



Suchergebnisse: Tarif

3. November 1810 – Eine Verordnung über die neuen Posttarife

München * Eine Verordnung über die neuen Posttarife bringt keine wesentlichen Fortschritte gegenüber dem alten System. Die Berechnung der Brieftaxe erfolgt nach dem Gewicht des Briefes und der Entfernung des Bestimmungsortes. Der billigste Brief kostet drei Kreuzer. Er darf nicht mehr wiegen als ein halbes baierisches Lot [8,75 Gramm] und der Bestimmungsort darf nicht weiter als sechs Meilen entfernt sein. Für den Briefe schreibenden „Untertanen“ bedeutet die Übernahme der Posthoheit durch die souverän gewordenen Einzelstaaten einen Rückschritt gegenüber dem unter dem Schutz des Reiches entwickelten europäischen System der Thurn und Taxis, da es auf der Grundfläche des aufgelösten Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation nun nicht weniger als 43 verschiedene Postanstalten gibt. Da auch auf dem Wiener Kongress nichts für die Wiederherstellung der Posteinheit und die Verbesserung der Postbedingungen unternommen worden war, muss jedes Land seine Postangelegenheiten in eigener Zuständigkeit ordnen. Den Vorschlag Bayerns, zumindest das Portosystem für das Gebiet des Deutschen Bundes zu vereinheitlichen und das Porto - nach baierischem Muster - zu verbilligen, lehnen die anderen Länder aber kategorisch ab. Im Königreich Baiern, in dem zahlreiche fränkische und schwäbische ehemalige reichsunmittelbare Gebiete aufgegangen sind, kommt der Post eine wichtige Rolle bei der Aufgabe zu, die neubayerische Bevölkerung zu integrieren. Ein funktionierendes Post- und Verkehrswesen ist dabei ein wichtiges Mittel der bayerischen Regierungspolitik. Es sollen damit die Vorteile des neuen und größeren Wirtschaftsraumes demonstriert werden und den vom neuen Staatsverband eher weniger begeisterten Neubürgern das Königreich attraktiver machen.

25. April 1811 – Zweifel am staatlichen Bierregulativ

München * Das königlich-baierische Bierregulativ von 1811 erweist sich in der Praxis als wenig realitätsnah. Bei genauerer Betrachtung fällt auf, dass es eine bestimmte Menge Malz einem daraus herzustellenden Bierertrag gegenüberstellt. Die Qualität des Malzes ist dabei nicht näher definiert; vorgeschrieben ist lediglich, dass es trocken sein muss. Malzmenge und Bierertrag lassen sich jedoch nicht gleichzeitig überprüfen, sondern nur vor beziehungsweise nach dem Brauvorgang. Sind aus einem Scheffel Malz erst einmal sieben Eimer Sommerbier gebraut, ist das Malz aufgebraucht. Fehlt anschließend auch noch ein Teil des Bieres – etwa aufgrund des Durstes der Brauer und ihrer Knechte –, ist für die „Ausmittlung der tarifmäßigen



Zusammenhänge“ kaum noch eine verlässliche Grundlage vorhanden. Trotz des staatlichen Bierregulativs bleibt die durstige Bevölkerung misstrauisch. Viele Menschen verdächtigen die Brauer, bei der Herstellung zu betrügen und für ihr „Gwasch“, also vermeintlich dünnes oder minderwertiges Bier, einen zu hohen Preis zu verlangen. Die Obrigkeit beteuert zwar immer wieder, das Bierregulativ sei von „kristallener Klarheit“. Die Bevölkerung teilt diese Auffassung jedoch nur bedingt. Das Misstrauen der Biertrinker gegenüber den Brauern bleibt deshalb auch im 19. Jahrhundert stark ausgeprägt. Bier gilt in dieser Zeit vor allem als Nahrungs- und Alltagsgetränk, nicht als Luxusgut. Selbst Gegner des Branntwein- und Kaffeekonsums empfehlen es als Alternative zu hochprozentigem Alkohol und bekämpfen den „Fusel“ gewissermaßen mit Bier.

1840 – In England wird eine Postreform durchgeführt

Großbritannien * In England wird eine Postreform durchgeführt, die ein einfaches und kundenfreundliches Tarifsysteem beinhaltet. Es basiert auf dem Grundsatz, dass die niedrig bemessene und nur nach Gewicht gestaffelte Portogebühr ohne Rücksicht auf die Entfernung erhoben wird und hofft, dass durch die preiswerte Briefbeförderung die Zahl der versandten Briefe und damit auch die Einnahmen steigen werden. Dazu werden Briefmarken eingeführt.

1870 – Der Zechmeister'sche Pferde-Omnibus ist wirtschaftlich erfolgreich

München * Die Strecke des Zechmeister'schen Pferde-Omnibus vom Zentralbahnhof zur Ludwigsbrücke wird in der Zeit von 8:00 Uhr bis 20:30 Uhr im 20-Minuten-Takt befahren. Auf Drängen der Polizei müssen die Linien beschildert und nummeriert werden, bei Dunkelheit farbige Lampen die Richtung anzeigen. Der Tarif beträgt nur mehr drei Kreuzer. Es gibt bunte Fahrscheine, die sogar schon mit einem Reklameaufdruck versehen sind. Da die Nachfrage inzwischen angestiegen ist, kann das Unternehmen auf einen wirtschaftlichen Erfolg hoffen. Das Zechmeister'sche Streckennetz wird in der Folgezeit ständig erweitert. Bei Unrentabilität werden Streckenabschnitte aber auch wieder eingestellt oder nur mehr zu besonderen Anlässen angefahren. So verkehrten bestimmte Sonderwagen nur während des Oktoberfestes oder fahren nach Nymphenburg.

1904 – Billig ist die Fahrt mit der Straßenbahn nicht

München * Ein billiges Vergnügen ist die Fahrt mit der Straßenbahn nicht. Mit dem eingeführten



Teilstreckentarif kostet die Fahrt zwischen zehn und zwanzig Pfennigen. Das lässt viele Arbeiterinnen und Arbeiter überlegen, ob sie dieses Verkehrsmittel auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit überhaupt benutzen sollten.

15. November 1918 – Abkommen zwischen Gewerkschaft und Unternehmerverband

Berlin * Die Gewerkschaften sehen die Chance, endlich als Interessenvertretung der Arbeiterschaft in wirtschaftlichen Fragen anerkannt zu werden. In Zukunft sollen die Arbeitsbedingungen durch Tarifverträge geregelt werden, die zwischen den Unternehmerverbänden und den Gewerkschaften abgeschlossen werden. Die beiden Verhandlungsführer Hugo Stinnes, mächtiger Schwerindustrieller sowie Verhandlungsführer der Unternehmerseite, und Carl Legien, der Vorsitzende der Generalkommission der Freien Gewerkschaften, unterzeichnen ein weitreichendes, die genannten Punkte beinhaltendes Abkommen.

1922 – Die Inflation und die Straßenbahn

München * Die Inflation, die durch die Kriegsfinanzierungspolitik des Kaiserreichs verschuldet und von der Weimarer Republik zur Dämpfung der Arbeitslosigkeit fortgeführt worden ist, bringt das Münchner Verkehrsunternehmen an den Rand des Erträglichen. Weitere Streckenausbauten und dringend notwendige Neubeschaffungen im Wagenpark können nicht realisiert werden. Die Anpassung der Tarife hechelte der Geldentwertung hinterher. Alleine im Jahr 1922 gibt es 13 Tarifierhöhungen. Kosten zwei Teilstrecken am 1. März noch 1,50 Mark, so erhöht sich der Preis bis zum 31. Dezember auf 70 Mark. Doch dann geht's erst richtig los.

17. Dezember 1923 – Der Inflations-Spuk ist vorbei

München * Der Inflations-Spuk ist vorbei. Die Streckenkarte für zwei Teilstrecken der Straßenbahn kostet nur mehr 20 Rentenpfennig. Das bedeutet, dass der Tarif alleine im Jahr 1923 32 Mal erhöht worden ist, wobei auf die Monate Oktober und November dreizehn Erhöhungen fielen. Da die Inflation gerade den Mittelstand verarmen lässt, der aber zugleich die klassische Nutzerschicht der Trambahn darstellt, gehen die Fahrgastzahlen zurück. Viele Münchner können sich die Straßenbahn einfach nicht mehr leisten.
