

und hätten auch wohl schon längst zu einem guten Erfolge geführt, wenn die Politik sich nicht einer Sache bemächtigt hätte, in welcher die Fachkenntnis des Ingenieurs, der gesunde Menschenverstand oder die Wissenschaft des Nationalökonomen allein den zur Lösung der Frage einzuschlagenden Weg hätten vorschreiben sollen.

Zu den natürlichen Nachteilen des Scheldelaufes gesellen sich andere, die staatsrechtlicher Art sind. Die Scheldemündung liegt auf holländischem Gebiet. Wenn man weiß, daß Antwerpen und Rotterdam natürliche Konkurrenten für den Schiffsverkehr des Nordens sind, sieht man leicht ein, daß dieser Umstand den Interessen Antwerpens nur ungünstig sein kann. Trotz aller Vereinbarungen, die zwischen Holland und Belgien getroffen wurden, hat ersteres Land sich geweigert, für das Legen von Baken und die Beleuchtung in dem Teile des Stromes, der sich innerhalb seiner Grenzen befindet, auf seine Kosten Sorge zu tragen: Belgien hat dessenthalben verschiedene Millionen an Unkosten auf sich genommen, die ihm von rechtswegen nicht zufielen. Holland läßt den Lotsendienst, den es von Vlissingen bis zur See versieht, in einem Zustande, der modernen Ansprüchen nicht genügt (Segel- und Ruderkähne), wohingegen auf dem Nieuwe Waterweg alles auf der Höhe der Zeit ist. Wir wollen keinen weiteren Nachdruck darauf legen. Wäre es denn auch wohl möglich, im gegenwärtigen Augenblick etwas zur Abhülfe dieser Übelstände zu unternehmen? Wir wissen es nicht, wir haben übrigens auch keine Vorschläge zu machen, die den Rechten des holländischen Volkes in irgend einer Weise Abbruch tun könnten. Es sollte jedoch jedem Volke zustehen, die Sicherheitsbedingungen seiner Handelsschiffahrt selbst zu regeln. Wie dem auch sei, wenn wir es wollen, müssen wir die Grundlagen für unser Gedeihen in unseren eigenen Abwehrmitteln suchen.

Antwerpen und der europäische Seeverkehr.

Die völlige Freigebung der Scheldes Schiffahrt (1863) war das Signal zu einer so staunenswerten Entwicklung unseres Seeverkehrs, daß der Antwerpener Hafen in verhältnismäßig kurzer Zeit in die Reihe der größten Welthäfen treten konnte. Während die Hafenbewegung von 1830 bis 1863 sich nur von