

gebahnt: das sogenannte gemischte System. Es hat dies anzubahnen einen großen Kampf gekostet, weil in Süddeutschland das eine, das sogenannte natürliche Wagenraumsystem vor nicht langer Zeit eingeführt und auch dort die Transportmittel darauf berechnet waren, während, wie gesagt, in Norddeutschland das sogenannte Classificationssystem Geltung hatte, und es hat fast jede der Bahnen Vieles nachgeben müssen, manchen Lieblingsgedanken und manche gute Gewohnheit aufopfern müssen, um die Einheitlichkeit des Tariffsystems herzustellen. Es ist aber auch für die Transportinteressenten selbst von Nachtheil insofern gewesen, als das neue Tariffschema manche Frachterhöhung mit sich gebracht hat, und hierin liegt vorzüglich auch in manchen Gegenden, an manchem Transportorte die große Unzufriedenheit, die seit einigen Jahren erregt worden ist. Sie ist eben eine Folge des angenommenen einheitlichen Tariffsystems.

Meine Herren! Wie nothwendig die Herstellung einer Einheitlichkeit aber war, will ich Ihnen nur durch ein Beispiel aus Sachsen kurz beweisen. Es bestand früher ein Tarif

bei den Staatsbahnen:	bei der Leipz.-Dresd. Bahn:
für Eilfracht	für Eilgut
I. Normalfracht	Normalklasse I.
II. Ermäßigte Fracht	Ermäßigte Klasse II.
Centnerfracht	Wagenladungsklassen
A <sup>1</sup>	A
A <sup>2</sup>	B
A <sup>3</sup>	C
A <sup>4</sup>	D
Wagenladungsfracht	E.
B <sup>1</sup>	
B <sup>2</sup>	

Es war ja ganz unmöglich, daß der einfache Verfrachter in den verschiedenen Systemen sich zurechtfinden konnte.

War der Einführung des Reformtariffsystems schon die Einführung des neuen Betriebsreglements, für die Eisenbahnen Deutschlands unter'm 11. Mai 1874 vom Reichskanzler erlassen, vorausgegangen, so wurden nun durch das erstere die „Tarifvorschriften für den Transport der Güter“ und die „Classification der Güter der Specialtarife“ auf den deutschen Eisenbahnen einheitlich und gleichmäßig geregelt. Für die einzelnen Klassen sind Maximalsätze aufgestellt.

Die Classeneinteilung im Tariffschema und die auf den deutschen Eisenbahnen angenommenen Sätze sind folgende:

	Streckenfracht pro km u. 100 kg	Expeditions- gebühr pro 100 kg
Eilgut	2,2 Pf.	40 Pf.
Stückgut	1,1 =	20 =

	Streckenfracht pro km u. 100 kg	Expeditions- gebühr pro 100 kg
Wagenladungsgüter		
Cl. A <sup>1</sup> in Ladungen von 5000 kg 0,65 Pf. bis 0,8 Pf.		20 Pf.
Cl. A <sup>2</sup> in Ladungen von 5000 kg 0,55 Pf. bis 0,667 =		12 =
(Güter der Specialtarifclassen)		
Cl. B in Ladungen von 10,000 kg 0,55 bis 0,667 =		12 =
Specialtarif Cl. I. v. 10,000 kg 0,45 bis 0,50 =		12 =
= II. v. 10,000 kg 0,3 bis 0,4 =		12 =
= III. v. 10,000 kg 0,26 bis 0,3 =		7 bis 12 =

Auf den sächsischen Staatsbahnen sind die Geldebeträge für dieselben Strecken und Gewicht normirt bei

Eilgut	2,24 Pf.	24 Pf.
Stückgut	1,12 =	20 =
Cl. A <sup>1</sup>	0,8 =	20 =
Cl. A <sup>2</sup>	0,55 =	12 =
Cl. B	0,667 =	12 =
Specialtarif Cl. I.	0,5 =	12 =
= II.	0,4 =	12 =
= III.	0,3 =	7 =

Sie werden hieraus entnehmen, daß in Sachsen in Würdigung des größeren, durch die dichte Bevölkerung bedingten Einzelverkehrs Abweichungen insofern angenommen worden sind, als für die Eilgutklasse nicht eine Expeditionsgebühr von 40 Pf., sondern nur von 24 Pf. und bei der Specialklasse III eine Expeditionsgebühr statt von 12 Pf. von nur 7 Pf. berechnet wird.

Das Reformtariffsystem ist eine Vermittelung zwischen dem Wagenraumsystem und dem Classificationssystem, in der Weise, daß die Specialtarifclassen I bis III aus dem Classificationssystem und die Wagenladungsklassen A<sup>1</sup> und B aus dem sogenannten Wagenraum oder natürlichem System entnommen sind. Das System war in der Hauptsache am 1. Januar 1877 eingeführt.

Der Fortbestand der Differentialtarife wurde von der Genehmigung der Aufsichtsbehörde abhängig gemacht. Es sind aber vom Jahre 1880 an die Differentialtarife meist hinfällig geworden, ebenso die Refaction, soweit sie die Verfrachtung von Gütern aus dem Auslande betreffen. Für inländische Güter bestehen hier und da noch einzelne solche Tarife, vorzüglich um die inländischen Producte concurrenzfähig auf dem Marke des Auslandes zu machen. Das Ausland hat aber hinwiederum die Gelegenheit ergriffen, theilweise noch die Differentialfrachten aufrecht zu erhalten, insofern als die Güter auf ihren Strecken billiger fahren, als dies in Deutschland geschieht und dadurch dieselben weiter