

Zweites Kapitel.

Die Seehafentarife, der Kampf um das Seehafengebiet und die allgemeine Ausgestaltung des Seehafentarifsystems.

1. Die Begünstigungen des Seehafenverkehrs in der Privatbahnzeit. 2. Handelspolitik, Seehafentarifpolitik und genaue Umgrenzung der Seehafentarife. 3. Die Seehafentarife im Verkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Seehafenverkehr mit Süddeutschland. 4. Die Seehafenausfuhrtarife. 5. Die Seehafeneinfuhrtarife. 6. Die Klauseln der Seehafentarife. 7. Die „Wettbewerbstarife im engeren Sinne“. 8. Der Kampf um das Seehafengebiet. 9. Die Seehafentarifpolitik und Bayern. 10. Die Seehafentarifpolitik und Triest. 11. Die allgemeine Ausgestaltung des Seehafentarifsystems.

1. Tarifarische Begünstigungen des Seehafenverkehrs waren schon in der Privatbahnzeit eingeräumt worden. Allein damals trugen sie nicht das Gepräge einer auf das Interesse der deutschen Seehäfen abzielenden Tarifpolitik, sondern hatten ihre Ursache in dem auch sonst in der Tarifgestaltung erkennbaren betriebswirtschaftlichen Grunde, den rentablen Fernverkehr von und nach der Peripherie des Landes gegenüber dem weniger ergiebigen Binnenverkehr zu bevorzugen. Dieses Motiv beherrschte die Tarifgestaltung; es schlug auch dort durch, wo das im Innenlande ausgebreitete Bahnsystem nach seiner Lage mit den Interessen eines ausländischen Hafens verwachsen war. In ihrer Gesamtheit waren die Begünstigungen des Seehafenverkehrs in der Privatbahnzeit gleichzeitig der Ausfluß des Wettbewerbs der Bahnsysteme untereinander, der bei der geringen Dichte der Netze nur im Fernverkehr entstehen konnte; dabei war, je nach der zufälligen Interessenverbindung, die die einzelnen Bahnen eingegangen waren, ihre Politik auf die Förderung oder die