

kosten zu erörtern. Hier sind die Landfrachten von den überseeischen Seefrachten zu unterscheiden. Daß die Preise der Transportleistungen zu Lande wesentlich gestiegen sind und zur Verteuerung aller Waren beitragen, kann für alle Länder konstatiert werden, obschon natürlich auch hier die nationalen Verschiedenheiten sehr groß sind (besonders unter Berücksichtigung der langsamen Anpassungsfähigkeit der Frachtsätze in Ländern mit inflatierter Währung). Für die deutschen Verhältnisse hat man unter Zugrundelegung einer durchschnittlichen Beförderungsentfernung von 300 km den prozentualen Anteil der Frachten am Warenpreis mit folgendem Ergebnis berechnet <sup>49)</sup>:

Ware	1913	Herbst 1924	Steigerung in %
Kohle . . . . .	60,8	73,3	21
Stabeisen . . . . .	10,8	15,5	44
Stickstoff . . . . .	2,9	4,8	66
Häute . . . . .	1,2	3,7	208
Weizenmehl . . . . .	5,5	10,1	84

Für England erscheint es bezeichnend, daß die Gesamtzahl der beförderten Passagiere auf den Eisenbahnen (exklusive der Besitzer von Saisonkarten) im Jahre 1913 1199 Millionen, im Jahre 1922 1194 Millionen, das Gewicht der beförderten Güter (leider keine Angaben für die Entfernung bzw. die Tonnenkilometerzahl) im Jahre 1913 364 Millionen, dagegen 1922 nur 301 Millionen Tonnen betrug, während sich die Bruttoeinnahmen von 132,4 Millionen Pf. Sterling im Jahre 1913 auf 245 Millionen Pf. Sterling im Jahre 1922 gesteigert hatten.<sup>50)</sup> Immerhin dürfte nach englischen Schätzungen die Frachtverteuerung in England geringer sein als die im Deutschen Reiche.<sup>51)</sup>

Während aber für den Eisenbahnverkehr auf jeden Fall eine erhebliche Verteuerung der Frachten feststeht, die im Preise der verfrachteten Waren zum Ausdruck kommen muß, ist für den maritimen Handelsverkehr eine besondere Verteuerung gegenüber

49) Vgl. Geschäftsbericht S. 147.

50) Nach Statesmans Yearbook. 1925. S. 65.

51) Vgl. Manchester Guardian Commercial vom 4. Juni 1925. S. 598.