



Antwerpen anlangt, so ist dieses Eingreifen gerecht-
 das nationale Interesse es fordert.“²⁶⁾ „Wenn es
 en Hafen handelt, dessen wohlthätiger Einfluß sich
 gemeinheit des Landes erstreckt, stößt das staat-
 r dringenden Pflicht.“²⁷⁾ Er erkennt dem Staat
 t das nämliche Recht zu hinsichtlich der anderen
 Häfen, insbesondere Gent und Zeebrugge, weil
 vom nationalen Standpunkt aus nur dann zulässig
 er dem Lande neuen Verkehr bringt,“²⁸⁾ was er
 icht, da „man sagen kann, daß der größte Teil des
 der die belgischen Konkurrenzhäfen unterhält, Ant-
 zogen wird,“²⁹⁾ und dann andererseits „alles, was
 ahrtungsverkehr Antwerpens verringert oder seiner
 ng entgegenwirkt, zur Verringerung der Vorteile
 e Belgiens Industrie und Handel aus diesem Hafen
 „³⁰⁾

nachstehende Tabelle beweist übrigens, daß es nötig
 räfte des Landes auf einen einzigen Hafen zu kon-

Tabelle XXIII.

	Staatliches Anlage- kapital in Mill. Fr.	Verkehr in 100 000 Netto- Reg.-Tonnen	Unkosten in Mill. Fr per 100 000 t Verkehr
n		175	20
n . .	350	18	40
. . .	73	8	76
. . .	61	4	120
. . .	48	0,8	53
t . .	42,5	8,0	1000
. . .	80		

e Leener, La politique des transports, p. 40.
 id., p. 21.
 e Leener, La politique des transports, p. 258.
 id., p. 256.
 id., p. 260.