

1913 für die deutsche Flagge aufgegebenen Ziffern sprechen übrigens gleichfalls dafür. Wir lassen sie hier folgen:⁹⁾

					Netto-Reg.-t
Eingelaufen:	1745	Schiffe	von	zusammen	3 863 463 ¹⁰⁾
	darunter	{	24	Segelschiffe	„ „ 51 043 und
			36	Seeleichter	„ „ 16 619.

Die 1745 Schiffe gehörten 89 verschiedenen Reedereien; der Anteil der hauptsächlichsten davon ist folgender:

					Netto-Reg.-t
Norddeutscher Lloyd	223	Schiffe	von	zusammen	943 691
Hamburg—Amerika-Linie	226	„	„	„	658 558
Hansa-Linie	129	„	„	„	419 449
Deutsch-Australische D.-G.	111	„	„	„	350 526
Roland-Linie	62	„	„	„	204 007
Deutsch-Ostafrika-Linie	44	„	„	„	167 939
Hamburg—Südamerikan. D.-G.	49	„	„	„	140 053
Deutsche Levante-Linie	72	„	„	„	125 025
D.-G. „Neptun“	193	„	„	„	118 739
Kosmos-Linie	26	„	„	„	90 168
Oldenburg-Portugies. D. R.	63	„	„	„	63 840
Woermann-Linie	18	„	„	„	57 010

Es ist behauptet worden, daß die deutschen Schiffe in Antwerpen vornehmlich die Ausführprodukte ihrer eigenen Landesindustrie, die als Transitgut durch Belgien kommen, geladen und somit unserem Lande nur wenig Nutzen gebracht haben. Das trifft ganz und gar nicht zu; die Zeit, da der Handel der Flagge folgte, ist längst vorüber. „Im Verkehr mit einem besonders wichtigen Gebiet,“ schreibt Prof. Schumacher¹¹⁾, „für das Antwerpen mehr Ladung bietet als Hamburg und Bremen zusammen, haben sie [d. i. die deutschen Dampfer] in den vier Jahren 1910—1913, wie ich genau feststellen konnte, 20 % mehr Frachttons aus Belgien als aus Deutschland in Antwerpen eingenommen,“ obgleich der Transitverkehr im Ausgang über Antwerpen, wie wir später sehen werden, mindestens die Hälfte vom Gesamtverkehr beträgt.

⁹⁾ Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. V, II, S. 281.

¹⁰⁾ Der Schiffsraum ist nach deutscher Weise berechnet.

¹¹⁾ H. Schumacher, Antwerpen, S. 120 f.