

in dieser Hinsicht eine Vorzugsstellung ein; dank der Warenmenge, die ihm aus seinem belgischen und vor allem aus dem fremden Hinterland zufließen, erreicht seine Ausfuhrziffer annähernd die seiner Einfuhr. Viel trägt dazu auch der Umstand bei, daß der größte Teil des belgischen Überseeverkehrs sich in unserem Hafen konzentriert, während in den meisten Ländern ein reger Wettbewerb zwischen zwei oder mehreren Häfen besteht. Die folgenden Zahlen geben eine Übersicht über diese Konzentration in Antwerpen:

1912	Einfuhr von See	Ausfuhr nach See
	(in Tonnen zu 1000 kg)	
Belgien	11 613 599	9 090 309
Antwerpen	10 080 450	8 076 385 ³⁾

Ein Vergleich zwischen den drei großen Festlandhäfen ergibt Folgendes:

In Rotterdam beträgt die geladene Warenmenge	33 %	der gelöschten,
In Rotterdam beträgt die geladene Warenmenge (ohne Kohlen)	16 %	„ „
In Hamburg beträgt die geladene Warenmenge	48 %	„ „
In Antwerpen beträgt die geladene Warenmenge	80 %	„ „

Wenn wir mit dem in Rotterdam zur Feststellung der Einfuhr üblichen System Rechnung halten wollten, müßten wir das für diesen Hafen aufgegebene prozentuale Verhältnis auf 28 und 15 bzw. herabsetzen.⁴⁾ Was Antwerpen dagegen anlangt, so würde sich in Anbetracht der bedeutenden Menge leichter Waren, die dort geladen werden, zweifellos ein vollkommenes Gleichgewicht seiner Bilanz ergeben, wenn wir die Ausfuhrmenge in Frachttonnen, worauf allein es für den Reeder ankommt, festzustellen vermöchten.

Dieses Gleichgewicht in der Ein- und Ausfuhr beeinflusst in hohem Maße die Seefrachten; doch darüber später.

Die stark hervortretende Passivität des Rotterdamer Hafens hinsichtlich der Ein- und Ausfuhr auf dem Seewege übt naturgemäß ihre Rückwirkung auf die Rheinschiffahrt aus, die

³⁾ Amtliche belgische Statistik.

⁴⁾ Schumacher, Antwerpen, S. 139.