

a tutti i materiali in uso nella marina imperiale per l'artiglieria o l'armamento. Questa nomenclatura comprende, come si vede, solo gli articoli manufatturati in tutto od in parte all'estero; non comprende, invece, le materie prime, come il ferro in masselli o il rame grezzo.

Dal 1889 l'importazione dei principali prodotti metallici aumentò notevolmente — precisamente del 141.4 per cento nel periodo dal 1889 al 1898 — e quella delle caldaie e delle macchine per le navi crebbe nello stesso periodo del 59.8 per cento.

*Riduzioni ferroviarie.* — L'altro beneficio accordato alle costruzioni marittime consiste, come si è detto, nelle riduzioni di tariffe ferroviarie per il trasporto dei materiali necessari alle dette costruzioni e che i cantieri tedeschi ritirano dall'industria nazionale. Secondo la tariffa speciale dell'ottobre 1895, le materie prime ed alcuni prodotti manufatturati destinati alle costruzioni navali sono trasportati dai centri metallurgici fino ai cantieri a condizioni estremamente vantaggiose; questa tariffa è di pfennig 1.7 (poco più di 2 centesimi) per tonnellata-chilometro, invece di 3.5 (L. 0.043) a 4.5 (L. 0.055) come è nella tariffa ordinaria. Da Dortmund, per esempio, ad Amburgo la differenza della tariffa ridotta con quella ordinaria è del 57.92%.

Si è calcolato che la riduzione media della tariffa speciale su quella ordinaria è del 52 per cento. Un vantaggio particolare poi è stato accordato con la legge del 12 febbraio 1902 alle navi costruite sul territorio di Amburgo, le quali sono esonerate per il primo viaggio di ritorno diretto ad Amburgo dalle tasse di tonnellaggio stabilite per le navi mercantili che entrano in quel porto.

*Tariffe combinate.* — Ma, oltre ad accordare sovvenzioni ed agevolare le costruzioni, la politica tedesca, nell'intento di favorire i trasporti marittimi, ha adottato le tariffe combinate. Esse non sono altro, in fondo, che un premio d'esportazione indiretto e un sussidio ugualmente indiretto concesso alle compagnie di navigazione che possono applicarle.

Le tariffe combinate confondono il prezzo di trasporto per ferrovia col nolo, in modo che la quota-parte spettante