

schlug vor, die Sätze des oben unter IV aufgeführten Rohstofftarifs auf das Eisenerz nur für Entfernungen bis 100 km zu übertragen, für die Strecken über 100 km aber an die Sätze dieses Tarifs den Einheitssatz von 1,5 ö für das Tonnenkilometer anzustofsen.

Die Kaiserliche Generaldirection in Straßburg hielt es dagegen für ausreichend, wenn der Rohstofftarif IV für Strecken bis 200 km beibehalten und für jedes weitere Tonnenkilometer der Einheitssatz von 1,5 ö zugerechnet, oder wenn an die Sätze des Rohstofftarifs IV für die Strecken über 100 km der Einheitssatz von 1,8 ö angestofsen würde.

Es wurde jedoch in der Sitzung des Ausschusses des Bezirks-Eisenbahnrats in Köln am 5. November 1890 mit großer Mehrheit beschlossen, dem Bezirks-Eisenbahnrathe zu empfehlen, sich für die Einführung des von der Kgl. Eisenbahndirection rechtsrh. vorgeschlagenen Eisenerz-Ausnahmetarifs (Siehe V) zu erklären.

Ferner wurde befürwortet, in diesen neuen Tarif V auch die Artikel abgerösteter Schwefelkies, Kupfererzabbrände, Eisenschlacken und Braunstein aufzunehmen.

Die Anwendung dieser hierunter folgenden Tarifvorschläge ist auch im Bezirks- und Landes-Eisenbahnrathe erörtert und zur Annahme empfohlen.

V. Vorschlag der Königl. Eisenbahn-Direction rechtsrheinisch.

Es werden berechnet für 1—100 km 2,2 ö + 6 bzw. 7 M Abfertigungs-Gebühr.
 „ „ „ „ 101— ∞ „ 1,5 „ angestofsen.

Aus diesen Einheitssätzen berechnen sich für folgende Entfernungen folgende Frachtsätze:

bei	1 km für	10 t =	10 tkm	\times	=	0,26 ö =	0,26 M + 6 M Abf.-Geb. =	6,26 M	wird abgerundet auf	ergibt auf 1 tkm
bei	1 km für	10 t =	10 tkm	\times	=	0,26 ö =	0,26 M + 6 M Abf.-Geb. =	6,26 M	6,00 M	60,00 ö
"	10 "	10 t =	100 "	\times	=	2,60 " + 6 "	= 8,60 "	8,60 "	9,00 "	9,00 "
"	20 "	10 t =	200 "	\times	=	5,20 " + 6 "	= 11,20 "	11,20 "	11,00 "	5,50 "
"	30 "	10 t =	300 "	\times	=	6,60 " + 7 "	= 13,60 "	13,60 "	14,00 "	4,67 "
"	40 "	10 t =	400 "	\times	=	8,80 " + 7 "	= 15,80 "	15,80 "	16,00 "	4,00 "
"	50 "	10 t =	500 "	\times	=	11,00 " + 7 "	= 18,00 "	18,00 "	18,00 "	3,60 "
"	100 "	10 t =	1000 "	\times	=	22,00 " + 7 "	= 29,00 "	29,00 "	29,00 "	2,90 "
"	150 "	10 t =	1500 "	=	29 + 500 \times 1,5 ö =	29 + 7,50 M =	36,50 "	37,00 "	37,00 "	2,46 "
"	200 "	10 t =	2000 "	=	29 + 1000 \times 1,5 "	= 29 + 15,00 "	= 44,00 "	44,00 "	44,00 "	2,20 "
"	250 "	10 t =	2500 "	=	29 + 1500 \times 1,5 "	= 29 + 22,50 "	= 51,50 "	52,00 "	52,00 "	2,08 "
"	300 "	10 t =	3000 "	=	29 + 2000 \times 1,5 "	= 29 + 30,00 "	= 59,00 "	59,00 "	59,00 "	1,97 "
"	350 "	10 t =	3500 "	=	29 + 2500 \times 1,5 "	= 29 + 37,50 "	= 66,50 "	67,00 "	67,00 "	1,91 "
"	400 "	19 t =	4000 "	=	29 + 3000 \times 1,5 "	= 29 + 45,00 "	= 74,00 "	74,00 "	74,00 "	1,85 "
"	450 "	10 t =	4500 "	=	29 + 3500 \times 1,5 "	= 29 + 52,50 "	= 81,50 "	82,00 "	82,00 "	1,82 "
"	500 "	10 t =	5000 "	=	29 + 4000 \times 1,5 "	= 29 + 60,00 "	= 89,00 "	89,00 "	89,00 "	1,78 "

Der Tarif für Eisenerz, auf welchen nach obigen Mittheilungen die Hüttenwerke in Preußen sich allein Hoffnung machen dürfen, ist dieser letzte unter V aufgeführte Vorschlag; denn es ist nicht wahrscheinlich, daß die allgemeine Einführung des sog. Nothstandstarifs (siehe oben unter III) von den jetzt maßgebenden Persönlichkeiten sobald für die Entwicklung des Nationalwohlstandes Preußens als nothwendig erkannt werden wird.

Der seit dem 1. Januar 1891 eingeführte, also gültige Localtarif für die ungarischen Staatseisenbahnen gilt in seinem Specialtarif II für gewöhnliche Erde und Sand, rohes Naturgestein, Schotter, Pflastersteine, Viehdünger und alle Gattungen von Kunstdünger, ferner Eisenerz und Eisenschlacken, wofern sie aus den an den Linien der Staatsbahnen gelegenen Eisenschlackenfabriken bestimmt sind. Derselbe sei hier mit VI bezeichnet. Darnach berechnen sich die Frachten für einige Entfernungen, wie folgt:

bei	für 100 kg	also für 10000 kg	oder zum Kurs von	für 1 tkm	für 1 tkm also
km	kr.	= fl.	M	tkm	ö
1	4	4	177 = 7,08	10	70,80
10	4	4	" = 7,08	100	7,08
20	4	4	" = 7,08	200	3,54
30	4	4	" = 7,08	300	2,36
40	5	5	" = 8,85	400	2,21
50	7	7	" = 12,39	500	2,48
100	13	13	" = 23,01	1000	2,30
150	19	19	" = 33,63	1500	2,24
200	24	24	" = 42,48	2000	2,12
250	29	29	" = 51,33	2500	2,05
300	34	34	" = 60,18	3000	2,01
350	38	38	" = 67,26	3500	1,92
400	43	43	" = 76,11	4000	1,90
450	46	46	" = 81,42	4500	1,81
500	49	49	" = 86,73	5000	1,73

In diese Tarifsätze sind Steuer und Manipulationsgebühr (Abfertigungsgebühr) bereits eingerechnet.

Stellt man nun die oben berechneten Frachten aller dieser 6 Tarife für 10 t und die verschiedenen