

gaben von Sachverständigen größer als die Leistungsfähigkeit der damals ausgebauten elsässischen Kaliwerke im Jahre 1913. Über die Größe ihrer tatsächlichen Lieferungen gibt die ihnen zugesprochene Syndikatsquote keinen Aufschluß, da nach Angabe der Sachverständigen geplant ist, Quoten stillgelegter Werke des an den badischen Werken maßgeblich beteiligten Konzerns auf sie zu übertragen.

Zur Frage der Wiedereinführung einer süddeutschen Frachtbasis hat sich das Deutsche Kalisyndikat dahin geäußert, daß es dafür an den nötigen Voraussetzungen fehle, zumal die badischen Werke nicht in der Lage seien, carnallitische Salze zu liefern, denn die badischen Werke hätten kein Carnallitvorkommen — ein solches haben die elsässischen Werke ebenfalls nicht besessen. — Nach dem Gebiet, das zu den badischen Schächten frachtgünstiger liegt als zu der Frachtstation Salzingen, wurden in den Jahren 1926 rund 487 000 dz Reinkali oder 7,01 % des Inlandsabsatzes von 1926 geliefert.

Syndikatskosten.

Aus seinen Bruttoerlösen hat das Syndikat seine Kosten zu decken, ehe die eigentlichen Erlöse an die Industrie abgeführt werden können. Bereits in dem vorstehenden Abschnitt ist von Kosten des Syndikats die Rede gewesen, zu ihnen treten noch seine allgemeinen Aufwendungen hinzu. Zunächst gehören hierzu eine Reihe von Aufwendungen, die für den Aulandsabsatz entstehen, und an denen ebenfalls die Kosten der Propaganda, in die auch alle Kosten der agrikulturtechnisch-wissenschaftlichen Untersuchungen einzubeziehen sind, einen sehr erheblichen Anteil ausmachen. Für die Frachtkosten liegt beim Auslandsabsatz insofern eine andere Lage vor, als die ausgeführten Salze im allgemeinen frei Empfangsgebiet oder frei Grenze des Empfangsgebietes geliefert werden. Während also beim Inlandsbezug der Empfänger die Fracht mit den Maßgaben zu tragen hat, die sich aus den oben erwähnten besonderen Bestimmungen ergeben, trägt bei der Auslandslieferung grundsätzlich das Syndikat die entstehenden Verfrachtungskosten. Da in erster Linie hier Frachtkosten auf ausländischen Eisenbahnen oder Seeschiffahrtsfrachten entstehen, schwanken die Kosten mit der Bewegung der Frachtraten der Seeschiffahrt und je nach den Tarifen der ausländischen Eisenbahnverwaltungen, so daß eine Feststellung hierzu immer nur für kurze Zeiträume möglich wäre.

Bei den Frachtkosten des In- und Auslandsabsatzes gewährt das Kalisyndikat für die Beförderung vom Verladungsort bis zum nächsten an den direkten Gütertarifen beteiligten Bahnhof seinen Gesellschaftern eine angemessene Vergütung, während es den inländischen Abnehmern einen einheitlichen Satz von 4 Pfg. je dz Reinkali dafür in Rechnung stellt. Aus diesen Vergütungen ergeben sich Verluste für das Kalisyndikat, die in den letzten Jahren jeweils den Betrag von 1 Mill. RM überstiegen. Es ist dabei hervorzuheben, daß trotz der Frachtparitäten ein geldlicher Ausgleich der Standortsvor- und nachteile der einzelnen Lieferwerke durch das Syndikat nicht erfolgt.

Die Vergütungen an die Abnehmer von Kali (Verteiler- und Mengen-