

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**1. Vierteljahr 1975**



· VERLAG W. KOHLHAMMER, STUTTGART UND MAINZ  
Bestellnummer: 310700 – 750301

Abgeschlossen am 25. 4. 1975

Erschienen im Juni 1975

Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 3,-

Jahresbezugspreis DM 10,- (für einen kompletten Berichtsjahrgang)

## Inhalt

	Seite
<b>Textteil</b>	
Erläuterungen . . . . .	3
Hinweis zu den einzelnen Tabellen . . . . .	3
Zeichenerklärung und Abkürzungen . . . . .	6
Wichtige Veränderungen in den Verkehrsleistungspreisen im 1. Vierteljahr 1975 . . . . .	7
<b>Tabellenteil</b>	
<b>1. Eisenbahnverkehr</b>	
Beförderungssätze im Personenverkehr . . . . .	10
Frachten und Frachtsätze im Güterverkehr . . . . .	10
<b>2. Straßenverkehr</b>	
Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen . . . . .	11
<b>3. Spedition</b>	
Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen . . . . .	12
<b>4. Schiffsverkehr</b>	
Frachtsätze der Binnenschifffahrt . . . . .	12
Index der Seefrachtraten . . . . .	13
<b>5. Post- und Fernmeldeverkehr</b>	
a) Postverkehr	
Index der Postgebühren . . . . .	14
Index der Postscheckgebühren . . . . .	15
Index der Postreisegebühren . . . . .	16
b) Fernmeldeverkehr	
Index der Telegrafengebühren . . . . .	16
Index der Fernsprechgebühren . . . . .	17
Quellenverzeichnis . . . . .	18

## Erläuterungen

Bei den in diesem Heft dargestellten Preisen handelt es sich um Tarifsätze, die von den für die einzelnen Verkehrssektoren gebildeten Tarifkommissionen bzw. Frachtausschüssen beschlossen werden. In der Regel sind diese Sätze für die Vertragsparteien verbindlich. Lediglich im Straßengüterverkehr, im Speditionssammelgutverkehr und im Schiffsverkehr auf Binnenwasserstraßen sind seit 1966 (bzw. seit 1970) Preisvereinbarungen zugelassen, die innerhalb gewisser Grenzen von den tariflichen Frachtsätzen abweichen dürfen (siehe Hinweise zu den Tabellen 2, 3 und 4). Die Preise enthalten für die Zeit bis einschließlich 1967 (mit Ausnahme der Binnenschifffahrt) die Beförderungssteuer. Ab 1968 sind sie beim Güterverkehr ohne Umsatz- (Mehrwert-) steuer, beim Personenverkehr (einschl. Gepäckbeförderung) mit Umsatz- (Mehrwert-) steuer angegeben. Die Preise für den Güterverkehr der Binnenschifffahrt enthalten weder Beförderungssteuer noch Umsatz- (Mehrwert-) steuer.

Der Gebietsstand für die Preisangaben im Eisenbahnverkehr, im Straßenverkehr und in der Spedition ist das Bundesgebiet ohne Berlin; die Preise für die Binnenschifffahrt und die Indizes im Post- und Fernmeldeverkehr schließen Berlin (West) ein. Angaben für die EG umfassen vorläufig nur die ursprünglichen sechs Mitgliedsländer.

### Hinweise zu den einzelnen Tabellen

#### zu Tab. 1 Eisenbahnverkehr

Frachten und Frachtsätze im Güterverkehr

Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif für Wagenladungen (DEGT) werden folgende Wagenladungsklassen unterschieden:

- |        |  |
|--------|--|
| A      | Hoch- und mittelwertige gewerbliche Fertigwaren, Grundstoffe und Vorerzeugnisse, wichtige Nahrungsmittel und Nahrungsmittelgrundstoffe |
| B      | Geringwertige gewerbliche Fertigwaren, Halbwaren und Vorerzeugnisse, Futter- und Düngemittel, Gemüse                                   |
| C      | Geringwertige gewerbliche Rohstoffe sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse (soweit nicht unter A oder B genannt)                        |
| I      | Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial)   |
| II/III | Röhrenvormaterial, Stahlplatten, vorgewalztes und vorgeschmiedetes Halbzeug  |
| IV     | Roheisen, Stahlrohblöcke und -brammen, Stahlschrott  |
| V      | Kohlen   |

#### zu Tab. 2 Straßenverkehr

Frachtsätze des RKT für Wagenladungen

Die Wagenladungsklassen des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen (RKT) sind ebenso abgegrenzt wie die des DEGT, und zwar in folgender Zuordnung:

A/B, C/D RKT	entsprechen	A	DEGT
E RKT	entspricht	B	DEGT
F RKT	entspricht	C	DEGT
I - V RKT	entsprechen	I - V	DEGT

Nach dem RKT sind Preisvereinbarungen zulässig, die innerhalb der nachstehend genannten Grenzen von den Tarifen abweichen können:

- Ab 14. 3. 1966 bei Wagenladungsfrachten in der 5-t-Klasse Nachlässe bis zu 5 %
- ab 1. 5. 1970 bei Wagenladungsfrachten in allen Gewichtsklassen Margen von  $\pm 6$  %
- ab 1. 7. 1971 bei Wagenladungsfrachten in allen Gewichtsklassen Margen von  $\pm 8,5$  %, bei Stückgutfrachten Aufschläge bis zu 10 %
- ab 4. 4. 1972 bei Wagenladungsfrachten wie zuvor, bei Stückgutfrachten Margen von  $+ 10/ - 5$  %

zu Tab. 3 Spedition

Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen

Auch hier sind innerhalb gewisser Grenzen Abweichungen von den Tarifen zulässig:

- Ab 30. 9. 1966 Aufschläge bis zu 10 %
- ab 1. 7. 1968 Margen von + 15/ – 5%
- ab 1. 4. 1971 Margen von  $\pm$  10%
- ab 4. 4. 1972 Margen von  $\pm$  11,5%

zu Tab. 4 Schiffsverkehr

Frachtsätze der Binnenschifffahrt

Einschließlich Schiffsabgaben (öffentlich-rechtliche Gebühren, z. B. Kanalgebühren), ohne Werft- und Ufergelder sowie ggf. ohne Kleinwasserzuschläge.

Die Tarifgruppe II beim Mineralöl umfaßt Produkte mit einem spez. Gewicht von 0,775 und mehr. Vor dem 1. 2. 1972 wurde zusätzlich zwischen mittelschweren (0,775 bis 0,899) und schweren Produkten (ab 0,900) unterschieden.

Nach den Frachtfestsetzungen der Frachtausschüsse „Rhein“ bzw. „Dortmund“ sind Preisvereinbarungen zulässig, die innerhalb der nachstehend genannten Grenzen von den Tarifen abweichen können:

- Ab 1. 3. 1970 für Bimskiestransporte von Vallendar/Brohl (Rhein) nach Häfen des Rheinstromgebiets bzw. des westdeutschen Kanalgebiets Margen von  $\pm$  5 %
- Vom 10. 2. 1974 bis zum 30. 9. 1974 für Erztransporte von Emden nach Dortmund Margen von + 10/ – 3 %
- Ab 5. 3. 1975 für Erztransporte von Emden nach Dortmund Margen von + 5/ – 3 %.

### Zeichenerklärung und Abkürzungen

DB = Deutsche Bundesbahn	Vj = Vierteljahr
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl (Luxemburg)	p = vorläufige Zahl
EG = Europäische Gemeinschaften (Brüssel)	r = berichtigte Zahl
COMECON = Council for Mutual Economic Aid (Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Warschau)	– = nichts vorhanden
AFRA = Average Freight Rate Assessment	. = kein Nachweis vorhanden
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif	... = Angaben fallen später an
RKT = Reichskraftwagentarif	t = metrische Tonne
GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	tdw = Tons deadweight (all told) = Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes (bis zur Ladelinie) in vollbeladenem Zustand einschließlich Betriebslasten, in Longtons oder in metrischen Tonnen
TKF = Tarifkommission für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen	
TKN = Tarifkommission für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	DM = Deutsche Mark
TKM = Tarifkommission für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen	Pf = Pfennig
CEPT = Conference Europeenne des Administrations des Postes et de Telecommunications (Europäische Post- und Fernmeldekonzferenz: 27 Mitgliedsverwaltungen aus 24 europäischen Ländern)	a. n. g. = anderen Orts nicht genannt

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

## Wichtige Veränderungen in den Verkehrsleistungspreisen im 1. Vierteljahr 1975

Zeitpunkt bzw. Zeitraum	Ereignis	Preisänderung %
<b>Eisenbahnverkehr</b>		
1.1.	Erhöhung einiger Ausnahmetarife der Deutschen Bundesbahn: – AT 113, 114 und 115 für Holzstoff u. a. – AT 180, 185, 189, 190 und 198 für Koks – AT 295 für Eisen und Stahl – AT 309 für Eisen und Stahl – AT 364 für Ätznatron – AT 377 für Steinkohlenteer	+ 10 <sup>1)</sup> + 5 <sup>1)</sup> + 8,3 <sup>1)</sup> + 5 <sup>1)</sup> + 2,1 <sup>1)</sup> + 6 bis + 7 <sup>1)</sup>
	Anhebung des Mindestgewichts der Frachtberechnungsvorschriften des DEGT – für die Transportart „Stuckgut“ von 20 auf 30 kg (Frachterhöhung für die unterste Gewichtsstufe) – für die Tarifposition „Gebrauchte Packmittel“ von 4 500 auf 5 000 kg.	+ 6 bis + 30 <sup>2)</sup>
	Erhöhung der Mieten für bahneigene Tiefladewagen (ohne Sondereinrichtungen), und zwar – für Tiefladewagen mit 8 Achsen – für Tiefladewagen mit 10 Achsen	+ 7 + 14
31.1	Erhöhung von etwa 70 Ausnahmetarifen der DB, sogenannten Wettbewerbstarifen, die Schienentransporte industrieller Grundstoffe, z. B. Baustoffe, Salz, Erz, Kohle sowie Schienentransporte von Eisen- bzw. Stahlerzeugnissen, NE - Metallen und chemischen Erzeugnissen in Verkehrsverbindungen begünstigen, die auch von der Deutschen Binnenschifffahrt bedient werden. Die Binnenschifffahrtsfrachtsätze waren zuletzt am 15. 12. 1974 bzw. 25. 1. 1975 allgemein heraufgesetzt worden.	bis zu + 11
1.3.	Erhöhung des seit 1. Juli 1974 von der Deutschen Kombi - KG., Frankfurt/M. an die DB zusätzlich zur Gesamtfracht (je Ladung) zu zahlenden Sockelbetrages von 30 auf 60 DM.	
2.3.	Aufhebung des AT 214 des DEGT für Kohletransporte von Ahlen (Westfalen) nach Aisdorf (bei Aachen) aufgrund einer Entscheidung der EG - Kommission, die Ende 1974 auslaufende zweijährige Genehmigung dieses Sondertarifs nicht zu verlängern. Nach Auffassung der Kommission wird das ordnungsgemäße Funktionieren des Montanmarktes durch die Anwendung dieses Sondertarifs erheblich beeinträchtigt.	
17.3.	Einführung von Bewachungsgebühren für die Beförderung von radioaktiven Stoffen im Eisenbahngüterverkehr (DEGT, Teil I Abs. B § 13).	
6.1. – 15.5. <sup>3)</sup>	Zeitlich begrenzte Fahrpreisermäßigung der DB „Bahn - Bonbons für Senioren: Fahrt für Fahrt viel Geld gespart!“ (Erm. 1/75). Ausgabe von Sonderrückfahrkarten an Frauen ab 60 und an Männer ab 65 Jahre in allen Verbindungen ab 51 km (Geltungsdauer 2 Monate). Die Benutzung von Schnellzügen mit Sonderrückfahrkarten am Freitag, Samstag, Sonntag und am Montag ist an den Erwerb einer Wochenendzusatzkarte zum Preis von 25 DM gebunden. Die Fahrpreisermäßigung kann in gleicher Höhe jeweils von einer Begleitperson in Anspruch genommen werden.	– 30 bis – 40 <sup>4)</sup>
31.1.	Umstellung des Reisegepäckfrachttarifs der DB von der Gewichtsstufen- und Entfernungszonenstruktur auf die Stückberechnung (1 Gepäckstück von höchstens 30 kg zu 5 DM).	+ 16 <sup>1)</sup>
1.2. <sup>5)</sup>	Einführung eines preisgünstigen „Verbunds - Paßtarifs“ für Heranwachsende vom 15. bis zum vollendeten 18. Lebensjahr im Geltungsbereich des Münchner - S - Bahn - Tarifs.	
16.2.	Allgemeine Erhöhung der DB - Personalfahrpreise: – Normaltarif Nahverkehr Fernverkehr – Sonderrückfahrkarten – Ferienkarten – Gebietszeitkarten <sup>6)</sup> – Großkundenabonnements – Streckenzeitkarten des Berufsverkehrs <sup>6)</sup> – Schülerzeitkarten <sup>6)</sup>	+ 8,9 <sup>1)</sup> + 12,3 <sup>1)</sup> + 7,9 <sup>1)</sup> + 7,2 <sup>1)</sup> + 7,5 <sup>1)</sup> + 8,4 <sup>1)</sup> + 7,7 <sup>1)</sup> + 10,5 <sup>1)</sup> + 20 <sup>1)</sup>
	Einführung einer Fahrpreisermäßigung <sup>7)</sup> bei Fahrten von Kleingruppen für Fahrtstrecken von mindestens 31 km. Dabei zahlen zwei Erwachsene den vollen Preis. Alle weiteren Teilnehmer erhalten einen Rabatt von etwa 50 %. Die Höchststeilnehmerzahl ist auf fünf Erwachsene und ein Kind vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 12. Lebensjahr begrenzt. Größere Gruppen können die Fahrpreisermäßigung für Gesellschaftsfahrten in Anspruch nehmen. Mit der Kleingruppenermäßigung sollen in erster Linie Familienreisen begünstigt werden.	bis zu – 30 <sup>4)</sup>
	Erhöhung der geltenden Personalfahrpreise im Verkehrsbereich – des S - Bahn - Tarifs „Rhein - Ruhr“ der DB – des EN - Tarifs „Nürnberg“ der DB (für den Nahschnellverkehr) – des Eisenbahn/Straßenbahn - Tarifs „Ludwigshafen (Rhein) B““.	

Fußnoten siehe S. 9.

Wichtige Veränderungen in den Verkehrsleistungspreisen im 1. Vierteljahr 1975

Zeitpunkt bzw. Zeitraum	Ereignis	Preisänderung %
1.3. – 31.10.	Wiedereinführung der von der DB erstmals in der Zeit vom 1. 7. bis zum 30. 9. 1974 ausgegebenen „Tourenkarten“ für Bahnkunden, die die Umgebung ihres Ferienortes mit Hilfe des Nahverkehr - Angebots der DB kennenlernen wollen <sup>9)</sup> ; gleichzeitig Erhöhung der für Tourenkarten geltenden Pauschalpreise.	+ 13 bis + 25
1.3.	Erhöhung der im Verkehrsbereich des „Deutschen Eisenbahn - Personen-, Gepäck- und Expressguttarifs“ für den Nahverkehr innerhalb des Bereiches des Großraumes Hannover (Großraumtarif Hannover) geltenden Personenfahrpreise.	
<b>Straßenverkehr</b>		
1.2.	Einführung des Ausnahmetarifs 890 im Rahmen des RKT. Dieser Einzeltarif begünstigt die Güterart „Messingbolzen“ in der Verkehrsverbindung zwischen Nürnberg - Nordost und Berlin - Reinickendorf. Er gilt nur bei sofortiger Aufnahme einer Rückladung in entgegengesetzter Richtung.	- 12 bis - 13
16.2.	Erhöhung der Personenfahrpreise im Omnibuslinienverkehr der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost davon: im Normalverkehr (zu kommerziellen Tarifen) im Berufs- und Schülerverkehr (zu sozialindizierten Tarifen) davon: im Berufsverkehr im Schülerverkehr.	+ 17,8 <sup>1)</sup> + 23,1 <sup>1)</sup> + 11,2 <sup>1)</sup> + 8,3 <sup>1)</sup> + 14,9 <sup>1)</sup>
<b>Verkehr auf Binnenwasserstraßen</b>		
1.1.	Unterschiedliche Erhöhung verschiedener Ausnahmesätze des „Schiffahrtsabgabentarifs für die Bundeswasserstraßen zwischen Rhein und Elbe“ – je nach Güterart und Verkehrsbeziehung – in allen Verkehrsbeziehungen (Asche, Schlacken, Rückstände, Erde, Torf, Steine, Ton- und Bimswaren u. ä.) – vom Westen nach Osten (alle Güter) – von Häfen unterhalb Wesel nach Kanalhafen südlich Bergeshövede (Erze) – vom Osten nach Westen (Erze, Schlacken zur Verhüttung) – von Häfen der Unterweser, der Niederlande, der Unterems, der Unteren Hunte und von See nach Kanalhäfen östlich oder südlich Bergeshövede (Erze, Phosphate, Schlacken zur Verhüttung, Walzsinter) – von Häfen westlich Minden nach Häfen der Unterems (Ausfuhrkohle) – von Häfen westlich Minden nach Häfen der Unterweser und Untereibe (Kohle).	+ 13 bis + 33 + 8 bis + 14 + 9 bis + 19 + 33 + 33 + 50 + 17
	Erhöhung der seit 9 1. 1969 gezahlten staatlichen Abwrackprämien für Binnentankschiffe zur Verminderung des – u. a. aufgrund der Ölkrise verstärkten – Kapazitätsüberhangs der deutschen Binnentankschiffahrt auf 90 DM je angefangene Tonne.	
25.1.	Tarifmaßnahmen des Frachtausschusses „Bremen“ und „Hamburg“ – Allgemeine Erhöhung der Tagesmietsätze, Liegegelder und Schlepplohne – Allgemeine Erhöhung der Motorschiffsanteilfrachten für Baustofftransporte – Allgemeine Erhöhung der Motorschiffsanteilfrachten für sonstige Transportgüter	+ 12 + 7,5 + 12
	Anpassung der geltenden Gasölzuschläge <sup>10)</sup> zu den Motorschiffsanteilfrachten des Frachtausschusses „Bremen“, zu den Motorschiffsanteilschlepplohnen für das Gebiet der Unterweser sowie zu den Tagesmietsätzen im kurzfristigen Unterweserlokverkehr an die weitere Senkung des Marktpreises für Gasöl.	- 10 bis - 11
	Veränderung der vom Frachtausschuß „Bremen“ festgesetzten Frachtsätze (unter Berücksichtigung der oben genannten Tarifmaßnahmen) – für Baustofftransporte – für Transporte sonstiger Güter – für Unterweser - Schlepplohne	+ 6,8 + 11,1 bis + 11,3 + 10,8
5.3.	Herabsetzung der seit 15. 12. 1974 wirksamen 12%igen Tariferhöhung der Motorschiffsanteilfrachten des Frachtausschusses „Dortmund“ für – Kies- und Sandtransporte vom Niederrhein im Nahverkehr auf 9 % – Kiestransporte vom Niederrhein nach Kanal-, Unterems- und Unterweserhäfen sowie nach Berlin auf 10,5 % – Kleinschifftransporte vom Niederrhein und von Emden nach Ems - Jade - Kanalstationen, von Ems - Jade - Kanalstationen nach der Unterems auf 10,5 % – Transporte von Siebkies, Sand und Formsand vom Mittellandkanal nach Berlin auf 10,5 %	- 2,7 - 1,3 - 1,3 - 1,3

Fußnoten siehe S. 9.

Wichtige Veränderungen in den Verkehrsleistungspreisen im 1. Vierteljahr 1975

Zeitpunkt bzw. Zeitraum	Ereignis	Preisänderung %
5.3.	<p>Erhöhung der Nachzuschläge des Frachenausschusses „Rhein“ zu den Löhnen für Vorrangleistungen auf der Gebirgsstrecke des Rheins zwischen Aßmannshausen und St. Goarshausen von 50 % auf 75 % bzw. 100 % der Lohnentgelte.</p> <p>Tarifmaßnahmen des Frachenausschusses „Dortmund“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verlängerung der am 10. 2. 1974 eingeführten Tarifmengenregelung (+ 5 %/– 3 %) <sup>11)</sup> für Transporte von Ausfuhrkohle, Erz, Zementklinker, Düngemitteln, Kies und Sand in bestimmten Verkehrsverbindungen bis zum 31. März 1976</li> <li>– Herabsetzung der seit dem 15. 12. 1974 wirksamen 12%igen Tarifierhöhung der Motorschiffanteillfrachten <ul style="list-style-type: none"> <li>für Steintransporte je nach Verkehrsverbindung auf 9 bis 10,5 %</li> <li>für Transporte von Hochofenschlacke auf 9 %.</li> </ul> </li> </ul> <p>Erhöhung der vom Frachenausschuß „Berlin“ festgesetzten Tagesmietsätze und Liegegelder für Binnenschiffe.</p>	<p>– 1,3 bis – 2,7 – 2,7</p> <p>+ 12</p>
1.1.	<p>Erhöhung der Tarifsätze gemäß der Sondervereinbarung zwischen Mitgliedsbetrieben der Duisburger Frachtenkonvention (DFK) und dem Verband der Chemischen Industrie für Transporte chemischer Erzeugnisse auf Binnenschiffen von deutschen Binnenhäfen des Rheinstrom- bzw. Kanal - Gebietes nach Rheinendhäfen.</p> <p>Erhöhung der Tarifsätze gemäß Abkommen zwischen den Rheinschiffahrtbetrieben und der Eisen verladenden Wirtschaft für Transporte von Eisen- und Stahlerzeugnissen von deutschen Häfen des Rheinstromgebietes bzw. Kanalgebietes nach Rheinendhäfen.</p> <p>Gebührenerhöhung für Verkehrsleistungen der Binnenschiff - Häfen Rotterdam und Basel.</p>	<p>+ 12 <sup>1)</sup></p> <p>+ 10 <sup>1)</sup></p>
Jan./März	<p>Der weltweite Rückgang des Seegüterverkehrs wirkte sich auch auf die Rheinschiffahrt in einem stark verminderten Ladungsangebot des Rotterdamer Frachtenmarktes für Gütertransporte von und nach deutschen Binnenhäfen aus. Während des Berichtsquartals blieb z. B. mehr als 1/3 der Rheintankerflotte unbeschäftigt. Die freien Frachtraten der grenzüberschreitenden Rheinschiffahrt erreichten im März 1975 ihren vorläufigen Jahrestiefstand.</p> <p>Überdurchschnittlich gingen vor allem die Raten für Getreidetransporte im Bergverkehr sowie für den Transport von Mehl, Bims Kies und Eisenschlacke im Talverkehr zurück.</p>	<p>– 6 bis – 18</p> <p>– 23 bis – 39</p>
6.3.	<p>Anpassung des geltenden Gasölzuschlags zu den Frachtsätzen für Transporte der Eisen verladenden Wirtschaft von deutschen Häfen des Rheinstromgebietes nach Rheinendhäfen an die weitere Senkung des Marktpreises für Heizöl <sup>10)</sup>.</p> <p>Auswirkung dieser Tarifregelung auf die Frachtsätze</p>	<p>– 17</p> <p>– 0,9 bis – 1,6</p>
1.3.	<p>Neuausgabe des Bodensee - Personentarifs. Anpassung der Fahrpreise im Bodensee - Schiffsverkehr an die letzten Tarifrevisionen der beteiligten Schiffahrtsverwaltungen (Deutsche Bundesbahn, Österreichische und Schweizerische Bundesbahn); außerdem: Wechselkurskorrekturen.</p>	
<b>Seeverkehr</b>		
Jan./März	<p>Der Nord - Ostsee - Frachtenmarkt ließ keine einheitliche Ratentendenz erkennen. Im Vergleich zum Vorjahr lagen die Raten auf etwas niedrigerem Niveau. Der Markt verzeichnete ein übergroßes Angebot frachtfreier Tonnage, dem ein äußerst begrenztes Ladungsangebot, vor allem für prompte Ladetermine, gegenüberstand. Z. B. verminderten sich die Brennstofftransporte nach Skandinavien aufgrund der Sparmaßnahmen der Einfuhrländer und des milden Winterwetters in erheblichem Umfang.</p> <p>Der auf dem Küstenfrachtensektor herrschende Tonnagedruck ging überwiegend von der sowjetischen Staatsreederei aus, die ununterbrochen branchenübliche Schiffsgrößen von 1 500 bis 6 000 tdw am Markt anbot und selbst die niedrigsten Ratenangebote der Befrachter akzeptierte. Daraufhin gingen auch die Abschlußraten der Schnittholzfahrt in der stark frequentierten Verkehrsrelation Südfinnland – Großbritannien im Laufe des Berichtsquartals allgemein zurück.</p> <p>Die aufgrund von Werftablieferungen laufend zunehmende Großtonnage konnte am Ü b e r s e e f r a c h t e n m a r k t kaum untergebracht werden. Darüber hinaus waren seit Januar 1975 neben zahlreichen Mehrzweck - Großfrachtern etwa 80 Tanker mit rund 2,7 Mill. Tonnen Fassungsvermögen in die Getreidefahrt übergewechselt, da sich die Auftragslage dieses Marktsektors verhältnismäßig günstig entwickelt hatte. Trotz der Unterbietung durch die Mehrzweck- und Tankertonnage hielten sich die Rateneinbußen der Getreidefahrt in Grenzen, vor allem bei Transporten von Häfen der Vereinigten Staaten nach Europa. Vom Ratenverfall stärker betroffen waren Erz-, Kohle- und Düngemitteltransporte, die bis zu 40 % niedriger bewertet wurden.</p>	<p>– 22</p> <p>– 18 bis – 38</p>

Fußnoten siehe S. 9.

Wichtige Veränderungen in den Verkehrsleistungspreisen im 1. Vierteljahr 1975

Zeitpunkt bzw. Zeitraum	Ereignis	Preisänderung %
Jan./März	<p>Während des Berichtsquartals gingen die Tagesraten der Tankerfahrt bei fast abschlußlosem Marktverlauf weiter zurück. Die Einfuhrländer schrankten ihre Transportnachfrage für Rohöllieferungen, begünstigt durch den milden Winter, sowie aufgrund ihrer Energiesparprogramme, so weit wie möglich ein. Demgegenüber kamen trotz zahlreicher Stornierungen von Neubaufträgen laufend zusätzliche Tankereinheiten aus Werftablieferungen in Fahrt, für die nur teilweise Transportaufträge verfügbar waren. Die Tankerreeder versuchten die für sie bedrohliche Marktentwicklung verstärkt durch Auflegungen abzuwenden. Da nicht in jedem Fall ein entsprechender Liegeplatz verfügbar war, wurde ein Teil der unbeschäftigten Tankerflotte — etwa 7 bis 8 Mill. tdw. — nach Häfen des Persischen Golfes verlegt, um dort in fahrbereitem Zustand auf Ladung zu warten. Gegen Ende März machte der Anteil der unbeschäftigten Einheiten an der Welttankerflotte (etwa 240 Mill. tdw) rund 11 % aus. Darüber hinaus wurde die Reisegeschwindigkeit der in Fahrt befindlichen Tankerflotte herabgesetzt, einmal um Bunkerkosten zu sparen, zum anderen um durch Verzögerung des Schiffsumlaufs weiteren Schiffsauflegungen vorzubeugen.</p> <p>Im Ratendurchschnitt aller Schiffs - Großklassen der Tankerfahrt für kurz- und langfristige Beschäftigung ergaben sich nach der A F R A - Ratenberechnung der Londoner Tankermakler - Vereinigung nur geringfügige Änderungen des Rateniveaus.</p> <p>Zahlreiche Fahrtgebiete der Linienfahrt waren, vor allem zu Jahresbeginn, von Frachttariferhöhungen der Linienkonferenzen betroffen. In verschiedenen Lösch- bzw. Ladehäfen Afrikas, Asiens und Australiens wurde das Hafenaufgeld erhöht, in anderen Häfen herabgesetzt. Nach der Indexberechnung des BMV gingen die für Massengutladungen auf „open - rate“ - Basis vereinbarten Linienraten unter Einfluß der am Trampfrachtenmarkt herrschenden Baisseneigung etwas zurück.</p> <p>Im ganzen gesehen setzten die Linienfrachtraten im Laufe des Berichtsquartals ihre leicht aufwärts gerichtete Entwicklung weiter fort.</p>	<p>— 2 bis — 14</p> <p>+ 1 1)</p> <p>— 1,1 1)</p> <p>+ 3,4 1)</p>
<b>Luftverkehr</b>		
1.1.	<p>Einführung eines Währungsabschlages für grenzüberschreitende Luftfrachttransporte der Deutschen Lufthansa ab deutschen Verkehrsflughäfen. Die Ermäßigung beschränkt sich auf Frachtpartien zu IATA - Spezial-, -Container- und -Paletten - Tarifraten in Transportverbindungen mit außereuropäischen Ländern. Dadurch soll die Abwanderung des deutschen Luftfrachtversands auf verkehrsgünstig gelegene Abflughäfen von Nachbarländern gebremst werden, die ähnliche Ermäßigungen bereits früher eingeführt hatten 12).</p> <p>Einführung eines zusätzlichen Treibstoffzuschlags zu den im Luftfrachtverkehr zwischen Europa und Nahostländern geltenden IATA - Tarifraten 13).</p>	<p>— 10</p> <p>+ 4</p>
15.2.	Einführung preisgünstiger Hochgewichts - Spezialraten im Luftfrachtverkehr zwischen der BRD und den Vereinigten Staaten für Partien von mindestens 15 bzw. 30 t durch die Deutsche Lufthansa. Gleichzeitige Ermäßigung der Tarifraten für den 10 - Fuß- und 20 - Fuß - Containerverkehr.	— 10 bis — 20
20.3.	Erhöhung der IATA - Tarifraten im Luftfrachtverkehr über den Nordatlantik:	
	— allgemeine Tarifraten einheitlich um 0,10 US - \$	+ 2 bis + 8
	— Spezialtarifraten einheitlich um 0,15 US - \$	+ 2 bis + 8
1.1.	Erhöhung der I A T A - F l u g p r e i s e im Verkehr	
	— zwischen Bulgarien, Dänemark, Norwegen, Schweden und der Sowjetunion sowie zwischen diesen Ländern einerseits und sonstigen europäischen Ländern andererseits (Einbeziehung der Flughafengebühren in die Flugpreise)	+ 0,5 bis + 2,1
	— zwischen europäischen Ländern und Nahostländern	+ 4 1)
	— zwischen europäischen Ländern und Argentinien/Brasilien/Chile/Paraguay /Uruguay	+ 6 1)
	— zwischen europäischen Ländern und im Landesinneren gelegenen amerikanischen Flughäfen (aufgrund der Erhöhung der Anstoßflugpreise im inneramerikanischen Verkehr).	+ 1 1)
<b>Post- und Fernmeldeverkehr</b>		
1.1.	Allgemeine Gebührenerhöhung bei Leistungen der Deutschen Bundespost im Gelddienst	+ 68,0 1)
	darunter: — im Postanweisungsdienst	+ 88,3 1)
	— im Vertrieb von Wertzeichen anderer Verwaltungen	+ 7,4 1)
	— im Zahlkartendienst	+ 72,4 1)
	— im Zahlungsanweisungs- bzw. Überweisungsdienst 14)	+ 145,6 1)
	Allgemeine Gebührenerhöhung bei Leistungen der Deutschen Bundespost im Postzeitungsdienst.	+ 44,5 1)

1) Durchschnittlich. — 2) Je nach Transportentfernung. — 3) 1. Zeitabschnitt ohne die Tage vom 21. 3. bis 1. 4. 1975. — 4) Gegenüber dem Normaltarif. — 5) 1. 2. 1975 bis 31. 1. 1976. — 6) Monatskarten für Februar 1975, die vor dem 16. 2. 1975 gelöst wurden, galten bis zum 28. 2. 1975 zum alten Preis. — 7) Versuchsweise. — 8) Im Übergangsverkehr Deutsche Bundesbahn/Stadtwerke Ludwigshafen/-Rhein. — 9) Siehe Vierteljahreshaft 2/1974, S. 7 unter „Eisenbahnverkehr“. — 10) Siehe Vierteljahreshafte 4/1973, 1 und 2/1974, S. 8 unter „Verkehr auf Binnenwasserstraßen“. — 11) Siehe Vierteljahreshaft 1/1974, S. 8 unter „Verkehr auf Binnenwasserstraßen“. — 12) Z. B. 15%iger Währungsabschlag für Luftfrachttransporte ab schweizerischen Flughäfen im Langstreckenverkehr (ab 1. 11. 1974). — 13) 4. zusätzlicher Treibstoffzuschlag seit dem 1. 1. 1974 (siehe Vierteljahreshafte 1 und 2/1974, S. 9 unter „Luftverkehr“). — 14) Post-scheckdienst für Kontoinhaber.

Zur Beachtung: Zur Erklärung der Preisänderungen wurden z. T. Marktberichte und Pressemeldungen verwendet, die nicht in allen Fällen nachprüfbar waren.

### 1. Eisenbahnverkehr

Tarifstelle		Durchschnitt				Marz	Dez.	Jan.	Febr.	Marz
		1962	1970	1973	1974	1974				
<b>Beförderungssätze im Personenverkehr in DM</b>										
<b>Kilometersätze</b>										
2. Klasse	bis 50 km	0,0750	0,0850	0,0947	0,1015	0,0957	0,1034	0,1034	0,1071	0,1113
	über 50 km	0,0750	0,0850	0,1003	0,1068	0,1007	0,1088	0,1088	0,1126	0,1171
1. Klasse	bis 50 km	0,1125	0,1275	0,1509	0,1623	0,1531	0,1654	0,1654	0,1713	0,1781
	über 50 km	0,1125	0,1275	0,1598	0,1709	0,1611	0,1741	0,1741	0,1803	0,1874
<b>Streckensätze</b>										
für Hin- und Rückfahrt										
2. Klasse	50 km <sup>1)</sup>	6,80	7,40	8,71	9,40	8,80	9,60	9,60	9,97	10,40
	100 km <sup>2)</sup>	18,00	17,80	20,07	21,50	20,00	22,00	22,00	22,93	24,00
	200 km <sup>2)</sup>	32,00	34,00	41,78	45,00	42,00	46,00	46,00	46,93	48,00
	350 km <sup>2)</sup>	49,00	57,00	71,64	79,50	72,00	82,00	82,00	84,79	88,00
	500 km <sup>2)</sup>	65,00	76,00	101,13	114,00	102,00	118,00	118,00	121,71	126,00
	1 000 km <sup>2)</sup>	110,00	126,00	185,24	218,00	188,00	228,00	228,00	236,36	246,00
1. Klasse	50 km <sup>1)</sup>	10,20	11,20	14,20	15,30	14,40	15,60	15,60	16,16	16,80
	100 km <sup>2)</sup>	25,00	26,80	31,97	35,00	32,00	36,00	36,00	37,86	40,00
	200 km <sup>2)</sup>	46,00	51,00	67,32	72,50	68,00	74,00	74,00	75,86	78,00
	350 km <sup>2)</sup>	71,50	85,60	114,88	128,00	116,00	132,00	132,00	136,64	142,00
	500 km <sup>2)</sup>	95,50	114,00	161,90	183,50	164,00	190,00	190,00	195,57	202,00
	1 000 km <sup>2)</sup>	163,00	189,00	295,48	349,75	301,00	366,00	366,00	379,00	394,00
<b>Zuschläge</b>										
für einfache Fahrt										
Schnellzüge (1. und 2. Kl.)	1 bis 50 km <sup>3)</sup>	2,00	2,00	2,93	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Intercity-Züge (1. Kl.) <sup>4)</sup>	alle Entfernungen	4,00	4,00	9,86	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
Trans-Europ-Express (1. Kl.)	1 bis 300 km	4,00/6,00	6,00	9,86	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
	mehr als 300 km	7,00/10,00	8,00	9,86	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00

### Frachten und Frachtsätze im Güterverkehr in DM

<b>Stückgutfrachten des DEGT</b>										
je Sendung (240 km)										
	50 kg	7,10	8,95	13,57	14,63	14,70	14,70	14,70	14,70	14,70
	100 kg	12,80	15,00	22,02	23,78	23,90	23,90	23,90	23,90	23,90
	250 kg	29,20	32,00	42,98	46,45	46,70	46,70	46,70	46,70	46,70
	500 kg	49,60	53,43	69,94	75,68	76,10	76,10	76,10	76,10	76,10
	750 kg	68,40	72,35	94,24	101,94	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50
	1 000 kg	82,70	87,08	112,27	121,33	122,00	122,00	122,00	122,00	122,00
	1 500 kg	113,90	118,25	153,40	166,08	167,00	167,00	167,00	167,00	167,00
<b>Frachtsätze der DEGT je 100 kg</b>										
für Wagenladungen (25-t-Klasse)										
<b>Regelgüterklasse</b> (220 km)	A	2,91	2,25	3,09	3,48	3,45	3,52	3,52	3,52	3,52
	B	2,41	2,03	2,77	3,11	3,10	3,16	3,16	3,16	3,16
	C	1,81	1,86	2,54	2,85	2,84	2,90	2,90	2,90	2,90
<b>Montangüterklasse</b> (220 km)	I	2,83	2,25	3,09	3,46	3,45	3,52	3,52	3,52	3,52
	II/III	2,50	2,03	2,77	3,11	3,10	3,16	3,16	3,16	3,16
	IV	2,14	2,00	2,72	3,05	3,04	3,10	3,10	3,10	3,10
	V	2,03	2,02	2,62	2,94	2,93	2,99	2,99	2,99	2,99
<b>Ausnahmetarif</b>										
Nr. 180 Kohle	(220 km)	1,86	1,68	2,09	2,34	2,31	2,40	2,40	2,40	2,40
Nr. 104 Grubenholz	(500 km)	2,37	2,36	3,08	3,60	3,55	3,71	3,71	3,71	3,71
<b>Pauschalfrachten des DEGT für beladene 40-Fuß-Container auf offenen Eisenbahngüterwagen</b>										
<b>Flaschen</b>										
Immigrath - Bremen	(302 km)	390,75 <sup>5)</sup>	401,25	621,25	676,25	629,00	692,00	692,00	692,00	692,00
Immigrath - Amsterdam	(236 km)	612,50 <sup>5)</sup>	440,00	681,75	754,75	685,00	778,00	778,00	778,00	778,00
<b>Maschinen</b>										
Bremen - Frankfurt (M)	(436 km)	1 215,00 <sup>5)</sup>	625,00	1 036,25	1 148,75	1 064,00	1 177,00	1 177,00	1 177,00	1 177,00
Bremen - Ludwigsburg	(604 km)	1 495,00 <sup>5)</sup>	768,75	1 263,50	1 383,50	1 283,00	1 417,00	1 417,00	1 417,00	1 417,00
Amsterdam - Frankfurt (M)	(459 km)	1 230,00 <sup>5)</sup>	706,25	1 137,00	1 261,25	1 142,00	1 301,00	1 301,00	1 301,00	1 301,00
Amsterdam - Ludwigsburg	(605 km)	1 502,50 <sup>5)</sup>	823,75	1 336,50	1 485,25	1 345,00	1 532,00	1 532,00	1 532,00	1 532,00

1) Ohne Schnellzug-Zuschlag. — 2) Einschl. Schnellzug-Zuschlag — 3) Vor dem 1. 6. 1969 alle Entfernungen, vom 1. 6. 1969 bis zum 28. 2. 1971 1 bis 80 km — 4) Am 26. 9. 1971 wurde die frühere Zugattung „Fernschnellzug (F)“ durch „Intercity-Zug (IC)“ ersetzt — 5) Gesamtfrachten für die Beförderung einer (dar zulässigen Transporthochbelastung eines 40-Fuß-Containers vergleichbaren) Gütermenge von 26 t Gesamtgewicht in gedeckten Eisenbahngüterwagen, berechnet nach den Sätzen der im Jahre 1962 „frachtmäßigsten“ 20-t-Ladeklasse.

## 1. Eisenbahnverkehr

Tarifstelle	Durchschnitt				1974	1974	1974	1975	1975	1975
	1962	1970	1973	1974						
<b>Frachten im Güterverkehr in DM</b>										
<b>Wagenladungsfrachten des DEGT (25-t-Kl) nach Ausnahmetarifen je t</b>										
Weizen										
Hamburg – Augsburg (739 km)	33,93	28,53	38,10	41,68	41,90	42,20	42,20	42,20	42,20	42,20
Kartoffeln										
Nienburg – Essen Hbf (229 km)	16,70	17,03	20,95	23,51	23,40	24,10	24,10	24,10	24,10	24,10
Fische, frisch <sup>1)</sup>										
Bremerhaven – Frankfurt (M) (493 km)	46,50	53,80	75,03	87,07	83,00	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00
Grubenholz										
Gerolzhofen – Dortmund Hbf (400 km)	23,20	22,67	29,59	33,75	33,20	35,10	35,10	35,10	35,10	35,10
Faserholz										
Hinzerath – Langenbrand (261 km)	18,40	18,20	22,98	24,97	24,50	25,90	25,90	25,90	25,90	25,90
Wolle <sup>2)</sup>										
Bremen – Eitorf (354 km)	26,80	26,10	35,18	46,03	40,00	59,00 <sup>3)</sup>				
Baumwolle, roh <sup>2)</sup>										
Bremen – Rheine (163 km)	16,50	15,90	19,95	22,08	20,50	22,60	22,60	22,60	22,60	22,60
Haute und Felle										
Hamburg – Weinheim (569 km)	31,60	31,70	39,98	44,26	43,50	46,30	46,30	46,30	46,30	46,30
Schwefelkies										
Meggen – Leverkusen (122 km)	8,00	8,10	10,80	12,32	12,10	12,80	12,80	12,80	12,80	12,80
Kalk, kohlensaurer										
Regensburg – München (136 km)	8,00	9,55	12,37	13,93	12,60	14,60	14,60	14,60	14,60	14,60
Eisenerz										
Reine – Salzgitter (33 km)	3,30	3,37	4,40	5,06	5,00	5,20	5,20	5,60	5,60	5,60
Schwefelkiesabbrände										
Duisburg – Hagen (69 km)	8,10	8,63	11,23	12,61	12,50	12,90	12,90	13,50	13,50	13,50
Steinkohle										
Gelsenkirchen – Hamburg (347 km)	16,92	18,09	22,95	26,12	25,90	26,90	26,90	29,30	29,30	29,30
Braunkohle, roh										
Niederußem – Dusseldorf (52 km)	6,20	6,27	7,77	8,67	8,60	8,90	8,90	9,80	9,80	9,80
Braunkohlenbriketts										
Frechen – Hamm (145 km)	12,88	13,03	16,13	18,07	17,90	18,60	18,60	20,30	20,30	20,30
Erdöl, roh										
Barnstorf – Holthausen (153 km)	6,60	6,33	7,66	8,27	8,00	8,80	8,80	8,80	8,80	8,80
Heizöl, schwer										
Ingolstadt – Würzburg (192 km)	–	14,83	15,30	15,30	15,30	15,30	15,30	15,30	15,30	15,30
Thomasphosphat										
Braunschweig – Kiel (284 km)	18,00	18,24	23,27	25,83	23,70	26,90	26,90	26,90	26,90	26,90
Ammonnitrat										
Ludwigshafen – Bamberg (267 km)	17,70	17,98	22,83	25,27	23,20	26,30	26,30	26,30	26,30	26,30
Roheisen										
Gelsenkirchen – Duisburg (26 km)	5,20	5,30	6,43	7,36	7,30	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50
Stahlhalbezeug										
Dortmund – Iserlohn (38 km)	6,40	6,47	7,83	8,90	8,80	9,10	9,10	9,10	9,10	9,10

## 2. Straßenverkehr

### Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

Tarifstelle	Durchschnitt				1974	1974	1974	1975	1975	1975
	1962	1970	1973	1974						
<b>Stückgutfrachten des RKT (261 – 264 km) in DM je Sendung</b>										
Gesamtgewicht von										
50 kg	7,40	9,71	12,53	13,76	13,50	14,30	14,30	14,30	14,30	14,30
100 kg	13,50	16,46	21,33	23,51	23,10	24,40	24,40	24,40	24,40	24,40
250 kg	30,90	35,53	46,04	50,76	49,90	52,60	52,60	52,60	52,60	52,60
500 kg	52,40	59,33	76,84	84,78	83,30	87,90	87,90	87,90	87,90	87,90
750 kg	72,20	80,46	104,17	114,87	112,90	119,10	119,10	119,10	119,10	119,10
1 000 kg	87,30	96,97	125,25	138,04	135,50	143,40	143,40	143,40	143,40	143,40
1 500 kg	120,30	131,83	171,11	188,64	185,40	195,60	195,60	195,60	195,60	195,60
<b>Frachtsätze des RKT für Wagenladungen (261 – 264 km) in DM je 100 kg</b>										
5-t-Klasse										
Regelgüterklasse	A/B	4,52	5,72	7,50	8,27	8,04	8,39	8,39	8,39	8,39
	C/D	4,28	5,58	7,17	7,98	7,69	8,14	8,14	8,14	8,14
	E	3,95	5,16	6,85	7,62	7,35	7,78	7,78	7,78	7,78
	F	3,35	4,88	5,98	6,65	6,42	6,79	6,79	6,79	6,79
Montangüterklasse	I/II	4,28	5,58	7,17	7,98	7,69	8,14	8,14	8,14	8,14
	III/IV/V	3,55	4,88	5,98	6,65	6,42	6,79	6,79	6,79	6,79
20-t-Klasse										
Regelgüterklasse	A/B	3,65	3,49	4,44	4,87	4,74	4,94	4,94	4,94	4,94
	C/D	3,45	3,35	4,24	4,70	4,53	4,80	4,80	4,80	4,80
	E	3,19	3,22	4,05	4,49	4,33	4,58	4,58	4,58	4,58
	F	2,43	2,79	3,54	3,92	3,78	4,00	4,00	4,00	4,00
Montangüterklasse	I/II	3,45	3,35	4,24	4,70	4,53	4,80	4,80	4,80	4,80
	III/IV/V	2,67	2,79	3,54	3,92	3,78	4,00	4,00	4,00	4,00

1) 10-t-Klasse – 2) 15-t-Klasse. – 3) Ab 1. 9. 1974 nach Regelgüterklasse A (AT 462 „Schafwolle“ aufgehoben)

### 3. Spedition

#### Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen

Tarifstelle	Durchschnitt				Marz 1974	Dez. 1974	Jan.	Febr. 1975	Marz
	1962	1970	1973	1974					
<b>Kundensätze in DM je 100 kg</b>									
<b>Transportweite 151 km</b>									
bei Auflieferung von 100 kg	8,90	12,10	16,93	19,79 r	19,17	20,30	20,30	20,30	20,30
250 kg	7,96	10,08	13,59	15,72 r	15,23	16,12	16,12	16,12	16,12
750 kg	6,23	7,41	10,19	11,91 r	11,50	12,24	12,24	12,24	12,24
über 1 000 kg	5,20	6,04	8,41	10,99 r	10,60	11,32	11,32	11,32	11,32
<b>Transportweite 350 km</b>									
bei Auflieferung von 100 kg	15,20	18,90	24,98	27,69 r	27,07	28,20	28,20	28,20	28,20
250 kg	14,24	16,80	21,28	23,28 r	22,79	23,68	23,68	23,68	23,68
750 kg	11,17	12,63	15,85	17,43 r	17,02	17,76	17,76	17,76	17,76
über 1 000 kg	9,40	10,44	13,87	15,72 r	15,33	16,05	16,05	16,05	16,05

### 4. Schiffsverkehr

Tarifstelle	Durchschnitt				Marz 1974	Dez. 1974	Jan.	Febr. 1975	Marz
	1962	1970	1973	1974					
<b>Frachtsätze der Binnenschifffahrt in DM je t</b>									
<b>Getreide</b>									
Hamburg – Dusseldorf (791 km)	13,44	11,45	14,25	17,05	17,65	17,11	17,50	18,82	18,82
Hamburg – Braunschweig (392 km)	8,79	8,11	10,09	11,64	11,98	11,69	11,98	12,96	12,96
Bremen – Köln (477 km)	9,74	7,58	8,53	10,07	9,76	10,21	10,44	11,24	11,24
Bremen – Mannheim (779 km)	13,75	10,92	11,02	13,03	12,63	13,22	13,53	14,58	14,58
Bremen – Heilbronn (895 km)	15,43	12,49	13,78	16,18	15,69	16,41	16,78	18,04	18,04
Emden – Köln (396 km)	9,30	7,18	7,94	9,75	10,03	10,25	10,70	10,70	10,70
Emden – Mannheim (656 km)	13,30	10,65	10,63	12,73	13,11	13,40	14,00	14,00	14,00
Emden – Heilbronn (766 km)	14,98	12,29	13,18	15,94	16,38	16,75	17,46	17,46	17,46
Hamburg – Berlin (345 km)	12,15	11,97	14,58	16,50	16,95	16,54	16,78	17,60	17,60
<b>Grubenholz</b>									
Nordenham – Essen (422 km)	7,62	8,61	11,37	13,00	12,58	13,19	13,56	14,81	14,81
<b>Stammholz</b>									
Bremen – Getmold (171 km)		8,81	9,87	11,22	10,84	11,39	11,39	11,39	11,39
<b>Bimskies</b>									
Vallender/Brohl – Braunschweig (586/612 km)	8,47	9,54	12,24	14,60	14,80	15,52	16,20	16,20	16,20
Vallender/Brohl – Heilbronn (279/305 km)	6,31	6,39	8,12	9,85	10,20	10,40	10,87	10,87	10,87
<b>Rheinkies</b>									
Emmerich – Dortmund (119 km)	3,10	3,32	4,17	4,91	5,06	5,18	5,39	5,31	5,31
Emmerich – Hannover (342 km)	5,82	6,50	8,53	10,03	10,32	10,56	11,04	11,07	11,07
<b>Salz</b>									
Borth – Leverkusen (107 km)	3,83	3,48	4,26	5,13	5,32	5,41	5,66	5,66	5,66
<b>Erz</b>									
Emden – Dortmund (269 km)	4,52	4,67	5,94	6,89	7,05	7,27	7,71	7,71	7,71
<b>Sternkohle</b>									
Hamburg – Berlin (345 km)	9,05	10,06	11,99	14,37	14,80	14,44	14,59	15,09	15,09
Ruhrgebiet – Hannover (299 km)	8,08	8,77	11,38	13,02	13,31	13,72	14,32	14,32	14,32
Ruhrgebiet – Berlin (694 km)	16,11	17,32	21,65	24,70	25,23	25,99	27,10	27,10	27,10
Rhein-/Ruhrhafen – Mannheim (353 km)	7,20	8,51	11,29	13,60	14,10	14,35	15,01	15,01	15,01
Rhein-/Ruhrhafen – Frankfurt/M (320 km)	7,26	8,57	11,34	13,90	14,45	14,69	15,36	15,36	15,36
Rhein-/Ruhrhafen – Heilbronn (463 km)	9,54	11,32	14,86	17,84	18,46	18,81	19,65	19,65	19,65
Rhein-/Ruhrhafen – Karlsruhe (421 km)	8,53	10,10	13,39	16,12	16,73	17,00	17,79	17,79	17,79
<b>Braunkohle <sup>1)</sup></b>									
Wesseling – Mannheim (242 km)	6,51	7,39	9,91	11,91	12,36	12,56	13,14	13,14	13,14
Wesseling – Frankfurt/M (209 km)	6,57	7,45	9,93	11,94	12,38	12,59	13,16	13,16	13,16
Wesseling – Heilbronn (352 km)	9,16	10,35	13,64	16,37	16,94	17,26	18,03	18,03	18,03
Wesseling – Karlsruhe (310 km)	8,03	9,08	12,11	14,59	15,14	15,39	16,10	16,10	16,10
<b>Mineralöl (Tarifgruppe II) <sup>2)</sup></b>									
Hamburg <sup>3)</sup> – Berlin-Spandau (345 km)	12,80	13,21	15,72	17,31	16,97	17,50	17,50	17,50	17,50
Bremen <sup>4)</sup> – Duisburg-Ruhrort (431 km)	14,78	15,89	21,03	23,73	23,03	24,08	24,08	24,08	24,08
Bremen <sup>4)</sup> – Heilbronn (895 km)	25,18	27,07	35,89	40,99	40,07	41,50	41,50	41,50	41,50
Bremen <sup>4)</sup> – Mannheim (779 km)	21,25	22,83	30,24	34,56	33,81	34,97	34,97	34,97	34,97
<b>Eisen/Stahl (ab 300 t)</b>									
Rhein-/Ruhrhafen – Mannheim (353 km)	8,40	9,39	12,23	14,75	15,29	15,55	16,27	16,27	16,27
Rhein-/Ruhrhafen – Heilbronn <sup>5)</sup> (463 km)	11,49	12,46	15,93	19,09	19,74	20,13	21,02	21,02	21,02
Rhein-/Ruhrhafen – Karlsruhe (421 km)	10,45	11,69	15,21	18,33	19,01	19,34	20,23	20,23	20,23

1) Einschli Briketts – 2) Ohne Schiffsabgaben – 3) Vor dem 1. 2. 1972 ohne Tarifgruppierung. – 4) Bremen – Oelshausen, vor dem 1. 2. 1972 frühere Tarifgruppen II und III, vor dem 1. 8. 1960 ohne Tarifgruppierung – 5) Rohessen, Rohstahl, Stahlknuppel, gewalzt

4. Schiffsverkehr

Indexbezeichnung, (Originalbasis)	Durchschnitt				1974	1974	Dez. 1974	Jan.1975	Febr. 1975	März 1975
	1962	1970	1973	1974						
<b>Index der Seefrachtraten*)</b>										
<b>Linienfahrt</b>										
BMV (See), Hamburg (1965 = 100)										
Insgesamt	91,9 <sup>1)</sup>	114,2	139,9	186,8	178,6	196,5	201,2	201,2	203,1	
Stückgut	93,0 <sup>1)</sup>	114,4	139,0	182,9	175,2	192,0	197,2	198,0	200,2	
Massengut	88,9 <sup>1)</sup>	112,6	144,6	208,9	198,0	222,2	223,6	219,8	219,8	
<b>Trampfahrt</b>										
BMV (See), Hamburg (2. Hj. 1972 = 100)										
Zeitcharter <sup>2)</sup> , insgesamt			206,6	247,5	285,8	202,4	185,8	155,0	143,4	
10 000 — 25 000 tdw			193,7	270,7	285,5	235,7	220,5	175,1	163,6	
über 25 000 tdw			232,1	242,7	289,1	191,8	150,9	138,9	134,5	
Chamber of Shipping, London (1968 = 100)										
Zeitcharter, insgesamt		183	263	287	307 <sup>7)</sup>	257 <sup>8)</sup>			159 <sup>7)</sup>	
9 000 — 16 000 tdw	64	134	197	282	277 <sup>7)</sup>	271 <sup>8)</sup>			191 <sup>7)</sup>	
20 000 — 40 000 tdw		169	259	306	310 <sup>7)</sup>	291 <sup>8)</sup>			173 <sup>7)</sup>	
über 40 000 tdw		214	286	270	312 <sup>7)</sup>	223 <sup>8)</sup>			142 <sup>7)</sup>	
Norwegian Shipping News, Oslo										
Reisecharter (Juli 1965 — Juni 1966 = 100)	80,1	119,4	161,5	217,9	245,3	193,4	167,8	155,0	154,5	
Zeitcharter (10 000 — 50 000 tdw, 1971 = 100)	62,1 <sup>3)</sup>	125,4 <sup>3)</sup>	230,1	300,8	313,1	288,2	236,5	204,7	198,0	
Buro für Seefrachtkoordination der COMECON-Länder, Moskau (1964 = 100)										
Reisecharter										
1 000 — 1 100 tdw		150,3	246,0	368,1	361,5	368,7	324,0	...	...	
2 000 — 5 000 tdw		158,0	250,1	388,9	359,8	422,5	325,1	...	...	
über 8 000 tdw		164,0	265,2	409,9	456,1	393,9	314,4	...	...	
Maritime Research Inc., New York (1972 = 100)										
Reisecharter <sup>4)</sup>	94,9	127,9	137,7	304,2	321,7	270,1	245,1	235,3	226,3	
Zeitcharter (mehr als 6 Monate) <sup>4)</sup>	70,4	145,3	189,8	246,0	271,3	234,7	194,7	157,7	...	
<b>Tankerfahrt</b>										
BMV (See), Hamburg, (Worldscale = 100)										
Reisecharter, insgesamt		186,3	216,6	138,9	176,1	105,9	80,4 <sup>10)</sup>	62,9	56,8	
Rohöl	51,1 <sup>5)</sup>	182,0	191,6	98,3	103,2	80,2	69,1 <sup>10)</sup>	46,0	43,4	
Ölprodukte		201,9	301,2	206,0	274,5	174,0	101,0 <sup>10)</sup>	81,0	78,5	
Mullion u. Co., London (Worldscale = 100)										
Reisecharter										
Rohöl	49,8 <sup>5)</sup>	189,1	231,2	140,9	177,6	106,3	76,2 <sup>10)</sup>	70,5	65,0	
Tanker Brokers' Panel, London (Worldscale = 100)										
AFRA - Durchschnittsraten <sup>6)</sup>										
16 500 — 24 999 tdw	89,1 <sup>5)</sup>	134,4	186,5	208,5 <sup>9)</sup>	224,4	138,7 <sup>10)</sup>	140,8	136,3	132,5	
25 000 — 44 999 tdw	80,5 <sup>5)</sup>	122,5	161,4	177,9 <sup>9)</sup>	187,8	122,0 <sup>10)</sup>	121,8	120,1	121,2	
45 000 — 79 999 tdw	80,5 <sup>5)</sup>	91,6	118,4	118,6 <sup>9)</sup>	121,9	81,5 <sup>10)</sup>	80,5	81,4	81,3	
80 000 — 159 999 tdw		80,4	106,5	93,8 <sup>9)</sup>	100,6	62,3 <sup>10)</sup>	60,8	62,2	62,1	
160 000 — 319 999 tdw				77,5 <sup>9)</sup>	79,2	54,3 <sup>10)</sup>	55,0	56,4	57,0	
Norwegian Shipping News, Oslo (Worldscale = 100)										
Reisecharter										
weniger als 30 000 tdw (Ölprodukte)				208,8	268,6	156,0	102,0 <sup>10)</sup>	91,9	85,8	
(Rohöl)				177,1	220,2	147,5	101,4 <sup>10)</sup>	93,1	89,4	
30 000 — 59 999 tdw (Rohöl/Ölprodukte)	54,7 <sup>5)</sup>	196,1	233,5	132,5	177,5	97,5	66,1 <sup>10)</sup>	60,3	58,0	
60 000 — 149 999 tdw (Rohöl)				86,1	109,2	60,6	46,4 <sup>10)</sup>	42,3	36,0	
150 000 tdw und mehr (Rohöl)				59,6	73,6	34,6	19,6 <sup>10)</sup>	18,6	19,3	

\*) Einschl. Zeitcharterraten (= Schiffsmieten)

1) Umbasiert von den Jahreszahlen 1962 des Linienratenindex auf der früheren Basis 2. Hj. 1954 — 2) Meßzahlen des BMV (See) für die Abchlußraten der Zeitchartertonnage. Erläuterungen der Berechnungsmethode siehe 4. Vierteljahrsheft 1972 S. 4 und S. 5 — 3) Umbasiert von den Jahreszahlen 1962 und 1970 des Ratenindex für Zeitchartertonnage von 10 000 bis 25 000 tdw auf der früheren Basis Juli 1966 bis Juni 1966. — 4) Die Monats- bzw. Jahreszahlen der Berichtszeiträume 1962 bis 1973 wurden von den Indizes auf der früheren Basis 1951 umbasiert — 5) Auf Basis Intescale (= 100). — 6) Die hier dargestellten AFRA-Monatszahlen beziehen sich nicht auf Kalendermonate. Die Berichtszeiträume reichen vom 16. des Vormonats bis zum 15. des in der Kopfspalte angegebenen Monats — 7) 1. Vierteljahr. — 8) 4. Vierteljahr. — 9) Durchschnitt 11. — 15.11.1974 — 10) Tankerindexzahlen ab 1.1.1975 (AFRA-Meßzahlen ab 16.11.1974) auf neuer Basis „Worldscale 1975 = 100“, wobei die Tankergrundraten des „Worldscale-Tariffs“ wegen höherer Bunker- und Hafenkosten um durchschnittlich 38 % gegenüber den früheren Grundraten angehoben wurden

## 5. Post- und Fernmeldeverkehr

### a) Postverkehr

1962 = 100

Dienstzweig, Teildienstzweig und Leistung	Wagungsanteil am Gesamtindex	Durchschnitt				Marz 1974	Dez. 1974	Jan. 1975	Febr. 1975	Marz 1975
		1970	1972	1973	1974					
<b>Index der Postgebühren</b>										
<b>Postdienste insgesamt</b> .....	<b>1 000</b>	<b>162,3</b>	<b>214,2</b>	<b>239,0</b>	<b>264,9</b>	<b>240,0</b>	<b>289,7</b>	<b>298,3</b>	<b>298,3</b>	<b>298,3</b>
<b>Allgemeiner Postdienst</b> .....	<b>952,9</b>	<b>160,8</b>	<b>215,2</b>	<b>238,9</b>	<b>264,9</b>	<b>238,9</b>	<b>290,9</b>	<b>299,8</b>	<b>299,8</b>	<b>299,8</b>
<b>Inlandsverkehr</b> .....	<b>827,2</b>	<b>167,3</b>	<b>225,3</b>	<b>251,4</b>	<b>281,5</b>	<b>251,4</b>	<b>311,7</b>	<b>321,9</b>	<b>321,9</b>	<b>321,9</b>
<b>Verkehr mit dem Ausland</b> .....	<b>125,7</b>	<b>117,6</b>	<b>149,4</b>	<b>156,6</b>	<b>155,5</b>	<b>156,6</b>	<b>154,4</b>	<b>154,5</b>	<b>154,5</b>	<b>154,5</b>
mit CEPT - Ländern .....	72,3	118,6	156,1	164,7	165,1	164,7	165,5	165,5	165,5	165,5
darunter mit EG - Ländern .....	24,5	106,3	141,1	148,7	153,1	148,7	157,5	157,5	157,5	157,5
mit sonstigen Ländern .....	53,4	116,3	140,4	145,5	142,5	145,5	139,4	139,5	139,5	139,5
<b>Sonderpostdienste</b> .....	<b>47,1</b>	<b>192,9</b>	<b>193,1</b>	<b>242,2</b>	<b>263,6</b>	<b>263,6</b>	<b>263,6</b>	<b>265,3</b>	<b>265,3</b>	<b>265,3</b>
<b>Briefdienst</b> .....	<b>598,8</b>	<b>167,4</b>	<b>220,3</b>	<b>248,4</b>	<b>279,2</b>	<b>248,4</b>	<b>310,0</b>	<b>310,0</b>	<b>310,0</b>	<b>310,0</b>
<b>Inlandsverkehr</b> .....	<b>506,1</b>	<b>176,2</b>	<b>233,7</b>	<b>265,1</b>	<b>301,5</b>	<b>265,1</b>	<b>337,8</b>	<b>337,8</b>	<b>337,8</b>	<b>337,8</b>
<b>Verkehr mit dem Ausland</b> .....	<b>92,7</b>	<b>119,2</b>	<b>147,3</b>	<b>157,0</b>	<b>157,7</b>	<b>157,0</b>	<b>158,3</b>	<b>158,3</b>	<b>158,3</b>	<b>158,3</b>
mit CEPT - Ländern .....	55,2	119,1	151,1	162,4	164,5	162,4	166,6	166,6	166,6	166,6
darunter mit EG - Ländern .....	18,8	103,7	131,5	141,4	148,3	141,4	155,3	155,3	155,3	155,3
mit sonstigen Ländern .....	37,5	119,2	141,7	149,0	147,6	149,0	146,1	146,1	146,1	146,1
darunter:										
Briefe .....	346,0	160,0	192,4	221,0	251,8	221,0	282,6	282,6	282,6	282,6
Postkarten .....	75,7	196,9	271,4	296,6	343,0	296,6	389,4	389,4	389,4	389,4
Gewöhnliche Drucksachen .....	33,5	161,7	293,0	325,7	353,8	325,7	381,9	381,9	381,9	381,9
Büchersendungen .....	8,1	145,8	191,9	198,8	200,7	198,8	202,6	202,6	202,6	202,6
Briefdrucksachen .....	16,4	155,0	210,9	232,0	270,4	232,0	308,8	308,8	308,8	308,8
Massendrucksachen .....	33,5	140,7	252,9	282,1	329,2	282,1	376,2 r <sup>1)</sup>	376,2 r	376,2	376,2
Wurfsendungen .....	6,1	245,4	448,9	497,8	498,9	497,8	500,0	500,0	500,0	500,0
Warensendungen .....	7,9	149,9	245,3	271,6	286,1	271,6	300,5	300,5	300,5	300,5
Wertbriefe .....	1,6	247,0	290,9	332,8	339,5	332,8	346,3	346,3	346,3	346,3
Einschreiben .....	15,0	160,0	230,0	260,0	270,0	260,0	280,0	280,0	280,0	280,0
Nachnahmen .....	9,3	199,7	287,4	324,5	336,9	324,5	349,2	349,2	349,2	349,2
Eilzustellung .....	9,2	166,7	243,4	269,0	269,0	269,0	269,0	269,0	269,0	269,0
Luftpostbeförderung .....	16,7	89,5	77,1	77,2	77,2	77,2	77,2	77,2	77,2	77,2
Nicht- oder unzureichend freigemachte Briefsendungen .....	1,8	260,6	345,7	428,7	428,9	428,7	429,1	429,1	429,1	429,1
Postzustellungsaufträge .....	12,9	347,9	393,8	439,1	485,4	439,1	531,8	531,8	531,8	531,8
Bereithalten von Briefpost zur Abholung .....	2,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Packchendienst</b> .....	<b>76,3</b>	<b>140,9</b>	<b>189,0</b>	<b>208,7</b>	<b>240,5</b>	<b>208,7</b>	<b>272,3</b>	<b>272,3</b>	<b>272,3</b>	<b>272,3</b>
<b>Inlandsverkehr</b> .....	<b>70,2</b>	<b>144,1</b>	<b>194,5</b>	<b>216,1</b>	<b>251,0</b>	<b>216,1</b>	<b>285,8</b>	<b>285,8</b>	<b>285,8</b>	<b>285,8</b>
<b>Verkehr mit dem Ausland</b> .....	<b>6,1</b>	<b>103,6</b>	<b>125,6</b>	<b>124,1</b>	<b>120,7</b>	<b>124,1</b>	<b>117,2</b>	<b>117,2</b>	<b>117,2</b>	<b>117,2</b>
mit CEPT - Ländern .....	4,0	103,3	125,5	123,8	120,2	123,8	116,6	116,6	116,6	116,6
darunter mit EG - Ländern .....	1,3	103,9	126,7	125,3	121,8	125,3	118,2	118,2	118,2	118,2
mit sonstigen Ländern .....	2,1	104,2	125,7	124,8	121,6	124,8	118,4	118,4	118,4	118,4

1) Juni - Nov. 1974 = 376,2r.

5. Post- und Fernmeldeverkehr

a) Postverkehr

1962 = 100

Dienstzweig, Teildienstzweig und Leistung	Wägungsanteil am Gesamtindex	Durchschnitt				Marz	Dez.	Jan.	Febr.	März
		1970	1972	1973	1974	1974				
<b>Index der Postgebühren</b>										
Paketdienst . . . . .	215,9	142,4	201,0	218,0	236,1	218,0	254,2	254,2	254,2	254,2
Inlandsverkehr . . . . .	193,1	145,4	205,8	224,8	245,9	224,8	267,0	267,0	267,0	267,0
Verkehr mit dem Ausland . . . . .	22,8	116,2	159,6	160,4	153,0	160,6	145,4	145,6	145,6	145,6
mit CEPT-Ländern . . . . .	9,3	125,1	189,9	191,7	184,1	191,8	176,3	176,3	176,3	176,3
darunter mit EG-Ländern . . . . .	2,8	121,3	193,4	194,8	188,2	194,8	181,5	181,5	181,5	181,5
mit sonstigen Ländern . . . . .	13,5	110,1	138,6	138,7	131,4	139,0	123,9	124,3	124,3	124,3
darunter:										
Pakete . . . . .	119,5	135,4	181,3	193,5	206,3	193,5	219,1	219,1	219,1	219,1
Postgüter . . . . .	63,6	137,9	194,2	206,6	230,0	206,6	253,3	253,3	253,3	253,3
Wertpakete . . . . .	1,9	157,9	226,1	232,6	259,5	232,6	286,4	286,4	286,4	286,4
Zustellung . . . . .	16,1	200,0	333,4	400,0	450,0	400,0	500,0	500,0	500,0	500,0
Nachnahmen . . . . .	5,7	198,9	286,3	323,2	335,5	323,2	347,7	347,7	347,7	347,7
Schnellpakete . . . . .	3,2	173,3	389,8	433,1	433,1	433,1	433,1	433,1	433,1	433,1
Luftpostbeförderung . . . . .	4,7	90,8	90,0	90,0	85,5	90,1	80,9	80,9	80,9	80,9
Postzeitungsdienst . . . . .	49,9	191,7	255,2	255,6	255,9	255,6	256,2	370,3	370,3	370,3
darunter:										
Postzeitungsvertrieb . . . . .	29,1	198,6	258,9	259,0	259,0	259,0	259,0	381,8	381,8	381,8
Postzeitungsgut . . . . .	13,5	197,8	283,2	284,7	285,8	284,7	286,9	400,6	400,6	400,6
Stiefbandzeitungen . . . . .	6,8	150,8	188,7	188,8	188,8	188,8	188,9	268,3	268,3	268,3
Postanweisungsdienst . . . . .	12,0	160,5	220,9	262,2	262,3	262,2	262,3 r <sup>1)</sup>	494,0	494,0	494,0
Inlandsverkehr . . . . .	8,2	183,9	245,9	307,4	307,5	307,4	307,7	645,8	645,8	645,8
Verkehr mit dem Ausland . . . . .	3,8	109,7	166,4	163,7	163,7	163,7	163,7	163,7	163,7	163,7
mit CEPT-Ländern . . . . .	3,5	109,7	167,5	164,7	164,7	164,7	164,7	164,7	164,7	164,7
darunter mit EG-Ländern . . . . .	1,5	111,1	169,5	166,7	166,7	166,7	166,7	166,7	166,7	166,7
mit sonstigen Ländern . . . . .	0,3	109,1	155,3	153,0	153,0	153,0	153,0	153,0	153,0	153,0
Sonderpostdienste . . . . .	47,1	192,9	193,1	242,2	263,6	263,6	263,6	265,3 p	265,3 p	265,3 p
darunter:										
Rentendienst . . . . .	11,3	451,5	451,5	687,5	683,5	683,5	683,5	683,5	683,5	683,5
Rundfunkdienst . . . . .	33,3	101,1	101,1	101,1	2)	2)	2)	2)	2)	2)

**Index der Postscheckgebühren**

Postscheckdienst . . . . .	1 000	210,6	261,3	312,0	312,0	312,0	312,0	667,2	667,2	667,2
Zahlkartendienst . . . . .	595,9	178,9	203,0	227,1	227,1	227,1	227,1	391,6	391,6	391,6
Anweisungsdienst <sup>3)</sup> . . . . .	404,1	257,4	347,3	437,2	437,2	437,2	437,1	1 073,6	1 073,6	1 073,6
darunter:										
Überweisungen . . . . .	4,1	125,0	137,5	150,0	143,8	150,0	137,5	137,5	137,5	137,5
Zahlungsanweisungen . . . . .	319,1	300,2	413,5	526,9	526,9	526,9	526,9	1 133,2	1 133,2	1 133,2
Nebengebühren <sup>4)</sup> . . . . .	71,3	100,9	100,9	100,9	100,9	100,9	100,9	985,4	985,4	985,4

1) Juli - Nov. 1974 262,3 r. - 2) Ab 1.1.1974 wurden die Postleistungen im Rundfunkrechnungsdienst durch die Rundfunkanstalten kostenmäßig erstattet. Dadurch werden die bisher geltenden Vergütungssätze aufgehoben. - 3) Zahlungsanweisungsdienst einschl. Überweisungsdienst. - 4) Formblätter und (ab 1.1.1975) Kontoführunggebühren.

5. Post- und Fernmeldeverkehr

a) Postverkehr

1962 = 100

Dienstzweig, Teildienstzweig und Leistung	Wagungsanteil am Gesamtindex	Durchschnitt				Marz 1974	Dez 1974	Jan.	Febr. 1975	Marz
		1970	1972	1973	1974					
<b>Index der Postreisegebühren</b>										
<b>Postreisedienst insgesamt</b> . . . . .	<b>1 000</b>	<b>121,9</b>	<b>139,4</b>	<b>142,8</b>	<b>154,8</b>	<b>143,8</b>	<b>158,5</b>	<b>158,5</b>	<b>168,0</b>	<b>183,6</b>
darunter:										
<b>Allgemeiner Reiseverkehr</b> . . . . .	<b>604,7</b>	<b>117,5</b>	<b>136,2</b>	<b>139,7</b>	<b>144,3</b>	<b>140,8</b>	<b>145,4</b>	<b>145,4</b>	<b>158,1</b>	<b>172,7</b>
darunter:										
mit einfachem Fahrschein . . . . .	453,5	118,7	140,3	142,8	147,4	143,5	148,7	148,7	158,3	169,3
mit Hin- und Rückfahrschein . . . . .	75,6	111,7	121,1	127,8	132,1	129,9	132,9	132,9	154,3	179,0
<b>Berufs- und Schulerverkehr</b> . . . . .	<b>393,6</b>	<b>128,0</b>	<b>143,7</b>	<b>147,1</b>	<b>170,5</b>	<b>147,8</b>	<b>178,1</b>	<b>178,1</b>	<b>182,6</b>	<b>199,2</b>
Berufsverkehr . . . . .	293,2	127,6	139,4	141,5	163,4	141,8	170,6	170,6	173,8	185,1
mit Wochenkarte . . . . .	145,0	135,4	145,2	149,8	175,9	151,1	184,2	184,2	190,6	198,0
mit Monatskarte . . . . .	148,2	120,0	133,8	133,3	151,2	132,7	157,4	157,4	157,4	172,4
Schulerverkehr . . . . .	100,4	129,2	156,1	163,6	191,3	165,3	199,9	199,9	218,8	240,5
darunter:										
mit Wochenkarte . . . . .	23,5	129,8	147,1	153,5	181,8	155,1	190,8	190,8	208,1	228,1
mit Monatskarte . . . . .	65,3	122,5	147,8	155,7	187,1	157,5	197,0	197,0	197,0	232,1

b) Fernmeldeverkehr

1962 = 100

Dienstzweig, Teildienstzweig und Leistung	Wagungsanteil am Gesamtindex	Durchschnitt				Marz 1974	Dez 1974	Jan	Febr. 1975	Marz
		1970	1972	1973	1974					
<b>Index der Telegrafengebühren</b>										
<b>Telegrafendienst insgesamt</b> . . . . .	<b>1 000</b>	<b>133,5</b>	<b>191,6</b>	<b>200,9</b>	<b>203,9</b>	<b>200,8</b>	<b>206,9</b>	<b>206,9 p</b>	<b>206,9 p</b>	<b>206,9 p</b>
Inlandsverkehr . . . . .	661,9	154,2	238,7	249,3	254,0	249,3	258,6	258,6	258,6	258,6
Verkehr mit dem Ausland . . . . .	338,1	93,3	99,3	106,1	105,8	105,8	105,7	105,7 p	105,7 p	105,7 p
mit CEPT - Ländern . . . . .	158,0	98,1	112,3	118,0	118,3	117,9	118,7	118,7 p	118,7 p	118,7 p
darunter mit EG - Ländern . . . . .	66,3	100,0	116,5	122,3	122,7	122,3	123,1	123,1 p	123,1 p	123,1 p
mit sonstigen Ländern . . . . .	180,1	89,2	87,9	95,7	94,9	95,2	94,4	94,4	94,4	94,4
Telegrammdienst . . . . .	397,0	151,0	240,3	264,5	264,2	264,3	264,0	264,0	264,0	264,0
Inlandsverkehr . . . . .	206,1	196,9	357,2	392,8	392,8	392,8	392,8	392,8	392,8	392,8
Verkehr mit dem Ausland . . . . .	190,9	101,5	114,1	126,1	125,3	125,6	124,9	124,9	124,9	124,9
mit CEPT - Ländern . . . . .	61,2	126,0	164,4	179,0	179,0	179,0	179,0	179,0	179,0	179,0
darunter mit EG - Ländern . . . . .	26,6	125,4	165,9	180,5	180,5	180,5	180,5	180,5	180,5	180,5
mit sonstigen Ländern . . . . .	129,7	89,9	90,4	101,1	100,0	100,4	99,4	99,4	99,4	99,4
darunter:										
Vorrangtelegramme . . . . .	8,2	164,8	282,7	306,7	306,6	306,7	306,5	306,5	306,5	306,5
Gewöhnliche Telegramme . . . . .	270,1	160,6	263,2	285,7	285,6	285,7	285,4	285,4	285,4	285,4
Brieftelegramme <sup>1)</sup> . . . . .	62,6	120,0								
Telegrafische Postanweisungen . . . . .	13,5	142,7	169,3	188,0	188,0	188,0	188,0	188,0	188,0	188,0
Anfertigung auf Schmuckblatt . . . . .	16,2	133,3	200,0	266,7	266,7	266,7	266,7	266,7	266,7	266,7
Telexdienst . . . . .	516,6	125,4	165,2	165,2	169,0	165,2	172,7	172,7	172,7	172,7
Inlandsverkehr . . . . .	391,3	138,1	191,8	191,8	196,6	191,8	201,5	201,5	201,5	201,5
Verkehr mit dem Ausland . . . . .	125,3	85,5	82,2	82,2	82,1	82,2	82,0	82,0	82,0	82,0
mit CEPT - Ländern . . . . .	74,9	84,3	82,5	82,5	82,5	82,5	82,5	82,5	82,5	82,5
darunter mit EG - Ländern . . . . .	30,7	85,7	85,7	85,7	85,7	85,7	85,7	85,7	85,7	85,7
mit sonstigen Ländern . . . . .	50,4	87,2	81,7	81,7	81,6	81,7	81,3	81,3	81,3	81,3
Telexanschlüsse . . . . .	160,9	192,7	290,5	290,5	308,2	290,5	326,0	326,0	326,0	326,0
Telexverbindungen . . . . .	355,7	94,9	108,6	108,6	106,0	108,6	103,4	103,4	103,4	103,4
Überlassung von Telegrafeneleitungen . . . . .	86,4	103,3	125,5	121,2	135,2	121,1	149,3	149,3 p	149,3 p	149,3 p

1) Die Telegrammart „Inlandsbrieftelegramme“ wurde am 1. 7. 1972 aufgehoben. Auslandsbrieftelegramme werden ab 1. 9. 1974 nur noch nach Ländern des außereuropäischen Vorschriftenbereichs befördert.

5. Post- und Fernmeldeverkehr

b) Fernmeldeverkehr

1962 = 100

Dienstzweig, Teildienstzweig und Leistung	Wagungsanteil am Gesamtindex	Durchschnitt				Marz	Dez.	Jan.	Febr.	Marz
		1970	1972	1973	1974	1974		1975		
<b>Index der Fernsprechgebühren</b>										
<b>Ferngespräche insgesamt</b> . . . . .	<b>1 000</b>	<b>100,3</b>	<b>108,6</b>	<b>110,9</b>	<b>114,8</b>	<b>110,7 r</b>	<b>118,8 r</b>	<b>118,8 p</b>	<b>118,8 p</b>	<b>118,8 p</b>
<b>Inlandsgespräche</b> . . . . .	<b>915,3</b>	<b>103,2</b>	<b>112,0</b>	<b>114,6</b>	<b>118,7</b>	<b>114,6</b>	<b>122,8</b>	<b>122,8</b>	<b>122,8</b>	<b>122,8</b>
<b>Ortsgespräche</b> . . . . .	<b>184,9</b>	<b>112,1</b>	<b>130,4</b>	<b>130,4</b>	<b>136,4</b>	<b>130,4</b>	<b>142,5</b>	<b>142,5</b>	<b>142,5</b>	<b>142,5</b>
<b>Ferngespräche</b> . . . . .	<b>730,4</b>	<b>100,9</b>	<b>107,4</b>	<b>110,6</b>	<b>114,2</b>	<b>110,6</b>	<b>117,9</b>	<b>117,9</b>	<b>117,9</b>	<b>117,9</b>
<b>Auslandsgespräche</b> . . . . .	<b>84,7</b>	<b>69,2</b>	<b>71,2</b>	<b>70,8</b>	<b>72,4</b>	<b>69,2 r</b>	<b>75,3 r</b>	<b>75,3 p</b>	<b>75,3 p</b>	<b>75,3 p</b>
<b>mit CEPT - Ländern</b> . . . . .	<b>70,3</b>	<b>68,4</b>	<b>69,3</b>	<b>69,4</b>	<b>71,9</b>	<b>69,0 r</b>	<b>74,7 r</b>	<b>74,7 p</b>	<b>74,7 p</b>	<b>74,7 p</b>
<b>darunter mit EG - Ländern</b> . . . . .	<b>34,0</b>	<b>73,6</b>	<b>75,5</b>	<b>75,2</b>	<b>77,9</b>	<b>74,9 r</b>	<b>80,9 r</b>	<b>80,9 p</b>	<b>80,9 p</b>	<b>80,9 p</b>
<b>mit sonstigen Ländern</b> . . . . .	<b>14,4</b>	<b>72,9</b>	<b>80,4</b>	<b>77,8</b>	<b>75,0</b>	<b>70,4 r</b>	<b>78,6 r</b>	<b>78,3 p</b>	<b>78,3 p</b>	<b>78,3 p</b>
<b>Ferngespräche im nicht- und halbautomatischen</b>										
<b>Dienst</b> . . . . .	<b>(1 000 )</b>	<b>87,4</b>	<b>101,7</b>	<b>101,6</b>	<b>105,1</b>	<b>101,5</b>	<b>108,5</b>	<b>108,5</b>	<b>108,5</b>	<b>108,5</b>
<b>Inlandsgespräche</b> . . . . .	<b>(409,9)</b>	<b>92,6</b>	<b>116,3</b>	<b>116,3</b>	<b>121,8</b>	<b>116,3</b>	<b>127,3</b>	<b>127,3</b>	<b>127,3</b>	<b>127,3</b>
<b>Auslandsgespräche</b> . . . . .	<b>(590,1)</b>	<b>83,7</b>	<b>91,6</b>	<b>91,4</b>	<b>93,4</b>	<b>91,3</b>	<b>95,5</b>	<b>95,4</b>	<b>95,4</b>	<b>95,4</b>
<b>mit CEPT - Ländern</b> . . . . .	<b>(461,9)</b>	<b>89,6</b>	<b>98,6</b>	<b>98,4</b>	<b>101,0</b>	<b>98,2</b>	<b>103,7</b>	<b>103,7</b>	<b>103,7</b>	<b>103,7</b>
<b>darunter mit EG - Ländern</b> . . . . .	<b>(207,6)</b>	<b>92,9</b>	<b>103,1</b>	<b>103,1</b>	<b>105,9</b>	<b>103,1</b>	<b>108,6</b>	<b>108,6</b>	<b>108,6</b>	<b>108,6</b>
<b>mit sonstigen Ländern</b> . . . . .	<b>(128,2)</b>	<b>62,5</b>	<b>66,6</b>	<b>66,2</b>	<b>66,3</b>	<b>66,1</b>	<b>65,9</b>	<b>65,7</b>	<b>65,7</b>	<b>65,7</b>
<b>Ferngespräche im vollautomatischen Dienst</b> . . . . .	<b>(1 000 )</b>	<b>107,6</b>	<b>114,6</b>	<b>118,0</b>	<b>121,9</b>	<b>118,0</b>	<b>125,8</b>	<b>125,8</b>	<b>125,8</b>	<b>125,8</b>
<b>Inlandsgespräche</b> . . . . .	<b>(974,1)</b>	<b>108,1</b>	<b>113,6</b>	<b>115,6</b>	<b>121,0</b>	<b>115,6</b>	<b>126,4</b>	<b>126,4</b>	<b>126,4</b>	<b>126,4</b>
<b>Auslandsgespräche (mit CEPT - Ländern)</b> . . . . .	<b>(25,9)</b>	<b>88,9</b>	<b>94,2</b>	<b>94,2</b>	<b>98,7</b>	<b>94,2</b>	<b>103,2</b>	<b>103,2</b>	<b>103,2</b>	<b>103,2</b>
<b>darunter mit EG - Ländern</b> . . . . .	<b>(15,1)</b>	<b>91,2</b>	<b>97,7</b>	<b>97,7</b>	<b>101,8</b>	<b>97,8</b>	<b>105,9</b>	<b>105,9</b>	<b>105,9</b>	<b>105,9</b>

## Quellenverzeichnis

### 1. Eisenbahnverkehr

Beförderungssätze im Personenverkehr  
Frachten und Frachtsätze im Güterverkehr  
Deutsche Bundesbahn, Zentrale Verkaufsleitung, Frankfurt (Main).

### 2. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen  
Bundesverband des deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e. V., 6000 Frankfurt a. M. 93.

### 3. Spedition

Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen  
Verordnung PR 9/66 des Bundesministers für Wirtschaft über Vergütungen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen (einschl. Änderungsverordnungen).

### 4. Schiffsverkehr

Frachtsätze der Binnenschifffahrt  
Bundesministerium für Verkehr, Bonn; Frachten und Tarifezeiger der Binnenschifffahrt, Duisburg.

#### Indizes der Seefrachtraten

Deutsche Seefrachtenindizes (Linienfahrt, Trampfahrt, Tankerfahrt)  
Bundesministerium für Verkehr (BMV) Abt. See, Hamburg <sup>1)</sup>. Mitteilung für die Presse des BMV - See - vom 12. 2. 1973, <sup>2)</sup> sowie vom 12. 2. 1975 <sup>2)3)</sup>, „Hansa“, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 105. Jahrgang, Nr. 4 (2. Februarheft 1968) <sup>2)</sup>, „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Fachserie M, Reihe 7, 4. Vierteljahresheft 1972 <sup>2)</sup>.

#### Britischer Zeitcharter Index

Chamber of Shipping of The United Kingdom, London EC 3 <sup>1)</sup>. Methodischer Abriß des britischen Zeitcharterindex herausgegeben vom Indexverfasser (Sonderdruck) <sup>2)</sup>; PLW, Fachserie M, Reihe 7, 1. Vierteljahresheft 1970 <sup>2)</sup>.

#### Norwegische Seefrachtenindizes (Trampfahrt, Tankerfahrt)

Norwegian Shipping News, Oslo <sup>1)</sup>. Neujahrsausgabe 1974 (Jahrgang 1974) Nr. 2 A vom 1. 2. 1974 <sup>2)</sup>; Jahrgang 1975 Nr. 3 vom 14. 2. 1975 <sup>2)3)</sup>.

#### Seefrachtenindizes der COMECON - Länder (Trampfahrt, Reisecharter)

Büro für Seefrachtkoordination des Länderrats für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Moskau <sup>1)</sup>.  
Technica i gospodarka morska, Gdynia, Jahrgang 1967, Nr. 7 <sup>2)</sup>; PLW, Fachserie M, Reihe 7, 2. Vierteljahresheft 1968 <sup>2)</sup>.  
Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 111. Jahrgang Nr. 17 (1. Septemberheft 1974) <sup>2)</sup>.

#### Amerikanische Trampfrachtenindizes

Maritime Research Inc. New York <sup>1)</sup>, Weekly Newsletter of charter fixtures reported in New York and London, herausgegeben vom Maritime Research Inc., New York.

#### Britischer Tankerfrachtenindex (Reisecharter)

Mullion & Co Ltd., London <sup>1)</sup>.

#### AFRA - Durchschnittsraten für die Tankerfahrt (Average Freight Rate Assessment)

London Tanker Brokers' Panel, London EC 2 <sup>1)</sup>.  
Erdöl-Informationsdienst, A. Stahmer, Hamburg, 13. Jahrgang Nr. 3 vom 15.7.1959 <sup>2)</sup>; 28. Jahrgang Nr. 30 vom 24. 1. 1975 <sup>2)3)</sup>.

### 5. Post- und Fernmeldeverkehr

a) Postverkehr: Indizes der Post-, Postscheck- und Postreisegebühren

b) Fernmeldeverkehr: Indizes der Telegraf- und Fernsprechgebühren

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden <sup>1)</sup>. PLW, Fachserie M, Reihe 7, 4. Vierteljahresheft 1970 <sup>2)</sup>.

Amtsblatt des Bundesministers für das Post- und Fernmeldewesen und sonstige Gebührenunterlagen der Deutschen Bundespost. Leistungs- und Einnahmestatistiken des Bundesministers für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn, des Posttechnischen Zentralamts, Darmstadt, sowie der Oberpostdirektionen.

1) Berechnende Stelle. — 2) Die hier angeführten Quellen enthalten die zuletzt veröffentlichten Beschreibungen der Indexmethode. — 3) Indizes bzw. Maßzahlen der Tankerfrachtraten auf neuer Basis.

# Ausgewählte Veröffentlichungen

## der Fachserie M „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“

### Reihe 1: Preise und Preisindizes für Außenhandelsgüter

monatlich DM 3,-  
Jahresbezugspreis DM 32,-  
Jahresheft 1973 DM 8,-

### Reihe 7: Preise für Verkehrsleistungen

Preise im Eisenbahnverkehr, Straßenverkehr, Schiffsverkehr, Post und Fernmeldeverkehr des Inlandes – Indizes der internationalen Seefrachtraten, Indizes der Post- und Fernmeldegebühren.

vierteljährlich DM 3,-  
Jahresbezugspreis DM 10,-

### Reihe 9: Preise und Preisindizes im Ausland

Preise für Welthandelsgüter, Preisindizes für die Lebenshaltung, Indizes der Großhandelspreise bzw. industriellen Erzeugerpreise, Preisindizes für Baustoffe und Bauwerke (im Jahresheft auch Verbraucherpreise und Devisenkurse).

monatlich DM 3,-  
Jahresbezugspreis DM 32,-  
Jahresheft 1972 DM 10,-

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

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

monatlich DM 2,-  
Jahresbezugspreis DM 21,-  
Jahresheft 1974 DM 8,-

---

Bestellungen sind an den Buchhandel oder direkt an den Verlag W. Kehlhammer, 6500 Mainz 42, Philipp-Reis-Straße 3, Postfach 120 zu richten.