

1— 100 km	= 1,0
101— 200 "	= 0,9
201— 300 "	= 0,8
301— 400 "	= 0,7
401— 500 "	= 0,6
501— 600 "	= 0,5
601— 700 "	= 0,4
701— 800 "	= 0,3
801— 900 "	= 0,2
901— 1000 "	= 0,1

Die für alle Klassen gleiche vertikale Staffelung besteht also jetzt in einem ganz gleichmäßigen Absinken der Frachteinheiten von 100 km bis zu 1000 km in der Weise, daß bei 1000 km die Streckenfrachten gegenüber einem reinen Kilometertarif (gebildet aus dem für Entfernungen von 1—100 km gültigen Tonnenkilometer-Streckenfuß des Staffeltarifs) auf 55 %, also um 45 % ermäßigt sind. Von 1000 km ab bis 1600 km (d. i. etwa die in Deutschland vorkommende Höchstentfernung) ergibt sich infolge des weiteren Anstoßes des Streckenfußes für die Entfernung von 901—1000 km ein natürlicher Auslauf der Staffelung in der Weise, daß die Streckenfrachten bei 1600 km gegenüber einem (wie oben gebildeten) Kilometertarif weiter gesunken sind auf 38,1 %, also im ganzen um 61,9 %.

Noch besser und augenfälliger kann man sich die Wirkung des Staffeltarifs vergegenwärtigen, wenn man sie sich vorstellt nicht als Streckenfrachtnachlaß, sondern als Kürzung des Tarifweges. Hierbei ergibt sich folgendes: Während die ersten 100 km voll als 100 km bezahlt werden müssen, werden die nächsten 100 km, also von 101 bis 200 km, nur noch als 90 km, die weiteren 100 km von 201—300 km nur noch als 80 km und so fortlaufend jedes weitere Hundertkilometer noch um je weitere 10 km verkürzt angerechnet, so daß die 100 km von 901—1000 km nur noch als 10 km bezahlt werden. Das letztere gilt dann auch für alle weiteren je 100 km. Eine übersichtliche Darstellung der Bildung und Wirkung der vertikalen Staffelung gibt die Tabelle Anlage 1 sowie das Schaubild Anlage 2.

Wenn aus diesen Anlagen ersehen werden kann, daß — bei Zugrundelegung der Streckenfüße der Anfangsentfernung — eine Beförderungstrecke von 500 km nur mit 400 km, eine solche von 1000 km nur mit 550 km, eine solche von 1500 km nur mit 600 km berechnet wird, so ergibt sich hieraus besonders sinnfällig die starke Wirkung der vertikalen Staffel.

#### 4. Gründe für die Einführung und den Ausbau des Staffeltariffsystems im Normalgütertarif sowie Vorteile und Nachteile dieses Systems.

Die Gründe für die Einführung und den weitgehenden Ausbau des Staffeltarifs sind politischer, volkswirtschaftlicher und finanzieller Art.

Nach dem Verlust des Krieges, des Heeres und wirtschaftlich wertvoller Reichsteile und nach den Erschütterungen der Revolution war die Umwandlung der Staatsbahnen zu einer einheitlichen Reichsbahnverwaltung von besonderer Bedeutung für den festen Zusammenschluß und künftigen Zusammenhalt der verbliebenen und durch die neuen Grenzen in ihrer Entwicklung zum Teil stark beeinträchtigten Reichsteile. Zu einem festeren Zusammenschweißen des neugefalteten Vaterlandes konnte die Reichsbahn durch künstliche Verkürzung der Transportentfernungen zwischen seinen einzelnen Teilen ganz wesentlich beitragen, was dann auch durch Einführung des Staffeltarifs mit innerpolitisch heilsamer Wirkung geschehen ist.

Aus volkswirtschaftlichen Gründen wäre eine über die schwachen Versuche des Vorkriegs-tarifs hinausgehende allgemeine Einführung des Staffeltariffsystems auch schon vor dem Kriege berechtigt gewesen. Deutschland war schon vorher ein Land mit ungünstiger Verteilung seiner Rohstoff- und Erzeugungsgebiete, mit weiten Entfernungen zwischen Gewinnungs-, Verarbeitungs- und Verbrauchsstätten. Für ein solches Land bietet die Staffelung der Gütertarife ein wirksames Mittel, um die Ursprungs- und Verbrauchsgebiete einander näher zu rücken, eine übermäßige Zusammenballung von Industrien auf bestimmte kleine Kreise zu verhindern, Arbeitsgelegenheit im ganzen Lande zu schaffen und dem Wirtschaftsleben einen kräftigen Antrieb zu geben. So hat denn die deutsche Wirtschaft auch schon vor dem Kriege seit langem allgemeinere Staffeltarife erstrebt. Ihre Einführung war aber wegen der Teilung des Reiches unter verschiedene selbständige Staatsbahnsysteme, deren einzelne durch einen allgemeinen Staffeltarif finanziell zu stark geschädigt worden wären, nicht angängig. Erst die Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen schuf

Anl. 1  
Anl. 2