

### Abschnitt III.

#### Staffelung der Klassen (Horizontale Staffel).

##### A. Wagenladungen.

##### 1. Geschichtliche Entwicklung.

Der Reformtarif von 1877. umfaßte — abgesehen von den Stückgut- und den Nebenklassen — 1 Allgemeine Wagenladungsklasse und 3 Spezialtarife. Diese Wagenladungsklassen, deren Zahl bis 1920 unverändert blieb, standen in folgendem Verhältnis zu einander:

Allgemeine Wagenladungsklasse

B	I	II	III
100	77,3	62,1	42,4

Am 1. Dezember 1920 wurde zur Eingliederung der bisherigen Ausnahmetarife 2 (Rohstoffe) und 4 (Düngefall) eine neue Normalklasse unter dem Spezialtarif III gebildet. Das Tarifschema umfaßte danach 5 Wagenladungsklassen, die mit großen lateinischen Buchstaben bezeichnet wurden.

Verhältniszahlen: A B C D E

100	74,1	57,3	37	30,3
-----	------	------	----	------

Die bei der fortschreitenden Geldentwertung notwendigen prozentualen Zuschläge zu den Frachttätzen erforderten bei jedesmaliger organischer Einarbeitung eine Neu Festsetzung des Spannungsverhältnisses zwischen den Klassen. In den Jahren 1921 und 1922 zeigten die Verhältniszahlen der Klassen folgendes Bild:

	A	B	C	D	E
1. April 1921	100	72	54	32,9	25,4
1. Febr. 1922	100	72,8	55	34,4	26,1
1. Okt. 1922	100	73	55	35	26

Am 1. Januar 1923 wurde eine neue Klasse mit der Verhältniszahl 85 zwischen A und B eingeschoben. Die Gründe für die Bildung dieser neuen Klasse lagen vornehmlich in der Absicht, die nach Klasse A tarifierenden Lebensmittel, billigen Genußmittel und sonstigen Güter, deren Zweck und wirtschaftliche Bedeutung mit den Frachten der Klasse A nicht in Einklang stand, im Normaltarif zu begünstigen, ohne diesen Gütern die zu weitgehende, für die Reichsbahn mit großen finanziellen Ausfällen verbundene Abtarifierung nach Klasse B (Verhältniszahl 73) zubilligen zu müssen. Mit der Einführung dieser neuen Klasse war die große Spannung zwischen den bisherigen Klassen A und B beseitigt. Die horizontale Staffel hat danach die folgende Form erhalten:

	A	B	C	D	E	F
1. Januar 1923	100	85	70	55	35	26

Auch nach Übergang zum Goldtarif am 1. November 1923 und nach den Tarifiermächtigungen um 8% am 20. Januar 1924, um 10% am 1. März 1924 und um weitere 10% am 18. September 1924 blieben diese Verhältniszahlen — abgesehen von geringen Änderungen infolge von Abrundungen — unverändert und stellen die heute geltende horizontale Klassenstaffelung dar.

Die horizontale Klassenstaffelung stellt, was an dieser Stelle erwähnt werden darf, das Verhältnis der ausgerechneten Frachttätze (Streckenfracht und Abfertigungsgebühr) für die mittlere Entfernung von 200 km dar. Dieses Verhältnis bleibt nicht für alle Entfernungen gleich, sondern verschiebt sich — allerdings nur in ganz geringfügigem Maße — bei den Entfernungen unter und über 200 km durch den Einfluß der für alle Entfernungen gleich hoch bleibenden Abfertigungsgebühr (vgl. Anlage 18).

##### 2. Änderungsbedürftigkeit der heutigen horizontalen Staffel.

Es wird zunächst zu untersuchen sein, welche Mängel dem heutigen Normalklassenschema anhaften und ob es möglich erscheint, diese Mängel bei einem Neuaufbau der horizontalen Staffel ganz oder wenigstens zum Teil zu beseitigen. Diese Frage wird nach verschiedenen Gesichtspunkten zu prüfen sein:

- a) in bezug auf die Festsetzung des Verhältnisses der Klassen zueinander (Punkte oder prozentuale Abschläge),