

stillgelegt worden sind. Viele Abnehmer, welche zu Staßfurt frachtgünstig liegen, müssen heute von Werken beliefert werden, die zu Staßfurt frachtungünstig liegen. Da aber ihnen die Fracht nach der Parität Staßfurt berechnet werden muß, so hat uns das im Inlande im vorigen Jahre über 1½ Mill. RM. gekostet. Nach dem Kaligesetz muß das Kalisyndikat außerdem bei Entfernungen über 500 km einen Teil der Fracht selbst tragen, also z. B. nach Ostpreußen und gewissen süddeutschen Gebieten. Das geht natürlich von unserem Erlös ab. Früher haben die Paritätsstationen im Durchschnitt noch einen kleinen Frachtgewinn für die Industrie erbracht, denn es gab viele Entfernungen, bei denen wir den Abnehmern mehr in Rechnung stellen durften, als wir selbst tatsächlich zahlen mußten, so daß sich die Verluste, die an anderen Stellen entstanden, mehr als ausglich. Die vom Syndikat zu tragenden Frachtkosten werden den Beteiligten gleichmäßig, d. h. nach Maßgabe ihrer Gesamtlieferungen belastet.

Waldeck: Wie würden Sie sich bei anderer Bemessung der Preise zu einer frachtfreien Belieferung — wie beim Stickstoff — stellen? Es läge zweifellos im Interesse der Landwirtschaft, wenn man dahin käme, daß allgemein bei allen Düngemitteln die frachtfreie Belieferung der Abnehmer eingeführt würde.

Sachverständiger Prentzel: Die frachtfreie Belieferung hat etwas Bestechendes, weil dann der Kalipreis für jeden Konsumenten im Deutschen Reich derselbe wäre. Die Einführung ist aber mit großen Schwierigkeiten verbunden, die jetzt frachtlich begünstigten Abnehmer in Mitteldeutschland würden in Zukunft einen höheren Kalipreis bezahlen müssen und dadurch einen Nachteil haben. Dieser Übergang würde daher wohl auch auf starke Widerstände stoßen. Aber im ganzen gesehen wäre es für die deutsche Landwirtschaft sicherlich das Richtige, zur frachtfreien Lieferung überzugehen, weil dann mit einem Einheitspreis beim Kali kalkuliert werden könnte.

Sachverständiger Gabriel: Im Ausland kommen Frachtentschädigungen nicht in Frage, sondern nur die Anlieferungskosten, die wir ja auf den Preis aufschlagen. Die Anlieferung ins Ausland hat sich für uns gleichfalls dadurch verteuert, daß wir vor etwa 20 Jahren von den damaligen Lieferwerken billige Frachten bis zum Seehafen hatten. Z. B. kostete die Anlieferung Staßfurt—Hamburg 39 Pf., während wir heute ab Lieferwerk bis Hamburg mit etwa 1 RM. rechnen müssen. Die Frachtkosten werden dem Auslandspreis zugeschlagen. Wir verkaufen cif New York oder cif Schweden oder loco Belgien oder frei deutsch-italienische Grenze oder auch nach verschiedenen Ankunftsparitäten in Italien.

Andererseits haben wir z. B. nach Holland verschiedene Preise; was mit der Bahn befördert wird, geht frei deutsch-holländische Grenze; soweit auf dem Wasser angeliefert wird, haben wir in Holland noch ungefähr 10 Paritäten. Wenn man sich ein Bild über die Kosten machen will, die im Auslande entstehen, müßten also die Frachten besonders angeführt werden.

Sachverständiger Prentzel: Ich möchte hier noch auf einen