

## Viertes Kapitel.

### Der Ausbau der Seehafentarife im Rahmen der allgemeinen Verkehrspolitik.

1. Einführende Zusammenfassung. 2. Speditionsgüter, Stapelgüter, Marktgüter und Seehafeneinfuhrtarife. 3. Die Ausgestaltung der Anwendungsbedingungen. 4. Über die Zukunft der Seehafenausfuhrtarife. 5. Das künftige Verhältnis zu Bayern und Österreich-Ungarn. 6. Seehafentarife und Binnenumschlagstarife. 7. Bemerkungen zur künftigen Verkehrspolitik.

1. Die bisherigen Erörterungen hatten den Sinn, den Aufbau des Seehafentarifsystems und besonders die Beziehungen, die zwischen ihm und der Rohstoffversorgung bestehen, an der Hand von Tatsachen teils klarzulegen, teils die weitere Klärung vorzubereiten. Die „Abhängigkeit“ von fremden Rohstoffen war begründet durch den Bedarf der Industrie, weiter durch die einkommenbildenden Vorgänge, die an die Warenvermittlung und -beförderung anknüpften; wir wissen, um welche Einfuhrwerte es sich dabei gehandelt hat.

Eine Untersuchung über die Rohstoffversorgung in normalen Zeiten zeigte, daß Deutschland auf fremde Erzeugungsgebiete, weiter auf „Zwischenglieder“ — Märkte und Einfuhrhäfen — angewiesen war. Für das Verhältnis der Rohstoffversorgung zu den binnenländischen Frachten ergab sich, daß diese unmittelbar die Wahl des Einfuhrwegs der Speditionsgüter zu bestimmen vermochten; denn die bei der überseeischen Beförderung nach und in den verschiedenen festländischen Einfuhrplätzen erwachsenden Ausgaben: die Vorkosten, sind und wirken durchweg nicht so verschieden, daß ihnen der entscheidende Einfluß auf den Transportweg zufallen könnte.