

STATISTISCHES
BUNDESAMT
WIESBADEN

FACHSERIE **M**

PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

2. Vierteljahr 1975



VERLAG W. KOHLHAMMER, STUTTGART UND MAINZ
Bestellnummer: 310700 — 750302

Abgeschlossen am 25. Juli 1975

Erschienen im September 1975

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Einzelpreis DM 3.—

Jahresbezugspreis DM 10.— (für einen kompletten Berichtsjahrgang)

Inhalt

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

Spediteurssammelgutverkehr 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	DM = Deutsche Mark
TKN = Tarifkommission für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen	Pf = Pfennig
TKM = Tarifkommission für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen	a. n. g. = anderen Orts nicht genannt
CEPT = Conference Européenne des Administrations des Postes et de Telecommunications (Europäische Post- und Fernmeldekongferenz: 27 Mitgliedsverwaltungen aus 24 europäischen Ländern)	

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 2. Vierteljahr 1975

Zeitpunkt bzw. Zeitraum	Ereignis	Preisänderung %
Eisenbahnverkehr		
1.4.	Erhöhung einiger Ausnahmetarife der Deutschen Bundesbahn (DB): <ul style="list-style-type: none"> – AT 154 für Zement – AT 157 für Zement (Abt. I) – AT 218 für Steinkohlen in geschlossenen Zügen (+ 1 Pf je 100 kg) – AT 493 für Güter aller Art in Großcontainern (ab deutsche Seehäfen) – AT 494 für leere private Großcontainer. 	<ul style="list-style-type: none"> + 5 1) + 12 2) . + 11 2) + 10 2) + 10 2)
	Erhöhung der Zustellkostensätze der DB für Hin- und Rückbeförderung von Containern.	
	Erhöhung des Europäischen Wagenladungstarifs für Transcontainer (Transcontainerarif der europäischen Eisenbahnen Nr. 9145)	+ 14 2)
	– darunter auf deutschen Teilstrecken.	+ 11 bis + 12
	Bei der Neuausgabe wurden die von den einzelnen Bahnen inzwischen in Kraft gesetzten Änderungen der Binnentarife sowie eventuelle Änderungen der Währungsparität berücksichtigt. Für die am 1. 4. 1975 beginnende einjährige Tarifperiode wurde den Verladern Preisstabilität zugesichert.	.
	Erhöhung der Transportsonderpreise für die Containerzugverbindung zwischen Paris und Köln/Düsseldorf (in geringerem Ausmaß als für sonstige Transportverbindungen im europäischen Containerverkehr).	+ 12
10.4.	Einführung einer Sondergebühr der DB für die Vorführung lebender Tiere aufgrund von Tierschutzbestimmungen	.
16.4	Erhöhung der Entgelte des Deutschen Eisenbahn - Militär - Tarifs (DEMT) für die Militärbeförderung in Güterwagen	+ 8 1)
1.5.	Erhöhung weiterer Ausnahmetarife der DB: <ul style="list-style-type: none"> – AT 320 für Düngemittel – AT 321 für Düngemitteltransporte nach Außenlagern – AT 323 für Kaliumchlorid usw. zur Herstellung von Mehrnährstoffdünger – AT 324 für bestimmte Düngemittel zur Herstellung von Mehrnährstoffdünger – AT 325 für Düngetorf usw. – AT 326 für Glühphosphat usw. zur Herstellung von Mehrnährstoffdünger – AT 327 für Soda – AT 495 für Güter aller Art in Großcontainern sowie für leere private Großcontainer durch Bindung der Tarifenwendung an die Auflieferung höherer Mindestmengen 	<ul style="list-style-type: none"> + 5 2) + 8,5 2) + 4,9 bis + 9,9 + 4,8 2) + 5,0 2) + 4,8 bis + 5,6 + 5,6 2)
	außerdem: Ausweitung des Ermäßigungshöchstsatzes von 45 auf 50 %.	.
1.5. bis 30.6.	Senkung der Beförderungspreise der Kombiverkehr KG, Frankfurt/Main, für Leer- und Auffüllrabatts von 50 auf 70 %.	– 40
	Außerdem: Ausdehnung des üblichen Rabatts für Vollsendungen auf als „Halbsendung“ aufgegebene 7 m - Wechsellaufbauten bei gleichzeitiger Berechnung eines außerhalb der Rabattierung liegenden Zuschlags von 40 DM je Halbsendung.	.
1.6.	Strukturelle Änderungen der Bestimmungen des Ausnahmetarifs Nr. 482 der DB für den Spediteursammelgutverkehr: <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Gewichtsobergrenze für Fracht-Einzelpartien von 8 auf 12 t 3) – Zusammenfassung der Frachtberechnungsgewichte bei Sendungen nach Bremen und Hamburg – Streichung der ermäßigten Frachten für Nachlauftransporte – Verdoppelung des Frachtsatzes der bisherigen Eingangsstufe in der Entfernungsdegression der für Abt. I des Tarifs geltenden Frachtsatztafel durch Anhebung der Mindestentfernung von 50 auf 100 km. 	<ul style="list-style-type: none"> + 100
	Schließung von 192 Güterabfertigungen der DB für den Stückgutverkehr und von zusätzlich 30 Stückgutabfertigungen im Bereich der Privatbahnen. 1. Phase der Umstellung des Eisenbahn - Stückgutverkehrs auf das „400er - Stückgut - Bahnhofs - Modell“ mit Bedienung von rund 30 000 Stückgutorten (nach dem Stückgutortsverzeichnis) durch Lastkraftwagen im Abhol- oder Zubringerverkehr. Bis zur endgültigen Umstellung auf den ab 1. 1. 1976 geplanten Sondertarif „für den DB - Stückgut - Hausverkehr“ werden die zur Zeit geltenden Rollgelder und Flächenfrachten der DB angewendet.	.
	Erhöhung der Eisenbahnfrachten für Getreidetransporte aufgrund der Kürzung der Frachthilfe der Bundesregierung um 10 % der Frachtkosten (Herabsetzung der Frachtrückvergütung von 25 auf 15 % der Gesamtfracht).	+ 11,8

Fußnoten siehe S. 9

Wichtige Veränderungen in den Verkehrsleistungspreisen im 2. Vierteljahr 1975

Zeitpunkt bzw. Zeitraum	Ereignis	Preisänderung %
1.4.	Erhöhung der Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn - Personen-, Gepäck- und Expreßgut-tarifs (DEPT) für die Beförderung von Leichen.	+ 25
16.4.	Erhöhung der Entgelte des Deutschen Eisenbahn - Militärtarifs (DEMT) für die Personen-beförderung 4).	+ 9 2)
1.5.	Erhöhung der Liegeplatzgebühr (§ 11 A Best. C 14 des DEPT) von 13,00 auf 14,50 DM.	+ 11,5
	Erhöhung der Personenfahrpreise und Gepäckfrachten der Deutschen Reichsbahn (DR-Ost) für den internationalen Verkehr sowie für die DR-Ost - Teilstrecken der Eisenbahnver-bindungen zwischen dem Bundesgebiet und Berlin (West).	+ 8 2)
	Zeitlich begrenzte Fahrpreismäßigungen im Geltungsbereich der DB - Großraumtarife (Sondertarife für den Schienenpersonenverkehr in Ballungsräumen):	
1.6. bis 31.10.	– „Familien - Wander - Block“ des Münchner Verkehrsverbundes (MVV) für jeweils 6 Familien - Wandertage zum Preis von 10 DM. Berechtigter Personenkreis: Eltern zu-sammen mit ihren Kindern, die das 15. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, Ehe-paare ohne Kinder (Mitnahme von Hunden gestattet).	.
21.6. bis 28.9.	– „5 - Wochenende - Karte“ des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) zum Preis von 20 DM. Die in die Karte eingetragene Person ist zu beliebig vielen Fahrten auf allen zum Gemeinschaftstarif betriebenen Verkehrsmitteln an fünf aufeinanderfolgenden Wochen-enden jeweils von Sonnabend 0,00 Uhr bis Montag früh 4,30 Uhr berechtigt. Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr können unentgeltlich mitgenommen werden.	.
22.6. bis 4.8.	– „HVV - Ferienkarte“ des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) zum Preis von 11 DM. Sie ist Bestandteil eines von der Freien Hansestadt Hamburg und einigen außerham-burgischen Gemeinden herausgegebenen „Ferienpasses“ und wird an Schüler ausge-geben, die im Jahre 1960 oder später geboren sind oder – obwohl alter – noch die 9. Klasse besuchen. Sie berechtigt zu beliebig vielen Fahrten auf allen zum Gemein-schaftstarif betriebenen Verkehrsmitteln.	.
23.6. bis 2.8.	– „Ferienkarte“ des Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbundes (FVV) für Jungen und Mädchen (im Alter vom vollendeten 5. bis zum vollendeten 15. Lebensjahr) zum Preis von 14 DM. Sie wird vom Jugendamt Frankfurt/Main bezuschußt und kann nur von Frankfurter Jugendlichen erworben werden. Sie berechtigt zu beliebig vielen Fahrten mit Verbundverkehrsmittel im Stadtgebiet von Frankfurt/Main sowie zum Besuch der städtischen Einrichtungen, die auf der Karte vermerkt sind.	.
Straßenverkehr		
1.4.	Erhöhung von Ausnahmetarifen des Reichs - Kraftwagen - Rahmentarifs für den Güterfern-verkehr mit Kraftfahrzeugen (RKT): – AT 105 für Milch – AT 601 für Düngemittel.	+ 7,5 + 1,5
	Einführung des AT 210 für Benzin, Superbenzin und Dieselmotortreibstoff, leichtes und extra-leichtes Heizöl anstelle des auslaufenden AT 205 für Benzin und Dieselmotortreibstoff. Erhöhung der festen Entgelte und Kilometerbeträge des AT 210 für Transporte von Benzin und Dieselmotortreibstoff gegenüber den Sätzen des bisher angewendeten AT 205.	+ 11 bis + 20
1.6.	Erhöhung der Lkw - Frachten für Getreidetransporte aufgrund der Kürzung der Frachthilfe der Bundesregierung um 10 % der Frachtkosten (Herabsetzung der Frachtkostenvergütung von 25 auf 15 % der Gesamtfracht).	+ 11,8
Spedition		
30.6.	Laut Änderungsverordnung PR 3/74 wurde die Verordnung PR 9/66 des Bundesministers für Wirtschaft über die Kundensätze im Spediteursammelgutver-kehr mit Ablauf des 30. 6. 1975 außer Kraft gesetzt. Die hierin veröffentlichten Kunden-sätze verloren gleichzeitig ihre Gültigkeit. An ihre Stelle sollen gewerbeinterne Preis-empfehlungen des Bundesverbandes Spedition und Lagerei treten.	.

Fußnoten siehe S. 9.

Wichtige Veränderungen in den Verkehrsleistungspreisen im 2. Vierteljahr 1975

Zeitpunkt bzw. Zeitraum	Ereignis	Preisänderung %
Verkehr auf Binnenwasserstraßen		
1.4.	Erhöhung des Tarifs für Schiffsabgaben auf der kanalisierten Bundeswasserstraße „Main/Regnitz“, und zwar: <ul style="list-style-type: none"> – Regelsätze für Güter der Güterklasse III/IV von 0,9 auf 1,0 Pf je tkm <ul style="list-style-type: none"> V von 0,75 auf 0,8 Pf je tkm VI von 0,55 auf 0,6 Pf je tkm – Ausnahmesätze im Wasserstraßenbereich des Untermain (von Mainmündung bis km 88) für ausgewählte Güter der Güterklasse V der Güterklasse VI. 	<ul style="list-style-type: none"> + 11,1 + 6,7 + 9,1 + 15 bis + 22 + 11 bis + 14
	Erhöhung der Umschlagsentgelte für Transportgüter der Donauschiffahrt in Regensburg und in Passau.	.
15.4.	Tarifmaßnahmen des Frachtenausschusses „Tankschiffahrt“: <ul style="list-style-type: none"> – Einführung von Wettbewerbsfrachten für den Berlinverkehr – Erhöhung der Streckensätze (Tonnenkilometersätze), Vertragsrabattbeträge, Tagesmietsätze, Liegegelder, Schlepplohne für Verladungen nach Berlin (West) – für Verladungen sonstiger Verkehrsrelationen (einschl. Wettbewerbsfrachten). 	<ul style="list-style-type: none"> + 6 2) + 9,5 2)
1.6.	Erhöhung der Binnenschiffsfrachten für Getreidetransporte aufgrund der Kürzung der Frachthilfe der Bundesregierung um 10 % der Frachtkosten (Herabsetzung der Frachtkostenrückvergütung von 25 auf 15 % der Gesamtfracht).	+ 11,8
	Trotz des hohen Verkehrszuwachses auf dem Niederrhein gingen die freien Frachtsätze der grenzüberschreitenden Rheinschiffahrt weiter zurück. Der Kapazitätsüberhang, vor allem bei der Binnentankschiffahrt, sowie die hohen Wasserstände drückten erheblich auf das Rateniveau im Massengutverkehr.	.
Seeverkehr		
April/Juni	Das Angebot frachtfreier Tonnage am nordeuropäischen Küstenfrachtenmarkt nahm weiter zu, vor allem für prompte Ladetermine. Da die Nachfrage seitens der Verläder mit dieser Entwicklung nicht Schritt hielt und das bereits seit Jahresanfang ungenügende Ladungsangebot nur geringfügig zunahm, gingen auch die Küstenfrachtraten weiter zurück. Aus Mangel an verlässlichen Marktinformationen ließen sich keine Zahlen über das Ausmaß der Ratenrückgänge ermitteln. Die Raten der Schnittholzfahrt „Südfinnland - Ostküste England“, einer preisführenden Relation des Küstenfrachtenmarktes, lagen im Juni etwa um ein Drittel niedriger als im März dieses Jahres.	– 30 bis – 40
	Der Trampfrachtenmarkt wurde im Berichtsquartal von mehreren Faktoren ungünstig beeinflusst: Einmal wirkten sich Absatzschwierigkeiten der Verläder als Ausdruck der allgemeinen Konjunkturlage negativ aus. Hinzu kam ein strukturbedingter Angebotsdruck frachtfreier Tonnage. Andererseits stand das Frachtgeschäft unter dem Einfluß steigender Betriebs-, Hafen- und Schiffsbaukosten. Im Frachtsektor des Reisechartermarktes gingen die Trampfrachten allgemein weiter zurück.	– 15 bis – 20
	Demgegenüber wurde am Ende des Berichtsquartals auf Zeitcharterbasis allgemein zu etwas höheren Sätzen abgeschlossen. In erster Linie verbesserten sich die Zeitcharterraten für Bulk-Carrier von etwa 30 000 tdw in prompter Position.	.
	Die Zahl der aufgelegten Tanker stieg erheblich an (auf 428 Einheiten) und lag Ende Juni mit einer Gesamttonnage von 35,8 Mill. tdw um 125 Einheiten und 15,0 Mill. tdw höher als Ende März. Die Tankerreeder annullierten deshalb weitere Neubaufträge an die Werften, und zwar im genannten Zeitraum für eine Tonnage von 10,2 Mill. tdw. In welcher Verfassung sich der Tankermarkt befand, zeigte sich auch darin, daß Mammuttankergrößen in einigen Fällen praktisch zum Nulltarif in Fahrt gehalten wurden, teils weil die Kosten der Auflegung und der Wiederinbetriebnahme zu hoch waren, teils weil geeignete Auflegeplätze nicht zur Verfügung standen.	.
	Der am Tagesmarkt der Öltankerfahrt beobachtete Anstieg der Reisecharterraten hatte wegen des allgemein sehr niedrigen Rateniveaus keine große Bedeutung. Nach der AFRA - Durchschnittsberechnung der London Tanker Brokers' Panel für alle Abschlußformen in kurz- und langfristiger Charterbindung konnten sich die Tankerraten im allgemeinen behaupten.	+ 0,5 2)
	Die Ratenentwicklung der Linienfahrt wurde von Tarifierhöhungen der Linienkonferenzen mehrerer Fahrtgebiete sowie von der Einführung, Abänderung bzw. Aufhebung zahlreicher Tarifmaßnahmen zum Ausgleich von Währungsschwankungen, steigenden Bunker- und Hafenverstopfungen beeinflusst. Die Ratenerhöhungen in vielen Fahrtrichtungen wurden größtenteils durch Frachtermäßigungen anderer Liniendienste ausgeglichen, so daß sich die mittleren Linienraten entsprechend der Indexberechnung des BMV wiederum nur sehr geringfügig erhöhten.	.

Wichtige Veränderungen in den Verkehrsleistungspreisen im 2. Vierteljahr 1975

Zeitpunkt bzw. Zeitraum	Ereignis	Preisänderung %
5.6.	<p>Die Wiedereröffnung des Suezkanals durch die ägyptische Kanalbehörde nach 8jähriger Unterbrechung war für die Frachtdispositionen der Tramp-, Tanker- und Linienfahrt von grundsätzlicher Bedeutung. Bis Ende des Berichtsquartals wirkte sich jedoch diese Maßnahme auf die Ratenquotierungen noch nicht aus. Aufgrund der noch bestehenden Minengefahr und sonstiger technischer Schwierigkeiten ergaben sich für die Seeschifffahrt längere Wartezeiten, da täglich lediglich ein Konvoi den Kanal in jeder Richtung passieren konnte, wobei Nachtpassagen noch nicht möglich waren.</p> <p>Auch nach der — anlässlich der Kanaleröffnung durch die Londoner Seeversicherer verfügten — Herabsetzung der Kriegsrisiko-Zusatzprämie zur Seetransportversicherung (für Seefrachtransporte durch die kriegsgefährdeten Nahostgewässer) um 50 % (von 0,250 auf 0,125 % des FOB - Wertes der Ladung) hielten die Reedereien mit Fahrtanweisungen „via Suez“ angesichts der Ungewissheit über die endgültige politische Lösung des Nahostkonflikts stark zurück. Für die künftigen Entscheidungen der Reeder über die Wahl des Seeweges ist auch die Neufestsetzung der Passagegebühren durch die Suezkanalbehörde bedeutsam. Als Währungseinheit für die neuen Kanaltarife wurde anstelle des bis 1967 verwendeten US - \$ die „Sonderziehungsrechte“ des Internationalen Währungsfonds gewählt. Die Gebührensätze betragen je Nettotonne (Zahlen in Klammern: die bis 5. 6. 1967 angewendeten Gebührensätze):</p> <ul style="list-style-type: none"> — für Tanker und größere Massengutfrachter, beladen: 1,611 SZR = 2,00 US - \$ (1,00 US - \$) — für Trampschiffe anderer Typen und kleinere Linienfrachter, beladen: 1,772 SZR = 2,20 US - \$ (1,00 US - \$) — für Frachtschiffe aller Art in Ballastfahrt: 1,289 SZR = 1,60 US - \$ (0,44 US - \$). <p>Für bundesdeutsche Reedereien fiel der Gebührenanstieg — aufgrund der in der Zeit von 1967 bis 1975 gegenüber der DM erlittenen Kursverluste des US - \$ — sehr viel geringer aus, und zwar:</p> <ul style="list-style-type: none"> — für Tanker und größere Massengutfrachter, beladen — für Trampschiffe anderer Typen und kleinere Linienfrachter, beladen — für Frachtschiffe aller Art in Ballastfahrt. 	<p>+ 100 5)</p> <p>+ 120 5)</p> <p>+ 264 5)</p> <p>+ 27 5)</p> <p>+ 29 5)</p> <p>+ 113 5)</p>
Luftverkehr		
1.4.	<p>Allgemeine Erhöhung des „Luftfracht - Nebengebührentarifs (LNGT)“⁶⁾ für die Abfertigung, die örtliche Rollfuhr, die Vortransport- bzw. Nachlaufkosten sowie für die Lagergelder der Spedition beim Luftfrachtumschlag auf deutschen Verkehrsflughäfen (1. Erhöhungsstufe).</p> <p>Erhöhung der IATA - Flugpreise im grenzüberschreitenden Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> — innerhalb Europas — zwischen Europa und Nordafrika — zwischen Europa und Nahost/Mittelost — zwischen Europa und Japan — zwischen Europa und Nordamerika (für Hin- und Rückflüge innerhalb 22 bis 45 Tagen) <p>Einführung des „Advance - Purchase - Excursion - Tarifs (APEX)“, eines verbilligten IATA - Sondertarifs für Hin- und Rückflüge innerhalb 22 bis 45 Tagen (in der Sparklasse) zwischen Europa und Nordamerika. Der Sonderflug unter APEX - Bedingungen muß mindestens 60 Tage vor Reiseantritt gebucht und voll bezahlt werden. Bei Abbestellungen bzw. Nichtinanspruchnahme von reservierten Plätzen vor oder zur Abflugzeit gilt die Summe von 10 % des anwendbaren Tarifs oder FCU 50,—⁷⁾ (= 163 DM) als nicht erstattungsfähig, je nachdem, welcher Betrag höher ist.</p> <p>Einführung eines verbilligten IATA - Sondertarifs für Hin- und Rückflüge Jugendlicher vom vollendeten 12. bis 24. Lebensjahr in der Sparklasse zwischen Europa und Nordamerika — ohne Beschränkung der Aufenthaltsdauer.</p>	<p>+ 9,8 2)</p> <p>+ 3 2)</p> <p>+ 4 bis + 6</p> <p>+ 4 2)</p> <p>+ 7 2)</p> <p>+ 2 bis + 3</p> <p>— 20 bis — 25 8)</p> <p>— 30 bis — 35 9)</p>
1.6.	<p>Erhöhung der IATA - Flugpreise im grenzüberschreitenden Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> — zwischen Europa und Westafrika. 	<p>+ 4 bis + 10</p>

1) Und weniger. — 2) Durchschnittlich. — 3) Vom 1. 6. 1975 bis 31. 5. 1977. — 4) Entsprechend der allgemeinen Erhöhung der Eisenbahnfahrpreise (siehe 1. Vierteljahreshft 1975, S. 6 unter „Eisenbahnverkehr“. — 5) Gegenüber den bis zum 4. 6. 1967 geltenden Gebührensätzen. — 6) Vom „Board of Airline Representatives in Germany (BARIG)“ als Mindesttarif nach der IATA - Resolution 048 beantragt und vom Bundesminister für Verkehr aufgrund des § 21 des Luftverkehrsgesetzes genehmigt. — 7) FCU = Foreign Currency Unit: Vorläufige, bis zur Annahme einer neuen Währungseinheit von der IATA behelfsweise angewendete Währungseinheit (1 FCU = 3,25 DM). — 8) Je nach Flugseison; gegenüber dem bisher angewendeten Ausflugsstarif für Hin- und Rückflüge innerhalb 22 bis 45 Tagen ohne Vorausbuchung. — 9) Je nach Flugseison; gegenüber dem Normaltarif für Hin- und Rückflüge.

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

1. Eisenbahnverkehr

Tarifstelle	Durchschnitt				Juni	Marz	April	Mai	Juni
	1962	1970	1973	1974	1974	1975			

Beförderungssätze im Personenverkehr in DM

Kilometersätze

2. Klasse	bis 50 km	0,0750	0,0850	0,0947	0,1015	0,1034	0,1113	0,1113	0,1113	0,1113
	über 50 km	0,0750	0,0850	0,1003	0,1068	0,1088	0,1171	0,1171	0,1171	0,1171
1. Klasse	bis 50 km	0,1125	0,1275	0,1509	0,1623	0,1654	0,1781	0,1781	0,1781	0,1781
	über 50 km	0,1125	0,1275	0,1598	0,1709	0,1741	0,1874	0,1874	0,1874	0,1874

Streckensätze

für Hin- und Rückfahrt

2. Klasse	50 km ¹⁾	6,80	7,40	8,71	9,40	9,60	10,40	10,40	10,40	10,40
	100 km ²⁾	18,00	17,80	20,07	21,50	22,00	24,00	24,00	24,00	24,00
	200 km ²⁾	32,00	34,00	41,78	45,00	46,00	48,00	48,00	48,00	48,00
	350 km ²⁾	49,00	57,00	71,64	79,50	82,00	88,00	88,00	88,00	88,00
	500 km ²⁾	65,00	76,00	101,13	114,00	118,00	126,00	126,00	126,00	126,00
	1 000 km ²⁾	110,00	126,00	185,24	218,00	228,00	246,00	246,00	246,00	246,00
1. Klasse	50 km ¹⁾	10,20	11,20	14,20	15,30	15,60	16,80	16,80	16,80	16,80
	100 km ²⁾	25,00	26,80	31,97	35,00	36,00	40,00	40,00	40,00	40,00
	200 km ²⁾	46,00	51,00	67,32	72,50	74,00	78,00	78,00	78,00	78,00
	350 km ²⁾	71,50	85,60	114,88	128,00	132,00	142,00	142,00	142,00	142,00
	500 km ²⁾	95,50	114,00	161,90	183,50	190,00	202,00	202,00	202,00	202,00
	1 000 km ²⁾	163,00	189,00	295,48	349,75	366,00	394,00	394,00	394,00	394,00

Zuschläge

für einfache Fahrt

Schnellzüge (1. und 2. Kl.)	1 bis 50 km ³⁾	2,00	2,00	2,93	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Intercity - Züge (1. Kl.) ⁴⁾	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

Stückgutfrachten des DEGT

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	166,06	167,00	167,00	167,00	167,00	167,00

Frachtsätze des DEGT je 100 kg

für Wagenladungen (25-t-Klasse)

Regelgüterklasse (220 km)	A	2,91	2,25	3,09	3,46	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
Montangüterklasse (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

Ausnahmetarif

Nr. 180 Kohle	(220 km)	1,86	1,68	2,09	2,34	2,31	2,75 ⁶⁾	2,75	2,75	2,75
Nr. 104 Grubenholz	(500 km)	2,37	2,36	3,08	3,60	3,55	3,71	3,71	3,71	3,71

Pauschalfrachten des DEGT für

beladene 40-Fuß-Container auf

offenen Eisenbahngüterwagen

Flanschen

Immigrath - Bremen	(302 km)	390,75 ⁵⁾	401,25	621,25	676,25	692,00	692,00	769,00	769,00	769,00
Immigrath - Amsterdam	(236 km)	612,50 ⁵⁾	440,00	681,75	754,75	778,00	778,00	866,00	866,00	866,00

Maschinen

Bremen - Frankfurt (M)	(436 km)	1 215,00 ⁵⁾	625,00	1 036,25	1 148,75	1 177,00	1 177,00	1 317,00	1 317,00	1 317,00
Bremen - Ludwigsburg	(604 km)	1 495,00 ⁵⁾	768,75	1 263,50	1 383,50	1 417,00	1 417,00	1 585,00	1 585,00	1 585,00
Amsterdam - Frankfurt (M)	(459 km)	1 230,00 ⁵⁾	706,25	1 137,00	1 261,25	1 301,00	1 301,00	1 455,00	1 455,00	1 455,00
Amsterdam - Ludwigsburg	(605 km)	1 502,50 ⁵⁾	823,75	1 336,50	1 485,25	1 532,00	1 532,00	1 712,00	1 712,00	1 712,00

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 Zugsetzung „Fernschnellzug (F)“ durch „Intercity-Zug (IC)“ ersetzt. — 5) Gesamtfrachten für die Beförderung einer (der zulässigen Transporthochstbelastung eines 40-Fuß-Containers vergleichbaren) Gütermenge von 25 t Gesamtgewicht in gedeckten Eisenbahngüterwagen, berechnet nach den Sätzen der im Jahre 1962 „frachtgünstigsten“ 20-t-Ladeklasse. — 6) Februar 1975 2,75.

1. Eisenbahnverkehr

Tarifstelle	Durchschnitt				Juni	März	April	Mai	Juni
	1962	1970	1973	1974	1974	1975			

Frachten im Güterverkehr in DM

Wagenladungsfrachten des DEGT (25-t-Kl.)
nach Ausnahmetarifen je t

Weizen

Hamburg — Augsburg (739 km) 33,93 28,53 38,10 41,68 41,90 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

Fische, frisch ¹⁾

Bremerhaven — Frankfurt (M) (493 km) 46,50 53,80 75,03 87,07 87,50 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

Faserholz

Hinzerath — Langenbrand (261 km) 18,40 18,20 22,98 24,97 24,50 25,90 25,90 25,90 25,90

Wolle ²⁾

Bremen — Eitorf (354 km) 26,80 26,10 35,18 46,03 40,00 59,00 ³⁾ 59,00 59,00 59,00

Baumwolle, roh ²⁾

Bremen — Rheine (163 km) 16,50 15,90 19,95 22,08 22,60 22,60 22,60 22,60 22,60

Haute und Felle

Hamburg — Weinheim (569 km) 31,80 31,70 39,98 44,26 43,50 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

Kalk, kohlen-saurer

Regensburg — München (136 km) 8,00 9,55 12,37 13,93 14,60 14,60 14,60 15,40 15,40

Eisenerz

Peine — Salzgitter (33 km) 3,30 3,37 4,40 5,06 5,00 5,60 5,60 5,60 5,60

Schwefelkiesabbrände

Duisburg — Hagen (69 km) 8,10 8,63 11,23 12,61 12,50 13,50 13,50 13,50 13,50

Steinkohle

Gelsenkirchen — Hamburg (347 km) 16,92 18,09 22,95 26,12 25,90 29,30 29,30 29,30 29,30

Braunkohle, roh

Niederaußem — Düsseldorf (52 km) 6,20 6,27 7,77 8,67 8,60 9,80 9,80 9,80 9,80

Braunkohlenbriketts

Frechen — Hamm (145 km) 12,88 13,03 16,13 18,07 17,90 20,30 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

Heizöl, schwer

Ingolstadt — Würzburg (192 km) — 14,83 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 26,90 26,90 26,90 28,20 28,20

Ammonnitrat

Ludwigshafen — Bamberg (267 km) 17,70 17,98 22,83 25,27 26,30 26,30 26,30 27,50 27,50

Roheisen

Gelsenkirchen — Duisburg (26 km) 5,20 5,30 6,43 7,36 7,30 7,50 7,50 7,50 7,50

Stahlhalbzeug

Dortmund — Iserlohn (38 km) 6,40 6,47 7,83 8,90 8,80 9,10 9,10 9,10 9,10

2. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

Tarifstelle	Durchschnitt				Juni	März	April	Mai	Juni
	1962	1970	1973	1974	1974	1975			

Stückgutfrachten des RKT (261 — 264 km) in DM je Sendung

Gesamtgewicht von	50 kg	7,40	9,71	12,53	13,76	13,50	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
	250 kg	30,90	35,53	46,04	50,76	49,90	52,60	52,60	52,60	52,60
	500 kg	52,40	59,33	76,84	84,76	83,30	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
	1 000 kg	87,30	96,97	125,25	138,04	135,50	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

Frachtsätze des RKT für Wagenladungen (261 — 264 km) in DM je 100 kg

5-t-Klasse										
Regelgüterklasse	A/B	4,52	5,72	7,50	8,27	8,55	8,39	8,39	8,39	8,39
	C/D	4,28	5,58	7,17	7,98	8,30	8,14	8,14	8,14	8,14
	E	3,95	5,16	6,85	7,62	7,93	7,78	7,78	7,78	7,78
	F	3,35	4,88	5,98	6,65	6,92	6,79	6,79	6,79	6,79
Montangüterklasse	I/II	4,28	5,58	7,17	7,98	8,30	8,14	8,14	8,14	8,14
	III/IV/V	3,55	4,88	5,98	6,65	6,92	6,79	6,79	6,79	6,79
20-t-Klasse										
Regelgüterklasse	A/B	3,65	3,49	4,44	4,87	5,04	4,94	4,94	4,94	4,94
	C/D	3,45	3,35	4,24	4,70	4,88	4,80	4,80	4,80	4,80
	E	3,19	3,22	4,05	4,49	4,67	4,58	4,58	4,58	4,58
	F	2,43	2,79	3,54	3,92	4,07	4,00	4,00	4,00	4,00
Montangüterklasse	I/II	3,45	3,35	4,24	4,70	4,88	4,80	4,80	4,80	4,80
	III/IV/V	2,67	2,79	3,54	3,92	4,07	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				Jun	Marz	April	Ma	Jun
	1962	1970	1973	1974	1974	1975			
Kundensätze in DM je 100 kg									
Transportweite 151 km									
bei Auflieferung von 100 kg	8,90	12,10	16,93	19,79	20,30	20,30	20,30	20,30	20,30
250 kg	7,96	10,08	13,59	15,72	16,12	16,12	16,12	16,12	16,12
750 kg	6,23	7,41	10,19	11,91	12,24	12,24	12,24	12,24	12,24
über 1 000 kg	5,20	6,04	8,41	10,99	11,32	11,32	11,32	11,32	11,32
Transportweite 350 km									
bei Auflieferung von 100 kg	15,20	18,90	24,98	27,69	28,20	28,20	28,20	28,20	28,20
250 kg	14,24	16,80	21,28	23,28	23,68	23,68	23,68	23,68	23,68
750 kg	11,17	12,63	15,85	17,43	17,76	17,76	17,76	17,76	17,76
über 1 000 kg	9,40	10,44	13,87	15,72	16,05	16,05	16,05	16,05	16,05

4. Schiffsverkehr

Tarifstelle	Durchschnitt				Jun	Marz	April	Ma	Jun
	1962	1970	1973	1974	1974	1975			
Frachtsätze der Binnenschifffahrt in DM je t									
Getreide									
Hamburg – Dusseldorf (791 km)	13,44	11,45	14,25	17,05	17,26	18,82	18,82	18,82	21,33
Hamburg – Braunschweig (392 km)	8,79	8,11	10,09	11,64	11,77	12,96	12,96	12,96	14,69
Bremen – Köln (477 km)	9,74	7,58	8,53	10,07	10,31	11,24	11,24	11,24	12,73
Bremen – Mannheim (779 km)	13,75	10,92	11,02	13,03	13,35	14,58	14,58	14,58	16,52
Bremen – Heilbronn (895 km)	15,43	12,49	13,78	16,18	16,57	18,04	18,12	18,12	20,54
Emden – Köln (396 km)	9,30	7,18	7,94	9,75	9,81	10,70	10,70	10,70	12,13
Emden – Mannheim (656 km)	13,30	10,65	10,63	12,73	12,81	14,00	14,00	14,00	15,87
Emden – Heilbronn (766 km)	14,98	12,27	13,18	15,94	16,03	17,46	17,54	17,54	19,88
Hamburg – Berlin (345 km)	12,15	11,97	14,58	16,50	16,65	17,60	17,60	17,60	19,95
Grubenholz									
Nordenham – Essen (422 km)	7,62	8,61	11,37	13,00	13,29	14,81	14,81	14,81	14,81
Stammholz									
Bremen – Getmold (171 km)		8,81	9,87	11,22	11,47	11,39	12,06	12,64	12,64
Bims Kies									
Vallendar/Brohl – Braunschweig (586/612 km)	8,47	9,54	12,24	14,60	14,56	16,20	16,20	16,20	16,20
Vallendar/Brohl – Heilbronn (279/305 km)	6,31	6,39	8,12	9,85	9,91	10,87	10,87	10,87	10,87
Rheinkies									
Emmerich – Dortmund (119 km)	3,10	3,32	4,17	4,91	4,94	5,31	5,31	5,31	5,31
Emmerich – Hannover (342 km)	5,82	6,50	8,53	10,03	10,09	11,04	11,04	11,04	11,04
Salz									
Borth – Leverkusen (107 km)	3,83	3,48	4,26	5,13	5,17	5,66	5,66	5,66	5,66
Erz									
Emden – Dortmund (269 km)	4,52	4,67	5,94	6,89	6,92	7,71	7,71	7,71	7,71
Steinkohle									
Hamburg – Berlin (345 km)	9,05	10,06	11,99	14,37	14,53	15,09	15,09	15,09	15,09
Ruhrgebiet – Hannover (299 km)	8,08	8,77	11,38	13,02	13,08	14,32	14,32	14,32	14,32
Ruhrgebiet – Berlin (694 km)	16,11	17,32	21,65	24,70	24,81	27,10	27,10	27,10	27,10
Rhein-/Ruhrhafen – Mannheim (353 km)	7,20	8,51	11,29	13,60	13,71	15,01	15,01	15,01	15,01
Rhein-/Ruhrhafen – Frankfurt (M) (320 km)	7,26	8,57	11,34	13,90	14,05	15,36	15,40	15,40	15,40
Rhein-/Ruhrhafen – Heilbronn (463 km)	9,54	11,32	14,86	17,84	17,95	19,65	19,65	19,65	19,65
Rhein-/Ruhrhafen – Karlsruhe (421 km)	8,53	10,10	13,39	16,12	16,26	17,79	17,79	17,79	17,79
Braunkohle 1)									
Wesseling – Mannheim (242 km)	6,51	7,39	9,91	11,91	12,02	13,14	13,14	13,14	13,14
Wesseling – Frankfurt (M) (209 km)	6,57	7,45	9,93	11,94	12,04	13,16	13,18	13,18	13,18
Wesseling – Heilbronn (352 km)	9,16	10,35	13,64	16,37	16,48	18,03	18,03	18,03	18,03
Wesseling – Karlsruhe (310 km)	8,03	9,08	12,11	14,59	14,72	16,10	16,10	16,10	16,10
Mineralöl (Tarifgruppe II) 2)									
Hamburg 3) – Berlin-Spandau (345 km)	12,80	13,21	15,72	17,31	17,66	17,50	18,06	18,54	18,54
Bremen 4) – Duisburg Ruhrort (431 km)	14,78	15,89	21,03	23,73	24,22	24,08	25,12	26,03	26,03
Bremen 4) – Heilbronn (895 km)	25,18	27,07	35,89	40,99	41,83	41,50	43,33	44,93	44,93
Bremen 4) – Mannheim (779 km)	21,25	22,83	30,24	34,56	35,25	34,97	36,51	37,85	37,85
Eisen/Stahl (ab 300 t)									
Rhein-/Ruhrhafen – Mannheim (353 km)	8,40	9,39	12,23	14,75	14,86	16,27	16,27	16,27	16,27
Rhein-/Ruhrhafen – Heilbronn 5) (463 km)	11,49	12,46	15,93	19,06	19,21	21,02	21,02	21,02	21,02
Rhein-/Ruhrhafen – Karlsruhe (421 km)	10,45	11,69	15,21	18,33	18,48	20,23	20,23	20,23	20,23

1) Einschl. Briketts – 2) Ohne Schiffsabgaben – 3) Vor dem 1. 2. 1972 ohne Tarifgruppierung – 4) Bremen – Oslebshausen, vor dem 1. 2. 1972 frühere Tarifgruppen II und III, vor dem 1. 8. 1960 ohne Tarifgruppierung – 5) Roheisen, Rohstahl, Stahlknüppel, gewälzt

4. Schiffsverkehr

Indexbezeichnung, (Originalbasis)	Durchschnitt				1974	1975	1975	1975	1975
	1962	1970	1973	1974	1974	1974	1974	1974	1974
Index der Seefrachtraten *)									
Linienfahrt									
BMV (See), Hamburg (1965 = 100)									
Insgesamt	91,9 ¹⁾	114,2	139,9	186,8	186,8	203,1	202,5	202,5	
Stückgut	93,0 ¹⁾	114,4	139,0	182,9	182,9	200,2	199,8	199,8	
Massengut	88,9 ¹⁾	112,6	144,6	208,9	209,1	219,8	217,5	217,6	
Trampfahrt									
BMV (See), Hamburg (2 HJ 1972 = 100)									
Zeitcharter ²⁾ , insgesamt			206,6	247,5	256,4	143,4	109,1	111,5	90,7
10 000 — 25 000 tdw			193,7	270,7	283,2	163,6	165,7	133,1	137,3
über 25 000 tdw			232,1	242,7	269,8	134,5	88,2	88,6	79,7
Chamber of Shipping, London (1968 = 100)									
Zeitcharter, insgesamt		183	263	287	322 ⁷⁾	159 ⁸⁾			94 ⁷⁾
9 000 — 16 000 tdw	64	134	197	282	296 ⁷⁾	191 ⁸⁾			165 ⁷⁾
20 000 — 40 000 tdw		169	259	306	335 ⁷⁾	173 ⁸⁾			113 ⁷⁾
über 40 000 tdw		214	286	270	317 ⁷⁾	142 ⁸⁾			70 ⁷⁾
Norwegian Shipping News, Oslo									
Reisecharter (Juli 1965 — Juni 1966 = 100)	80,1	119,4	161,5	217,9	226,3	154,5	151,4	137,5	139,1
Zeitcharter (10 000 — 50 000 tdw, 1971 = 100)	62,1 ³⁾	125,4 ³⁾	230,1	300,8	277,8	198,0	189,2	157,6	142,7
Buro für Seefracht-Koordination der COMECON-Länder, Moskau (1964 = 100)									
Reisecharter									
1 000 — 1 100 tdw		150,3	246,0	368,1	368,7	244,4	238,8		
2 000 — 5 000 tdw		158,0	250,1	388,9	464,8	277,8	251,7		
über 8 000 tdw		164,0	265,2	409,9	486,7	221,3	190,3		
Maritime Research Inc., New York (1972 = 100)									
Reisecharter ⁴⁾	94,9	127,9	137,7	304,2	338,3	226,3	207,6	187,0	183,1
Zeitcharter (mehr als 6 Monate) ⁴⁾	70,4	145,3	189,8	246,0	256,2	154,9	137,2	140,9	
Tankerfahrt									
BMV (See), Hamburg, (Worldscale = 100)									
Reisecharter, insgesamt		186,3	216,6	138,9	125,5	56,8 ¹⁰⁾	67,0	75,2	73,3
Rohöl	51,1 ⁵⁾	182,0	191,6	98,3	106,2	43,4 ¹⁰⁾	47,6	56,9	50,3
Ölprodukte		201,9	301,2	206,0	161,4	78,5 ¹⁰⁾	90,3	94,8	106,5
Mullion u. Co., London (Worldscale = 100)									
Reisecharter									
Rohöl	49,8 ⁵⁾	189,1	231,2	140,9	154,5	65,0 ¹⁰⁾	67,1	69,4	74,3
Tanker Brokers' Panel, London (Worldscale = 100)									
AFRA - Durchschnittsraten ⁶⁾									
16 500 — 24 999 tdw	89,1 ⁵⁾	134,4	186,5	208,5 ⁹⁾	214,6	132,5 ¹⁰⁾	130,6	132,8	135,4
25 000 — 44 999 tdw	80,5 ⁵⁾	122,5	161,4	177,9 ⁹⁾	181,9	121,2 ¹⁰⁾	123,1	122,2	123,8
45 000 — 79 999 tdw	80,5 ⁵⁾	91,6	118,4	118,6 ⁹⁾	119,7	81,3 ¹⁰⁾	81,5	82,0	82,6
80 000 — 159 999 tdw		80,4	106,5	93,8 ⁹⁾	92,9	62,1 ¹⁰⁾	62,8	63,6	61,9
160 000 — 319 999 tdw	—			77,5 ⁹⁾	77,8	57,0 ¹⁰⁾	57,5	57,8	57,3
Norwegian Shipping News, Oslo (Worldscale = 100)									
Reisecharter									
weniger als 30 000 tdw (Ölprodukte)				208,8	173,7	85,8 ¹⁰⁾	88,8	97,0	113,8
(Rohöl)				177,1	196,6	89,4 ¹⁰⁾	86,2	89,9	102,4
30 000 — 59 999 tdw (Rohöl/Ölprodukte)	54,7 ⁵⁾	196,1	233,5	132,5	140,2	58,0 ¹⁰⁾	59,5	63,5	70,4
60 000 — 149 999 tdw (Rohöl)				86,1	101,9	36,0 ¹⁰⁾	34,3	30,7	44,4
150 000 tdw und mehr (Rohöl)				59,6	69,7	19,3 ¹⁰⁾	16,1	16,8	23,5

*) Einschl. Zeitcharterraten (= Schiffsmieten)

*) Einschl. Zeitcharterraten (= Schiffsmieten)

1) Umbasiert von den Jahreszahlen 1962 des Linienratenindex auf der früheren Basis 2 HJ 1954 — 2) Maßzahlen des BMV (See) für die Abschlußraten der Zeitchartertonnage. Erläuterungen der Berechnungsmethode siehe 4. Vierteljahreshft 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 1965 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 Interscale (= 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) 2 Vierteljahr — 8) 1 Vierteljahr. — 9) Durchschnitt 1.1 — 15.11.1974 — 10) Tankerindexzahlen ab 1.1.1975 (AFRA-Maßzahlen ab 16.11.1974) auf neuer Basis „Worldscale 1975 = 100“, wobei Tankergrundraten des „Worldscale-Tarifs“ 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				Juni 1974	März	April	Mai	Juni
		1970	1972	1973	1974					
Index der Postgebühren										
Postdienste - Insgesamt	1 000	162,3	214,2	239,0	264,9	240,0	299,6 r 1)	299,6	299,6	299,6
Allgemeiner Postdienst	952,9	160,8	215,2	238,9	264,9	238,9	299,8	299,8	299,8	299,8
Inlandsverkehr	827,2	167,3	225,3	251,4	281,5	251,4	321,9	321,9	321,9	321,9
Verkehr mit dem Ausland	125,7	117,6	149,4	156,6	155,5	156,6	154,5	154,5	154,5	154,5
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	139,5	139,5	139,5	139,5
Sonderpostdienste	47,1	192,9	193,1	242,2	263,6	263,6	295,5 r 2)	295,5	295,5	295,5
Briefdienst	598,8	167,4	220,3	248,4	279,2	248,4	310,0	310,0	310,0	310,0
Inlandsverkehr	506,1	176,2	233,7	265,1	301,5	265,1	337,8	337,8	337,8	337,8
Verkehr mit dem Ausland	92,7	119,2	147,3	157,0	157,7	157,0	158,3	158,3	158,3	158,3
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
Buchersendungen	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	376,2	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
Packchendienst	76,3	140,9	189,0	208,7	240,5	208,7	272,3	272,3	272,3	272,3
Inlandsverkehr	70,2	144,1	194,5	216,1	251,0	216,1	285,8	285,8	285,8	285,8
Verkehr mit dem Ausland	6,1	103,6	125,6	124,1	120,7	124,1	117,2	117,2	117,2	117,2
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) Jan. - Febr. 1975 299,6 r - 2) Jan. - Febr. 1975 295,5 r

5. Post- und Fernmeldeverkehr

a) Postverkehr

1962 = 100

Dienstzweig, Teildienstzweig und Leistung	Wagungsanteil am Gesamtindex	Durchschnitt				Juni 1974	März	April	Mai	Juni
		1970	1972	1973	1974					
Index der Postgebühren										
Paketsdienst	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	145,6	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	124,3	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	370,3	370,3	370,3	370,3
darunter										
Postzeitungsvertrieb	29,1	198,6	258,9	259,0	259,0	259,0	361,8	361,8	361,8	361,8
Postzeitungsgut	13,5	197,8	283,2	284,7	285,8	284,7	400,6	400,6	400,6	400,6
Streifbandzeitungen	6,8	150,8	188,7	188,8	188,8	188,8	268,3	268,3	268,3	268,3
Postanweisungsdienst	12,0	160,5	220,9	262,2	262,3	262,2	494,0	494,0	494,0	494,0
Inlandsverkehr	8,2	183,9	245,9	307,4	307,5	307,4	645,8	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	295,5 r 4)	295,5	295,5	295,5
darunter:										
Rentendienst	11,3	451,5	451,5	687,5	683,5	683,5	820,2 r 5)	820,2	820,2	820,2
Rundfunkdienst	33,3	101,1	101,1	101,1	1)					

Index der Postscheckgebühren

Postscheckdienst	1 000	210,8	261,3	312,0	312,0	312,0	667,2	667,2	667,2	667,2
Zahikartendienst	595,9	178,9	203,0	227,1	227,1	227,1	391,6	391,6	391,6	391,6
Anweisungsdienst 2)	404,1	257,4	347,3	437,2	437,2	437,2	1 073,6	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	1 133,2	1 133,2	1 133,2	1 133,2
Nebengebühren 3)	71,3	100,9	100,9	100,9	100,9	100,9	985,4	985,4	985,4	985,4

1) Ab 1.1.1974 wurden die Postleistungen im Rundfunkdienst durch die Rundfunkanstalten kostenmäßig erstattet. Dadurch werden die bisher geltenden Vergütungssätze aufgehoben. — 2) Zahlungsanweisungsdienst einschli. Überweisungsdienst — 3) Formblätter und ab 1.1.1975 Kontoführungsgebühren. — 4) Jan. — Febr. 1975: 295,5 r. — 5) Jan. — Febr. 1975: 820,2 r.

5. Post- und Fernmeldeverkehr

a) Postverkehr

1962 = 100

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

b) Fernmeldeverkehr

1962 = 100

Dienstzweig, Teildienstzweig und Leistung	Wagungsanteil am Gesamtindex	Durchschnitt				Juni	Marz	April	Mai	Juni
		1970	1972	1973	1974	1974	1975			
Index der Telegrafengebühren										
Telegrafendienst insgesamt	1 000	133,5	191,6	200,9	203,9	200,8	206,9 p	206,9 p	206,9 p	206,9 p
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 p	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 p	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 p	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	81,2	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	185,9	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 ¹⁾	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	180,9	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 p	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	Wägungsanteil am Gesamtindex	Durchschnitt				Juni 1974	Marz	April	Mai	Juni
		1970	1972	1973	1974					
Index der Fernspreckgebühren										
Ferngespräche insgesamt	1 000	100,3	108,6	110,9	114,8	110,7	118,8 p	118,8 p	118,8 p	118,8 p
Inlandsgespräche	915,3	103,2	112,0	114,6	118,7	114,6	122,8	122,8	122,8	122,8
Ortsgespräche	184,9	112,1	130,4	130,4	136,4	130,4	142,5	142,5	142,5	142,5
Ferngespräche	730,4	100,9	107,4	110,6	114,2	110,6	117,9	117,9	117,9	117,9
Auslandsgespräche	84,7	69,2	71,2	70,8	72,4	69,2	75,3 p	75,3 p	75,3 p	75,3 p
mit CEPT - Ländern	70,3	68,4	69,3	69,4	71,9	69,0	74,7 p	74,7 p	74,7 p	74,7 p
darunter mit EG - Ländern	34,0	73,6	75,5	75,2	77,9	74,9	80,9 p	80,9 p	80,9 p	80,9 p
mit sonstigen Ländern	14,4	72,9	80,4	77,8	75,0	70,4	78,3 p	78,3 p	78,3 p	78,3 p
Ferngespräche im nicht- und halbautomatischen Dienst	(1 000)	87,4	101,7	101,6	105,1	101,5	108,5	108,5	108,5	108,5
Inlandsgespräche	(409,9)	92,6	116,3	116,3	121,8	116,3	127,3	127,3	127,3	127,3
Auslandsgespräche	(590,1)	83,7	91,6	91,4	93,4	91,3	95,4	95,4	95,4	95,4
mit CEPT - Ländern	(461,9)	89,6	98,6	98,4	101,0	98,2	103,7	103,7	103,7	103,7
darunter mit EG - Ländern	(207,6)	92,9	103,1	103,1	105,9	103,1	108,6	108,6	108,6	108,6
mit sonstigen Ländern	(128,2)	62,5	66,6	66,2	66,3	66,1	65,7	65,7	65,7	65,7
Ferngespräche im vollautomatischen Dienst	(1 000)	107,6	114,6	118,0	121,9	118,0	125,8	125,8	125,8	125,8
Inlandsgespräche	(974,1)	108,1	113,6	115,6	121,0	115,6	126,4	126,4	126,4	126,4
Auslandsgespräche (mit CEPT - Ländern)	(25,9)	88,9	94,2	94,2	98,7	94,2	103,2	103,2	103,2	103,2
darunter mit EG - Ländern	(15,1)	91,2	97,7	97,7	101,8	97,8	105,9	105,9	105,9	105,9

Quellenverzeichnis

1 Eisenbahnverkehr

Beforderungssätze 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 Tarife der Binnenschifffahrt, Duisburg.

Indizes der Seefrachtraten

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

Britischer Zeitcharter Index

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

Norwegische Seefrachtenindizes (Trampfahrt, Tankerfahrt)

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

Seefrachtenindizes der COMECON - Länder (Trampfahrt, Reisecharter)

Büro für Seefrachtkoordination des Landerrats für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Moskau ¹⁾.
„Technica i gospodarka morską“, Gdynia, Jahrgang 1967, Nr. 7 ²⁾; PLW, Fachserie M, Reihe 7, 2. Vierteljahresheft 1968 ²⁾.
Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen, 111. Jahrgang Nr. 17 (1. Septemberheft 1974) ²⁾.

Amerikanische Trampfrachtenindizes

Maritime Research Inc. New York ¹⁾, 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 ¹⁾.

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

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

5. Post- und Fernmeldeverkehr

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

b) Fernmeldeverkehr: Indizes der Telegraf- und Fernspreckgebühren

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

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. Kohlhammer, 6500 Mainz 42, Philipp-Reis-Straße 3, Postfach 120 zu richten.