

Vorwort.

Der Zweck der nachstehenden Untersuchungen ist es, die Frachtpolitik der deutschen Eisenbahnen im Seehafenverkehr und ihre Beziehung zur Rohstoffversorgung zu schildern. Die zweite Aufgabe ist undurchführbar ohne die Lösung der ersten. Denn die Einfuhr- und Ausfuhrmaßnahmen hängen einmal in sachlicher Hinsicht zusammen, und zweitens wird über jene nur urteilen können, wer das System der Seehafentarife: seine Geschichte, Ausgestaltung und Bedeutung kennen gelernt hat. Das System mußte auch seiner selbst wegen zur Beobachtung anreizen. Die besondere Fassung des Themas brachte es jedoch mit sich, daß die Ausfuhrtarife zurücktreten. Das gilt besonders von ihrer „Verkehrsbedeutung“, die mit den Mitteln der Statistik in manchen Beziehungen ausreichend zu umschreiben wäre. Daß dagegen bei den Einfuhrtarifen an diese Aufgabe herangegangen werden mußte, liegt auf der Hand.

Der Eisenbahnverkehr wird seit 1883 durch die „Statistik der Güterbewegung“ erfaßt. Neben diese ist in neuerer Zeit eine vollständig umgebaute „Binnenwasserstraßenstatistik“ getreten, die in ihrem wichtigsten Teil analog den Anschreibungen des Eisenbahnverkehrs gegliedert ist. In beiden zusammen hat Deutschland eine äußerst wichtige Grundlage für seine verkehrs-, insbesondere seine tarifpolitischen Maßnahmen erhalten. Ein Nachteil für die vorliegenden Untersuchungen war es, daß der Verkehr mit Holland und Belgien in beiden Statistiken nicht von dem mit den holländisch-belgischen Häfen getrennt ist. Dadurch wird ein unsicheres Element in die Beobachtungen hineingetragen.

Der Hintergrund, auf dem sich die preußische Tarifpolitik vor dem Kriege abspielte, war die günstige Verzinsung des Anlagekapitals, der eine weitgehende Freiheit bei der Durchführung wirtschaftspolitischer Zwecke entsprach. Nicht auf die privatwirt-