

mit Mittelmeerhäfen sowie vereinzelte überseeische Bestimmungen vervollständigen das Bild; für alles andere sind wir ganz und gar vom Auslande abhängig.

Die einheimische Handelsflotte.

Der verhältnismäßig unbedeutende Anteil unserer nationalen Schifffahrt am Antwerpener Seeverkehr ist natürlich der geringen Entwicklung der belgischen Handelsflotte zuzuschreiben. Tabelle IX zeigt, daß diese während der letzten Jahre in keiner Weise mit dem Aufschwunge unseres Schiffsverkehrs Schritt gehalten hat. Der Anwuchs von 1913 gegen 1912 erklärt sich u. a. durch die geschäftliche Ausbreitung der Antwerpsche Zeevaart Maatschappij, die an der Trampfahrt teilnimmt (7 Dampfer mit zusammen 13 526 t), sowie durch die Naturalisierung von 2 Schiffen der Red Star Line (12 910 t).

Tabelle IX.

Die belgische Handelsflotte am 31. Dezember.¹³⁾

Jahr	Zahl der Schiffe	Netto-Schiffsraum
1860	116	33.111
1870	67	30.149
1880	66	75.666
1890	56	75.946
1900	73	113.259
1910	104	191.132
1911	101	166 420
1912	105	181.637
1913	125	236.903 ¹⁴⁾

Von der Gesamtzahl von 125 Fahrzeugen sind 71 oder 60 % ehemalige fremde Schiffe, die naturalisiert wurden. Nur 14 von den 125 wurden in Belgien gebaut; es befindet sich ein einziges großes Schiff von 5020 t darunter, die „Albertville“ der „Compagnie Belge Maritime du Congo“. Man sieht es, ein inniges Zusammenwirken von Industrie und Reederei gibt es bei uns nicht.

¹³⁾ Nach der amtlichen belgischen Statistik.

¹⁴⁾ Nach dem Lloyd Anversois.