

## 16.7 Index der Seefrachtraten

1970 = 100

Land	Frachtsektor Charterform Schiffsklasse	Original- basis	Durchschnitt								
			1958	1962	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
<b>Linienfahrt</b>											
Bundesrepublik Deutschland	Insgesamt .....	1965	75	80	94	96	100	110	115	123	164
	Stückgut .....	1965	.	81	96	97	100	111	116	122	160
	Massengut .....	1965	.	79	91	92	100	109	113	128	186
<b>Trampfahrt<sup>1)</sup></b>											
Bundesrepublik Deutschland	Zeitcharter .....	2. Halbj. 1972	.	.	.	.	.	.	.	207 <sup>2)</sup>	248 <sup>3)</sup>
Großbritannien und Nordirland	Zeitcharter insges. ...	1968	.	.	55	56	100	54	56	144	157
	9 000 — 16 000 t.d.w.	1968	46	48	75	74	100	70	70	147	210
	20 000 — 40 000 t.d.w.	1968	.	.	59	58	100	59	60	153	181
	über 40 000 t.d.w.	1968	.	.	47	50	100	47	50	134	126
Norwegen	Reisecharter .....	7. 65-6. 66 <sup>3)</sup>	73	67	77	71	100	68	62	135	182
	Zeitcharter .....	1971	49	50	71	68	100	80	83	183	240
COMECON-Länder	Reisecharter										
	1 000 — 1 100 t.d.w.	1964	.	.	84	92	100	83	108	164	245
	2 000 — 5 500 t.d.w.	1964	.	.	77	85	100	85	87	158	246
	8 000 t.d.w. u. mehr	1964	.	.	70	70	100	72	73	162	250
Vereinigte Staaten	Reisecharter .....	1972	79	74	85	82	100	87	78	108	238
	Zeitcharter <sup>4)</sup> .....	1972	.	48	73	75	100	72	69	131	169
<b>Tankerfahrt<sup>1)</sup></b>											
Bundesrepublik Deutschland	Reisecharter insges. ...	Worldscale <sup>5)</sup>	.	.	104 <sup>2)</sup>	50	100	58	41	116	75
	Rohöl .....	Worldscale <sup>5)</sup>	50 <sup>2)</sup>	51 <sup>2)</sup>	99 <sup>2)</sup>	49	100	56	37	105	54
	Ölprodukte .....	Worldscale <sup>5)</sup>	.	.	114 <sup>2)</sup>	53	100	60	52	149	102
Großbritannien und Nordirland	Reisecharter, Rohöl ..	Worldscale <sup>5)</sup>	47 <sup>2)</sup>	51 <sup>2)</sup>	95 <sup>2)</sup>	69 <sup>2)</sup>	100	54	43	122	75
	Reise- und Zeitcharter <sup>7)</sup>										
	16 500 — 24 999 t.d.w.	Worldscale <sup>5)</sup>	.	89 <sup>2)</sup>	100 <sup>2)</sup>	84 <sup>2)</sup>	100	92	87	139	155 <sup>2)</sup>
	25 000 — 44 999 t.d.w.	Worldscale <sup>5)</sup>	121 <sup>2)</sup>	81 <sup>2)</sup>	92 <sup>2)</sup>	82 <sup>2)</sup>	100	95	84	132	145 <sup>2)</sup>
	45 000 — 79 999 t.d.w.	Worldscale <sup>5)</sup>	.	81 <sup>2)</sup>	75 <sup>2)</sup>	63 <sup>2)</sup>	100	108	88	129	129 <sup>2)</sup>
	80 000 — 159 999 t.d.w.	Worldscale <sup>5)</sup>	—	.	.	57 <sup>2)</sup>	100	106	86	132	117 <sup>2)</sup>
	160 000 — 319 999 t.d.w.	Worldscale <sup>5)</sup>	—	—	.	.	.	.	.	.	77 <sup>2)</sup>
Norwegen	Reisecharter										
	30 000 — 59 999 t.d.w.	Worldscale <sup>5)</sup>	30	31	58	49	100	55	43	119	68

1) Einschl. Zeitcharter (Schiffsmieten).

2) Zahlen auf Originalbasis.

3) Durchschnitt Juli 1965 bis Juni 1966.

4) Mehr als 6 Monate Zeitbeschäftigung.

5) Grundraten der Worldscale Tanker Nominal Freight Scale vom 15. 9. 1969; vorher Scale-Intascale-Grundraten.

\*) Durchschnitt Januar bis September.

7) Durchschnittsraten des Average Freight Rate Assessment, London, für den Mineralöltransport in kurz- und langfristiger Charterbindung.

\*) Durchschnitt Januar bis November.

## 16.8 Preise im Luftverkehr für Hin- und Rückflug ab Frankfurt (Main)\*)

DM

Von Frankfurt (Main) nach		Klasse <sup>1)</sup>	Durchschnitt									
Land	Zielort		1958	1962	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Bundesrepublik Deutschland	Berlin <sup>2)</sup> .....	I	200	163	191	192	192	198	210	220	238	280
		E	164	131	136	136	143	143	153	161	176	207
	Hamburg .....	I	231	264	284	302	312	338	358	364	388	434
Australien		E	184	172	190	202	208	226	238	242	258	290
	Sydney <sup>3)</sup> .....	I	7 262	7 823	8 258	8 258	8 174	7 954	8 038	8 316	8 204	8 066
		E	5 292	4 981	5 258	5 257	5 204	5 064	5 126	5 320	5 242	5 152
Brasilien		I	5 756	5 523	5 640	5 640	5 538	5 162	5 028	4 932	4 838	4 868
		E	4 114	3 010	3 177	3 177	3 242	3 060	3 066	3 116	3 076	3 136
	Paris .....	I	255	292	333	332	357	348	374	402	426	540
Großbritannien und Nordirland		E	196	219	259	259	275	266	282	306	324	404
	London .....	I	438	441	479	479	531	528	578	596	616	754
		E	339	341	363	363	385	372	386	398	412	502
Indien		I	4 446	4 679	4 939	4 938	5 017	4 756	4 810	4 834	4 748	4 750
		E	3 113	3 066	3 236	3 236	3 288	3 116	3 158	3 182	3 126	3 128
	Teheran .....	I	2 971	2 844	3 002	3 002	3 050	2 892	2 888	2 890	2 874	3 112
Italien		E	2 044	1 957	2 066	2 065	2 098	1 990	1 990	1 998	1 982	2 074
	Rom .....	I	594	594	627	627	640	612	630	660	702	858
		E	432	432	456	456	466	444	450	472	504	614
Japan		I	7 638	8 106	8 556	8 556	8 693	8 242	8 030	8 266	8 176	7 968
		E	5 203	4 880	5 151	5 151	5 234	4 962	4 842	5 002	4 942	4 814
	Stockholm .....	I	697	731	823	827	921	892	950	1 038	1 114	1 362
Schweiz		E	579	591	667	672	705	672	688	734	770	936
	Zürich .....	I	227	227	240	240	268	264	288	320	330	402
		E	166	166	175	175	186	180	198	222	228	276
Spanien		I	751	717	783	783	799	754	768	804	822	990
		E	557	530	580	580	591	558	570	600	630	768
	Johannesburg .....	I	4 659	5 040	5 320	5 321	5 407	5 126	5 062	5 084	5 032	5 026
Vereinigte Staaten		E	3 182	2 763	2 917	2 916	2 963	2 810	2 872	3 012	2 998	3 030
	New York .....	I	3 513	3 902	3 170	3 170	3 221	3 054	3 054	3 016	2 974	3 158
		E <sup>4)</sup>	2 625	2 246	1 985	1 985	2 020	1 914	1 966	1 862	1 774	1 842

\*) IATA-Kartellpreise für den Linienverkehr. Zeitweilige Preisunterbietungen einzelner IATA-Fluggesellschaften konnten nicht berücksichtigt werden. Ab 1. 11. 1971 einschl. Luftstraßengebühr für den grenzüberschreitenden Verkehr (rund 1% des Flugpreises).

1) I = 1. Klasse, E = Sparklasse (Economy- bzw. Touristenklasse).

2) Unter Berücksichtigung des vom Berliner Senat ab 1. 3. 1962 gewährten Flugkostenzuschusses.

3) Ostroute (über Indien).

4) Bei der Berechnung der Durchschnittspreise der Sparklasse wurden die während der Hoch- und Zwischensaison erhöhten Flugpreise berücksichtigt.