
							zu- sammen	mit Wochen- Monats- karte	zu- sammen	Zehner- Fahr- schein	mit Wochen- Monats- karte			
Wägungsanteil in ‰	1000	604,7	453,5	75,6	75,6	393,6	293,2	145,0	148,2	100,4	11,6	23,5	65,3	1,7
1949 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1950 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1951 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1952 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1953 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1954 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1955 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1956 D	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1957 D	84,5	91,4	93,3	85,4	85,9	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	116,9
1958 D	97,1	99,5	100,0	98,2	98,0	93,4	92,3	93,2	91,4	96,8	94,2	94,7	98,0	100,0
1959 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	100,0
1960 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	100,0
1961 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	100,0
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	109,7	107,7	109,2	103,2	103,4	112,3	116,0	118,5	113,5	101,6	113,7	100,0	100,0	179,6
1964 D	109,7	107,7	109,2	103,2	103,4	112,3	116,0	118,5	113,5	101,6	113,7	100,0	100,0	179,6
1965 D	109,7	107,7	109,2	103,2	103,4	112,3	116,0	118,5	113,5	101,6	113,7	100,0	100,0	179,6
1966 D	119,9	115,9	117,1	110,3	114,3	125,4	125,7	132,6	118,9	124,6	165,8	124,9	118,7	254,4
1967 D	121,9	117,5	118,7	111,7	116,5	128,0	127,6	135,4	120,0	129,2	165,4	129,8	122,5	269,3
1968 D	121,9	117,5	118,7	111,7	116,5	128,0	127,6	135,4	120,0	129,2	165,4	129,8	122,5	269,3
1969 D	121,9	117,5	118,7	111,7	116,5	128,0	127,6	135,4	120,0	129,2	165,4	129,8	122,5	269,3
1970 D	121,9	117,5	118,7	111,7	116,5	128,0	127,6	135,4	120,0	129,2	165,4	129,8	122,5	269,3
1948, 1. Aug.	74,6	75,0	77,0	67,6	70,6	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	158,3
1957, 15. April	88,5	98,1	100,0	92,6	92,1	73,7	69,1	72,8	65,5	87,1	76,9	78,9	91,8	100,0
1958, 1. April	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	100,0
1963, 1. Jan.	109,7	107,7	109,2	103,2	103,4	112,3	116,0	118,5	113,5	101,6	113,7	100,0	100,0	179,6
1966, 1. März	121,9	117,5	118,7	111,7	116,5	128,0	127,6	135,4	120,0	129,2	165,4	129,8	122,5	269,3

# B. Fernmeldeverkehr

## 1. Index der Telegraphengebühren

1962 = 100

Gliederung nach Teildienstzweigen und Leistungsgruppen

Jahr — Änderungsdatum	Gesamt- index	Inlands- verkehr ins- gesamt	Verkehr mit dem Ausland				Überlassung von Telegraphenleitungen					
			ins- gesamt	mit CEPT-Ländern <sup>2)</sup>		mit sonstigen Ländern	zu- sammen	Inlandsverkehr			Verkehr mit dem Ausland <sup>3)</sup>	
				zu- sammen	darunter mit EWG- Ländern			zu- sammen	Telex- dauer- verbindungen im all- gemeinen Leitungs- netz	in Sonder- netzen	zu- sammen	darunter mit EWG- Ländern
Wägungsanteil in ‰	1000	661,9	338,1	158,0	66,3	180,1	86,4	64,5	23,1	36,4	21,9	9,0
1949 D	104,4	96,7	126,4	111,3	110,7	136,5	126,3	113,3	99,6	123,9	164,5	187,7
1950 D	106,2	96,7	129,2	128,5	123,9	130,1	126,0	113,3	99,6	123,9	163,0	178,9
1951 D	105,0	96,4	125,0	129,5	125,2	120,7	120,6	106,4	99,6	111,7	162,5	173,0
1952 D	104,5	96,1	123,8	126,9	123,8	120,8	114,9	99,5	99,6	99,5	160,1	172,5
1953 D	104,1	96,1	122,0	125,3	124,3	118,9	113,3	99,5	99,6	99,5	153,7	172,5
1954 D	103,1	96,1	118,7	124,3	124,3	113,3	113,2	99,5	99,6	99,5	153,3	172,5
1955 D	102,8	96,0	117,9	122,7	124,3	113,1	112,7	99,5	99,6	99,5	151,4	172,5
1956 D	104,9	99,7	116,4	119,8	118,1	113,1	111,1	100,0	100,0	100,0	143,9	160,8
1957 D	104,3	100,0	113,2	113,5	109,7	112,8	108,7	100,0	100,0	100,0	125,1	138,6
1958 D	103,5	100,0	110,7	109,0	107,8	112,3	105,3	100,0	100,0	100,0	121,0	136,3
1959 D	103,1	100,0	109,3	106,8	109,1	111,5	104,3	100,0	100,0	100,0	117,1	137,6
1960 D	101,1	100,0	103,1	104,4	106,7	101,9	104,0	100,0	100,0	100,0	115,7	131,2
1961 D	100,5	100,0	101,6	102,6	104,3	100,7	102,2	100,0	100,0	100,0	108,7	117,3
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	119,8	130,4	99,1	98,9	98,4	93,2	99,5	100,0	100,0	100,0	97,9	97,9
1964 D	121,5	133,2	98,5	97,8	97,8	98,8	98,3	100,0	100,0	100,0	93,0	95,5
1965 D	122,3	134,9	97,7	96,7	97,6	98,6	96,6	100,0	100,0	100,0	86,6	91,7
1966 D	131,1	148,3	97,6	96,5	97,2	98,5	95,8	100,0	100,0	100,0	83,4	88,4
1967 D	134,3r	153,5r	96,8	94,9	96,8	98,5	100,6r	107,7r	116,4r	101,1r	79,6	84,8
1968 D	134,6r	154,2r	96,3	93,8	95,7	98,4	105,7r	115,5r	132,7r	102,2r	76,8	82,7
1969 D	134,4r	154,2r	95,7	92,8	93,4	98,4	105,5r	115,5r	132,7r	102,2r	76,1	81,8
1970 D	133,5r	154,2r	93,3	93,1	100,0	89,2	103,3r	115,5r	132,7r	102,2r	67,6	73,6
1948, 1. Aug.	-	96,7	-	-	-	-	-	113,3	99,6	123,9	-	-
1951, 1. Juli	105,0	96,1	125,7	130,7	125,9	120,9	115,5	99,5	99,6	99,5	162,6	173,3
1954, 1. Sept.	103,0	96,0	118,7	124,1	124,3	113,3	113,2	99,5	99,6	99,5	153,3	172,5
1956, 1. Feb.	105,3	100,0	117,3	121,0	124,3	113,2	112,5	100,0	100,0	100,0	149,2	172,5
1963, 1. Jan.	108,0	112,4	99,4	98,9	98,4	99,8	99,5	100,0	100,0	100,0	97,9	97,9
1. Feb.	120,9	132,0	99,0	98,9	98,4	99,2	99,5	100,0	100,0	100,0	97,9	97,9
1964, 1. Aug.	122,5	134,9	98,3	97,5	98,1	99,0	98,1	100,0	100,0	100,0	92,4	95,5
1966, 1. April	134,2	152,7	97,9	97,1	97,4	98,5	96,0	100,0	100,0	100,0	84,1	89,7
1967, 1. Juli	134,7r	154,2r	96,6	94,5	96,8	98,4	106,4r	115,5r	132,7r	102,2r	79,6	84,8

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

**B. Fernmeldeverkehr**  
**1. Index der Telegraphengebühren**  
**1962 = 100**  
 Gliederung nach Teildienstzweigen und Leistungsgruppen

Jahr Änderungsdatum	Telegrammdienst															
	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland				Vorrangtelegramme					Gewöhnliche Telegramme				
			zu- sammen	mit CEPT- Ländern <sup>1)</sup>		mit son- stigen Ländern	zu- sammen	Blitz- tele- gramme <sup>2)</sup>	Dringende Telegramme		zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland
				zu- sammen	darunter mit EWG- Ländern				zu- sammen	Inlands- verkehr						
Wägungsanteil in % <sub>00</sub> .....	397,0	206,1	190,9	61,2	26,6	129,7	8,2	0,8	7,4	4,5	2,9	270,1	152,0	118,1		
1949 D .....	109,2	100,0	119,5	81,3	77,2	136,6	105,1	100,0	105,6	100,0	114,5	105,8	100,0	113,5		
1950 D .....	109,0	100,0	118,8	84,7	92,5	130,2	104,6	100,0	105,1	100,0	113,2	105,4	100,0	112,4		
1951 D .....	107,2	100,0	114,9	99,0	98,7	122,4	102,3	100,0	102,5	100,0	106,5	102,7	100,0	106,1		
1952 D .....	107,2	100,0	115,0	99,2	98,7	122,4	102,3	100,0	102,6	100,0	106,6	102,7	100,0	106,2		
1953 D .....	106,1	100,0	112,7	97,3	99,8	120,0	101,4	100,0	101,6	100,0	104,0	101,7	100,0	103,8		
1954 D .....	108,9	100,0	108,0	96,6	99,9	113,4	99,7	100,0	99,6	100,0	99,0	99,6	100,0	99,0		
1955 D .....	103,8	100,0	107,8	96,7	99,9	113,1	99,6	100,0	99,5	100,0	98,8	99,5	100,0	98,8		
1956 D .....	103,7	100,0	107,7	96,9	99,9	113,0	99,5	100,0	99,5	100,0	98,7	99,4	100,0	98,7		
1957 D .....	103,5	100,0	107,3	97,0	100,4	112,3	99,4	100,0	99,3	100,0	98,3	99,3	100,0	98,3		
1958 D .....	103,4	100,0	107,1	97,3	101,4	111,8	99,4	100,0	99,3	100,0	98,1	99,2	100,0	98,1		
1959 D .....	103,8	100,0	107,9	99,5	105,2	111,8	99,6	100,0	99,5	100,0	98,8	99,6	100,0	99,0		
1960 D .....	99,9	100,0	99,7	100,4	100,2	99,4	99,7	100,0	99,7	100,0	99,1	99,9	100,0	99,1		
1961 D .....	100,1	100,0	100,3	100,4	100,1	100,2	100,1	100,0	100,1	100,0	100,1	100,1	100,0	100,1		
1962 D .....	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		
1963 D .....	120,2	139,6	99,3	99,6	99,9	99,1	125,3	133,3	124,4	140,4	99,3	122,4	140,4	99,3		
1964 D .....	120,1	139,6	98,9	99,1	99,9	98,9	125,2	133,3	124,3	140,4	98,9	122,3	140,4	98,9		
1965 D .....	119,6	139,5	98,3	98,4	99,9	98,3	124,9	133,3	124,0	140,4	98,2	122,0	140,4	98,2		
1966 D .....	142,5	182,5	99,4	101,7	100,1	98,3	154,2	175,3	151,8	185,2	99,3	149,8	189,0	99,5		
1967 D .....	150,1	196,9	99,7	102,9	100,2	98,3	163,9	189,3	161,1	200,1	99,7	159,1	205,2	99,8		
1968 D .....	150,1	196,9	99,7	102,9	100,2	98,3	163,9	189,3	161,1	200,1	99,7	159,1	205,2	99,8		
1969 D .....	150,1	196,9	99,7	103,0	100,3	98,2	163,9	189,3	161,1	200,1	99,7	159,1	205,2	99,8		
1970 D .....	151,0	196,9	101,5	126,0	125,4	98,9	164,8	189,3	162,1	200,1	102,3	160,6	205,2	103,3		
1948, 1. Aug. ....	.	100,0	.	.	.	.	100,0 <sup>1)</sup>	100,0	.	100,0	.	100,0	100,0	.		
1963, 1. Jan. ....	120,5	139,7	99,8	99,6	99,9	99,9	125,5	133,3	124,7	140,4	99,9	122,7	140,4	99,9		
1. März .....	120,2	139,6	99,2	99,6	99,9	99,0	125,3	133,3	124,4	140,4	99,2	122,4	140,4	99,2		
1966, 1. April .....	150,1	196,9	99,7	102,9	100,2	98,3	163,9	189,3	161,1	200,1	99,7	159,1	205,2	99,8		

Jahr Änderungsdatum	Telegrammdienst													
	Presse- tele- gramme <sup>3)</sup>	Brieftelegramme			Durch- gangs- tele- gramme <sup>4)</sup>	Telegraphische Postanweisungen			Nebenleistungen im Telegrammdienst					
		zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	Anfertigung auf Schmuckblatt			Verein- barte Kurzanz- schrift <sup>5)</sup>	
										zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		
Wägungsanteil in % <sub>00</sub> .....	0,6	62,8	13,5	49,1	15,8	13,5	9,4	4,1	26,2	16,2	15,8	0,4	10,0	
1949 D .....	119,4	91,1	100,0	88,6	268,7	94,5	100,0	81,3	100,0	.	100,0	.	100,0	
1950 D .....	115,0	100,3	100,0	100,4	232,8	98,0	100,0	93,5	100,0	.	100,0	.	100,0	
1951 D .....	102,7	106,7	100,0	108,5	207,1	99,1	100,0	87,1	100,0	.	100,0	.	100,0	
1952 D .....	102,9	106,8	100,0	108,6	207,1	99,2	100,0	97,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1953 D .....	101,0	104,7	100,0	106,0	207,1	98,7	100,0	95,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1954 D .....	98,0	99,8	100,0	99,7	207,1	98,5	100,0	95,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1955 D .....	97,9	99,6	100,0	99,5	207,1	98,5	100,0	95,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1956 D .....	97,8	99,5	100,0	99,3	207,1	98,5	100,0	95,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1957 D .....	97,8	99,0	100,0	98,7	207,1	98,6	100,0	95,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1958 D .....	97,9	98,7	100,0	98,4	207,1	98,7	100,0	95,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1959 D .....	99,5	99,0	100,0	98,7	207,1	99,7	100,0	99,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1960 D .....	99,6	99,1	100,0	98,8	106,6	100,0	100,0	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1961 D .....	100,2	100,1	100,0	100,1	102,0	100,1	100,0	100,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
1962 D .....	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
1963 D .....	99,5	103,9	121,3	99,2	98,5	99,4	99,3	99,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1964 D .....	99,1	103,7	121,3	98,8	98,5	99,2	99,2	99,3	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1965 D .....	98,4	103,1	121,3	98,1	98,5	99,0	99,2	98,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1966 D .....	100,3	117,6	186,1	98,8	98,5	127,3	136,8	105,4	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1967 D .....	100,9	122,4	207,7	99,0	98,5	136,7	149,3	107,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1968 D .....	100,9	122,4	207,7	99,0	98,5	136,7	149,3	107,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1969 D .....	100,9	122,4	207,7	99,0	98,7	136,7	149,3	107,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1970 D .....	113,6	120,0	207,7	95,9	96,6	142,7	149,3	127,6	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1948, 1. Aug. ....	.	.	100,0	.	.	.	100,0	.	100,0	.	100,0	.	100,0	
1963, 1. Jan. ....	99,8	104,5	121,3	99,9	98,5	99,9	100,0	99,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1. März .....	99,4	103,9	121,3	99,1	98,5	99,3	99,2	99,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	
1966, 1. April .....	100,9	122,4	207,7	99,0	98,5	136,7	149,3	107,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0	

Jahr Änderungsdatum	Telegrammdienst												
	Presse- tele- gramme <sup>3)</sup>	Brieftelegramme			Durch- gangs- tele- gramme <sup>4)</sup>	Telegraphische Postanweisungen			Nebenleistungen im Telegrammdienst				
		zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland		zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	zu- sammen	zu- sammen	Inlands- verkehr	Verkehr mit dem Ausland	Verein- barte Kurz- an- schrift <sup>5)</sup>
Wägungsanteil in ‰	0,6	62,6	13,5	49,1	15,8	13,5	9,4	4,1	26,2	16,2	15,8	0,4	10,0
1949 D	119,4	91,1	100,0	88,6	268,7	94,5	100,0	81,3	100,0	.	100,0	.	100,0
1950 D	115,0	100,3	100,0	100,4	232,8	98,0	100,0	93,5	100,0	.	100,0	.	100,0
1951 D	102,7	106,7	100,0	108,5	207,1	99,1	100,0	87,1	100,0	.	100,0	.	100,0
1952 D	102,9	106,8	100,0	108,6	207,1	99,2	100,0	97,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1953 D	101,0	104,7	100,0	106,0	207,1	99,7	100,0	95,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1954 D	98,0	99,8	100,0	99,7	207,1	98,5	100,0	95,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1955 D	97,9	99,6	100,0	99,5	207,1	98,5	100,0	95,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1956 D	97,8	99,5	100,0	99,3	207,1	98,5	100,0	95,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 D	97,8	99,0	100,0	98,7	207,1	98,6	100,0	95,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1958 D	97,9	98,7	100,0	98,4	207,1	98,7	100,0	95,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D	99,5	99,0	100,0	98,7	207,1	99,7	100,0	99,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1960 D	99,6	99,1	100,0	98,8	106,6	100,0	100,0	100,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961 D	100,2	100,1	100,0	100,1	102,0	100,1	100,0	100,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	99,5	103,9	121,3	99,2	98,5	99,4	99,3	99,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0
1964 D	99,1	103,7	121,3	98,8	98,5	99,2	99,2	99,3	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0
1965 D	98,4	103,1	121,3	98,1	98,5	99,0	99,2	98,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0
1966 D	100,3	117,6	186,1	98,8	98,5	127,3	136,8	105,4	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0
1967 D	100,9	122,4	207,7	99,0	98,5	136,7	149,3	107,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0
1968 D	100,9	122,4	207,7	99,0	98,5	136,7	149,3	107,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0
1969 D	100,9	122,4	207,7	99,0	98,7	136,7	149,3	107,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0
1970 D	113,6	120,0	207,7	95,9	96,6	142,7	149,3	127,6	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0
1948, 1. Aug.	.	.	100,0	.	.	.	100,0	.	100,0	.	100,0	.	100,0
1963, 1. Jan.	99,8	104,5	121,3	99,9	98,5	99,9	100,0	99,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0
1. März	99,4	103,9	121,3	99,1	98,5	99,3	99,2	99,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0
1966, 1. April	100,9	122,4	207,7	99,0	98,5	136,7	149,3	107,7	158,8	133,3	133,3	133,3	200,0

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

# B. Fernmeldeverkehr

## 1. Index der Telegraphengebühren

1962 = 100

Gliederung nach Teildienstzweigen und Leistungsgruppen

Jahr Änderungsdatum	Telexdienst														
	insgesamt	Inlandsverkehr	Verkehr mit dem Ausland				Telexanschlüsse <sup>1)</sup>						Telexverbindungen		
			zusammen	mit CRPT-Ländern <sup>2)</sup>	darunter mit EWG-Ländern	mit sonstigen Ländern	zusammen	Hauptanschlüsse	Spring-schreiber	Fernschaltgeräte	Lochstreifen-sender	Empfangs-locher	zusammen	Inlandsverkehr	Verkehr mit dem Ausland
Wägungsanteil in %	516,6	391,3	125,3	74,9	30,7	50,4	160,9	38,0	84,9	3,0	17,4	17,4	355,7	230,4	125,3
1949 D	95,1	92,1	149,3	149,9	138,5	106,3	95,6	125,6	80,4	.	100,0	100,0	101,2	89,7	149,3
1950 D	99,8	92,1	150,4	151,7	138,5	138,4	95,6	125,6	80,4	.	100,0	100,0	102,1	89,7	150,4
1951 D	100,5	92,8	139,7	149,6	136,9	108,8	100,9	125,6	90,2	100,0	100,0	100,0	100,1	87,2	139,7
1952 D	100,3	93,5	135,5	143,9	133,5	109,3	106,1	125,6	100,0	100,0	100,0	100,0	97,2	84,7	135,5
1953 D	100,8	98,5	135,2	142,5	133,5	111,2	106,1	125,6	100,0	100,0	100,0	100,0	98,1	84,7	135,2
1954 D	100,7	98,4	133,8	140,4	133,5	112,4	106,1	125,6	100,0	100,0	100,0	100,0	97,9	84,6	133,8
1955 D	100,2	93,2	131,5	137,4	133,5	115,7	106,1	125,6	100,0	100,0	100,0	100,0	97,2	84,3	131,5
1956 D	104,8	99,4	128,3	133,3	126,3	113,8	100,5	102,1	100,0	100,0	100,0	100,0	106,6	98,7	128,3
1957 D	104,7	100,0	121,2	123,9	109,9	114,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	106,6	100,0	121,2
1958 D	103,3	100,0	114,7	115,1	105,1	113,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	104,8	100,0	114,7
1959 D	102,3	100,0	110,1	109,8	105,1	110,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,4	100,0	110,1
1960 D	101,5	100,0	106,2	104,5	105,1	109,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	102,2	100,0	106,2
1961 D	100,6	100,0	102,4	102,7	104,1	101,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,8	100,0	102,4
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	122,8	130,5	98,9	98,6	97,3	99,5	174,2	100,0	185,2	130,5	232,4	232,4	99,6	100,0	98,9
1964 D	126,4	135,3	98,7	98,2	97,3	99,5	185,9	120,8	192,9	133,3	244,4	244,4	99,6	100,0	98,7
1965 D	128,6	138,1	98,6	98,2	97,3	99,4	192,8	150,0	192,9	133,3	244,4	244,4	99,5	100,0	98,6
1966 D	128,2	138,1	97,3	96,0	97,3	99,3	192,8	150,0	192,9	133,3	244,4	244,4	99,1	100,0	97,3
1967 D	127,8	138,1	95,4	92,9	97,3	99,1	192,8	150,0	192,9	133,3	244,4	244,4	98,4	100,0	95,4
1968 D	127,5	138,1	94,4	91,4	95,7	98,9	192,8	150,0	192,9	133,3	244,4	244,4	98,0	100,0	94,4
1969 D	127,2	138,1	92,8	89,3	90,9	98,5	192,8	150,0	192,9	133,3	244,4	244,4	97,5	100,0	92,8
1970 D	125,4	138,1	85,5	84,3	85,7	87,2	192,8	150,0	192,9	133,3	244,4	244,4	94,9	100,0	85,5
1948, 1. Aug.	.	92,1	.	.	.	.	95,6	125,6	80,4	.	100,0	100,0	.	89,7	.
1951, 1. Juli	101,2	93,5	141,7	152,3	138,5	108,6	106,1	125,6	100,0	100,0	100,0	100,0	98,7	84,7	141,7
1954, 1. Sept.	100,5	93,2	133,5	140,0	133,5	112,4	106,1	125,6	100,0	100,0	100,0	100,0	97,7	84,3	133,5
1956, 1. Febr.	105,4	100,0	129,0	134,1	133,5	113,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	108,1	100,0	129,0
1963, 1. Febr.	125,0	133,3	99,0	98,6	97,3	99,5	180,9	100,0	192,9	133,3	244,4	244,4	99,6	100,0	99,0
1964, 1. Aug.	128,6	138,1	98,7	98,2	97,3	99,5	192,8	150,0	192,9	133,3	244,4	244,4	99,5	100,0	98,7

## 2. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

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		12,00	
1964, 1. Aug. ....	9,00		12,00	15,00		18,00	
für Zweieranschlüsse							
1934, 1. Mai .....	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1946, 1. April .....	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1950, 1. Juni .....	3,50	4,25	5,00	5,75	6,50	7,25	8,00
1954, 1. Juli .....	4,00		5,50	7,00		8,00	
1964, 1. Aug. ....	6,00		8,25	10,50		12,00	

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

**B. Fernmeldeverkehr**  
**3. Index der Fernsprechgebühren<sup>1)</sup>**  
**1962 = 100**

Jahr Änderungsdatum	Insgesamt	Inlandsgespräche			Auslandsgespräche			
		zusammen	Orts- gespräche	Fern- gespräche	zusammen	nach CEPT-Ländern <sup>2)</sup>		nach sonstigen Ländern
						zusammen	darunter nach EWG-Ländern	
Wägungsanteil in ‰	1000	915,3	184,9	730,4	84,7	70,3	34,0	14,4
1949 D	131,9	129,3	93,2	138,4	160,9	167,8	187,7	125,4
1950 D	129,9	127,7	93,7	136,3	154,1	165,0	178,9	98,1
1951 D	130,1	127,9	94,0	136,5	153,9	163,8	173,0	103,0
1952 D	130,7	128,8	94,0	137,6	151,9	161,6	172,5	102,2
1953 D	127,3	125,5	94,0	133,5	147,1	156,0	172,5	102,0
1954 D	124,2	122,1	97,0	128,5	146,8	155,6	172,5	102,0
1955 D	123,7	121,7	100,0	127,2	145,3	154,0	172,5	102,6
1956 D	116,8	114,3	100,0	118,5	138,5	146,0	160,8	102,6
1957 D	112,6	111,7	100,0	114,7	122,4	126,7	137,9	101,7
1958 D	109,9	109,0	100,0	111,3	119,1	122,8	135,9	101,0
1959 D	107,4	106,6	100,0	108,3	116,1	119,2	134,6	101,0
1960 D	105,5	104,6	100,0	105,8	114,8	117,6	131,2	101,0
1961 D	102,7	102,2	100,0	102,8	108,1	109,7	117,2	100,2
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	99,9	100,1	100,0	100,2	98,1	97,9	97,9	98,9
1964 D	107,6	108,8	109,1	108,7	94,1	93,3	95,5	98,0
1965 D	105,3	106,8	112,1	105,5	89,0	87,2	91,7	97,3
1966 D	104,2	105,9	112,1	104,3	85,6	83,9	88,4	94,1
1967 D	103,5	105,6	112,1	104,0	79,7	80,2	84,8	77,4
1968 D	102,4	104,7	112,1	102,8	77,2	77,5	82,7	75,7
1969 D	101,1	103,4	112,1	101,2	76,5	76,7	81,8	75,4
1970 D	100,1	103,2	112,1	100,9	66,7	68,4	73,6	58,4
1948, 1. Nov.	133,3	129,3	93,2	138,4	179,1	170,6	188,8	226,2
1950, 1. Juni	129,1	126,6	94,0	134,9	156,6	167,1	180,6	103,0
1951, 1. Jan.	130,1	127,9	94,0	136,5	154,0	163,9	173,3	103,0
1953, 11. Aug.	122,7	120,5	94,0	127,2	146,9	155,8	172,5	102,0
1954, 1. Jan.	120,7	118,3	94,0	124,5	146,9	155,8	172,5	102,0
1. Juli	127,8	126,1	100,0	132,7	146,8	155,6	172,5	102,0
1. Sept.	127,6	125,8	100,0	132,4	146,8	155,6	172,5	102,0
1955, 1. Jan.	123,8	121,7	100,0	127,2	146,7	155,6	172,5	102,0
1956, 1. Jan.	119,1	116,8	100,0	121,1	143,7	152,1	172,5	102,7
1. März	116,8	114,3	100,0	118,0	143,7	152,1	172,5	102,7
1957, 1. Jan.	113,4	111,7	100,0	114,7	131,7	137,7	145,0	102,3
1958, 1. Jan.	109,9	109,0	100,0	111,3	119,4	123,2	136,5	101,2
1959, 1. Jan.	107,4	106,6	100,0	108,3	116,2	119,3	134,7	101,0
1960, 1. Jan.	105,5	104,6	100,0	105,8	114,8	117,6	131,2	101,0
1961, 1. Jan.	103,3	102,2	100,0	102,8	114,4	117,3	130,7	100,2
1962, 1. Jan.	100,1	100,0	100,0	100,0	100,7	100,8	100,0	100,0
1963, 1. Jan.	97,4	97,3	100,0	96,6	98,2	97,9	97,9	99,8
1. Juli	102,5	103,0	100,0	103,7	98,0	97,9	97,9	98,7
1964, 1. Jan.	101,7	102,2	100,0	102,8	96,4	96,0	95,6	98,3
1. Aug.	118,3	120,6	124,3	119,6	93,6	92,8	95,5	97,8
1. Dez.	106,6	107,8	112,1	106,7	93,6	92,7	95,2	97,8
1965, 1. Jan.	105,3	106,8	112,1	105,5	89,0	87,2	91,7	97,8
1966, 1. Jan.	104,3	105,9	112,1	104,3	86,9	84,8	89,7	97,1
1967, 1. Jan.	103,7	105,6	112,1	104,0	82,4	80,3	84,8	92,9
1968, 1. Jan.	102,4	104,7	112,1	102,8	77,3	77,5	82,7	76,0
1969, 1. Jan.	101,1	103,4	112,1	101,2	76,5	76,7	81,8	75,4
1970, 1. Jan.	100,9	103,2	112,1	100,9	76,1	76,4	81,5	75,0
1. Juli	99,5	103,2	112,1	100,9	59,2	60,5	65,6	52,8

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

# B. Fernmeldeverkehr

## 3. Index der Fernsprechgebühren<sup>1)</sup>

1962 = 100

Gliederung nach Vermittlungsarten und Einzelleistungen

Jahr Änderungsdatum	Ferngespräche im nicht- und halbautomatischen Dienst						Ferngespräche im vollautomatischen Dienst			
	insgesamt	im Inland	mit dem Ausland				insgesamt	im Inland	mit dem Ausland (nur mit CEPT-Ländern <sup>2)</sup> )	
			zusammen	mit CEPT-Ländern <sup>2)</sup>	darunter mit EWG-Ländern	mit sonstigen Ländern			zusammen	darunter mit EWG-Ländern
Wägungsanteil in ‰	1000	409,9	590,1	461,9	207,6	128,2	1000	974,1	25,9	15,1
1949 D	127,7	96,0	150,8	157,5	197,4	125,4	.	105,7	.	.
1950 D	124,1	94,6	145,1	157,4	175,8	98,1	.	104,1	.	.
1951 D	124,8	94,7	145,9	157,2	171,4	103,0	.	104,3	.	.
1952 D	124,4	95,5	144,8	156,0	171,3	102,2	.	105,1	.	.
1953 D	122,7	95,5	141,8	152,3	171,3	102,0	.	105,1	.	.
1954 D	123,7	98,6	141,4	151,9	171,3	102,0	.	108,4	.	.
1955 D	123,9	101,4	139,5	149,7	171,3	102,6	.	111,4	.	.
1956 D	119,4	100,2	132,8	141,2	157,9	102,6	105,2 <sup>3)</sup>	106,1	84,1 <sup>3)</sup>	.
1957 D	111,9	100,2	120,0	125,1	137,4	101,7	104,5	104,5	84,1	.
1958 D	110,5	100,2	117,7	122,3	136,5	101,0	103,7	103,6	116,1	106,0 <sup>4)</sup>
1959 D	108,9	100,2	115,0	118,9	136,4	101,0	102,7	102,6	125,2	131,7
1960 D	108,8	100,0	114,9	118,7	136,0	101,0	102,7	102,6	110,1	111,6
1961 D	105,4	100,0	109,1	111,5	121,4	100,2	101,0	101,0	101,0	102,0
1962 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1963 D	98,7	98,4	98,9	98,9	100,0	98,9	102,5	102,6	100,0	99,9
1964 D	97,0	96,0	97,7	97,6	100,0	98,0	113,5	113,9	98,2	99,7
1965 D	95,1	92,6	96,9	96,7	100,0	97,3	111,0	111,4	97,2	98,7
1966 D	94,1	92,6	95,2	95,5	98,6	94,1	110,4	110,7	97,1	98,7
1967 D	91,4	92,6	90,5	94,2	97,3	77,4	110,3	110,7	97,1	98,6
1968 D	91,2	92,6	90,2	94,2	97,3	75,7	109,4	109,7	97,1	98,6
1969 D	91,2	92,6	90,1	94,3	97,4	75,1	107,8	108,1	97,1	98,6
1970 D	87,4	92,6	83,7	89,6	92,9	62,5	107,6	108,1	88,9	91,2
1948, 1. Nov.	140,2	96,0	173,3	160,2	180,4	226,2	.	105,7	.	.
1950, 1. Juni	125,9	93,5	148,8	160,9	181,0	103,0	.	103,0	.	.
1951, 1. Jan.	124,8	94,7	145,9	157,2	171,5	103,0	.	104,3	.	.
1952, 1. Jan.	125,1	95,5	145,9	157,2	171,3	102,9	.	105,1	.	.
1954, 1. Juli	125,0	101,9	141,3	151,8	171,3	102,0	.	111,9	.	.
1. Sept.	124,9	101,6	141,3	151,8	171,3	102,0	.	111,7	.	.
1955, 1. Jan.	124,8	101,4	141,2	151,8	171,3	102,0	.	111,4	.	.
1956, 1. Jan.	122,2	100,2	137,5	147,2	171,3	102,7	.	110,4	.	.
1. März	122,2	100,2	137,5	147,2	171,3	102,7	.	105,2	.	.
1957, 1. Jan.	116,1	100,2	127,2	134,1	142,1	102,3	104,5	104,5	84,1	.
1958, 1. Jan.	110,5	100,2	117,7	122,3	136,5	101,2	103,6	103,6	84,1	.
12. April	110,5	100,2	117,7	122,3	136,5	101,0	103,7	103,6	133,8	144,6
1959, 1. Jan.	108,9	100,2	115,0	118,9	136,5	101,0	102,7	102,6	125,9	132,6
1960, 1. Jan.	108,8	100,0	114,9	118,7	136,0	101,0	102,7	102,6	110,1	111,6
1961, 1. Jan.	108,7	100,0	114,7	118,7	136,0	100,2	101,1	101,0	110,0	111,6
1. März	107,6	100,0	112,9	116,4	130,7	100,2	101,0	101,0	99,4	100,0
1962, 1. Jan.	100,6	100,0	101,0	101,3	100,0	100,0	100,0	100,0	99,4	100,0
1963, 1. Jan.	98,8	98,4	99,1	98,9	100,0	99,8	98,4	98,4	100,1	100,0
1. Juli	98,7	98,4	98,9	98,9	100,0	98,7	106,6	106,8	100,0	99,8
1964, 1. Jan.	98,6	98,4	98,8	98,9	100,0	98,3	106,3	106,5	98,9	99,8
1. Aug.	95,5	92,6	97,6	97,5	100,0	97,8	126,5	127,3	97,4	99,7
1. Dez.	95,5	92,6	97,6	97,5	100,0	97,8	111,9	112,3	97,2	98,7
1965, 1. Jan.	95,2	92,6	97,0	96,7	100,0	97,8	111,0	111,4	97,2	98,7
1966, 1. Jan.	95,1	92,6	96,8	96,7	100,0	97,1	110,4	110,7	97,2	98,7
1967, 1. Jan.	93,4	92,6	93,9	94,2	97,3	92,9	110,3	110,7	97,1	98,6
1968, 1. Jan.	91,2	92,6	90,2	94,2	97,3	76,0	109,4	109,7	97,1	98,6
1969, 1. Jan.	91,1	92,6	90,1	94,2	97,3	75,4	107,8	108,1	97,1	98,6
1970, 1. Jan.	91,8	92,6	91,2	95,8	98,8	75,0	107,8	108,1	97,1	98,6
1. Juli	84,0	92,6	78,0	83,5	87,0	58,3	107,4	108,1	80,7	83,7

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

# Erläuterungen bzw. Anmerkungen

## Schaubilder

### Indices der Seefrachtraten

Seite 7  
1) Raten für trockene Ladung.

a) Trampfahrt (Reisecharter) b) Linienfahrt

## 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 7

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 Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen bei den Preisen für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — 8) Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12% des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde). — 9) Für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (klimatisiert, WL „K“) gelten ab 27. 2. 1962 in der Touristenklasse um DM 2,00, in der Doppelbettklasse um DM 3,00 und in der Einbettklasse um DM 3,00 höhere Preise. Mit Ausnahme der Spezialklasse, die in „K“ Schlafwagen nicht geführt wird, werden die „K“-Zuschläge bei den ab 22. 5. 1966 veröffentlichten Bettkartenpreise berücksichtigt, da die Schlafwagenläufe bis zu diesem Zeitpunkt nahezu vollständig klimatisiert worden sind. — 10) Ab 29. 9. 1968 gelten für die Bettkarten ausgewählter DB-Schlafwagenläufe (9 von insgesamt 52) verbilligte Werbepreise (1. Klasse-Einbettabtt. DM 60,00, Doppelbettabtt. 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, ab 1. 3. 1971 nur noch für Strecken von 1 bis 50 km. — 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 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) Ab 1. 5. 1965 gelten die Hin- und Rückfahrkarten der dänischen Staatsbahnen bis zu einem Monat. — 3) Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — 4) In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet. — 5) Repräsentativ ermittelte Fahrpreise. Ab 1. 5. 1969 gelten in Großbritannien je nach Fahrstrecke für Einfache Fahrt unterschiedliche Fahrpreise, für Hin- und Rückfahrt doppelte oder entsprechend ermäßigte Fahrpreise. — 6) Die D-Zug-Zuschläge der jugoslawischen Staatsbahnen sind ab 1. 4. 1965 in den dargestellten Personenfahrpreisen enthalten.

Seite 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) 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 10

1) Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze.

Seite 10 (Fortsetzung)

#### 3. Personenfahrpreise für wichtige europäische Eisenbahnverbindungen

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

## B. Güterverkehr

(Nach Angaben der 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 Wagenladungsätze des DEGT wegen der Einführung des Mehrwertsteuersystems auf Netobasis 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	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
D	C/D	A	Weniger wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. eiserne Kessel und Röhren
E	E	B	Hochwertige gewerbliche Grundstoffe, z. B. Pflanzenfasern, Benzol, Lösungsmittel
F	F	B	Obst
G	G	C	Mittelwertige gewerbliche Grundstoffe und Vorerzeugnisse, z. B. Porzellanmasse, Mittellagen für Sperrholzplatten, Kacheln, bestimmte NE-Metalle (Blei, Zink u. a.)
Gk	Gk	Ck	Wichtige Nahrungsmittel-Grundstoffe, z. B. Getreide, Mehl
			Bestimmte gewerbliche Halbwaren und Vorerzeugnisse, z. B. Schnittholz, Schwerchemikalien (Soda, Salzsäure), unbearbeitetes Flach- und Hohlglas (Fensterglas, Konservengläser)
			Geringwertige gewerbliche Halb- und Fertigwaren, z. B. Steine, Zement, Dachziegel, Betonrohre, gebrauchte Packmittel und Bangerätschaften
			Futter- und Düngemittel; Gemüse
			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
			Beförderungsteuerfreie gewerbliche Rohstoffe: Aschenkohlen, Aschenkoks und Rauchkammerlöschte, ab 1. 5. 1965 auch Eisen-erze (Ck m. W. v. 1. 1. 1968 weggefallen vgl. Anm. 4) zu Seite 11)

Wagenladungsklassen			Zugeordnete Güterarten
Vor dem	Ab	Ab	
1. 2. 1958	15. 3. 1966	15. 3. 1966	
(C)	I	I	Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial): Bandstahl, Stahlstreifen, Warmbreitband (unbearb.), Stahlbleche und -platten, 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 11

<sup>1)</sup> Ohne Montangüterklassen. — <sup>2)</sup> Die Sonderklassen mit Zusatzbezeichnung —k gelten für Wagenladungen mit beförderungsteuerfreien Gütern, nämlich mit Kohlen (Fk) und Kohlenabfällen (Gk, darunter ab 1. 5. 1965 auch Eisen- und Manganerze einschließlich Abfälle und Zwischenerzeugnisse aus diesen Erzen) sowie mit Kohlen und Kohlenabfällen in Eilguttransporten (Dk). Die Klasse Gk wurde zum 15. 3. 1966 in „Ck“ umbenannt. Ab 1. 1. 1968 ist auch für die vorher beförderungsteuerfreien Güter Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) zu zahlen. Mit der gleichzeitigen Umstellung der Frachtsätze auf Nettobasis ist daher die Regelklasse „Ck“ weggefallen. — <sup>3)</sup> Bei Anwendung der Kohlen-Ausnahmetarife wird die Fracht nach dem Mindestgewicht berechnet. Ist jedoch der Wagen bei der Übergabe auf dem Versandbahnhof räumlich vollausgelastet, wird der Frachtberechnung abweichend von dem vorgeschriebenen Mindestgewicht das aufgerundete wirkliche Gewicht zugrunde gelegt. Ab 1. 7. 1980 wurde für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteueraufkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt. Ab 1. 4. 1964 betrug die Frachthilfe 7,6%. Mit Wirkung vom 10. 2. 1970 wurde sie aufgehoben. — <sup>4)</sup> Da der Tarif erst von 251 km an gilt und die mittlere Transportweite etwa bei 500 km liegt, werden hier die Frachtsätze für eine Entfernung von 500 km angegeben. — <sup>5)</sup> Am 1. 2. 1958 wurden Frachtsätze der 20-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 20000 kg und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 15-t-Klasse abgefertigt. — <sup>6)</sup> Ab 1. 3. 1962. — <sup>7)</sup> Am 15. 3. 1966 wurden Frachtsätze der 25-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 25000 kg und mehr. Vom 1. 2. 1958 bis 14. 3. 1966 wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 20-t-Klasse abgefertigt. — <sup>8)</sup> Ab 1. 3. 1971.

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

Seite 12

<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 Nichtbundeseigenen 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. Wagenladungsfrachten 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. 1) bzw. Ausnahmetarife zu Monatszahlen und als arithmetisches Zwölftmonatsmittel zu Jahreszahlen zusammengefaßt.

Seite 12

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

Seite 13

<sup>1)</sup> Vgl. Anm. <sup>2)</sup> zu Seite 12. — <sup>3)</sup> Vgl. Anm. <sup>4)</sup> zu Seite 12. — <sup>5)</sup> Der Ausnahmetarif gilt nur für geschlossene Züge. — <sup>6)</sup> Durchschnitt Januar/Dezember. — <sup>7)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>8)</sup> Vom 1. 11. 1968 bis zum 31. 12. 1973 wird den Unternehmen des deutschen Eisenerzbergbaus für Eisenerztransporte nach den Ausnahmetarifen 231, 238 und 240 des DEGT auf Antrag eine Frachthilfe aus Haushaltsmitteln des Bundes gewährt, und zwar höchstens in Höhe der Frachtdifferenz der Tarifstände am 31. 10. und am 1. 11. 1968 (Stichtag der Tarifierhöhung). Für November und Dezember 1968, sowie für das Jahr 1969 bemißt sie sich nach der tatsächlich gezahlten Mehrfracht, von 1970 bis 1973 wird sie jährlich jeweils um je 20% gekürzt (vgl. Bundesanzeiger Jg. 23 Nr. 46 vom 9. 3. 1971). Die Ermäßigung wird bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>9)</sup> Ab 1. 7. 1960 wurde für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteueraufkommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); seit dem 1. 4. 1964 betrug 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>10)</sup> Für Sendungen an die Technischen Werke Stuttgart: I Heizkraftwerk, II Blockkraftwerk und Gaskokerei.

Seite 14

<sup>1)</sup> Vgl. Anm. <sup>2)</sup> zu Seite 12. — <sup>3)</sup> Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Röhren, gewalzten Stahlplatten zum Schmieden in warmem Zustand oder zum Auswalzen. — <sup>4)</sup> Vgl. Anm. <sup>5)</sup> zu Seite 12. — <sup>6)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>7)</sup> Durchschnitt Januar/Dezember.

## 4. Pauschalfrachten für Container

Seite 14 (Fortsetzung)

<sup>1)</sup> Ab 1. 6. 1968: Beladene Container mit einem Fassungsvermögen von 40 Kubikfuß (= 1,132674 cbm) auf offenen Eisenbahngüterwagen. Vor dem 1. 6. 1968: Gesamtfrachten für die Beförderung einer (der höchstzulässigen Transportbelastung eines 40-Fuß-Containers) vergleichbaren Gütermenge von 25 t-Gesamtgewicht in gedeckten Eisenbahngüterwagen, berechnet nach den Sätzen der jeweils frachttungünstigsten Hauptladeklasse der Wagenladungsstarife (vom 1. 2. 1958 bis zum 14. 3. 1966 nach der 20 t-Klasse, vom 15. 3. 1966 bis zum 31. 5. 1968 nach der 25 t-Klasse. — <sup>2)</sup> Vgl. Anm. <sup>3)</sup> zu Seite 12. — <sup>4)</sup> Vor dem 1. 6. 1960 wurde die Wagenladungsfracht nach der 15 t-Klasse berechnet. — <sup>5)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen.

Erläuterungen zu Seiten 12 bis 14: 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 Wagenladungsätze für beförderungsteuerfreie Güter die Beförderungsteuer enthalten (für Beförderungsstrecken bis 49 km 4%, ab 50 km 7% der Frachtsätze). Am 1. 1. 1968 wurden die Stückgut- und Wagenladungsätze 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 ffir.

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

Seite 15

<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 Speditursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen

Die dargestellten Kundensätze gelten nur für den Speditionssammelgutverkehr innerhalb des Bundesgebietes. Für den entsprechenden Güterverkehr vom Bundesgebiet nach Berlin gelten Kundensatzänderungen. Bis 31. 12. 1967 war in den Kundensätzen des Speditursammelgutverkehrs 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 Speditursammelgutverkehr 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 15 (Fortsetzung)

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

### IV. Schiffsverkehr

#### A. Binnenschifffahrt

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

##### 1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

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

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

Seite 16

<sup>1)</sup> Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebiets (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>\*)</sup> Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — <sup>\*)</sup> Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — <sup>\*)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 8. 1960 aufgehoben). — <sup>\*)</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 gelten die dargestellten Tonnensätze für Partien ab 100 t. — <sup>\*)</sup> Ab 1. 7. 1960 wurde 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 betrug 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 (Einnäherung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen) bis km 37,26 (Schleuse Herne-Ost), am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. — III = Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen).

Seite 17

<sup>1)</sup> Siehe Seite 16, Anmerkung <sup>\*)</sup>. — <sup>2)</sup> Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle IV A. 2, S. 16). — <sup>3)</sup> Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 8. 1960 aufgehoben). — <sup>4)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — <sup>5)</sup> Lade- und Löszeit  $\frac{1}{2}$  +  $\frac{1}{2}$  und umgekehrt. — <sup>6)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffverkehr 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 Abschlägen 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 18

<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 Jütlands einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>7)</sup> Ab 18. 11. 1967 einschl. umgerechneter DM- bzw. FF-Abschlüsse. — <sup>8)</sup> Jahreszahlen vor 1968 in s.d. je 1000 kg bzw. je Standard. — <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 Limfjörddänen und Esbjerg. — <sup>13)</sup> Einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>14)</sup> Ab 1968 einschl. umgerechneter DM-, dkr- bzw. hf-Abschlüsse. — <sup>15)</sup> Braunkohlenbriketts.

Seite 19

<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> Jahreszahlen vor 1968 in s.d. 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 Limfjörddänen und Esbjerg. — <sup>13)</sup> Einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>14)</sup> Ab 1968 einschl. umgerechneter DM-, dkr- bzw. hf-Abschlüsse. — <sup>15)</sup> Braunkohlenbriketts.

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

Seite 20

<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> Gerste. — <sup>7)</sup> Reis. — <sup>8)</sup> Mais. — <sup>9)</sup> Mechanische Bulkverladungen in Mackay oder Townsville. — <sup>10)</sup> Ab 6. 6. 1967 via Kaproute oder Panamakanal.

Seite 21

<sup>1)</sup> Außerdem große Küstenschifffahrt (Mittelmeerfahrt). — <sup>2)</sup> Ölkuchen, Expellers, Futtermehle. — <sup>3)</sup> Einschl. Rotterdam löschen. — <sup>4)</sup> Ab 6. 6. 1967 via Kaproute oder Panama Kanal. — <sup>5)</sup> Umgerechnet von US \$-Pauschalfrachten. — <sup>6)</sup> Ab 6. 6. 1967 via Kaproute. — <sup>7)</sup> Rohphosphat.

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

Seite 21 (Fortsetzung)

<sup>\*)</sup> Ab 16. 5. 1967 via Kaproute. — <sup>\*)</sup> Durchschnitt August — Oktober

### C. Schiffsverkehrsindizes

#### 1. Indices der Seefrachtraten

Den Trampfrachtdindices liegen Frachtabschlüsse auf dem Tagesmarkt (Reisecharter) in englischen £, US-\$ und DM, skr, dkr und hf 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, hf, bfrs, Can.-\$).

Monatszahlen der Trampfrachtenindices stellen die Maßzahlen der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtenindices 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.

<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> Jahreszahlen bis einschl. 1969 auf Basis Intascale. — <sup>4)</sup> Jahreszahlen bis einschl. 1968, sowie Monatsdurchschnitt Januar–September 1969 auf Basis Intascale. — <sup>5)</sup> Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom. — <sup>6)</sup> Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen des bisher auf Basis 1954 berechneten Trampfrachtenindex (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, 1. Vierteljahrsheft 1968).

<sup>1)</sup> s. Seite 22, Anm. <sup>5)</sup>. — <sup>2)</sup> s. Seite 22, Anm. <sup>6)</sup>. — <sup>3)</sup> Küstentonnage von 200 bis 700 BRT im Küstenverkehr italienischer Häfen sowie im Seeverkehr zwischen Italienischen Hafen und sonstigen Mittelmeerhäfen. — <sup>4)</sup> Über 50% der erfaßten Tramp-tonnage; 29 Frachtrationen vorwiegend im Überseeverkehr (Getreide, Zucker, Erz-, Kohle-, Phosphat-, Zement-, Eisen- und Stahltransporte). — <sup>5)</sup> Etwa 33% der erfaßten Transporttonnage; 33 Frachtrationen im großen Küstenverkehr (einschl. Mittelmeerverkehr, Getreide-, Ölsaaten-, Holz-, Kohle-, Asphalt-, Bitumen-, Chemikalien-, Phosphat-, Zement-, Eisen- und Stahltransporte). — <sup>6)</sup> Küstenschiffe von 1000 bis 2000 t d.w., etwa 17% der erfaßten Tramp-tonnage; 23 Frachtrationen im nordeuropäischen Küstenverkehr (Getreide-, Holz-, Ton-, Kohle-, Düngemittel-, Eisen- und Stahltransporte).

## 2. Sonstige Schifffahrtsindices

<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 wurden unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Intascale- bzw. Worldscale-Tarifs vom Statistischen Bundesamt bis 1970 in s je t, ab Januar 1971 in £ je t umgerechnet (vgl. Erläuterungen zu C.I. 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. Materialersparungen und Formverbesserungen aufgrund technischer Fortschritte im Schiffbau sowie Erleichterungen der Bedingungen für die Schiffsklassifizierung ermöglichen eine Erhöhung der Tragfähigkeit bei sonst gleichbleibenden Schiffsabmessungen. Demzufolge stellte „Fairplay“ seine Preisangaben für den Bulk-Carrier von 24 000 auf 25 000 t Tragfähigkeit um. Die dadurch eintretende Verringerung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — <sup>11)</sup> Berechnet aufgrund der Jahresberichte der Schiffmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes) Paris, Quartalszahlen sowie Jahreszahlen 1969 ff. fortgerechnet aufgrund von Preis-meldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — <sup>12)</sup> Berechnet aufgrund von Preis-meldungen internationaler Schifffahrtsveröffentlichungen. — <sup>13)</sup> Ab 1. 1. 1969 ohne Inspektion; größtenteils zum Abbruch bestimmt.

## V. 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. 7. 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

### A. Postverkehr

#### 1. Index der Postgebühren (1962 = 100)

<sup>1)</sup> CEPT: Conférence Européenne des Administrations des Postes et des Télécommunications, Zusammenschluß von 27 Mitgliedsverwaltungen aus 24 Ländern: Bundesrepublik Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Italien, Niederlande, Monaco, Andorra, Dänemark, Finnland, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Schweden, Norwegen, Spanien, Portugal, Österreich, Schweiz, Liechtenstein, Türkei, Zypern, Kanarische Inseln, ab 4. 7. 1969 auch Jugoslawien und Malta als „Engerer Verein“ im Sinne des Art. 8 der Satzung des Weltpostvereins. — <sup>2)</sup> Im Bundesgebiet einschl. Berlin.

<sup>1)</sup> Vgl. Seite 25 Anm. <sup>1)</sup>. — <sup>2)</sup> Ab 1. 8. 1964: Büchersendungen. — <sup>3)</sup> Vor dem 1. 8. 1964: Postwurfsendungen. <sup>4)</sup> Die Sendungsarten „Geschäftspapiere“ und „Mischsendungen“ im Verkehr mit dem Ausland wurden lt. Amtsblattverfügung des Bundesministers für das Post- und Fernmeldewesen Nr. 140/1965 mit Wirkung vom 1. 1. 1966 aufgehoben. „Geschäftspapiere“ werden seit dem 1. 1. 1966 nach den Gebührensätzen für Briefe bzw. Drucksachen, Mischsendungen nach den Gebührensätzen für Drucksachen bzw. Warenproben befördert.

<sup>1)</sup> Ab 1. 8. 1964: Warensendungen. — <sup>2)</sup> Zuschlagsgebühr. — <sup>3)</sup> Vorzelgegebühr. — <sup>4)</sup> Einziehungsgebühr.

<sup>1)</sup> Für Briefsendungen aus dem Ausland. — <sup>2)</sup> Vgl. Seite 25 Anm. <sup>1)</sup>. — <sup>3)</sup> Zuschlagsgebühr.

<sup>1)</sup> Vorzelgegebühr. — <sup>2)</sup> Zuschlagsgebühr. — <sup>3)</sup> Für Päckchensendungen aus dem Ausland. — <sup>4)</sup> Vgl. Seite 25 Anm. <sup>1)</sup>. — <sup>5)</sup> Einschl. Wertpostgüter im Inlandsverkehr.

<sup>1)</sup> Zuschlagsgebühr. — <sup>2)</sup> Vorzelgegebühr. — <sup>3)</sup> Vor dem 1. 3. 1963 gesonderte Zuschlagsgebühren für die Beförderung von Paketen und Postgütern als „Dringende“, „Eilpaket“ bzw. „Schnellpaket“-Sendungen im Inlandsverkehr. — <sup>4)</sup> Für Paketsendungen aus dem Ausland. — <sup>5)</sup> Nur mit CEPT-Ländern (vgl. Seite 25 Anm. <sup>1)</sup>).

<sup>1)</sup> Verteilung nach Bezieheranschriften der Zeitungsverlage (durch die Verlagspostämter). — <sup>2)</sup> Ab 1. 1. 1964: Erfolgreicher Einziehungsversuch bei Zeitungsbeziehern aufgrund von Verlegerstammkarten; Gebührenposition am 1. 1. 1968 aufgehoben. — <sup>3)</sup> Zuschlagsgebühren. — <sup>4)</sup> Ab 1. 1. 1968 gebührenfreie Leistungen im Postzeitungsvertrieb. — <sup>5)</sup> Eilzustellung, Rücksendung unzustellbaren Postzeitungsgutes, Unzustellbarkeitsmeldung sowie Zuschlagsgebühr für gleichzeitige Versendung von mehr als 3 Zeitungsnummernstücken. — <sup>6)</sup> Eilzustellung sowie Beförderung vorschriftswidriger Sendungen.

<sup>1)</sup> Andere als in den Postkursbüchern aufgeführte Beförderungsgelegenheiten. — <sup>2)</sup> Vgl. Seite 25 Anm. <sup>1)</sup>. — <sup>3)</sup> Zuschlagsgebühren. — <sup>4)</sup> Nur Inlandsverkehr.

#### 2. Index der Postscheckgebühren (1962 = 100)

<sup>1)</sup> Nur mit CEPT-Ländern (vgl. Seite 25 Anm. <sup>1)</sup>). — <sup>2)</sup> Zahlkartendienst (Verkehr im Inland). — <sup>3)</sup> Überweisungs- und Zahlungsanweisungsdienst. — <sup>4)</sup> Inlandsverkehr. — <sup>5)</sup> Im bankinternen Scheckabrechnungsverkehr. — <sup>6)</sup> Behandlung deckungsloser Postschecks und Postschecküberweisungen, Lauf- und Nachfrageschreiben sowie schriftliche Bestätigungen über die Höhe des Postscheckguthabens. — <sup>7)</sup> Ab 1. 1. 1970 gebührenfreie Postscheckdienstleistungen. — <sup>8)</sup> Ab 20. 1. 1969 gebührenfreie Postscheckdienstleistungen.

#### 3. Index der Postreisegebühren

<sup>1)</sup> = Postomnibusgebühren (nur Inlandsverkehr).

### B. Fernmeldeverkehr

#### 1. Index der Telegrafengebühren (1962 = 100)

<sup>2)</sup> Vgl. Seite 25 Anm. <sup>1)</sup>. — <sup>3)</sup> Nur mit CEPT-Ländern (vgl. Seite 25 Anm. <sup>1)</sup>).

<sup>1)</sup> Vgl. Seite 25 Anm. <sup>1)</sup>. — <sup>2)</sup> Im Inlandsverkehr. — <sup>3)</sup> Im Verkehr mit dem Ausland. — <sup>4)</sup> Im Auslandsverkehr (Inlandsgebührenanteil). — <sup>5)</sup> Im In- und Auslandsverkehr (Inlandsgebühren).

<sup>1)</sup> Vgl. Seite 25 Anm. <sup>1)</sup>. — <sup>2)</sup> Anschlußbereithaltung (Inlandsgebühren).

#### 2. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse (Seite 36)

##### 3. Index der Fernspreckgebühren

<sup>1)</sup> Mittlere Gesprächsgebühren im Fernspreckdienst aller Vermittlungsarten (nicht-, halb- und vollautomatische Vermittlung). — <sup>2)</sup> Vgl. Seite 25 Anm. <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Ferngesprächsgebühren nach Art der Gesprächsvermittlung. — <sup>2)</sup> Vgl. Seite 25 Anm. <sup>1)</sup>. — <sup>3)</sup> Monatsdurchschnitt August–Dezember. — <sup>4)</sup> Monatsdurchschnitt Mai–Dezember.

# 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 die 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>  
Index der Tankerfrachten, Großbritannien:  
Mullion and Co. Ltd., London

<sup>1)</sup> Die hier angeführten Quellen enthalten die zuletzt veröffentlichten Beschreibungen der Indexmethode.

## IV. Schiffsverkehr

### C. Schiffsverkehrsindizes

#### 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>

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 Schiffsverkehrsindizes

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. Post- und Fernmeldegebühren

### A. Postverkehr

Gebühren: Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

Indices der Post-, Postscheck- und Postreisegebühren:

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden: „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, 4. Vierteljahresheft 1970, S. 6<sup>1)</sup>.

### B. Fernmeldeverkehr:

Gebühren: Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen. Bonn

Indices der Telegraphen- und Fernspreckgebühren:

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden: „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, 4. Vierteljahresheft 1970, S. 6<sup>1)</sup>.

<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.