

Wagner, Jürgen

Article — Digitized Version

## Luftfrachtaufkommen und Exportvolumen

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Wagner, Jürgen (1953) : Luftfrachtaufkommen und Exportvolumen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 33, Iss. 9, pp. 587-590

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131787>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

Landstraßen erster und zweiter Ordnung ergibt das eine Summe von 436 Mill. DM. Dieser Betrag entspricht auch ungefähr dem kürzlich vom VDA errechneten Wert von 420 Mill. DM. Diese 436 Mill. DM stellen also jenen Betrag dar, der von vornherein und gänzlich unabhängig von dem Vorhandensein und einer weiteren Entwicklung des Kraftverkehrs von der Allgemeinheit heute auch für alle künftigen Jahre (für diese, soweit sich der Geldwert nicht ändert) für das Straßenwesen aufgebracht werden muß.

Von Bund, Ländern und Kreisverbänden wurden für die klassifizierten Straßen im Jahre 1950 549,7 Mill. DM ausgegeben, wovon jedoch 95,0 Mill. DM für Kriegsschäden aufgewendet wurden, so daß als eigentliche Ausgaben 454,7 Mill. DM verbleiben. Zieht man davon die Ausgaben für die Autobahnen von 57,2 Mill. DM ab, so sind für die Bundesstraßen und Landstraßen erster und zweiter Ordnung nur rund 397 Mill. DM aufgebracht worden, während im Jahre 1913 für dasselbe Straßennetz, auf heutigen Geldwert umgerechnet, 436 Mill. DM ausgegeben wurden. Trotz des gewaltig gewachsenen Kraftverkehrs wurden also 1950 für unsere Überlandstraßen (ohne Autobahnen) noch 39 Mill. DM weniger ausgegeben als 37 Jahre vorher. Da braucht sich wirklich niemand zu wundern, daß diese Straßen für den Kraftverkehr nicht ausreichen, daß man von chaotischen Verkehrsverhältnissen spricht. An diesen katastrophalen Zuständen ist aber — diese Zahlen beweisen es eindeutig — nicht der Kraftverkehr schuld, sondern der Staat. Der Kraftverkehr zahlt ausreichende Beiträge, seit Jahren Hunderte

von Millionen jährlich (1951 wurde die Milliarden-grenze überschritten); der Staat aber steckt diese Beiträge für den allgemeinen Haushalt ein, anstatt Straßen zu bauen.

Da im Jahre 1950 für die klassifizierten Straßen ohne Kriegsschäden 454,7 Mill. DM ausgegeben, vom Kraftverkehr jedoch 614,7 Mill. DM aufgebracht wurden, ergab sich daraus eine Überbelastung des Kraftverkehrs von 160 Mill. DM jährlich selbst dann, wenn man die grundsätzlich von der Allgemeinheit aufzubringenden Mittel ganz außer acht ließe.

Wie bereits dargelegt, hat jedoch auch die Allgemeinheit noch 436 Mill. DM für das klassifizierte Straßennetz aufzubringen. 1951 sind die Abgaben des Kraftverkehrs auf 1 050 Mill. DM gestiegen, so daß für das Straßenwesen 1 486 Mill. DM zur Verfügung stehen würden. Setzt man hiervon noch 70 Mill. DM für die Verkehrspolizei ab, so bleiben rund 1,4 Mrd. DM, die jährlich für das klassifizierte Straßennetz ausgegeben werden könnten.

Damit ist es wohl ohne weiteres möglich, sowohl die vorhandenen Überlandstraßen zu verbreitern oder auszubauen als auch die notwendigen Ergänzungstrecken der Autobahnen zu schaffen. Solange der Bundesfinanzminister nicht eine derartige Summe für den Straßenbau zur Verfügung stellt, muß die Differenz gegenüber den tatsächlichen Straßenausgaben als eine Sondersteuer des Kraftverkehrs angesehen werden, für die es keinerlei Rechtfertigung gibt. Das ist eine Überbelastung des Kraftverkehrs von rund 1 Milliarde DM jährlich.

## Luftfrachtaufkommen und Exportvolumen

Dr. Jürgen Wagner, Hamburg

Während in der Luftfahrt der Passagierverkehr und die Postbeförderung von vornherein als wichtige Verkehrszweige erkannt wurden, galt der Luftfrachtverkehr den internationalen Fluggesellschaften bis 1945 nur als Nebenerwerb. Deshalb wurde auch der Luftfrachtverkehr bis vor wenigen Jahren von der Verkehrswissenschaft nur wenig beachtet. In allerletzter Zeit sind allerdings auf diesem Gebiet eine Reihe von Veröffentlichungen erschienen, die sich aber im allgemeinen nur mit den örtlichen Verhältnissen anderer europäischer oder außereuropäischer Länder befassen und nicht wesentlich zur Klärung der deutschen Verhältnisse beigetragen haben, also auch für die Politik der jetzt im Entstehen begriffenen neuen deutschen Luftverkehrsgesellschaft nur von begrenztem Wert sind. Es soll daher mit den folgenden Ausführungen der Versuch unternommen werden, Anhaltspunkte für die Ermittlung des möglichen Luftgüterexportaufkommens in einem bestimmten Gebiet und für einen bestimmten Zeitraum zu finden.

### FLUGENTFERNUNG UND EILBEDÜRFTIGKEIT

Besonders im europäischen Raum kommt dem Luftgüterexport im Rahmen des gesamten Luftfrachtvolumens besondere Bedeutung zu, da der Luftverkehr typischer Langstreckenverkehr ist und daher in einer

großen Zahl aller Fälle die engen Grenzen der europäischen Staatengebilde überschreitet. Es darf geschätzt werden, daß bis zu  $\frac{9}{10}$  aller von europäischen Flughäfen zum Versand kommenden Luftfrachten ins Ausland befördert werden, wobei von wenigen, meist politisch bedingten Ausnahmen abgesehen wird.

Bei einer Bestimmung des Verhältnisses von Luftgüterexport und Gesamtausfuhr muß zunächst geprüft werden, von welchen Faktoren die Wahl des am besten geeigneten Beförderungsmittels abhängt. Ob und wie ein Gut transportiert wird, richtet sich nicht nur nach seinem spezifischen Wert, sondern auch nach seiner Eilbedürftigkeit, die es unter Umständen gestatten kann, auch geringwertige Güter mit hohen Frachtkosten zu belasten. Die Eilbedürftigkeit eines Gutes wird um so größer sein, je wertsteigernder (infolge dringenden Bedarfs) bzw. werterhaltender (bei verderblichen Gütern) sich die durch schnelle Beförderung erzielte Zeitersparnis auswirkt. Die Erfahrung lehrt, daß sich wegen der hohen Tarife alle hochwertigen Frachten (d. h. Güter mit hohem Exportkilopreis) besonders gut für den Luftversand eignen, daß aber außerdem unabhängig vom jeweiligen spezifischen Wert auch alle besonders eilbedürftigen Güter, wie etwa Filme und Zeitungen, für den Flugzeugtransport in Frage kom-

men. Um nun die „Eilwertigkeit“ (d. h. die zahlenmäßig bisher nicht erfaßbare Summe aus spezifischem Wert und Eilbedürftigkeit eines Gutes) wenigstens annähernd ermitteln zu können, muß ausschließlich vom jeweiligen spezifischen Wert ausgegangen werden, da die andere Komponente, die Eilbedürftigkeit, fast stets von Fall zu Fall verschieden ist. Bei einem hohen Kilopreis kann auch eine verhältnismäßig geringe Eilbedürftigkeit schon eine den wirtschaftlichen Luftversand rechtfertigende Eilwertigkeit ergeben, und darum wird der Anteil des Luftgüterexportaufkommens an der Gesamtausfuhr um so größer sein, je höher der minimale Kilopreis (d. h. die untere Grenze des Exportpreises je kg) ist. Mit anderen Worten: wenn man alle Güter mit einem Exportpreis von 40 DM pro kg und darüber auf ihre in Frage kommenden Beförderungsmittel hin untersucht, ist für den Luftverkehr ein geringerer Anteil zu erwarten, als wenn der der Untersuchung zugrunde liegende minimale Kilopreis etwa 80 DM beträgt. Grundsätzlich jedoch eignen sich fast alle Güter für die Beförderung auf dem Luftwege, da Eilbedürftigkeit überall möglich ist; allerdings hängt die Luftfrachtintensität bestimmter Güter mehr oder weniger von ihrer Wertigkeit ab.

#### DIE EINZELNEN EINZUGSGEBIETE

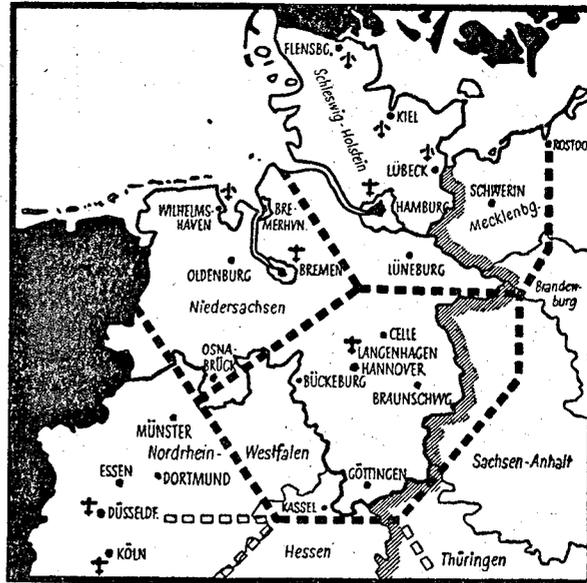
Über das zukünftige Frachtaufkommen der deutschen Verkehrsflughäfen liegt bereits eine Untersuchung von Pirath vor, die es sich in erster Linie zum Ziel setzte, einen Maßstab für Größe und Leistungsfähigkeit der auf diesen Verkehrsflughäfen zu errichtenden Anlagen zu ermitteln. In dieser Analyse kommt Pirath zu dem Ergebnis, daß in den USA. im Jahre 1947 rund 800 kg Luftfracht auf 1 000 Einwohner entfielen. Infolge der größeren Raumweite, der geringeren Netzdichte der Eisenbahnen und des höheren Lebensstandards in den USA. sei das Luftverkehrsbedürfnis dort doppelt so groß wie in Europa<sup>1)</sup>. Auf Grund dieser Tatsache dürfte sich für die Bundesrepublik ein spezifisches Luftfrachtaufkommen von 400 kg auf je 1 000 Einwohner ergeben. Das tatsächliche Aufkommen belief sich allerdings im Jahre 1950 nur auf 160 kg.

Zur Ermittlung des zukünftigen Luftverkehrsvolumens für die einzelnen deutschen Verkehrsflughäfen teilt Pirath Deutschland in mehrere Einzugsgebiete auf und berechnet dann das jeweilige Luftfrachtvolumen als Produkt aus den „Verkehrseinwohnern für den Luftverkehr“ und dem zu erwartenden Luftfrachtaufkommen von 400 kg. Nach Pirath würden sich für die norddeutschen Einzugsgebiete unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Grenzziehung zwischen Ost- und Westdeutschland folgende zukünftigen Luftfrachtmengen ergeben: für Bremen 1 242 t, für Hamburg 1 962 t, und für Hannover 1 421 t.

Da Hamburg im Jahre 1950 der einzige Flughafen war, von dem aus Güter aus dem norddeutschen Raum exportiert wurden, ist es gerechtfertigt, für jenen Zeitraum die drei Pirathschen Einzugsgebiete Norddeutschlands in einem einzigen Gebiet zusammenzufassen. Für ganz Norddeutschland ergibt sich damit bei einer Wohnbevölkerung von 11 561 680. Personen ein zu-

<sup>1)</sup> Interavia, Nr. 7, Juli 1949.

### EINZUGSGEBIETE UND VERKEHRSFLUGHÄFEN IN NORDDEUTSCHLAND



- Norddeutsche Länder
- Anschließende Länder der Bundesrepublik und der DDR
- ▨ Grenze zwischen Bundesrepublik und DDR
- ■ ■ Einzugsgebiete Norddeutschlands
- □ □ Anschließende Einzugsgebiete
- ✚ Verkehrsflughäfen in Betrieb
- ✚ Verkehrsflughäfen bis 1939

künftiges Luftfrachtaufkommen von 4 625 t. Da hier aber nur das Luftgüterexportaufkommen und nicht das gesamte Luftfrachtaufkommen von Interesse ist, muß die obige Zahl auf den entsprechenden Exportwert reduziert werden. Unter Anknüpfung an die oben angestellten Überlegungen erscheint die Annahme gerechtfertigt, daß von der gesamten mit Flugzeugen beförderten Fracht nur etwa 10 % im Inland (d. h. im Bundesgebiet außer Westberlin) verbleiben. Damit würde sich das zukünftige Luftgüterexportaufkommen aus Norddeutschland ziemlich genau auf 4 150 t stellen. Vergleichsweise belief sich die tatsächlich im Jahre 1950 von Hamburg abgefertigte Luftfracht auf 560 t, wovon 300 t exportiert wurden.

Nach meinen Ermittlungen stammen nur etwa 50 % der den Flughafen Hamburg verlassenden Exportfracht aus den Herstellungsländern Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen und Niedersachsen. Da auch die oben behandelte Analyse der Gesamtausfuhr für das Jahr 1950 sich nur auf diese Bundesländer beschränkt, müßte, um die Vergleichbarkeit der Zahlen zu gewährleisten, das so ermittelte zukünftige Luftgüterexportaufkommen ebenfalls halbiert werden. Das zukünftige Exportnettoaufkommen aus den norddeutschen Herstellungsländern allein würde dann 2 075 t betragen.

#### EMPIRISCHE BERECHNUNG

Auf rein empirischem Wege läßt sich das mögliche Luftgüterexportaufkommen verhältnismäßig einfach, dafür aber auch ziemlich ungenau bestimmen. Man trifft eine Auswahl aller häufig mit Flugzeugen beförderten Güter und stellt dann fest, wieviel davon ins-

# Flugreisebüro

## RETTMEYER & HESSENMÜLLER

### HAMBURG 36 · NEUER JUNGFERNSTIEG 6

TELEFON: 34 54 53/56 · FERNSCHREIBER: 021 1341 · TEL-ADRESSE: ROSINA

\*  
Schnelle und zuverlässige Auskunft über die Beförderung von Passagieren und Fracht innerhalb Europas und nach allen Ländern der Welt, sowie Beschaffung aller erforderlichen Reisedokumente

gesamt ins Ausland geflogen worden ist. Wenn man sich auf das Warenverzeichnis stützt, das von den Statistischen Landesämtern verschiedener Bundesländer in der monatlichen Veröffentlichung „Die Ausfuhr“ publiziert wird, dann ergibt sich unter Berücksichtigung des jeweiligen Anteils der ausgewählten Güter am Gesamtluftfrachtaufkommen von deutschen Flughäfen im Jahre 1950 folgendes Bild (Anteile in %):

<b>A. Rohstoffe</b>	
Felle zu Pelzwerk	5
<b>B. Halbwaren</b>	
Rohseide und Seidengespinste	1
<b>C. Fertigwaren</b>	
a) Vorerzeugnisse	
Gewebe und Gewirke aus Seide und Kunstseide	3
Gewebe aus Baumwolle und Tierhaaren	10
Stangen, Bleche und Draht aus Edelmetallen	3
b) Enderzeugnisse	
Strick- und Wirkwaren aus Seide, Kunstseide und Zellwolle	4
desgl. aus Wolle und anderen Tierhaaren	5
Kleidung aus Seide, Kunstseide und Zellwolle	5
Lederwaren (außer Schuhen)	6
Kautschukwaren	1
Glaswaren	5
Messerschmiedewaren	7
Edelmetalle, vergoldete und versilberte Waren	6
Diverse Waren aus unedlen Metallen	1
Büromaschinen	2
Uhren	5
Feinmechanische und optische Erzeugnisse	22
Sonstige Enderzeugnisse, insbesondere Elektroerzeugnisse (Widerstände, Röhren etc.)	8
Diverse Luftfrachtgüter	1

Nach Angaben der KLM. 100

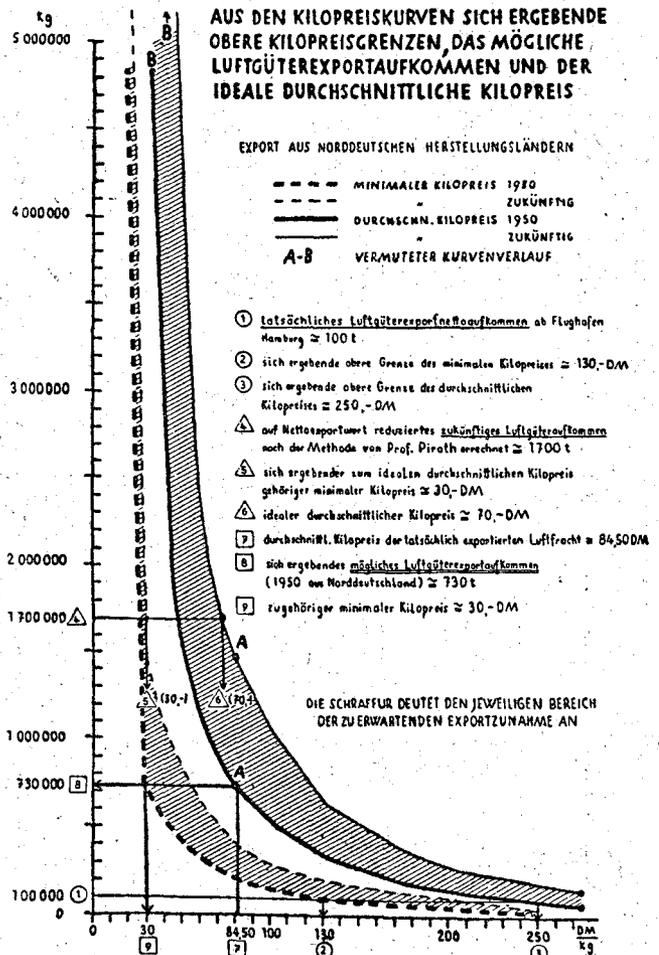
Die Menge der in dieser Aufstellung aufgeführten insgesamt exportierten Güter soll nun nach dem empirischen Verfahren das mögliche Luftgüterexportaufkommen ausmachen; allerdings könnte das wohl nur dann der Fall sein, wenn zwischen Gesamtexport und Luftfrachtexport Strukturgleichheit bestände, und das trifft nicht zu. So können die Ergebnisse nur relative Gültigkeit haben, indem für jedes Einzugsgebiet das Verhältnis des tatsächlichen zum empirisch ermittelten möglichen Luftgüteraufkommen bestimmt wird und dann die Prozentzahlen für die einzelnen Einzugsgebiete miteinander verglichen werden.

#### BERECHNUNG NACH KILOPREISEN

Um nun das mögliche Luftgüterexportaufkommen nicht nur relativ, sondern auch möglichst genau in seiner absoluten Höhe bestimmen zu können, sei im folgenden ein neues rechnerisches Verfahren empfohlen, das an Hand der Verhältnisse des Jahres 1950 im norddeutschen Raum von mir erprobt wurde und bei dem der durchschnittliche Kilopreis im Mittelpunkt steht. Zunächst wird die Gesamtausfuhr der in Norddeutschland in einem bestimmten Zeitraum erstellten Güter erfaßt, und diese werden nach ihrem spezifischen Kilopreis in verschiedene Wertstufen unterteilt, z. B.:

Wertstufe 1: 0—50 DM    Wertstufe 3: 100—150 DM  
Wertstufe 2: 50—100 DM    Wertstufe 4: über 150 DM

Wenn alle Güter der Wertstufe 4 erfaßt sind, beträgt der „minimale Kilopreis“ 150 DM, während sich der „durchschnittliche Kilopreis“ als Division des Gesamtwertes durch die Gesamtmenge errechnen läßt. Bei einem minimalen Kilopreis von 150 DM könnte der durchschnittliche Kilopreis, der ja immer über dem



dazugehörigen minimalen Kilopreis liegen muß, beispielsweise 275 DM betragen. Wenn man dieselbe Berechnung auch für die anderen Wertstufen durchführt und alle sich ergebenden Punkte für minimale und durchschnittliche Kilopreise auf ein Koordinatensystem überträgt (den Kilopreis auf der Abszisse und die Menge auf der Ordinate), so erhält man durch Verbindung aller Punkte des „minimalen Kilopreises“ und aller Punkte des „durchschnittlichen Kilopreises“ zwei Kurven.

Nun untersucht man die im gleichen Zeitraum aus demselben Herstellungsgebiet tatsächlich mit Flugzeugen ins Ausland beförderten Güter auf ihren durchschnittlichen Kilopreis und erhält dann z. B. den „durchschnittlichen Luftgüterexport-Kilopreis für 1950 aus norddeutschen Herstellungsländern“. Dieser Wert liegt bei 84 DM. Wenn man ihn nun zum durchschnittlichen Kilopreis der Gesamtausfuhr in Beziehung setzt, läßt sich aus dem bereits geschilderten Koordinatensystem folgendes ablesen: Bei einem durchschnittlichen Kilopreis von 84 DM hätten möglicherweise 730 000 kg Luftfracht ins Ausland geflogen werden können. Nach der Methode von Pirath, der die besonderen Exportverhältnisse des einzelnen Jahres nicht berücksichtigt, sondern von idealen Verhältnissen ausgeht, würde sich bei Zugrundelegung eines Nettoexportwertes (abzögl. Verpackung) ein ideales Luftfrachtaufkommen von 1 700 t ergeben, dem eine tatsächlich per Flugzeug beförderte Menge von 100 t gegenübersteht. Es ergibt sich also folgendes Verhältnis für das Gebiet Norddeutschlands im Jahre 1950: ideales zu möglichem zu tatsächlichem Luftgüterexportaufkommen = 17:7:1.

Unterstellt man den ermittelten durchschnittlichen Luftgüterexport-Kilopreis (84 bis 85 DM) als exakte Zahlengröße, so ergibt sich die erwähnte Gesamtexportmenge von 730 t. Eine größere Menge hätte nur dann per Luftfracht ins Ausland befördert werden können, wenn der durchschnittliche Luftgüterexport-Kilopreis niedriger gelegen hätte. Anfechtbar bleibt also allein diese Größe. Es könnte etwa folgendermaßen argumentiert werden: dem durchschnittlichen Kilopreis von 84,50 DM im Koordinatensystem entspricht ein minimaler Kilopreis von wenig mehr als 30 DM. Das würde besagen, daß selbst bei einem Luftfrachtaufkommen von 730 t keine Güter unter 30 DM/kg mit Flugzeugen hätten exportiert zu werden brauchen, während in Wirklichkeit nur 100 t auf dem Luftwege ausgeführt worden seien, darunter eine ganze Reihe sehr eilbedürftiger Güter, deren Kilopreis nachweislich unter 30 DM gelegen habe.

Nun steht außer Zweifel, daß das Aufkommen an eilbedürftigen Gütern mit geringem spezifischen Wert von vielen Zufälligkeiten wirtschaftlicher und außerwirtschaftlicher Art abhängt (z. B. Kohlentransporte über die Luftbrücke nach Berlin, Lufttransporte lebensnotwendiger Güter in die Katastrophengebiete Ober-

italiens und Hollands). Da diese Luftfrachtgüter den durchschnittlichen Kilopreis stark drücken können, liegt die Schlußfolgerung nahe, daß also das nach der hier angewandten Methode ermittelte mögliche Luftgüterexportaufkommen mit allen Mängeln willkürlicher Erfassung behaftet und folglich unbrauchbar sei. Dem ist jedoch entgegenzuhalten, daß zwar die durchschnittlichen Luftgüterexport-Kilopreise sowohl in zeitlichen als auch in regionalen Vergleichen gewissen Schwankungen unterworfen sind, daß sie aber erfahrungsgemäß immer um einen idealen durchschnittlichen Kilopreis (mehr nach unten als nach oben) oszillieren. Als Trend kann dieser ideale durchschnittliche Kilopreis, der nur Gegenwarts-, aber keinen Zukunftswert besitzt, unschwer aus den Aufschreibungen und kurvenmäßigen Darstellungen mehrerer Jahre bestimmt werden.

#### DIFFERENZIERUNG NACH LÄNDERN

Schließlich können auch die quantitativen Ergebnisse einer solchen Berechnung durch entsprechende Differenzierung nach Ländern verfeinert werden. So hat z. B. eine Gegenüberstellung der tatsächlichen und der möglichen Luftgüterexporte für die Zeit von Februar bis Juli 1951 nach den wichtigsten Bestimmungsländern folgende vorläufige Ergebnisse erbracht: nach Schweden, China und der Schweiz sind etwa  $\frac{1}{4}$  bis  $\frac{1}{3}$  des möglichen Luftgüterexportaufkommens tatsächlich per Luftfracht versandt worden, während für Dänemark und die Niederlande dieser Anteil sich nur auf etwa  $\frac{1}{6}$  bis  $\frac{1}{10}$  des möglichen Aufkommens stellte. Die Erklärung liegt auf der Hand: nach Dänemark und den Niederlanden läßt sich bei einer Beförderung auf dem Luftwege ab Hamburg kein so großer Zeitgewinn erzielen wie nach weiter entfernten Ländern.

So zeigt sich, daß das geschilderte Verfahren sich sowohl quantitativ als Gesamtrechnung wie auch qualitativ für jedes einzelne Bestimmungsländ durchführen läßt. Untersuchungen über einen Zeitraum von mehreren Jahren werden durch immer größere Bereinigung von Zufälligkeiten die „idealen“ durchschnittlichen Kilopreise für verschiedene Flugentfernungen erkennbar werden lassen. Die daraus abzuleitenden möglichen Luftfrachtmengen dürften dann eine Planungsgrundlage für die Einrichtung und den Betrieb reiner Frachtflugstrecken schaffen.

Anm.: Die Gedanken dieses Aufsatzes wurden in der Dissertation des Verfassers entwickelt.



Diese norwegische Luftverkehrsgesellschaft fliegt von HAMBURG jeden Sonnabend nach FERN-OST über:

**GENF · ROM · ATHEN  
CAIRO · ABADAN · KARACHI · BOMBAY  
CALCUTTA · BANGKOK · HONGKONG**

ANSCHLUSSVERBINDUNGEN NACH: AFRIKA, INDOESIEN, JAPAN, AUSTRALIEN  
UND

**NACH NORWEGEN: DIREKT STAVANGER-OSLO**  
PASSAGIER- UND FRACHTVERKEHR  
FERNER CHARTERFLÜGE NACH ALLEN TEILEN DER WELT  
BUCHUNGEN DURCH IHR REISEBÜRO UND IHREN SPEDITEUR

GENERALVERTRETUNG FÜR DEUTSCHLAND:  
**BRAATHENS S. A. F. E.**  
HAMBURG · FU · FLUGHAFEN  
Tel. 59 63 00 und 59 10 01 App. 325  
Telegr.-Adr.: SAFE