

ringere Vermehrung der Klassenzahl wird jedoch wohl immer die erstrebte Systematik im Aufbau des Tarifs vor der notwendigen Rücksichtnahme auf bestehende Frachtverhältnisse zurücktreten müssen. Es würde eine unbequeme und ungerechtfertigte Beschränkung der Bewegungsfreiheit bedeuten, wenn man den Aufbau des Tarifs Gesetzen der Symmetrie oder gar mathematischen Formeln unterordnen wollte. Maßgebend müssen die wirtschaftlichen Belange bleiben.

Das Nähere wird bei Behandlung des Vorschlages selbst erörtert werden. Zunächst wird auf die Zahl der künftigen Tarifklassen einzugehen sein.

c) Zahl der zu bildenden Tarifklassen.

Bei Beurteilung der Frage, wieviel Tarifklassen das künftige Normaltariffschema umfassen soll, ist zu prüfen, ob das gegenwärtige Klassenschema angemessen gegliedert, d. h. so abgestuft ist, daß es eine zweckentsprechende, gleichmäßige und wirtschaftlich gerechte Verteilung der einzelnen Güterarten in diese Klassen gestattet, oder ob es nicht etwa ungleichmäßige und zu hohe Spannungen zwischen den Klassen aufweist, so daß z. B. notwendige und anerkannte Frachtermäßigungen für ein bestimmtes Gut oftmals aus dem Grunde unterbleiben müssen, weil der Schritt zur nächsten Klasse zu große finanzielle Opfer erfordern würde, und letzten Endes nur auf dem unerwünschten Wege der Ausnahmetarifierung eine Begünstigung gewährt werden kann. Dieser Mangel ist um so empfindlicher, als es eine in Theorie und Praxis anerkannte Tatsache ist, daß je höher die Tarife absolut und in ihrem Verhältnis zum Warenwert sind, je empfindlicher also die Wirtschaft durch sie belastet wird, um so stärker sich das Bedürfnis nach einer Verfeinerung des Tarifinstruments, also des Tariffchemas geltend macht. Eine blühende Wirtschaft, der wie in der Vorkriegszeit, durchschnittlich niedrige Frachtsätze zur Verfügung standen, könnte sich mit wenigen Klassen begnügen, während heute die schwierige Lage der Wirtschaft, erschwert durch starke Frachtbelastung, eines Tarifs bedarf, der durch Verfeinerung der Abstufungen der Frachtsätze in den einzelnen Klassen den berechtigten Wünschen der Wirtschaft sich leichter anzupassen in der Lage ist. Die Erfahrungen, die gerade in den letzten Jahren seit Festigung der Währung bei den Verhandlungen in der Ständigen Tarifkommission gemacht worden sind, bestätigen, daß dieser Mangel — d. h. das Fehlen einer Verfeinerung der Abstufungen im Tariffschema — in der Tat vorhanden ist. Augenfällig hat sich dies in erster Linie bei den Gütern derjenigen Tarifklassen gezeigt, die nach ihrer Stellung im Tariffschema den größten Abstand von der folgenden Klasse aufzuweisen hat. Betrachtet man das Spannungsverhältnis zwischen den einzelnen Klassen

A	B	C	D	E	F
100	85	70	55	35	26
15%	17,6%	21,4%	36,4%	25,7%	

so fällt vor allem der große Abstand zwischen D und E auf. Klasse E steht um 36,4% niedriger als D, Klasse D um nicht weniger als 57% höher als E. Diese große Spannung hindert die Eisenbahn, bei der frachtlichen Behandlung der Güter der verkehrswichtigen Klassen D und E eine zweckmäßige Tarifpolitik zu treiben, denn die Zahl der Güter, die nach ihrem Wert zwischen den Klassen D und E liegen, ist nicht unerheblich. Erst in letzter Zeit mußte die Ständige Tarifkommission verschiedentlich die Abtarifierung nach Klasse E bei Gütern, für die nach ihrem Wert die Frachtbelastung nach Klasse D zu hoch erschien, ablehnen, weil die Einreihung in die Klasse E mit zu großen finanziellen Ausfällen verbunden gewesen wäre, und ferner, weil mit der Einstufung in die Klasse E das Gut eine zu weitgehende, seinem Wert nicht entsprechende Vergünstigung erfahren hätte. Aus diesen Gründen hält es der Ausschuß für gerechtfertigt, daß die augenfällige Lücke zwischen den Klassen D und E durch Einschleiben einer Zwischenklasse beseitigt wird.

Eine weitere große Lücke im Normaltariffschema — die zweitgrößte — besteht zwischen den Klassen E und F

A	B	C	D	E	F
100	85	70	55	35	26
15%	17,6%	21,4%	36,4%	25,7%	

Klasse F steht um 25,7% niedriger als Klasse E, Klasse E um 35% höher als Klasse F. Wenn auch der Unterschied zwischen den Klassen E und F absolut nicht so groß ist, wie zwischen D und E, so muß doch immerhin eine Spannung von 26% unter Berücksichtigung des geringen Wertes der in Frage kommenden Güter als unerwünscht hoch bezeichnet werden. Der Anteil der Fracht am Warenwert ist gerade bei den Gütern der unteren Klassen bedeutend höher, als bei denen der mitt-