

Obergeschoß des Empfangsgebäudes gebracht, von wo aus es über die Überdachung der Zugangssteige unmittelbar auf das Omnibusdach verladen wird. Weitere äußere Inselbahnsteige dienen dem Omnibuslinienverkehr, wobei den abgehenden Omnibussen jeder einzelnen Linie ein fester Halteplatz zugewiesen wurde. Für ankommende Omnibusse ist ein weiterer Zugangssteig vorhanden, an dem die Omnibusse in der jeweiligen Reihenfolge ihrer Ankunft abgefertigt werden. Die Abstellanlagen für die Omnibusse sind von der Personenzugangsstelle räumlich getrennt. Eine Tankstelle befindet sich in der näheren Umgebung. Die Anlage ist trotz ihres großen Umfangs heute bereits voll ausgenutzt. Es erfolgen täglich etwa 1000 Abfahrten von hier aus, von denen allerdings der überwiegende Teil auf den Nahverkehr längs der Küste nach Mentone und Cannes ent-

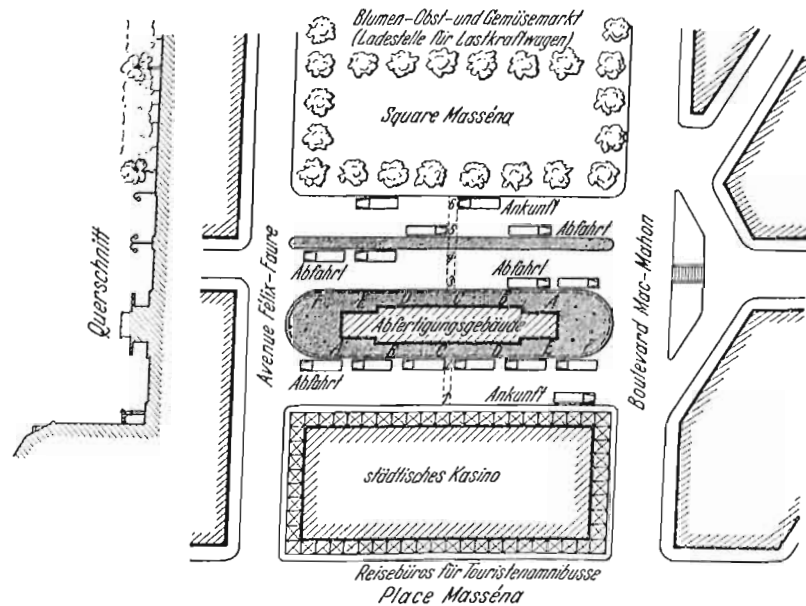


Abb. 4. Gemeinsame Personenzugangsstelle für sämtliche Vorort-, Fern- und Ausflugsomnibusunternehmen. (Gare Municipale d'Autobus in Nizza.)

fällt. Auch die im Gemeinschaftsverkehr mit der Eisenbahn stehenden Omnibuslinien laufen teilweise die Anlagen an, haben allerdings ihre Endhaltestelle am Bahnhof.

Die in Nizza gefundene Lösung für eine Gemeinschaftsanlage des Omnibusverkehrs ist in dieser Form und in diesen Ausmaßen vorerst noch einmalig. Sie hat sich für die hier gegebenen besonderen Verhältnisse in jeder Hinsicht bewährt, und auf Grund der hier gemachten Erfahrungen sind weitere ähnliche Anlagen mit kleineren Ausmaßen teils, wie in Cannes, bereits ausgeführt, teils geplant. Die Anlage ist aber nicht nur für die Verhältnisse an der Riviera vorbildlich, sondern sie zeigt eine auch für französische Gebiete mit etwas anderer Verkehrsstruktur im Prinzip zweckmäßige Lösung. Die hier gefundene organisatorische und bauliche Lösung gibt darüber hinaus aber auch sehr wertvolle Hinweise für die Durchbildung entsprechender Anlagen in anderen Ländern, und nicht zuletzt in Deutschland.

Während so die innerstädtischen Betriebsanlagen des Omnibusverkehrs in Frankreich schon verhältnismäßig weit entwickelt werden konnten, ist für den Ausbau entsprechender Anlagen für den Durchgangsverkehr an der Strecke verhältnis-

mäßig wenig geschehen. Auch hier besteht in starkem Umfange ein Bedürfnis nach Gemeinschaftsanlagen, die verschiedenen Verkehrsteilnehmern gleichzeitig dienen. Die Schwierigkeiten liegen hier darin, daß derartige Anlagen nicht mehr durch die Initiative einer einzelnen Gemeinde, sondern unter unmittelbarer Mitwirkung der staatlichen Straßenbaubehörden geschaffen werden müssen. Hierfür fehlen in Frankreich im Gegensatz zu Deutschland noch gewisse Voraussetzungen. Die gegenwärtig in Deutschland an den Reichsautobahnen im Ausbau befindlichen Rastanlagen, besonders die Großrastanlagen mit Gaststätten, zeigen, daß auch diese Aufgabe lösbar ist.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß der Omnibusverkehr in Frankreich weniger wegen seiner vorhandenen Betriebseinrichtungen als vielmehr wegen des durch seinen großen Umfang bedingten Bedürfnisses nach solchen bemerkenswert ist. Er zeigt daher deutlicher als in Deutschland die Probleme betrieblicher Art auf, die bei einem raschen Anwachsen des Omnibusverkehrs auftreten. Eine genaue Beobachtung des französischen Omnibusverkehrs kann daher dazu beitragen, den in Deutschland zu erwartenden ähnlichen Schwierigkeiten rechtzeitig durch bauliche Maßnahmen vorzubeugen. Vor allem zeigt sich deutlich, daß die Aufgabe nur durch straffeste organisatorische Zusammenfassung gelöst werden kann, die sich ebenso auf die Zusammenfassung der verschiedenen am Omnibusverkehr beteiligten Unternehmungen wie auch eine Zusammenfassung des Omnibusverkehrs mit dem Schienenverkehr zu erstrecken hat. Die in Deutschland gegebenen Voraussetzungen werden es ermöglichen, die hier in den nächsten Jahren auftretenden Schwierigkeiten organisatorisch leichter zu lösen als dies in Frankreich möglich war. Aber die im französischen Omnibusverkehr schon gesammelten und weiterhin noch zu sammelnden Erfahrungen werden diese Aufgabe in vielen Punkten wesentlich unterstützen können.

Der deutsch-argentinische Seeverkehr in seiner Entwicklung seit der Vorkriegszeit bis zur Gegenwart¹.

Von Dipl.-Volkswirt Hans Joachim Trummel, Wuppertal.

1. Die Gestaltung des deutsch-argentinischen Verkehrs bis zum Weltkrieg.

Ursprünglich vollzog sich der Schiffsverkehr zwischen Deutschland und Argentinien in nur bescheidenen Grenzen, da auch nach Regelung der Handelsbeziehungen staatlicherseits im Jahre 1857 der mengenmäßige Umfang des Güterausstausches noch gering und auch die deutsche Handelsflotte auf dem Südatlantik noch wenig vorgedrungen war, so daß die Verfrachter fast gänzlich auf die Inanspruchnahme englischen Schiffsraums angewiesen waren. Ein rascher Wandel trat dann aber ein, als die fortschreitende Industrialisierung, besonders zu Ende des vorigen Jahrhunderts, dem Güterausstausch zwischen den beiden Ländern einen ungeahnten Aufstieg verlieh, so daß seitens hauseatischer Kaufleute alles daran gesetzt wurde, durch Einrichtung eigener Schifffahrtslinien den Handelsverkehr zu unterbauen und zu festigen und so durch regelmäßige Linienbetriebe an Deutschland zu ketten. Immerhin mußte besonders anfangs ein derartiges Schifffahrtsunternehmen, das eine Erschließung zum Teil noch unberührter Wirtschaftsgebiete zur Aufgabe hatte, ein bedeutendes Risiko in sich schließen.

Schon Ende 1871 wurde die *Hamburg-Südamerikanische Dampf-*

¹ Die vorliegende Abhandlung ergänzt die der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln vorgelegte Dissertation des Verfassers „Die deutsch-argentinischen Handelsbeziehungen im Wandel der letzten 25 Jahre (1913—1937)“ nach der verkehrswirtschaftlichen Seite.

schiffahrts-Gesellschaft (HSDG.) unter Führung bedeutender Hamburger Finanz- und Schiffahrtskreise ins Leben gerufen. Infolge vorsichtiger Geschäftsführung und Beschränkung kostspieliger Neubauten gelang es der Gesellschaft, gut über die Krisenzeit 1872/73 zu kommen. In den darauffolgenden Jahren dehnte sie durch Charterung und Neuindienststellung von Schiffsraum ihr Tätigkeitsfeld in Südamerika weiter aus. Auf die Einzelheiten der Entwicklungsphasen kann hier nicht näher eingegangen werden, nur einige wesentliche Merkmale seien hervorgehoben.

Zunächst sei darauf hingewiesen, daß neben der „Hamburg-Süd“, deren Verkehrsgebiet ausschließlich das südamerikanische war, bereits 1873 der Norddeutsche Lloyd eine Linie einrichtete, die den Brasil- und La Plata-Dienst gleichzeitig versah, die dann aber kurz darauf nach dem Vorbild der „Hamburg-Süd“ in zwei selbständige Linien getrennt wurde¹. War das Verhältnis zwischen diesen beiden Gesellschaften stets ein freundliches, zumal der Lloyd in das Verkehrsgebiet der „Hamburg-Süd“ keine Eingriffe unternahm, so wurde die Sachlage eine andere, als ab 1890 die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“, ein Bremer Unternehmen, unmittelbar von Hamburg aus Linien einrichtete und auch in das Verkehrsgebiet der „Hamburg-Süd“ in Argentinien eindrang, so daß Reibungen zwischen beiden nicht zu vermeiden waren. Im Jahre 1900 trat die vierte und letzte deutsche Großreederei in Argentinien auf, die „Hamburg-Amerika-Linie“ (Hapag). Diese vier Unternehmungen sind es, die die deutsche Flagge in den La Plata-Häfen vor dem Krieg zeigten, ihnen fiel der größte Teil des Personen- wie Gütertransportes zwischen den beiden Ländern zu.

Die Schiffahrtspolitik der deutschen Reedereien im La Plata-Verkehr².

Will man die bemerkenswertesten Phasen der Verkehrsgestaltung der deutschen Reedereien im La Plata-Verkehr vor dem Krieg hervorheben, so läßt sich zunächst die Feststellung machen, daß die Hamburger Linien, insbesondere aber die „Hamburg-Süd“, durch eine zielbewußtere und beständigere Schiffahrtspolitik, als sie der Norddeutsche Lloyd betrieb, von Jahr zu Jahr im Argentinien-Geschäft an Boden gewannen. Hinzu kam noch für die HSDG. der günstige Umstand, daß sie aus den kostspieligen Versuchen des Lloyd, einen möglichst wirtschaftlichen Schiffstyp im La Plata-Verkehr einzusetzen, ihre Lehren zog und in den „Cap“-Dampfern einen für die La Plata-Fahrt konkurrenzlosen Typ schuf. Es gelang der „Hamburg-Süd“, die ursprünglich monatliche Verbindung in eine wöchentliche umzuwandeln, an die Stelle „langsamer Frachtdampfer mit beschränkter Passagiergelegenheit“ moderne Fahrzeuge in die La Plata-Fahrt einzusetzen, die den Ansprüchen der Passagiere und der Verladerschaft in jeder Beziehung gerecht wurden. Die glänzende Aufwärtsbewegung verdankte die „Hamburg-Süd“ einzig und allein ihrer eigenen Kraft und der Tüchtigkeit ihrer Führung, die durch Umsicht und gesunde Geschäftsgebarung die wesentlichen Erfolgsgrundlagen schuf. Stets war dieses Unternehmen bemüht, durch die richtige Erkenntnis der jeweiligen Verkehrsbedürfnisse dem Personen- und Güterverkehr Förderung angedeihen zu lassen; es paßte sich ferner stets dem technischen Fortschritten im Verkehrswesen an und erreichte durch eine umsichtige Geschäftspolitik, indem es bei allzu starker Nachfrage nach Schiffsraum selbst verlustbringende Charterverträge nicht scheute, von seinem Verkehrsgebiet fremde Konkurrenz fern zu halten. Schließlich waren es auch Pünktlichkeit und Sorg-

¹ Priß, Das deutsche Reedereigeschäft nach Argentinien, S. 18. — Eckert, Die Entwicklung der Schiffahrt zwischen Deutschland und Südamerika in „Verhandlungen des deutschen Kolonialkongresses 1905“, S. 964 f.

² Priß, a. a. O. S. 70 ff. — Eckert, a. a. O., S. 965.

falt im Betriebe, die es dieser Gesellschaft ermöglichte, eine führende Stellung innerhalb der deutschen wie der ausländischen La Platareedereien einzunehmen.

Die Schiffahrtspolitik des Norddeutschen Lloyd wich wesentlich von der der „Hamburg-Süd“ ab. Ein Hinderungsgrund für eine stetige Aufwärtsentwicklung beim Lloyd dürfte vor allem in der Tatsache zu suchen sein, daß ihm nicht das geeignete Schiffsmaterial für die La Plata-Fahrt zur Verfügung stand, wie die HSDG. es aufweisen konnte; auch ließ die Reisegeschwindigkeit der Dampfer zu wünschen übrig, da der Lloyd veraltete Schiffstypen in Fahrt hatte, so daß auch dadurch seine Wettbewerbsfähigkeit geschwächt wurde¹. Zum Ausgleich versuchte er durch erhebliche Fahrpreisermäßigungen den Auswandererverkehr an sich zu ziehen und weniger anspruchsvolle Reisende von und nach Argentinien zu transportieren. Konnte sich der NDL. infolge seiner hauptsächlich auf die nordatlantische und ostasiatische Route gerichteten Schiffahrtsinteressen in der La Plata-Fahrt nicht in dem Maße durchsetzen wie die „Hamburg-Süd“, so behauptete er dennoch im Zwischendeckverkehr unter den deutschen La Platareedereien den ersten Platz. Dies gelang ihm dadurch, daß seine Agenturen in Spanien eine intensive Tätigkeit entwickelten, um den Auswandererverkehr von dort auf seine Schiffe zu ziehen. Hierbei handelte es sich häufig um Wanderarbeiter, die auf den Lloyd-Dampfern fuhren, nach Beendigung der Ernte aus Argentinien in ihre südeuropäische Heimat zurückkehrten und sich also sowohl zur Hinfahrt wie zur Rückfahrt der Lloyd-Schiffe bedienten.

Die Bremer Reederei beherrschte jedoch diesen Aus- und Einwandererverkehr nicht allein, vielmehr trat ihr noch eine Reihe ausländischer Firmen zur Seite, besonders die englische Royal Mail S. S. Co., die französischen Messageries Maritimes und Chargeurs Réunis sowie die holländische Süd-Amerika-Linie. Dieser Einbruch fremder Reedereien in das Verkehrsgebiet des Lloyd hatte langwierige Konkurrenzkämpfe zur Folge, die allen Beteiligten durch gegenseitiges Unterbieten der Passageraten Schädigungen brachten.

Ähnlich wie der Norddeutsche Lloyd hatte auch die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“ in ihrem La Plata-Betrieb durchweg weniger qualifiziertes Material in Dienst. Die „Hansa“ wich insoweit in ihrer Verkehrspolitik von der der übrigen La Plata-Reedereien ab, als sie nur Gütertransporte ausführte und sich in der Verwendung des Schiffsraums fast ausschließlich durch die Lage des argentinischen Frachtmärktes bestimmen ließ, so daß neben Buenos Aires noch die meisten Paranähäfen sowie die übrigen Küstenplätze als Frachtannahmehäfen angelaufen wurden². Infolgedessen nahmen die Fahrten der „Hansa“-Schiffe auf ihrer Rückreise von Argentinien den Charakter gewöhnlicher „Tramp-Fahrten“ an. Musterhafte Behandlung der übernommenen Güter brachte es mit sich, daß die „Hansa“-Dampfer bei den Exporteuren in den Paranähäfen vor allen anderen Trampschiffen eine Bevorzugung genossen.

Als letzte der deutschen Seereedereien nahm die Hamburg-Amerika-Linie in Gemeinschaft mit der „Hamburg-Süd“ die La Plata-Fahrt auf. Die Entwicklung dieser Linie³ bot ein im ganzen erfreuliches Bild. Die Betriebsergebnisse wurden zeitweilig allerdings durch die übermäßige Konkurrenz ausländischer Reedereien ungünstig beeinflusst, die die Frachtraten empfindlich drückten. Der in Gemeinschaft mit der „Hamburg-Süd“ unterhaltene Betrieb wurde in der Weise durchgeführt, daß wöchentlich ein großer Passagierdampfer der „Cap-Klasse“ der HSDG. bzw. ein solcher der „König Friedrich August-Klasse“ der HAL. den Schnelldienst von Hamburg nach Buenos Aires versah. Daneben betrieb die Hapag noch Frachtdampferlinien mit fast allen größeren Häfen Argentinien.

¹ Priß, a. a. O., S. 71/72.

² Priß, a. a. O., S. 73.

³ Geschäftsbericht der Hapag 1905. S. 5.

Die zahlenmäßige Gestaltung des deutsch-argentinischen Schiffsverkehrs vor dem Krieg.

Nachdem kurz die organisatorische Ausgestaltung des deutschen La Plata-Verkehrs geschildert wurde, soll im folgenden an Hand der Zahlen der Statistik des Deutschen Reichs die Entwicklung des Seeverkehrs zwischen Deutschland und Argentinien, seine flaggenmäßige Verteilung, sowie der Verkehr der bedeutenderen Hafenplätze untersucht werden.

Der Seeverkehr des Deutschen Reiches mit Argentinien in den Jahren 1903, 1910, 1913¹.

	Nach Argentinien abgegangen		Von Argentinien angekommen	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
1903	108	294398	224	501296
1910	197	682980	284	845537
1913	184	777284	326	1103403

Die Zahlenübersicht zeigt deutlich, welch einen raschen Aufschwung der deutsche La Plata-Verkehr in den letzten 10 Vorkriegsjahren genommen hatte. Gingen 1903 nur 108 Schiffe mit nicht ganz 300000 NRT von Deutschland nach den La Plata-Häfen in See, so waren es im letzten Vorkriegsjahr schon 184 Schiffe mit 777284 NRT, d. h. die Zahl der nach Argentinien ausgehenden Schiffe, zumeist Dampfer, stieg in dem Zeitraum 1903—1913 um etwa Dreiviertel, während nach der ausgehenden Tonnage gerechnet, eine Steigerung um mehr als das Eineinhalbfache gegen 1903 eintrat. Der Grund hierfür liegt darin, daß größere Schiffseinheiten auch im La Plata-Dienst eingesetzt wurden, da die Ansprüche der Passagiere gestiegen waren und auch die Konkurrenz mit den ausländischen Reedereien die deutschen Unternehmen nötigte, neben den bestehenden alten Frachtlinien mit beschränkter Personenbeförderung Passagierschnelldienste zwischen Deutschland und dem Haupthafen Argentiniens, Buenos Aires, einzurichten.

In umgekehrter Richtung, von Argentinien nach Deutschland, war die Vorkriegsentwicklung eine ähnliche. Kamen 1903 224 Schiffe mit etwas über 500000 NRT aus Argentinien in deutschen Häfen an, so waren die entsprechenden Zahlen für das Jahr 1913 auf 326 Schiffe mit über 1100000 NRT angewachsen. Vermehrte sich auch hier die Zahl der nach Deutschland gelangten Schiffe um etwa die Hälfte, so blieb die Steigerung der NRT im Verkehr Argentinien—Deutschland hinter der in umgekehrter Richtung relativ zurück. Sie konnte sich nur etwas mehr als verdoppeln, eine Tatsache, die dadurch zu erklären ist, daß in der Richtung nach Deutschland viele relativ kleine Schiffe für den Transport der voluminösen Massengüter erforderlich sind, die nur in dieser einen Richtung laufen und sich dann in freier Fahrt Rückfracht in anderen, nicht deutschen Häfen suchen. Aus der Struktur des deutsch-argentinischen Güterverkehrs ist es des weiteren zu erklären, daß die Zahl der nach Argentinien auslaufenden Schiffe sowie ihr gesamter Raumgehalt stets unter der Zahl der von den La Plata-Häfen einlaufenden Schiffe liegt, da in Richtung Südamerika für den Transport der relativ wenig Schiffsraum einnehmenden Fertigwaren in der Regel nur die Fahrzeuge der Linienreedereien in Anspruch genommen werden und die Trampschiffe hier im ganzen ausscheiden. So kommt es, daß der Durchschnittstonnagegehalt der abgehenden Schiffe ein größerer ist als der der ankommenden. Des weiteren zeigt die Tabelle deutlich, wie sehr die Raumgröße pro Schiffseinheit in den zehn Jahren vor Kriegsausbruch gewachsen ist.

¹ Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 160, III—IV; Bd. 244, III—IV; Bd. 273, III—IV. Die Seeschifffahrt in den Jahren 1903, 1910, 1913.

Durchschnittlicher NRT-Gehalt der zwischen Deutschland und den La Plata-Häfen verkehrenden Schiffe¹.

	Nach Argentinien abgegangene Schiffe	Von Argentinien angekommene Schiffe
1903	2726 NRT	2241 NRT
1913	4224 NRT	3384 NRT

Die Zahlen lassen die Steigerung der Schiffsraumgröße in beiden Verkehrsrichtungen erkennen, gleichzeitig zeigt sich aber, daß der Durchschnittsraumgehalt der nach Argentinien abgehenden Schiffe ein schnelleres Steigen aufzuweisen hatte als in umgekehrter Richtung, da hier sich der Einfluß der vielen kleineren Tramps stärker durchsetzt und die durchschnittliche Größe der von dort angekommenen Schiffe drückt.

Betrachten wir nun den deutsch-argentinischen Schiffsverkehrsverkehr im letzten Vorkriegsjahr etwas näher:

Seeverkehr des Deutschen Reiches mit Argentinien im Jahre 1913².

	Von Argentinien angekommene		Nach Argentinien abgegangene	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Insgesamt . . .	326	1103403	184	777284
Davon Deutsche	222	875408	159	718742
Britische . . .	84	198350	18	49036
Norwegische . .	9	11150	1	751
Holländische . .	1	1519	1	2007
Italienische . .	4	5180	1	1095
Argentinische .	3	6186	2	2105

Außerdem im Zwischenverkehr:
Deutsche . . . | 5 | 11464 | 2 | 7823

Anteilmäßig überwog hiernach 1913 in deutsch-argentinischen Verkehr die deutsche Flagge ganz erheblich, und zwar belief sich unser Flaggenanteil auf 79,6 vH in der Ankunft und 92,5 vH in der Abfahrt¹. Kann man also bei dem Verkehr in Richtung Argentinien von einer fast monopolartigen Stellung der deutschen Flagge sprechen, hinter der die fremden Anteile stark zurücktreten, so ist in der umgekehrten Richtung unser Flaggenanteil etwas schwächer, wenngleich mit einem Satz von etwa 80 vH immer noch hervorragend. Jedoch tritt in diesem Verkehr Englands Stellung deutlich hervor. Da in Richtung nach Argentinien die Zahl der abgegangenen Schiffe eine wesentlich geringere ist, liegt die Vermutung nahe, daß es sich bei den englischen Schiffen im wesentlichen um die schon erwähnten Trampers handelt, die den zusätzlichen Schiffsraum für den Transport der voluminösen Massengüter liefern, sich im wesentlichen also in der einseitigen Richtung Argentinien—Deutschland bewegen und nach Löschen der Ladung andere, außerdeutsche Häfen je nach dem Frachtangebot anlaufen. Ähnliche Verhältnisse lassen sich bei dem norwegischen Flaggenanteil erkennen, der zahlenmäßig wesentlich geringer als der englische ist und eine gleiche Richtung zeigt. Ausgeglichen ist das

¹ Aus der vorhergehenden Tabelle errechnet.

² Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 273, III. Die Seeschifffahrt im Jahre 1913, S. IIIa, 120 ff.

Verhältnis der angekommenen und abgegangenen Schiffe bei dem deutschen Flaggenanteil, wenn auch hier naturgemäß ein Überwiegen der von Argentinien her ankommenden Fahrzeuge vorliegt. Man muß sich vergegenwärtigen, daß bei uns der Linienverkehr die Hauptrolle spielt, während der Trampfahrt eine untergeordnete Stellung zukommt. Gleichzeitig bringt dieser Umstand es mit sich, daß das Größenverhältnis der deutschen und der englischen im La Plata-Verkehr beschäftigten Schiffe ein für uns günstigeres ist, was folgende Zahlen beweisen¹: War die durchschnittliche Raumgröße der unter deutscher Flagge aus Argentinien ankommenden Dampfer 3943 NRT, so war die der englischen Schiffe nur 2361 NRT.

Schließlich sei noch auf die geringe Zahl der im Zwischenverkehr argentinische Häfen berührenden Schiffe hingewiesen, ein Umstand, der seine Erklärung darin findet, daß diese für die deutschen Dampfer sowie für die der anderen Nationen Endpunkte bzw. Ausgangspunkte ihrer Reise bilden, und nur einige wenige zur Westküste des Kontinents weiterfahrende Schiffe die argentinischen Häfen im Zwischenverkehr berühren.

Interessant ist eine Übersicht über die wichtigsten Seehäfen, die den deutsch-argentinischen Schiffsverkehr vermitteln; darüber geben die folgenden beiden Aufstellungen Aufschluß:

Seeverkehr der bedeutenderen deutschen Häfen mit Argentinien im Jahre 1913².

Häfen	Angekommen		Abgegangen	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Bremen	9	24 151	28	72 888
Bremerhaven . . .	34	149 589	33	152 197
Hamburg	262	892 925	121	553 579

Die Stellung Hamburgs insbesondere als Empfangshafen argentinischer Massengüter im Jahre 1913 tritt klar hervor, auch als Versandplatz deutscher Fertigwaren nach dort steht Hamburg voran. Bremens Funktion ist eine andere, denn als Massengutempfänger kommt 1913 diese Stadt fast gar nicht in Betracht, dagegen immerhin etwas als Versandort hochwertiger Fertigwaren. Eine Mittelstellung nimmt Bremerhaven ein. Während die drei Häfen Bremen, Bremerhaven und Hamburg alleinige Ausgangspunkte des Schiffsverkehrs nach Argentinien im Jahre 1913 waren, kamen als Endpunkte der Fahrten von dort außerdem noch einige Häfen an der Ostsee, darunter Danzig und Stettin, in Frage.

Der Seeverkehr Hamburgs mit den argentinischen Häfen im Jahre 1913³.

Häfen	Angekommen von		Abgegangen nach	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Bahia Blanca . . .	21	67 882	4	14 319
Buenos Aires . . .	129	552 538	35	472 919
La Plata	4	9 675	—	—
Rosario	58	153 954	12	29 215
Santa Fé	32	66 490	—	—

¹ Aus der vorhergehenden Tabelle errechnet.

² Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 273, III. Die Seeschifffahrt im Jahre 1913, S. III b, 48/53.

³ Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 273, III. Die Seeschifffahrt im Jahre 1913, S. III b, 81/86.

Im weiteren sei noch kurz der Verkehr Hamburgs als des für den deutschen La Plata-Verkehr wichtigsten Hafen mit den argentinischen Plätzen untersucht. Zunächst läßt sich feststellen, daß in Richtung Argentinien—Hamburg als Empfangshafen eine Reihe von Orten in Betracht kommen, während umgekehrt als Empfangshafen deutscher Warensendungen im wesentlichen nur Buenos Aires angelaufen wird. Auch hierfür ist die Erklärung aus der Gestaltung des Güterverkehrs heraus leicht zu finden: Als Umschlaghäfen für Massengut haben neben Buenos Aires noch Rosario, Bahia Blanca und Santa Fé wesentliche Bedeutung. Buenos Aires allein würde sich hierbei mit seinen Hafenanlagen als unzureichend erweisen, so daß eine Reihe von Plätzen nahe den Erzeugungsgebieten an der Küste und landeinwärts an den großen Strömen als Ausgangshäfen des Verkehrs nach Deutschland hinzutreten müssen. In umgekehrter Richtung liegen die Dinge anders. Der ganze Importhandel des Landes vollzieht sich fast ausschließlich über Buenos Aires, dort haben die großen Handelsorganisationen ihren Sitz und von dort aus nehmen sie die Verteilung der Fertigwaren vor.

Abschließend sei die Stellung der deutschen Flagge im La Plata-Verkehr kurz gekennzeichnet¹:

Schiffsverkehr Argentinien nach Flaggenanteilen 1912.

Land	1000 RT
Argentinien	26 537
England	16 024
Deutschland	2 609
Italien	1 257
Frankreich	979
Norwegen	533
Österreich	482
Niederlande	400
Spanien	326
Anderc Länder	997
Insgesamt	50 144

Abgesehen von der argentinischen Flagge ist die englische sowie die deutsche am stärksten vertreten; im Gesamtverkehr erreichte die deutsche Flagge einen Anteil von 5,2 vH. Von dem argentinischen Schiffsverkehr des Jahres 1912 entfiel mehr als die Hälfte — nämlich 26,77 Mill. RT — auf den Küsten- und Flußverkehr, dessen Höhe auch den auffallenden Betrag des argentinischen Flaggenanteils im Gesamtverkehr bedingte. Man darf wohl annehmen, daß im wesentlichen die Küsten- und Flußschifffahrt von argentinischen Fahrzeugen ausgeführt wurde, diese im Überseeverkehr dagegen kaum anzutreffen waren. Unter Berücksichtigung dieser Tatsache wird man den Überseeverkehr in den argentinischen Häfen (Gesamtverkehr abzüglich Küsten- und Flußverkehr) auf 23,37 Mill. RT ansetzen können¹. England steht mit 16 Mill. RT an weitaus erster Stelle, die deutsche Flagge folgt mit 2,6 Mill. oder einem Anteil von 11,2 vH. — Von dem Überseeverkehr entfiel wiederum mehr als die Hälfte auf den Hafen Buenos Aires, wie nachstehende Tabelle zeigt¹:

Argentinien's Überseeverkehr 1912.

	RT
Summe aller ein- und ausgelaufenen Schiffe	9 895
Davon entfielen auf den Hafen von Buenos Aires	4 450
	23 372 714
	11 770 699

¹ Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 3, Internationale Verkehrschronik, S. 267 ff.

Wir sehen: Der deutsch-argentinische Schiffsverkehr hatte in den letzten Vorkriegsjahren einen raschen Auftrieb erfahren, die deutsche Flagge war in Argentinien nächst der englischen die meist gesehene. Die führenden deutschen Außenhandelskreise, auf der Suche nach aussichtsreichen neuen Handelsmärkten, begrüßten diese Entwicklung der Intensivierung der Handels- und Verkehrsbeziehungen freudig. Allgemein hoffte man, daß auch die kommenden Jahre eine weitere Aufwärtsbewegung bringen würden. Jedoch zerstörte der Ausbruch des Weltkriegs im August 1914 diese Hoffnungen gänzlich. Es folgte ein völliger Stillstand des gesamten deutsch-argentinischen Schiffsverkehrs, ein Zustand, der nach fast fünfjähriger Dauer mit der Auslieferung des bei weitem größten Teils unserer Handelsflotte an die feindlichen Mächte endete.

2. Die Wiederanknüpfung der deutsch-argentinischen Seeschiffahrtsbeziehungen in den Jahren 1920—1922.

Die Schiffahrtsverbindungen mit der Ostküste Südamerikas, speziell mit Argentinien, konnte nach Kriegsende durch die deutschen Schiffahrtsgesellschaften verhältnismäßig früh wieder aufgenommen werden. Waren die alten Argentinienreedereien infolge der Ungewißheit über ihre Wiederaufbaumöglichkeiten zuerst noch zurückhaltend, so gelang es der bis dahin in der Großschiffahrt nicht vertretenen Reederei Hugo Stinnes, sich durch rasch vollzogenen Neubau mehrerer großer Frachtschiffe mit beschränkter Personenbeförderung im La Plata-Verkehr festzusetzen¹. Als nächste deutsche Schiffahrtsunternehmung folgte die „Hamburg-Süd“, die schon Anfang 1920 mit gecharterten Schiffen die argentinischen Häfen anlief. Im Jahre 1921 wurde dieser zunächst noch unregelmäßig betriebene Verkehr verdichtet und nach einem festen Fahrplan durchgeführt, was der „Hamburg-Süd“ um so eher möglich wurde, als sie nicht wie andere deutsche Großreedereien Anschluß oder Anlehnung an ausländische Gesellschaften und Schiffahrtsgruppen gesucht hatte, sondern aus eigenen Kräften heraus den planmäßigen Neubau von Fracht- und Personendampfern, besonders der „Cap“-Klasse² betrieb. Erst später, Ende 1921, nahmen auch Norddeutscher Lloyd sowie die Hapag ihren Dienst zu den La Plata-Häfen wieder auf. Der Lloyd setzte hier die Schiffe der „Sierra“-Klasse ein, die an Ausstattung den „Cap“-Schiffen ungefähr gleichkamen, in Größe und Geschwindigkeit allerdings jene nicht erreichten³. Die Hapag beschränkte sich dagegen zunächst auf den Betrieb mit einfacheren Schiffseinheiten, der in erster Linie der Frachtbeförderung diente. Für die Wiederaufnahme des Verkehrs durch diese Gesellschaft ist die Tatsache erwähnenswert, daß sie in Zusammenarbeit mit den „United American Lines“ vor sich ging⁴.

Neben den vier deutschen Gesellschaften, die einen regelmäßigen Liniendienst von Deutschland nach Argentinien betrieben, waren hier noch eine Reihe ausländischer Unternehmungen stark beschäftigt, die fehlenden Schiffsraum für uns stellten. Besonders im Jahre 1920 traten die ausländischen Schiffe in deutschen Häfen stark in den Vordergrund, wogegen in den darauffolgenden Jahren ein rasches Steigen des deutschen Flaggenanteils zu beobachten war.

Nachstehende Übersicht gibt ein Bild aller zwischen Deutschland und Argentinien verkehrenden Schiffahrtsunternehmungen im Jahre 1921⁵.

¹ Pantlen, Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschiffahrt, 1927, S. 63.

² Priester, Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt, 1926, S. 131.

³ Pantlen, Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschiffahrt, 1927, S. 63.

⁴ Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie 1921, S. 4.

⁵ Wirtschaftsdienst Nr. 13 vom 1. April 1921.

Linie	Reederei	Nation	Häufigkeit	Passagier Fracht
Hamburg— Brasilien— Argentinien	Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg und United American Lines, New York, Hamburg-Süd, Hamburg	deutsch	14 tägig	P. und F.
„	„	amerikan. deutsch	14 tägig	P. und F.
„	Rotterdam Südamerika Linie (Vereinigter Dienst von N. V. van Nievelt Goudriaan en Co's Stoomvaart Mij, und der Hol- land-Amerika-Linie, Rotterdam)	holl.	14 tägig	F.
„	Skogland-Linie, Haugesund	norweg.	monatl.	P. und F.
„	Compañia Naviera Sota y Aznar, Bilbao	spanisch	14 tägig	F.
„	Transportes Maritimos do Estado, Lissabon	portug.	unregelmäßig	F.
„	Chargeurs Réunis, Paris	franz.	monatl.	F.
„	Baltica-Süd-Ameriana Linien, Kopenhagen	dänisch	monatl.	F.
„	Ward Line, New York	USA.	monatl.	F.
„	Royal Mail Steam Packet Co. und Lamport and Holt, London	britisch	monatl.	F.
Hamburg— Argentinien	Artus, Danzig	deutsch	monatl.	P. und F.
Hamburg— La Plata	Norddeutscher Lloyd und Hansa- Linie, Bremen	deutsch	monatl.	F.
„	Hugo Stinnes Reederei A.-G., Hamburg	deutsch	monatl.	F.
„	Lloyd Royal Belge S. A., Antwerpen	belgisch	monatl.	F.
„	Kerr Steamship Co., New York	USA.	monatl.	F.

Die Übersicht zeigt, wie stark die ausländische Flagge im deutsch-argentinischen Verkehr vertreten war. Insbesondere um den für die Bezüge von Massengütern notwendigen Schiffsraum zur Verfügung zu haben, war Deutschland damals weitestgehend auf ausländische Transportleistungen angewiesen. Was dagegen die Passagier-Schnellfahrten betrifft, so läßt sich hier deutlich die bei weitem stärkere Stellung der deutschen Reedereien erkennen, gelang es ihnen doch in relativ kurzer Zeit eine Anzahl leistungsfähiger Passagierdampfer einzusetzen. An der Spitze marschierte hier die „Hamburg-Süd“, die nach Indienstellung ihres 21 000 BRT-Dampfers „Cap Polonio“ zeitweilig konkurrenzlos im Argentinien-Verkehr dastand.

Als das wesentlichste Kennzeichen der deutschen Argentinienfahrt in den Jahren kurz nach Kriegsende ist der unbedingte Wille unserer Großreedereien hervorzuheben, die Kriegsverluste auf irgendeine Art auszugleichen, sei es nun aus eigener Kraft wie bei der „Hamburg-Süd“, sei es mit Unterstützung ausländischer, meistens nordamerikanischer Gruppen. So gelang es zunächst durch Anmietung fremder Schiffe bereits 1920 die deutsche Flagge in argentinischen Häfen zu zeigen. Rückkauf ehemaliger deutscher Schiffe von den Feindstaaten und vor allem eine rege Neubautätigkeit machten es möglich, ein Jahr darauf feste, regelmäßige Linien mit deutschen Fahrzeugen wieder einzu-

richten. Da die deutschen Schiffe mit allen Erfahrungen einer modernen Schiffstechnik erbaut waren, wurden sie sowohl im Passagierverkehr wie auch bei der Beförderung von Gütern bald bevorzugt. So erfuhr die deutsche Flagge im Seeverkehr mit Argentinien eine unerwartete Stärkung, wie aus nachstehenden Zahlen deutlich erkennbar ist.

Seeverkehr des Deutschen Reiches mit Argentinien in den Jahren 1920—1922¹.

Angekommene Schiffe.

	1920		1921		1922	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Insgesamt	133	393 433	216	722 893	239	880 825
deutsche	12	40 083	21	75 882	90	395 288
danziger	—	—	3	11 927	11	47 509
norwegische	22	55 116	21	51 659	10	28 286
dänische	11	28 598	9	21 512	5	10 631
britische	37	114 458	88	240 176	43	130 521
niederländische	8	19 084	22	50 583	32	97 531
französische	4	14 455	—	—	7	36 417
belgische	—	—	4	13 132	—	—
vereinsstaatliche	29	95 338	36	125 913	9	34 819
deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr	10,2 vH		10,5 vH		46 vH	

Abgegangene Schiffe

	1920		1921		1922	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Insgesamt	56	181 133	133	427 317	192	803 906
deutsche	2	5 994	34	123 562	89	432 689
danziger	—	—	7	28 164	10	42 643
norwegische	8	18 533	10	27 149	2	5 812
dänische	—	—	7	12 440	—	—
britische	1	4 046	3	9 833	—	—
niederländische	10	26 875	29	75 138	38	112 419
französische	11	42 713	—	—	16	82 415
belgische	—	—	1	3 152	—	—
vereinsstaatliche	19	64 665	16	59 251	7	27 379
deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr	3,3 vH		29 vH		53,8 vH	

Zunächst kann man ein allgemeines Steigen der Zahl aller von Argentinien angekommenen und nach dort abgegangenen Schiffe in den Jahren 1920—1922 feststellen, dem die Intensivierung der deutsch-argentinischen Handelsbeziehungen in den damaligen Jahren entsprach. Nach dem Schiffsraum berechnet, ergab sich eine stärkere Erhöhung der von Deutschland ausgehenden Schiffe als in umgekehrter Richtung, nämlich von rd. 181 000 NRT auf über 800 000 NRT bzw. umgekehrt von fast 400 000 NRT auf 880 000 NRT, d. h. die Zahlen der von Deutschland abgegangenen und auch hier angekommenen Schiffe glichen sich im Jahre 1922 nach einem starken Überwiegen letzterer in den Jahren 1920/21 einander an. Dies war eine Folge des stärkeren Vordringens des deutschen Linienverkehrs.

Die zweite auffällige Tatsache ist das Erstarken des prozentualen Anteils der deut-

¹ Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 299, III; Bd. 305, III; Bd. 309, III. Die Seeschifffahrt im Jahr 1920, 1921, 1922.

schen Flagge im deutsch-argentinischen Gesamtverkehr, wobei diese Zunahme wiederum bei den von Deutschland ausgehenden Schiffen stärker hervortrat als umgekehrt; stieg nämlich hier unser Anteil von 3,3 vH im Jahre 1920 auf 53,8 vH zwei Jahre später, so verlief in umgekehrter Richtung diese Steigerung von 10,2 vH auf 46 vH.

Abgesehen vom Jahr 1920 war Deutschlands Stellung anteilmäßig in der Reihe der ausgehenden Schiffe stärker als umgekehrt, da besonders noch 1921 infolge Mangels an eigenem Schiffsraum viele ausländische Fahrzeuge, insbesondere britische, vereinsstaatliche, norwegische und holländische, mit dem Transport von Rohstoffen und Lebensmitteln nach Deutschland beschäftigt waren. Nachdem 1922 die deutschen Reedereien ihren Schiffsbestand zu einem gewissen Teil wieder ergänzen konnten, gelang es, den deutschen Flaggenanteil auch innerhalb der nach Deutschland ankommenden Schiffe heraufzusetzen, unter gleichzeitiger Verminderung des britischen, nordamerikanischen und norwegischen Anteils. Ähnlich war die Entwicklung des Flaggenanteils Deutschlands bei den abgegangenen Schiffen, nur daß wir hier schon 1921 uns unter Zurückdrängung der anderen Nationen einen besseren Platz erobern konnten; im folgenden Jahr festigte sich unsere Stellung weiter, so daß sich neben den deutschen Schiffen im wesentlichen nur holländische und französische finden.

Schließlich zeigt die Statistik noch, daß pro Schiffseinheit der Raumgehalt in der Zeit 1920/22 im Wachsen begriffen war: betrug nämlich 1920 der durchschnittliche Raumgehalt der in Deutschland ankommenden Schiffe nur 2958 NRT, so vergrößerte er sich im Jahre 1922 auf 3685 NRT. Noch deutlicher trat diese Vergrößerung in umgekehrter Richtung zutage, bei der infolge Vorherrschens der deutschen Flagge eine Zunahme von 3234 NRT auf 4187 NRT erzielt werden konnte¹.

Über die Stellung der deutschen Flagge im Gesamtverkehr der argentinischen Häfen im Jahre 1921 gibt nachstehende Tabelle Aufschluß:

Anteil der einzelnen Nationen am Gesamtüberseeverkehr in den argentinischen Häfen im Jahre 1921².

Nationalität	Anzahl der Schiffe	1000 NRT
Insgesamt	1 831	5 645
großbritannische	687	2 416
vereinsstaatliche	188	648
holländische	152	490
französische	111	431
italienische	118	375
norwegische	120	278
spanische	92	243
belgische	38	115
deutsche	32	110
japanische	25	89
argentinische	51	43

Prozentualer Anteil der deutschen Flagge am Gesamtverkehr: 2 vH.

Die Stellung der deutschen Flagge war 1921 also noch schwach; sie folgte in der Reihe der einzelnen Nationen erst an 9. Stelle. Neben der traditionell starken englischen Position fällt noch ein hoher Anteil der vereinsstaatlichen, holländischen, französischen

¹ Aus der vorstehenden Tabelle errechnet.

² Wirtschaftsdienst Nr. 26 vom 30. 6. 1922.

und italienischen Flagge auf. An zweiter Stelle standen 1921, anstatt wie früher Deutschland, nunmehr USA., die in der Kriegs- und Nachkriegszeit eine starke Aktivität auf dem Gebiet der Seeschifffahrt entwickelt hatten und sich auch im La Plata-Verkehr kurz nach Kriegsende eine beherrschende Lage zu sichern strebten. Bereits 1921 war ihr Einfluß jedoch im Rückgang begriffen, da auch hier nach Wiedererstarken der deutschen Handelsflotte den USA. in Deutschland ein Gegner erwuchs, der sie bald völlig aus ihrer bisherigen Stellung herausdrängte. Anders verlief die Entwicklung der französischen, italienischen und holländischen Flagge, die wie USA. im La Plata-Verkehr die Nachfolgerschaft Deutschlands angetreten hatten, sich aber späterhin nach Wiedererscheinen Deutschlands in diesem Verkehrsgebiet behaupten konnten.

3. Die deutsch-argentinischen Seeverkehrsbeziehungen in den Hochstandsjahren 1926—1929.

Wir sahen, daß sich die deutschen Reedereiunternehmen in relativ kurzer Zeit ihren führenden Platz im deutsch-argentinischen Seeverkehr wiedererobern konnten. Verschiedene Umstände förderten zur damaligen Zeit den Fortschritt des deutschen Flaggenanteils in der Argentinienfahrt. Zunächst waren es traditionelle Momente: die Erinnerung an den hohen Leistungsstand der Vorkriegszeit bewirkte, daß nach Wiederaufbau eines Teiles der deutschen Flotte und nach Indienstellung leistungsfähiger und komfortabler Schiffe Passagiere und Verlager die deutschen Reedereien wieder bevorzugten, zumal ein Fahrplan mit regelmäßigen und häufigen Abfahrten dafür sorgte, daß alle Wünsche betreffs Pünktlichkeit und Schnelligkeit des Transportes befriedigt wurden. Weiter begünstigte die Nachkriegsentwicklung der deutschen Unternehmungen der Umstand, daß der Güteraustausch mit Argentinien mengenmäßig eine bis 1927 im ganzen steigende Tendenz zeigte, aber auch die folgenden Jahre noch gute Ergebnisse aufwiesen. Ferner setzte ein verstärkter Einwandererstrom in die La Plata-Länder ein, da einmal die Vereinigten Staaten die Einwanderung empfindlich drosselten, so daß der Südkontinent noch mehr als zuvor das Ziel der europäischen Auswanderer wurde, zum anderen, weil zur damaligen Zeit die Beschäftigungslage für landwirtschaftliche Arbeiter infolge reicher Ernten eine gute war — es sei hier nur an den Rekordtrag des Jahres 1927 erinnert, dessen Einbringung weit mehr Arbeitskraft erforderte, als im Lande selbst verfügbar waren. Schließlich sicherten die deutschen Unternehmungen sich durch Beitritt zu internationalen Schifffahrtskonferenzen gegen die ausländische Konkurrenz und gegen Preisunterbietungen¹.

An organisatorischen Veränderungen vollzog sich Anfang 1926 die Übernahme der „A. G. Hugo Stinnes für Seeschifffahrt und Überseehandel“ durch die „Deutsch-Austral und Kosmos-Linien“. Das gesamte Aktienkapital sowie die Schiffshypotheken wurden von „Deutsch-Austral und Kosmos“ übernommen²; blieb auch die Stinnes-Reederei zunächst noch selbständig unter der Bezeichnung „A. G. für Seeschifffahrt“ erhalten, so wurden ihr doch insofern Beschränkungen auferlegt, als sie in ihrer Wirtschaftsführung eng in den Rahmen der Interessengemeinschaft der Deutsch-Austral und Kosmos-Linien eingespannt wurde. Indessen währte die Zusammenarbeit der drei Reedereien nicht lange, denn bereits am 24. 11. 1926³ wurde in einer außerordentlichen Generalversammlung seitens der Hapag die Fusion mit den Austral- und Kosmos-Linien beschlossen, gleichzeitig die Übernahme der ehemaligen Hugo Stinnes-Reederei vollzogen, so daß die Hapag in der La Plata-Frachtfahrt eine erhebliche Stärkung ihrer Stellung erfuhr. Diese Vereinigung geschah nicht aus reinem Machtdrang³

¹ Priester a. a. O. S. 125.

² Priester a. a. O. S. 121.

³ Geschäftsbericht der Hapag 1926, S. 3—4.

der Hamburg-Amerika-Linie, entscheidend war vielmehr der Umstand, daß nach der Eingliederung der „A. G. Hugo Stinnes“ in den Verband „Deutsch-Austral- und Kosmos“ sich letztere Gruppe auf fast allen ihren Linien mit der Hapag von einem Heimathafen, Hamburg, aus in Wettbewerb befand, der auf die Dauer Anlaß zu heftigen Kämpfen gegeben hätte. Um durch Zusammenfassung der Kräfte größte Sparsamkeit im Betrieb zu erzielen, erfolgte der Zusammenschluß beider Gruppen, der für eine Betrachtung über die deutsch-argentinische Seefahrt in soweit von Belang ist, als durch Übernahme der „A. G. Hugo Stinnes“ die Hapag doppelt am Argentinien-Geschäft Interesse nahm.

Daneben waren noch unter den deutschen Reedereien der Norddeutsche Lloyd sowie die „Hamburg-Süd“ um Vervollständigung der deutschen Schiffsverbindungen mit Argentinien bemüht; besonders letztere konnte durch Inbetriebnahme zahlreicher Neubauten, hauptsächlich Motorschiffe, ihre Leistungsfähigkeit bedeutend steigern und auf dem Gebiet des Passagierverkehrs, wo es galt, auch einen verwöhnten Anspruch zu befriedigen, die Führung an sich reißen.

Folgende deutsche Reedereien vermittelten die Verbindung zwischen Deutschland und Argentinien im Jahre 1926¹:

Hamburg—Rio—Buenos Aires	Hapag	P. und F.	monatlich
Hamburg—Buenos Aires—Rosario	Hapag	F.	14 tägig
Hamburg—La Plata	Stinnes Linie	P. und F.	monatlich
Bremen—Rio—Buenos Aires	Lloyd	P. und F.	14 tägig
Hamburg—Rio—Buenos Aires	Hamburg-Süd	P. und F.	14 tägig
Hamburg—Argentinien	Hamburg-Süd	F.	3 wöchentl.

Waren bereits 1921 und 1922 durch deutsche Reedereien die wesentlichsten Verbindungen zwischen den deutschen und den argentinischen Häfen aufgenommen, so ist im Jahre 1926 eine erhebliche Verbesserung im Argentinienverkehr zu bemerken. Einmal wurde der Verkehr durch häufigere Abfahrten und Ankünfte verdichtet, ferner durch den Einsatz leistungsfähigerer Fahrzeuge die Fahrzeit verkürzt. Der Einfluß ausländischer Schifffahrtsunternehmer sank in diesem Verkehrsgebiet in dem Umfang, wie Deutschlands Stellung eine Stärkung erfuhr. Nach Auflösung des Hapag-Harriman-Vertrags 1926 befuhr die Hapag das La Plata-Gebiet ohne Inanspruchnahme nordamerikanischer Gesellschaften wieder völlig allein. Wie schon 1922 stand auch im Jahre 1926 der Flaggenanteil Deutschlands weitaus an erster Stelle. Die allgemeine Aufwärtsentwicklung des deutsch-argentinischen Schiffsverkehrs findet in der deutschen Seeschifffahrtst Statistik deutlichen Niederschlag (s. Tab. S. 50/51).

In der Zeitspanne von 1922—1926 gelang es der deutschen Flagge zahlenmäßig ihre Stellung im Verkehr zwischen Deutschland und Argentinien wesentlich auszubauen, besonders was den angekommenen und abgegangenen Schiffsraum betrifft. Die Zahl der Schiffe dagegen weist nicht die gleiche Vermehrung auf, woraus der Schluß gezogen werden kann, daß pro Einheit größere Fahrzeuge in Dienst gestellt wurden.

Wie Deutschland hatten auch die anderen Nationen ihre Fahrten zwischen den deutschen und den La Plata-Häfen ausgedehnt. Hier fällt vor allem die Ausweitung des englischen Anteils in der Reihe der ankommenden Schiffe und des holländischen sowie des französischen im Gesamtverkehr auf. Überwiegen bei den englischen Schiffen im wesentlichen die Tramps, die nur in dieser einen Richtung den zusätzlichen Schiffsraum für die Massengüter-Einfuhr in Deutschland stellten, so sind es bei der holländischen Schifffahrt mehr Liniendienste, die ihren Anfangs- und Endpunkt in deutschen Häfen nahmen. Ein neues Moment, das im Jahre 1922 und vor dem Krieg noch wenig in Erscheinung trat, ist der Eintritt der südeuropäischen Völker in den deutsch-argentinischen Verkehr,

¹ Priester, a. a. O. S. 134/135.

die stärkere Beteiligung insbesondere Frankreichs, sodann Spaniens, Portugals, Italiens und schließlich Griechenlands, die seit 1926 am Gütertransport zwischen Argentinien und uns einen beachtlichen Anteil innehaben. Handelt es sich bei dem französischen und spanischen Flaggenanteil wieder hauptsächlich um Liniendienste, so überwiegt bei dem italienischen und vor allem dem griechischen Anteil die Zahl der Trampschiffe, die im ganzen nur im Verkehr von Argentinien auftauchen, in umgekehrter Richtung jedoch nur vereinzelt zu finden sind.

Was die Stellung des deutschen Flaggenanteils innerhalb des Gesamtverkehrs und in bezug auf die übrigen am deutsch-argentinischen Seeverkehr beteiligten Nationen 1926 im Vergleich zum Jahre 1922 betrifft, so ergibt sich für diese eine kleine Schwächung: entfiel 1922 auf die ankommenden deutschen Schiffe ein Satz von 46 vH, so war es 1926 nur ein solcher von 41,4 vH und in umgekehrter Richtung im Jahre 1926 nur 48 vH gegenüber 53,8 vH vier Jahre vorher. Diese relative Verminderung unseres Anteils bei gleichzeitigem Steigen der absoluten Zahlen findet ihre Erklärung in der Tatsache, daß andere Nationen ebenfalls an der Ausweitung des Verkehrs beteiligt waren und ihren Anteil manchmal relativ stärker als wir den unsrigen vergrößerten. Hinsichtlich der ankommenden Schiffe konnten England, Holland und

Statistik des deutsch-argentinischen Seeverkehrs in den Jahren 1926—1929¹.

1. In deutschen Häfen von Argentinien angekommene Schiffe.

	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
	1926		1927	
	Insgesamt			
Insgesamt	361	1 470 342	599	2 239 434
deutsche	128	608 947	160	762 006
danziger	10	53 065	2	10 440
britische	89	297 270	234	730 201
niederländische	65	203 566	70	217 504
französische	37	209 888	42	248 072
spanische	10	28 259	11	27 282
italienische	4	17 773	13	46 902
griechische	5	14 446	39	104 833
Deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr		41,4 vH		34 vH
		1928		1929
Insgesamt	545	2 153 525	427	1 820 068
deutsche	218	1 037 035	205	1 004 428
britische	143	457 074	85	305 023
niederländische	68	210 544	67	216 049
französische	38	221 528	30	175 425
spanische	14	31 087	1	2 049
portugiesische	7	25 592	6	22 420
griechische	26	70 592	17	48 801
Deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr		48,1 vH		55,2 vH

¹ Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 341, II. Die Seeschifffahrt im Jahre 1926, S. 210 ff. Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 352. Die Seeschifffahrt im Jahre 1927, S. 201 ff. Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 371. Die Seeschifffahrt im Jahre 1928, S. 105 ff. Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 385, II. Die Seeschifffahrt im Jahre 1929, Teil II: Schiffsverkehr über See in den deutschen Häfen, S. 18 ff.

2. Aus deutschen Häfen nach Argentinien ausgegangene Schiffe.

	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
	1926		1927	
	Insgesamt			
Insgesamt	235	1 075 512	267	1 244 077
deutsche	92	515 923	138	720 526
danziger	9	48 154	2	10 387
britische	14	32 646	10	22 244
niederländische	54	168 405	47	150 164
französische	49	269 964	51	292 374
spanische	11	28 204	12	23 820
italienische	—	—	1	3 715
griechische	—	—	2	6 959
Deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr		48 vH		57,9 vH
		1928		1929
Insgesamt	304	1 419 015	291	1 358 855
deutsche	180	939 931	170	898 037
britische	1	3 029	3	10 696
niederländische	55	177 202	51	168 168
französische	38	220 077	32	191 071
spanische	17	35 634	17	38 928
portugiesische	10	36 060	10	36 073
griechische	1	3 039	1	2 633
Deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr		66,2 vH		66,1 vH

namentlich Frankreich anteilmäßig einen Erfolg erzielen, während die nordischen Staaten zugunsten der Länder Südeuropas auffallend zurücktraten. Innerhalb der Reihe der ausgehenden Schiffe waren es ebenfalls wieder die Frankreichs und der Niederlande, deren verstärkte Verkehrsbeteiligung den Hundertsatz des deutschen Anteils drückte.

Was nun die Verkehrsentwicklung innerhalb der Jahre 1926 bis 1929 angeht, so erkennen wir auch hier wesentliche Veränderungen: auffallend ist vor allem die gewaltige Verkehrsbelebung in Richtung Argentinien—Deutschland im Jahre 1927, die plötzlich einsetzte und auch noch die Zahlen des Jahres 1928 und 1929 nachhaltig beeinflusste. Die Ursachen für diesen plötzlichen Verkehrsanstieg sind die starken Getreidevers Schiffungen infolge der argentinischen Rekordernte im Jahre 1927, von denen auch ein großer Teil nach Deutschland ging. Wie die Einfuhr Deutschlands aus Argentinien im Jahre 1927 wertmäßig und der Menge nach einen Stand erreicht hatte wie nie zuvor und je danach, so zeigt auch die Seeschifffahrtsstatistik einen ähnlichen Höhepunkt, der, was Zahl und Raumgehalt der aus Argentinien in deutschen Häfen ankommenden Schiffe anbelangt, nicht wieder erreicht wurde, da das Jahr 1927 überhaupt den Höhepunkt der Weltwirtschaftsbelebung nach dem Krieg — setzt man die ausgetauschten Gütermengen und deren Werte als Maßstab — darstellt. Von diesem einmalig aufgenommenen Mehrverkehr, der sich zunächst auf den Gütertausch in der Richtung Argentinien—Deutschland und erst im folgenden Jahr auch auf die Gegenrichtung erstreckte, entfiel auf die britische Flagge der größte Anteil, während die deutsche erst an zweiter Stelle folgte. Auch hierfür ist die Erklärung naheliegend: Es handelte sich um Transportleistungen, die nur in einer Richtung auszuführen waren, denen also kein entsprechendes Aufkommen an Rückfracht gegenüberstand. Daher war es natürlich, daß die englischen Trampir in erster Linie diesen Verkehr bewältigten, um so mehr als den

deutschen Schiffahrtsgesellschaften allein zur Beförderung der einmalig nur 1927/28 anfallenden Massentransporte der nötige Schiffsraum gefehlt haben würde.

Wie die Tabelle im einzelnen zeigt, reicht der englische Anteil am Verkehr Argentinien—Deutschland im Jahre 1927 räumlich fast an den unsrigen heran, hinsichtlich der Zahl der angekommenen Schiffe übertraf er den deutschen sogar erheblich. Stark war auch der Anteil der griechischen Flotte gestiegen, und zwar aus den gleichen Gründen, wie sie für England oben angeführt wurden. Eine weniger starke Verkehrsbelebung erfuhren die Länder mit vorherrschenden Linienreedereien, also Deutschland, Holland und Frankreich. Im Verkehr Deutschland—Argentinien konnte der deutsche Flaggenanteil gegenüber dem Vorjahr 1926 einen beachtlichen Erfolg für sich verbuchen, und zwar stieg er von 48 vH auf fast 58 vH, während in umgekehrter Richtung ein Rückgang von 41,4 vH auf 34 vH eintrat.

In den folgenden Jahren 1928 und 1929 ebte die massenhafte Verschiffung von Getreide usw. aus Argentinien ab, so daß sich nunmehr eine Umkehr der Anteilverhältnisse des Jahres 1927 zeigte. Die Nachfrage nach Schiffsraum sank entsprechend der Verringerung der Getreideverschiffung, wovon zunächst die Trampfahrten berührt wurden, während die regelmäßigen Liniendienste auf dem Stand von 1927 verharrten. Daraus folgte wiederum ein prozentuales Steigen des deutschen Anteils auch im Verkehr Argentinien—Deutschland von 34 vH im Jahre 1927 auf 48,1 vH 1928 und 55,2 vH ein Jahr später, während der britische Anteil und der einiger südeuropäischer Länder eine fallende Linie aufwies. Einen im ganzen gleichmäßigen Verlauf nahm während der Jahre 1928/29 die Entwicklung des Verkehrs von Deutschland nach Argentinien, bei dem die deutsche Flagge in beiden Jahren einen Anteil von 66 vH erreichen konnte. Wie schon zuvor waren außerdem noch Holland und Frankreich in dieser Verkehrsrichtung zu finden. Bei einem Überwiegen des deutschen Flaggenanteils war also in dem von Deutschland ausgehenden Verkehr eine allgemein ruhige, aufwärtsgerichtete Entwicklung von 1926 bis 1929 zu erkennen, nicht aber umgekehrt, wie wir gesehen haben.

Was die Hafenplätze betrifft, zwischen denen sich der Verkehr Deutschland—Argentinien abspielte, so ergibt sich für das Jahr 1929 folgendes:

Der deutsche Seeverkehr mit Argentinien 1929 und die Stellung des Hafens Hamburg¹.

	In deutschen Häfen angekommene		Von deutschen Häfen abgegangene	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Insgesamt	427	1 820 068	291	1 358 558
davon Hafen Hamburg	392	1 714 980	285	1 343 364

Vom Argentinien-Verkehr des Hafens Hamburg entfielen auf die einzelnen Häfen¹:

Argentinische Häfen	In Hamburg angekommene		Von Hamburg abgegangene	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
Bahia Blanca	41	119 212	12	27 681
Buenos Aires	287	1 422 979	264	1 294 070
La Plata	47	230 503	3	7 167
Rosario	88	270 114	53	149 995
Santa Fé	44	116 762	19	58 132

(Fortsetzung folgt.)

¹ Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 385 II. Die Seeschiffahrt im Jahre 1929, S. 56 ff.

VERKEHRSARCHIV.

Auslands- und Weltverkehrsrundschau.

Ein neuer Anlauf zur Koordination von Schiene und Straße in Frankreich wurde, nachdem die bisherigen Versuche nicht über die Errichtung von Ausschüssen für diese Aufgabe und die Aufstellung von Verkehrsteilungsplänen hinausgekommen waren, durch ein Gesetzesdekret vom 31. 8. 1937 betreffend die Koordination des Verkehrs und die Errichtung eines Obersten Verkehrsrates unternommen.

Personenverkehr. Die technischen Verkehrsausschüsse in den Departements haben Pläne aufzustellen für eine rationelle Organisation des öffentlichen Personenverkehrs auf Schiene und Straße. Dabei ist Doppelbedienung des Verkehrs zu vermeiden und, wo notwendig, ein Verkehrsaustausch durchzuführen. Die Vorschläge des technischen Verkehrs-Departementsausschusses werden dem Generalrat des Departements vorgelegt. Dieser nimmt die zweckdienlich erscheinenden Änderungen vor und führt mit den Straßenverkehrsunternehmen die nötigen Verhandlungen, um alsdann dem Minister der öffentlichen Arbeiten einen Verkehrsorganisationsplan vorzulegen. Mangels Vorlage eines Verkehrsorganisationsplanes durch den Generalrat bis zum 1. 7. 1938 wird der Minister nach Anhören des Obersten Verkehrsrates (s. u.) die Entscheidung treffen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten setzt durch Verfügung die Pläne bzw. die an ihre Stelle tretenden Vorschriften in Kraft. Die zufolge dem Verkehrsorganisationsplan vorgesehenen öffentlichen Personen-Straßenverkehrsdienste werden ausgeführt nach den Bedingungen einer ministeriellen Genehmigung und eines Lastenheftes, dessen Typ durch Dekret bestimmt wird und das insbesondere Fahrpläne, Streckenpläne, Tarife, Versicherungspflicht regeln wird. — Wenn sich aus Betriebsergebnissen von mindest einjähriger Dauer ergibt, daß ein Straßenverkehrsdienst, der aus Wirtschaftlichkeitsgründen an die Stelle eines Eisenbahndienstes getreten ist, seine Kosten nicht zu decken vermag, so kann die Eisenbahn autorisiert werden, den Dienst zu subventionieren oder den Straßenverkehrsunternehmer als Transportführer zu beschäftigen.

Güterverkehr. Die öffentlichen Straßentransporte werden in drei Kategorien eingeteilt:

- a) städtischer und ländlicher Rollfuhrdienst,
- b) Nahverkehr,
- c) Fernverkehr.

Die Grenzen für die drei Verkehrskategorien werden um jedes Zentrum festgelegt unter Berücksichtigung der Gestalt der Maschen des Eisenbahnnetzes, der Verkehrsdichte und der Bedeutung der zu bedienenden Orte. Die technischen Verkehrs-Departementsausschüsse haben unter Kontrolle des Obersten Verkehrsrates die Straßenverkehrsunternehmen und ihre Betriebsmittel auf die Kategorien zu verteilen.

Die ländlichen Rollfuhrdienste sind lediglich einer Anzeigepflicht unterworfen. Durch ein Dekret von 15. 12. 1937 wurde der ländliche Rollfuhrdienst begrifflich festgelegt. Die städtischen Rollfuhrdienste sollen durch ein weiteres Dekret geregelt werden.

Der Nahverkehr wird einer Kontingentierung unterworfen. Doch bleiben die autori-