

Am 1. Oktober 1917 wurde die Staffelung der Stückgutklassen etwas geändert.

Tarif vom 1. Oktober 1917.

km	A St A	St Sp I	W B	Sp I	Sp II	Sp III	A I 2
100	100	100					
500	94	93					
1000	76	79					unverändert
1500	69	76					

Beim Tarif vom 1. Dezember 1920 wurde zur vertikalen Staffelung aller Klassen übergegangen. Außerem Anlaß zur Staffelung aller Klassen bot die Notwendigkeit, die bis dahin dem Tarif infolge der Geldentwertung auferlegten gleichmäßigen prozentualen Zuschläge entsprechend der größeren Tragfähigkeit der näheren Entfernungen besser zu verteilen. Innere Gründe für diesen Schritt waren die weiter unten noch näher dargestellten, für das Staffeltarifsystem im allgemeinen sprechenden Erwägungen politischer, wirtschaftlicher und finanzieller Art. Vorerst wurde noch einer für die oberen und die unteren Klassen verschiedenen Staffelung — unter stärkerer Begünstigung der unteren Klassen — und einer im ganzen verhältnismäßig schwachen Staffelung der Vorzug gegeben.

Tarif vom 1. Dezember 1920.

km	I	II	A	B	C	D	E
100	100	100	100	100	100	100	100
500	90	94	90	90	91	81	83
1000	78	85	84	79	80	65	65
1500	70	81	81	73	74	56	57

Der Tarif vom 1. Februar 1922 brachte, nachdem inzwischen weitere allgemeine Tarifierhöhungen zur Anpassung an die Geldentwertung notwendig geworden waren, eine allgemeine Verschärfung der vertikalen Staffel. Die Industrien, die Eisenbahnräte, die Länderregierungen und auch die Eisenbahnverwaltungsbehörden der abgelegenen Teile des deutschen Wirtschaftsgebietes hatten mit immer größerem Nachdruck darauf hingewiesen, daß die weitere Aufrechterhaltung der Gütererzeugung in diesen Gebieten gefährdet sei, weil dort die Industrie durch die hohen Eisenbahnfrachten für weite Entfernungen sowohl beim Bezuge der Roh- und Betriebsstoffe, als auch beim Absatz der fertigen und halbfertigen Waren, somit doppelt belastet werde. Andererseits seien die Vorteile billigerer Erzeugung, die der Industrie in den abseits gelegenen Gebieten vor dem Kriege zugute gekommen seien, wie z. B. der Vorsprung günstigerer Arbeitslöhne, durch den inzwischen eingetretenen Ausgleich im gesamten Reichsgebiet weggefallen. Auch im Interesse der deutschen Seehäfen wurde eine stärkere Staffelung besonders der oberen Klassen gefordert. Diesen Umständen mußte aus allgemeinwirtschaftlichen Gründen durch eine stärkere Staffelung Rechnung getragen werden, wobei aber an dem Grundsatz, die oberen Klassen im ganzen schwächer zu staffeln als die unteren, und an einem ungleichmäßigen Verlauf der Staffel unter besonderer Begünstigung der mittleren Entfernungen zunächst noch festgehalten wurde.

Tarif vom 1. Februar 1922.

km	I	II	A	B	C	D	E
100	100	100	100	100	100	100	100
500	89	92	87	88	87	75	80
1000	73	76	70	66	63	48	50
1500	64	66	62	56	51	37	36

Der Tarif vom 1. Oktober 1922 brachte endlich die noch heute bestehende Staffelung. Gegen die bis dahin geltende Staffelung mit stärkerer Begünstigung der mittleren Entfernungen und der unteren Klassen waren aus den Wirtschaftskreisen Einwendungen und Änderungsanträge eingebracht worden, die sich aber vielfach in einander völlig entgegengesetzter Richtung bewegten. Die abgelegenen Gebiete (Süddeutschland und Ostpreußen) verlangten eine immer noch weitergehende Abstaffelung auf die mittleren und weiten Entfernungen, und zwar sowohl für Rohstoffe, als auch für Fertigerzeugnisse. Demgegenüber wiesen die zentralgelegenen Industrien auf die Benachteiligung der nahen Entfernungen und auch auf die Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse durch eine