

Tab. 8. Umschlagleistung der Liegeplätze.

Jahr	Hafen	Gesamtumschlag in 1000 tons	Zahl der Liegeplätze	Durchschnittl. Umschlag pro Liegeplatz in 1000 tons
1930	Kapstadt	1812	17	107
1936	„	2132	17	125
1930	Port Elizabeth	820	6	137
1936	„	908	6	155
1930	East London	737	7	105
1936	„	680	7	99
1930	Durban	5350	33	162
1936	„	5925	33	182

Tab. 9. Anlagekosten der Liegeplätze.

Hafen	Gesamte Anlagekosten £	Zahl der Liegeplätze	Durchschn. Kosten pro Liegeplatz £
Kapstadt	4 829 121	17	284 000
East London	1 685 351	7	241 000
Port Elizabeth	2 647 761	6	441 000
Durban	6 466 000	33	196 000
zusammen	15 628 313	63	248 000

Über die finanziellen Ergebnisse des Betriebes der Häfen im Jahre 1932/33 gibt die folgende Zusammenstellung 10 Auskunft.

Tab. 10. Finanzielle Ergebnisse der vier Haupthäfen 1932/33.

Hafen	Gesamtumschlag 1000 tons	Gesamt-Ausgaben £	Ausgaben pro 1000 tons £	Gesamt-Einnahmen £	Einnahmen pro 1000 tons £
Kapstadt	1304	154 160	111	278 414	95
Port Elizabeth	486	93 543	205	194 321	194
East London	408	88 817	218	130 915	103
Durban	3072	254 497	83	472 207	59
zusammen	5270	690 927	112	1 035 851	84

Bei dieser Zusammenstellung sind nur die großen Ozeandampfer berücksichtigt, die kleinen Küstenfahrzeuge nicht. Diese vermitteln den Umschlagverkehr zwischen den vier großen Häfen, an denen die Postdampfer anlegen, und den kleinen Häfen.

Aus den Zusammenstellungen geht hervor, daß die Verwaltung der Häfen und Bahnen in weiser Voraussicht genügend viele und geräumige, gut ausgestattete Liegeplätze für die nächsten Jahre geschaffen hat. Ihr bleibt bei etwaigen zeitweiligen Überfüllungen einzelner Häfen immer noch ein Aushilfsmittel, welches durch die Vereinigung der Verkehrsmittel in einer Hand bedingt ist: Die Verwaltung kann die Schiffe an einen anderen Hafen, als den ursprünglichen Bestimmungshafen, leiten und die Tarife für die Abfuhr nach den Bestimmungsstationen der Ware durch Ausnahmetarife ändern und den ursprünglich in Rechnung gestellten angleichen.

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

Von Dipl.-Volkswirt Hans Joachim Trummel, Wuppertal.

(Fortsetzung)

4. Der deutsch-argentinische Seeverkehr unter der Einwirkung der Weltwirtschaftskrise in den Jahren 1930—1933.

Die Krisenlage der Seeschifffahrt.

Wir sahen, daß bis Ende 1929 der deutsch-argentinische Seeverkehr seit seiner Wiederbelebung nach dem Kriege eine dauernd günstige Entwicklung genommen hatte, daß insbesondere der deutsche Anteil im Wachsen begriffen war und sich die deutschen Unternehmungen — Hanuberg-Süd, Hapag und Lloyd — im Gesamtverkehr einen führenden Platz sichern konnten. Diese im vorausgegangenen Abschnitt gezeichnete Aufwärtsentwicklung wurde jäh durch die Weltwirtschaftskrise unterbrochen, deren Auswirkungen auf die deutsche La Plata-Fahrt im folgenden untersucht werden sollen.

Die Ursachen für die sich schwierig gestaltende Lage der deutschen Reedereien waren doppelter Art: Der Welthandel schrumpfte im Verlauf der Krisenjahre bis 1932/33 volumennäßig um rd. ein Drittel gegenüber 1928/29 und um rd. ein Fünftel gegenüber 1913; die Welttonnage war hingegen von rd. 50 Mill. BRT im Jahre 1914 auf rd. 70 Mill. BRT zu Krisenbeginn gestiegen, so daß einen stark verminderten Ladungsangebot gleichzeitig ein Überangebot an Schiffraum gegenüberstand, dessen Folge ein katastrophales Sinken der Frachtraten war. Einen weiteren großen Schaden für die deutsche Seeschifffahrt hatte die englische und vereinsstaatliche Abwertung in den Jahren 1931 bzw. 1933 zur Folge. Hierdurch wurde ihr jede sichere Rechnungsgrundlage genommen, da die Frachtraten in englischen Pfunden notiert und auch die Beförderungspreise im Personenverkehr mit Ausnahme der Nordatlantikpassage in der englischen Währung berechnet wurden, die meisten Ausgaben jedoch nach wie vor in wertbeständiger Mark geleistet werden mußten. Diese waren für die deutschen Reedereien zunächst die gleichen wie zuvor, da eine Anpassung ihrer Höhe an den Krisenstand nur zögernd erfolgte. Der Rückgang der Einnahmen setzte hingegen sofort mit Krisenbeginn ein, so daß schwere Verluste nicht zu vermeiden waren.

Abhilfe sollten folgende Maßnahmen bringen: Erstens wurde vom Reich den Reedern entsprechend der Größe der in Fahrt befindlichen Brutto-Tonnage eine Währungsbeihilfe gewährt, durch die ihnen wenigstens die infolge der Abwertung entstandenen Verluste vergütet wurden. Zweitens versuchten die Reedereien von sich aus ihre Organisation so zu gestalten, daß sie mit geringeren Aufwendungen das Ziel einer höheren Wirtschaftlichkeit erreichten. Hier sind zu erwähnen die Unionsbestrebungen¹ zwischen den beiden größten deutschen Reedereien Hapag und Lloyd, durch die diese eine engere Zusammenarbeit als bisher herbeizuführen suchten, um unnötigen Aufwand oder gar ein Gegeneinanderarbeiten zu vermeiden.

Die deutschen Reedereien in der La Plata-Fahrt.

Im März 1930 kam der „Arbeitsgemeinschaftsvertrag Hapag-Lloyd“ zustande, der im Rahmen dieser Arbeit deshalb interessiert, weil seine Bestimmungen naturgemäß auch auf den La Plata-Liniendienst von Hapag und Lloyd von Einfluß sein mußten. Der Vertrag enthielt folgende Grundgedanken: Durch einen in gemeinsamer Arbeit aufgestellten Fahrplan sollten auf überseetzten Linien Fahrzeuge

¹ Kölnische Zeitung Nr. 162 vom 23. März 1930.

aus dem Verkehr gezogen und diese auf anderen Linien zur Verstärkung eingesetzt werden. Dadurch ergab sich die Möglichkeit, ohne Neubauten bestimmte Verkehrsgebiete intensiver zu befahren, während auf der anderen Seite Schiffe, die sonst hätten aufgelegt werden müssen, in Fahrt gehalten werden konnten. Von dieser betrieblichen Maßnahme erhoffte man größere Erfolge ohne nennenswerte Belohnungen. Die Selbständigkeit der beiden Reedereien wurde an sich nicht aufgehoben, nur im Betrieb und in der Geschäftsgebarung sollte eine Vereinheitlichung erreicht werden¹. Eine wechselseitige Unterstützung sagten sich die beiden Gesellschaften für die Annahme von Passagieren und Ladung zu sowie bei der Abfertigung der Schiffe. Pier- und Hafenanlagen im In- und Ausland wurden zur gegenseitigen Benutzung zur Verfügung gestellt. Trotzdem schon gleich zu Beginn der Krise Hapag und Lloyd nichts unversucht ließen, um der Schwierigkeiten aus eigenen Kräften Herr zu werden, zeigte es sich doch, daß zwar die Union gewisse Erleichterungen, aber keine durchgreifende Besserung gebracht hatte.

Im Jahre 1931 verschärfte sich die Lage auf dem Frachtenmarkt weiter; auch begannen bereits die Folgen des Pfundsturzes fühlbar zu werden. Es überrascht daher nicht, daß im Februar 1932 Bemühungen um eine Sanierung der Hapag-Lloyd-Union bekannt wurden². Der Frachtausfall wurde auf 40% geschätzt, ungefähr ein Drittel der gesamten deutschen Handelsflotte lag auf, fast alle Routen wurden mit Verlusten befahren. Da die Reedereien den Betrieb nur einschränken, nicht aber völlig aufgeben konnten, um der ausländischen Konkurrenz nicht den deutschen Verkehrsanteil kampflos zu überlassen, mußte die Reichsregierung darauf hinwirken, daß nach einmaliger staatlicher Hilfeleistung die Gesellschaften keiner weiteren Subventionen mehr bedürften. Tantecht damals auch der Gedanke einer Vollfusion zwischen Hapag und Lloyd auf, so wurde doch regierungssseitig eine noch stärkere Konzentration der deutschen Seeschifffahrt abgelehnt, weil man glaubte, eine solche Vollfusion werde nur nachteilige wirtschaftliche Folgen nach sich ziehen, eine freiere und unabhängige Geschäftsgebarung könne hingegen eher die Wirkungen der Krise überwinden lassen. Eine Aufgliederung des Riesengigantes der Hapag-Lloyd-Union wurde angestrebt, die jedoch erst nach langen und vorsichtigen Verhandlungen zwei Jahre später Wirklichkeit wurde.

Auch das Jahr 1933 verlangte von den deutschen Reedereien noch große Opfer, da der Weltgütertausch auf dem niedrigen Stand verharrte und neue Abwertungen verschiedener Länder sich geltend machten. So kam der Norddeutsche Lloyd in seinem Geschäftsbericht von 1933³ zu der bedrückenden Feststellung: „Das Geschäftsjahr 1933 hat ohne Berücksichtigung der durch die Währungsabwertungen bedingten Reichshilfen und der außerordentlichen Erträge wieder einen erheblichen Betriebsverlust gebracht“.

War wirtschaftlich gesehen also das Jahr 1933 durch die Fortwirkung der Krise noch für die deutsche Seeschifffahrt auf fast allen Linien sehr ungünstig, so belebte sich doch mit dem politischen Geschehen dieses Jahres die Hoffnung auf einen Wiederaufstieg und eine hellere Zukunft. Die Hapag verlieh diesem Glauben mit folgenden Worten Ausdruck: „Das Jahr 1933 bedeutet einen Wendepunkt! Nach Zeiten tiefster Depression setzte in Deutschland mit der Machtergreifung durch Adolf Hitler ein wirtschaftlicher Umbruch auf der ganzen Linie ein“. Auch im deutschen Argentinien-Verkehr waren mit dem Jahre 1933 die schwersten Hemmnisse überwunden, da auf beiden Seiten — in Deutschland wie in Argentinien — Bestrebungen an Raum gewannen, den Gütertausch wieder reger zu gestalten.

¹ Neue Schifffahrtspolitik Hapag-Lloyd, Hamburger Fremdenblatt Nr. 84 vom 25. März 1930.

² Rheinisch-Westfälische Zeitung Nr. 84 vom 15. Februar 1932.

³ Geschäftsbericht des Norddeutschen Lloyd 1933, S. 5.

⁴ Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie 1933, S. 3.

Beschäftigten die Fragen betreffend die Hapag-Lloyd-Union innerhalb der Jahre 1930—1933 in starkem Maß auch die Öffentlichkeit, so stand die Schifffahrtspolitik der dritten und bedeutendsten La Plata-Reederei, der „Hamburg-Süd“, außerhalb der öffentlichen Diskussion. Diese führte ebenfalls einen ständigen Kampf zur Erhaltung ihrer Existenz und zur Wahrung ihrer Geltung auf dem Südatlantik. Schwerer war ihr Kampf, weil sie auf den Südatlantikverkehr allein angewiesen war, während Hapag und Lloyd die La Plata-Fahrt doch immer nur als eine Teillinie betrieben, deren Verluste unter Umständen durch bessere Abschlüsse in anderen Verkehrsgebieten hätten ausgeglichen werden können. So kam es, daß die Rückschläge in der wirtschaftlichen Lage Brasiliens und Argentinens sowie der Ein- und Ausfuhrückgang im Verkehr mit Deutschland die „Hamburg-Süd“ um so stärker trafen, als sich ihr keine Ausgleichsmöglichkeiten auf anderen Linien boten. Von diesem in der Stille geführten Kampf zeugen die Geschäftsberichte, aus denen hervorgeht, daß die Leitung der Reederei kein Mittel unversucht ließ, um eine Besserung der Lage herbeizuführen, daß aber angesichts der Schwierigkeiten, die sich aus den Stocken des internationalen Gütertausches, dem Rückgang des Passagierverkehrs und aus den Währungswirren für die Gesellschaft ergaben, die Notlage schwer zu lindern war. Sparmaßnahmen verschiedener Art, Einschränkung des Fahrplans entsprechend der Schrumpfung des aufkommenden Verkehrs, Anfliegung eines großen Teils der Flotte waren die Hauptmaßnahmen, die die „Hamburg-Süd“ in die Wege leitete, um ihre Geschäftsfrage zu erleichtern¹. Daneben wurden im Jahre 1932 einige ältere Dampfer im Rahmen des Abwrackprogramms der Reichsregierung abgewrackt, ferner zwei weitere Dampfer an den Norddeutschen Lloyd verchartert, um die von ihm aus der Südamerikafahrt herausgezogenen „Sierra“-Passagierdampfer zu ersetzen². Infolgedessen verringerte sich der Flottenbestand der Hamburg-Süd nicht unwesentlich. Blieben auch noch 1933 die üblichen Voraussetzungen für die La Plata-Fahrt der Hamburg-Süd nach wie vor ungünstig, ließ sich teilweise sogar noch eine Verschärfung der Weltwirtschaftslage feststellen, so gelang es der Gesellschaft dennoch, dank eines wirtschaftlich arbeitenden Schiffsparks und der verhältnismäßig geringen Unkosten für ihre Organisation Betriebskosten und Zinsverpflichtungen zu decken und auch ausreichende Abschreibungen auf ihren Schiffsbestand vorzunehmen³.

Zwecks Bereinigung der Wettbewerbsverhältnisse der drei deutschen Seereedereien auf dem Südatlantik kam zwischen diesen am 1. Januar 1931 ein Fahrplanabkommen für den Passagier- und Postdampferverkehr nach der Ostküste Südamerikas zustande⁴. Als Ergebnis weiterer Verhandlungen wurde im Mai 1931 ein zehnjähriger Vertrag zwischen Hamburg-Süd und der Hapag-Lloyd-Union geschlossen, der eine gemeinsame Fahrt unter poolmäßiger Verteilung des Betriebsauftrages auf der Südatlantikroute vorsah. Diese Regelung betraf nicht das vertragliche Verhältnis zwischen dem Norddeutschen Lloyd und dem Kgl. Holländischen Lloyd, das diese beiden Reedereien ein Jahr vorher eingegangen waren.

Außer diesen betrieblichen Zusammenhängen zwischen Hamburg-Süd und Hapag-Lloyd bestanden noch kapitalmäßige Verbindungen. Im Jahre 1930 nämlich vermehrte sich der Bestand des Norddeutschen Lloyd an Aktien fremder Schiffahrtsgesellschaften durch den Erwerb von Aktien der HSDG⁵; diese gelangten durch Austausch zwischen Lloyd und Hapag zum Teil in den Besitz der Hamburg-Amerika-Linie.

¹ Geschäftsbericht der Hamburg-Süd 1931, S. 6.

² Geschäftsbericht der Hamburg-Süd 1932, S. 6. — Hansa, Deutsche Schifffahrtszeitschrift 1932, S. 670.

³ Geschäftsbericht der Hamburg-Süd 1933, S. 5.

⁴ Geschäftsbericht des Norddeutschen Lloyd 1931, S. 4—5. — Hansa, Jg. 1931, S. 788.

⁵ Geschäftsbericht des Norddeutschen Lloyd 1930, S. 5.

Bis Ende 1934 waren Lloyd und Hapag zu ungefähr 80 vH Aktieninhaber der „Hamburg-Süd“. Durch die betrieblichen Abmachungen sowie die kapitalmäßige Bindung genet naturgemäß die Hamburg-Süd sehr stark in die Abhängigkeit der Hapag-Lloyd-Union, so daß diese auf dem Südatlantik, ähnlich wie in den meisten übrigen Verkehrsgebieten die unbedingte Führung innehatte, die „Hamburg-Süd“ aber trotz ihrer Unabhängigkeit nach außen hin tatsächlich ein Teilbetrieb von Hapag und Lloyd zu werden drohte, wenn nicht durch die grundlegenden Veränderungen in den Jahren nach 1933 die La Plata-Fahrt ein völlig anderes Bild bekommen hätte. Die Konzentration der deutschen Seeschifffahrt hatte somit trotz des Nebeneinander von Hapag-Lloyd und Hamburg-Süd auch auf dem Südatlantik einen großen Umfang angenommen; es war tatsächlich auch hier erreicht, daß eine Gruppe die Schifffahrtspolitik Deutschlands nach dort gestaltet. In wieweit diese Bewegung genützt oder geschadet hat, und ob sie im Kampf gegen die Krisennot zweckmäßig war, kann hier nicht untersucht werden, weil es sich dabei um Fragen handelt, die die gesamte deutsche Seeschifffahrtspolitik angehen und nur unter diesem Gesichtspunkt beurteilt werden können.

Die deutschen La Plata-Dienste.

Bezüglich der Aufteilung der Dienste von Deutschland nach den Häfen Argentiniens in den Jahren 1930—1932 zeigen die Fahrpläne folgende Linien:

Übersicht über die von Hamburg nach Argentinien ausgehenden deutschen Schifffahrtsdienste Anfang 1930 und 1932:

Route	Reederei	Häufigkeit
Stand Anfang 1930		
Hamburg—Rio de Janeiro—Buenos Aires	Hamburg-Süd	P. und F. wöchentlich
Hamburg—Rio de Janeiro—Buenos Aires	Hapag	P. und F. 10—14tägig
Hamburg—Buenos Aires—Santa Fé bzw. Rosario bzw. Bahía Blanca	Hapag	F. 14tägig
Hamburg—Rio de Janeiro—Buenos Aires (—Rosario)	Norddeutscher Lloyd	P. und F. 2—3 wöchentl.
Stand Anfang 1932		
Hamburg—Rio de Janeiro—Buenos Aires	Hamburg-Süd	P. und F. 14tägig
Hamburg—Rio de Janeiro—Buenos Aires	Hapag	P. und F. 2—3 wöchentl.
Hamburg—Buenos Aires (—Rosario)—Santa Fé	Hapag	F. 18—20tägig
Hamburg—Buenos Aires—Bahía Blanca	Hapag	F. 4—6 wöchentl.
Hamburg—Buenos Aires	Nordd. Lloyd	P. und F. 4 wöchentl.
Hamburg—Buenos Aires—Rosario	Nordd. Lloyd	F. 4—6 wöchentl.

Das Jahr 1930 stand, was die Häufigkeit der von dem größten deutschen Hafen, Hamburg, nach Argentinien ausgehenden Routen betrifft, noch ganz unter der Einwirkung der vorausgegangenen günstigen Jahre. Verglichen mit den Verhältnissen des Jahres 1926 war eine Verdichtung der Abfahrten auf allen Linien festzustellen. Die „Hamburg-Süd“ konnte nach Inbetriebnahme verschiedener großer Motorschiffe ihren Fracht-

¹ Wirtschaftsdienst: Beilage „Hamburgs ausgehender Dienst“. Anfang 1930 bzw. 1932.

und Passagierdienst nach Buenos Aires an Stelle eines 14tägigen in einen 5tägigen umwandeln. Eine Intensivierung des Verkehrs zwischen Hamburg und den argentinischen Häfen bewirkte auch die Hapag, die eine Reihe leistungsfähiger Dampfer und Motorschiffe im Passagier- und Frachtverkehr neu eingesetzt hatte und damit zu einer Fahrtverkürzung beitrug. Während im Schnellverkehr Hamburg—Buenos Aires die Abfahrten in 10—14tägigen Abständen erfolgten, betrieb die Hapag eine zweite Linie zu den argentinischen Außenhäfen Rosario und Bahía Blanca hauptsächlich für den Güterverkehr in zweiwöchentlichem Abstand. Nicht in dem Maße wie Hamburg-Süd und Hapag konnte der Norddeutsche Lloyd seine Fahrten im La Plata-Gebiet ausdehnen, er behielt seinen 14tägigen bis dreiwöchentlichen Dienst von Hamburg bzw. Bremerhaven nach Buenos Aires ähnlich dem Stand von 1926 bei und trat, da er keine neuen Schiffe auf seiner La Plata-Linie eingesetzt hatte, hinter den beiden anderen Gesellschaften zurück; dagegen hatte er in der Brasilfahrt eine stärkere Stellung inne.

Die erfreuliche Anfahrtsentwicklung der deutschen La Plata-Fahrt brach mit der Krise jääh ab. Zwar wurde während des Jahres 1930 und zu Beginn 1931 der Dienst im ganzen uneingeschränkt weiter geführt; als man aber zur Überzeugung gelangt war, daß die Schrupplungserscheinungen nicht von vorübergehender Natur seien, entschloß man sich zwecks Kostensenkung zu erheblichen Betriebseinschränkungen. Zu Anfang 1932 sehen wir dementsprechend eine wesentliche Einschränkung der von Hamburg nach Argentinien abgehenden Dienste: Die „Hamburg-Süd“ verminderte ihren Passagier-Frachtendienst auf die Hälfte, aus wöchentlichen Abfahrten wurden 14tägige; infolgedessen mußte ein großer Teil der Schiffe aufgelegt werden, unter anderem auch die „Cap Polonio“, nachdem sie zehn Jahre hindurch als eines der ersten größeren Schiffe kurz nach Kriegsende die deutsche Flagge auf dem Südatlantik gezeigt hatte. Auch die Hapag sah sich zu Betriebseinschränkungen gezwungen; ihr Personen- und Frachtdienst nach Buenos Aires wurde nur noch in zwei- bis dreiwöchentlichen Abständen durchgeführt, der Frachtdienst zu den argentinischen Außenhäfen in dreiwöchentlicher Folge, der Hafen Bahía Blanca wurde sogar nur in Abständen von 4—6 Wochen angefahren. Der Norddeutsche Lloyd verharnte in der Zeit von 1930—1932 im ganzen auf seinem ursprünglichen Stand; neu war lediglich eine Teilung in einen Passagier- und Frachtdienst nach Buenos Aires alle vier Wochen und in einen Frachtdienst über Buenos Aires hinaus nach Rosario ebenfalls alle 4—6 Wochen, so daß sich ähnlich 1930 zusammen eine Verbindung zum La Plata im Abstand von 2—2½ Wochen ergab.

Nicht nur ein vergleichender Überblick über die Häufigkeit der Schiffsabfahrten von Hamburg nach den La Plata-Häfen in den Jahren 1930 und 1932 verdeutlicht den krisenbedingten Verkehrsrückgang, auch die Zahlen der deutschen Seeschifffahrtstatistik 1930 bis 1933 sprechen eine deutliche Sprache: (s. Tab. S. 122.)

Die absteigende Linie, die sich bereits 1929 im deutsch-argentinischen Seeverkehr zeigte, setzte sich 1930 und in den folgenden Jahren erst recht fort, und zwar war der Rückgang stärker bei den drüben ankommenden Schiffen als umgekehrt. Die Zahl der nach Argentinien ausgehenden Schiffe, die von 1928—1929 einen nur geringen Rückgang erfahren hatte, hielt sich auch im folgenden Jahr auf noch beachtlicher Höhe. Durch den scharfen Rückgang der ankommenden Tonnage auf der einen Seite — bedingt durch schlechtere Ernteergebnisse und die Tendenz zur Drosselung der Lebensmittelleitlinien deutschersicht usw. — und durch das Beharren des ausgehenden Verkehrs auf dem Stand von 1928/29 andererseits, ergab sich eine Annäherung von ankommendem und abgehenden Schiffsraum. Das ist um so beachtlicher, als zuvor die von Argentinien ankommenden Schiffe zahlen- und zumalmäßig stets die in entgegengesetzter Richtung fahrenden übertrafen. Diese Angleichung läßt erkennen, daß 1930 in geringerem Umfang voluminöse Rohstoffe und Lebensmittel über deutsche Häfen eingeführt wurden. Diese

Statistik des deutsch-argentinischen Seeverkehrs
in den Jahren 1930 - 1933¹.

I. In deutschen Häfen von Argentinien angekommene Schiffe.

	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
	1930		1931	
Insgesamt	283	1 342 565	315	1 858 870
deutsche	159	856 706	152	806 629
britische	35	134 631	54	100 119
niederländische	47	153 714	49	159 064
französische	26	146 480	12	71 499
portugiesische	3	9 969	6	22 922
spanische	1	2 079	8	27 761
italienische	5	17 214	10	34 712
griechische	3	8 273	12	32 646
deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr	63,8 vH		59,6 vH	
	1932		1933	
Insgesamt	211	1 033 167	175	866 181
deutsche	106	606 459	90	589 130
britische	49	146 462	13	44 864
niederländische	42	138 898	39	126 522
französische	1	6 007	2	12 382
portugiesische	4	14 451	9	35 145
italienische	7	22 995	4	12 088
griechische	12	33 109	10	29 505
deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr	58,7 vH		68 vH	

2. Aus deutschen Häfen nach Argentinien ausgegangene Schiffe.

	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
	1930		1931	
Insgesamt	272	1 322 045	215	1 050 576
deutsche	159	881 529	117	680 546
britische	7	25 840	1	3 173
niederländische	32	167 972	46	139 797
französische	29	172 403	22	134 744
spanische	11	26 883	10	25 121
portugiesische	11	39 781	12	45 759
deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr	66,7 vH		60,5 vH	
	1932		1933	
Insgesamt	195	994 507	173	945 242
deutsche	109	630 566	103	643 123
britische	7	17 088	1	2 883
niederländische	44	144 096	38	128 044
französische	22	134 836	22	134 483
portugiesische	10	35 758	7	27 578
italienische	3	10 734	—	—
deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr	63,4 vH		68 vH	

¹ Statistik des Deutschen Reiches, Band 396, II; 425, II; 436, II und 446, II. Die Seeschifffahrt im Jahre 1930 bzw. 1931 bzw. 1932 bzw. 1933. Teil II: Schiffsverkehr über See in den deutschen Häfen, S. 12ff. bzw. 18ff. bzw. 19ff. bzw. 19ff.

Tatsache hat auf die Gestaltung des Verkehrs und auf dessen Aufteilung auf die einzelnen Nationen rückgewirkt, und zwar derart, daß die stärksten Rückschläge die Länder aufzuweisen hatten, die in der freien Fahrt Massengüter in der einen Richtung von Argentinien nach Deutschland transportierten, während auf der anderen Seite die Länder, die regelmäßige Liniendienste zwischen unseren Häfen und den argentinischen betrieben, die vor allem auch für die Ausfuhr aus Deutschland den nötigen Schiffsraum stellten, noch einen besseren Stand hatten und diesen Verkehr auch 1930 im früheren Umfang aufrecht erhalten konnten. Dementsprechend schlossen Deutschland, Holland und Frankreich ohne allzugroße Einbuße das Jahr 1930 ab, während England und Griechenland größere Verluste erlitten. Der deutsche Anteil an der Argentinienfahrt hob sich in Richtung nach Deutschland hauptsächlich infolge des Rückgangs des englischen Anteils von 55 vH im Jahr 1929 auf fast 64 vH 1930, während in umgekehrter Richtung die deutsche Flagge ihre Stellung mit 66—67 vH halten konnte.

Im folgenden Jahr 1931 trat, was den Verkehr Argentinien—Deutschland betrifft, eine gegenläufige Entwicklung ein: Zahlmäßig ist eine unbedeutende Verkehrsbelebung zu beobachten, da offenbar durch erhöhte Bezüge Deutschlands an Massengütern ein vermehrter Schiffsraum zu deren Transport benötigt wurde, und zwar wieder einseitig in einer Richtung; eine Erhöhung erfuhr daher der englische Anteil, in geringerem Umfang auch der holländische, spanische und portugiesische, während die deutsche Flagge sowie die französische weniger stark als 1930 vertreten waren. Rückläufig entwickelte sich der Schiffsverkehr in umgekehrter Richtung, wesentlich bedingt durch die Beschränkung der Fortgangereinfuhr der meisten südamerikanischen Länder. Auch sahen wir bereits, daß die deutschen Liniereedereien dazu übergingen, ihre Abfahrtsfrequenz zu beschränken, und so mit dem Rückgang der zu befördernden Güter Schritt hielten. Infolgedessen sank die Zahl der Abfahrten deutscher Schiffe von 139 mit 881 500 NRT im Jahre 1930 auf 117 mit 680 500 NRT 1931. Aber auch fast alle übrigen Länder erfuhr Rückschläge, wenn auch nicht in dem Umfang, wie sie bei uns sich zeigten, so daß der deutsche Anteil von 66,7 vH auf 60,5 vH sank. Man erkennt aus dieser Verschlechterung der antelsmäßigen Stellung der deutschen Flagge, daß unsere Seereedereien stärker als die anderer Länder schon 1931 sich den durch die Krisenlage bedingten Änderungen anzupassen gezwungen waren, da ihre Lage schwieriger war als die vieler anderer Länder, deren Seefahrt durch Währungsmaßnahmen und Subventionen wettbewerbsfähiger gemacht wurde.

Die Jahre 1932 und 1933 standen voll und ganz unter dem Einfluß der weltwirtschaftlichen Schrumpfung, so daß der Verkehr gegenüber dem der beiden Vorjahre in gleicher Weise in beiden Richtungen sank, wobei die Zahl der bei uns ankommenden Schiffe den stärkeren Rückgang erfuhr: nämlich von 315 mit 1 858 000 NRT 1931 auf nur noch 175 und 866 000 NRT 1933, so daß im Jahre 1933 räumlich die Tonnage der aus Argentinien angekommenen Schiffe die der nach dort abgegangenen unterschritt. Waren 1932 innerhalb der Reihe der ankommenden Schiffe außer den deutschen noch englische, niederländische, griechische in größerer Zahl zu finden, so sank im folgenden Jahr der Anteil nicht-deutscher Schiffe — voran der englischen — ganz erheblich, während sich die Zahl der deutschen zwar auch, aber nicht in gleichem Umfang verminderte, so daß sich unser Flaggenanteil von 58,7 vH 1932 auf 68 vH 1933 verbessern konnte. In der Gegenrichtung stieg der deutsche Flaggenanteil von 63,4 vH auf gleichfalls 68 vH (von 631 000 NRT 1932 auf 643 000 NRT 1933).

Die Stellung der deutschen Flagge im La Plata-Verkehr.

Insgesamt war die Lage des La Plata-Verkehrs in der ersten Zeit der Weltwirtschaftskrise, hervorgerufen durch die Ausföhrgestaltung Argentiniens im Jahre 1931, relativ

tung des übrigen Verkehrs nach Amerika und der sonstigen Welt wurde der neue Hapag-Lloyd-Unionsvertrag vom 1. 2. 1935 maßgebend.

Die Leitgedanken, die den Ausgliederungsverhandlungen zugrunde lagen, umriß Staatsrat Eßberger, der Führer der deutschen Seeschiffahrt, wie folgt: Die Neuordnung der deutschen Obersee-Schiffahrt habe sich aus der zwingenden Erkenntnis ergeben, daß große Konzerngebilde für die Seefahrt auf die Dauer unzulänglich seien. Hier sei daher der Reichsregierung die Aufgabe erwachsen, regelnd einzugreifen und auf dem Wege der Dezentralisation der Hapag-Lloyd-Union eine Reihe von Einzelunternehmungen zu schaffen. Von allen Dezentralisierungsmaßnahmen seien die des Südatlantikverkehrs am weitesten gediehen gewesen, so daß deren praktische Durchführung rasch erfolgen könnte. Nach Übergabe der ausgegliederten Brasil- und La Plata-Dienste an die „Hamburg-Süd“ verblieben für Hapag und Lloyd noch weite Betätigungsmöglichkeiten, so daß diesen kein Schaden, der gesamten deutschen Wirtschaft aber großer Nutzen erwachse.

Die Zusammenfassung der Linien der drei deutschen Reedereien zu einem Dienst unter Führung und Flagge der „Hamburg-Süd“ zog eine Reihe betrieblicher Maßnahmen nach sich. Das bislang in der Südamerikafahrt beschäftigte Schiffsmaterial von Hapag und Lloyd wurde, entsprechend den Vereinbarungen über die Ausgliederung dieses Dienstes aus der Union, z. T. der „Hamburg-Süd“ übergeben. Bei der Überführung stellte sich eine Schwierigkeit heraus, nämlich daß die Schiffe des Lloyd mit ihrem Heimathafen Bremen jetzt nach Hamburg hätten überführt werden müssen, wogegen die Bremer Schiffsfahrtskreise naturgemäß heftigen Einspruch erhoben. Infolgedessen wurde in den Übergabevertrag die Bestimmung aufgenommen, daß die Schiffe des Norddeutschen Lloyd, die bisher unter dessen Flagge im Südatlantikdienst gestanden hatten, auch fürderhin in Bremen beheimatet sein sollten, selbst wenn sie nunmehr unter der Flagge der „Hamburg-Süd“ fuhren. Weiter wurde die Vereinbarung getroffen, alle für diese notwendigen Schiffsreparaturen im Wesergebiet zu erledigen; schließlich mußte sich die HSDG. verpflichten, die Weserhäfen — im wesentlichen also Bremerhaven — genau so häufig anzulaufen wie es unter der Regie des Lloyd geschehen war.

Dem Übergabevertrag entsprechend gingen die Schiffe von Hapag und Lloyd, soweit sie den La Plata-Brasil-Dienst versahen, teilweise an die „Hamburg-Süd“ über, z. T. wurden sie, sofern sie bei ihren bisherigen Besitzern verblieben, auf andere Linien gesetzt oder aber, wenn es sich um ältere Fahrzeuge handelte, aufgelegt bzw. verkauft. Von den Hapagschiffen wechselten u. a. den Besitzer die drei Schiffe M/S. „General Osorio“, D. „General Artigas“ und D. „General San Martin“, die nunmehr unter der Flagge der HSDG. ihr ursprüngliches Verkehrsgebiet weiter befahren. Vom Norddeutschen Lloyd ging u. a. der Dampfer „Madrid“ an die „Hamburg-Süd“ über.

Sofort entfaltete die „Hamburg-Süd“ eine rege Tätigkeit, um die nunmehr in ihrer Hand vereinigten Südamerika-Ostküstenlinien zur vollsten Zufriedenheit ihrer Kundschaft zu betreiben. Erschwerend wirkte sich alsbald der Umstand aus, daß die „Hamburg-Süd“ trotz der zahlreichen Neuerwerbungen von Fahrzeugen Mangel an Schiffsmann verspürte und darum zwei Frachtdampfer chartern mußte, um den Verkehr ordnungsmäßig durchführen zu können. Um diesem Uebelstand abzuhelfen und um gleichzeitig die Flotte zu modernisieren, entschloß sich die Gesellschaft, drei Motorschiffe in Auftrag zu geben, deren Indienststellung 1936 erfolgte. Es sind dies die Frachtschiffe „Belgrano“, „Montevideo“ und „Porto Alegre“, die zunächst auf der Südbrasil-Linie eingesetzt wurden, deren technische Einrichtungen jedoch so getroffen sind, daß sie auch im La Plata-Verkehr Verwendung finden können².

¹ Deutsche Verkehrsrichten, Jg. 1934, Nr. 97. — Hansa, Jg. 1934, S. 1265 u. 1740.

² Hansa, Jg. 1936, S. 2296 ff.

Durch die Übernahme der Hapag-Lloyd-Schiffe sowie durch die Neubauten von 1936 vergrößerte sich gegenüber dem Jahr 1933 der Flottenbestand der „Hamburg-Süd“ erheblich, eine Tatsache, die durch nachfolgende Zahlen deutlich wird¹:

	Zahl d. Schiffe	BRT insgesamt
am 31. Dezember 1933.	17	204 155
„ 31. Dezember 1934.	25	262 719
„ 31. Dezember 1935.	36	392 061
„ 31. Dezember 1936.	44	349 448

Der Verkehr mit Argentinien und Brasilien entwickelte sich 1936 bei gedrückten Frachtraten erheblich, so daß die gesamte vergrößerte Flotte Beschäftigung fand und darüber hinaus sogar noch Charterdampfer in Dienst gestellt wurden.

Die Geschäftsbasis der „Hamburg-Süd“ für die Jahre 1934—1936² wiesen ein gegenüber den Vorjahren wesentlich günstigeres Bild auf. Die schon erwähnte mengenmäßige Steigerung des Frachtverkehrs mit Südamerika insbesondere im letzten Jahr erhöhte die Betriebsgewinne, so daß es der Reederei möglich wurde, notwendig gewordene Abschreibungen nunmehr vorzunehmen. Mußte daher zwar auch noch 1936 auf die Ausschüttung einer Dividende verzichtet werden, so ist es andererseits als erfreulich zu bezeichnen, daß infolge der konjunkturellen Aufwärtsbewegung des deutschen Handels und der Intensivierung unserer Beziehungen gerade im Verkehr mit Südamerika eine ursprünglich als notwendig ersichene Sanierung der Reederei nicht zu erfolgen brauchte.

Die Dienste zwischen Deutschland und Argentinien.

Die „Hamburg-Süd“ mußte nach Vereinigung der La Plata-Linien in ihrer Hand dazu übergehen, die Verkehrsdiene zu verstärken; galt es doch, die bisher von drei Reedereien einzeln betriebenen Dienste ab 1935 nunmehr allein zu verwalten. Inwieweit das geschah, zeigt eine Übersicht über die Aufteilung und Häufigkeit der deutschen La Plata-Fahrt vor und nach der Zusammenlegung³.

Als Passagier- und Frachtschnelldienst besteht ab Anfang 1935 eine wöchentliche Verbindung, die durch die Schiffe der „Hamburg-Süd“ aufrecht erhalten wird. Sie laufen die wichtigsten Häfen Brasiliens an, ferner den Hafen Montevideo; Endpunkt ist Buenos Aires. Dieser Schnelldienst entstand 1934 nach der Zusammenlegung aus der 14tägigen Verbindung der „Hamburg-Süd“ sowie der 10—14tägigen der Hapag und wird heute unter einheitlicher Flagge mit den Schnellschiffen der HSDG. („Cap“- und „Monte“-Klasse) und den von der Hapag („General“-Klasse) stammenden ausgeführt. Oft ergibt Übersicht über die von Hamburg nach den La Plata-Häfen ausgehenden deutschen Schiffsfahrtsdienste 1934—1936.

Route	Reederei		Häufigkeit
	Stand	Anfang 1934	
Hamburg—Rio de Janeiro—Buenos Aires		Hamburg-Süd	P. und F. 14tägig
Hamburg—Montevideo—Buenos Aires		Hapag	P. und F. 10—14tägig
Hamburg—Montevideo—Buenos Aires—Santa Fé —Rosario		Hapag	F. monatlich
Hamburg—Montevideo—Buenos Aires		Norddeutscher Lloyd	P. und F. 3wöchentlich

¹ Geschäftsberichte der „Hamburg-Süd“ für die Jahre 1933—1936.

² Geschäftsberichte der „Hamburg-Süd“ für die Jahre 1934—1936.

³ Wirtschaftsdienst: Beilage „Hamburgs ausgehender Dienst“, Anfang 1934 bis 1936.

Stand Anfang 1935			
Hamburg—Rio de Janeiro—Buenos Aires	Hamburg-Süd	P. und F. Schnellfahrt	Stägig
Hamburg—Montevideo—Buenos Aires	Hamburg-Süd	P.	14tägig
Stand Anfang 1936			
Hamburg—Rio de Janeiro—Buenos Aires	Hamburg-Süd	P. und F. Schnellfahrt	Stägig
Hamburg—Buenos Aires—Rosario—Santa Fé—Bahia-Blanca	Hamburg-Süd	P.	10tägig

sich bei reichlichem Ladungsangebot die Notwendigkeit, durch Einsatz anderer Schiffe, einheiten diesen Dienst noch zu verstärken. Neben dieser Passagier- und Fracht-Schnell-Linie unterhält die „Hamburg-Süd“ heute noch eine reine Frachtlinie von Hamburg—Brennen ausgehend zu den Häfen Montevideo—Buenos Aires und darüber hinaus nach Santa Fé und Rosario sowie bei Bedarf nach Bahia Blanca. Die Abfahrten erfolgten ursprünglich in 14tägigen Abständen, jedoch stellte sich im Verlauf des Jahres 1935 die Notwendigkeit heraus, sie schon im 10tägigen Abstand erfolgen zu lassen¹, so daß also heute, im ganzen genommen, alle 4—5 Tage ein deutsches Schiff im Liniendienst nach Argentinien in See geht. Um allen Anforderungen nach der Beförderung von Gefrierfleisch aus Argentinien nach Deutschland zu entsprechen, kaufte die „Hamburg-Süd“ 1936 fünf Frachtschiffe mit Gefrierladungs-Einrichtung und setzte diese auf der La Plata-Frachtlinie ein².

Der Vollständigkeit halber muß darauf hingewiesen werden, daß während des Jahres 1935 noch eine zweite deutsche Reederei in freier Fahrt zeitweise die argentinischen Häfen anlieft³. Die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“ war nämlich vorübergehend wieder in der Südamerikafahrt tätig, und zwar nahmen ihre Schiffe im Transpverkehr auf der Rückreise von Südasien Ladung von den La Plata-Häfen nach Deutschland mit.

Zu den deutschen Liniendiensten, ausgeführt durch die „Hamburg-Süd“, treten noch die einiger ausländischer Reedereien⁴:

Die ausländischen Linienfahrten ab Hamburg nach Argentinien zu Beginn des Jahres 1936.

Route	Reederei	Flagge	Häufigkeit
Hamburg—Montevideo—Buenos Aires	Rotterdam—Südamerika-Linie (N.V. van Nievelt Goudrian en Co's)	holl.	14tägig
Hamburg—Buenos Aires—Rosario—Santa Fé—Bahia Blanca	Kgl. Holländischer Lloyd	holl.	14tägig
Hamburg—Montevideo—Buenos Aires	Chargeurs Réunis	franz.	14tägig
Hamburg—Buenos Aires—Rosario—Santa Fé—Bahia Blanca	Havenline N.V. Gebr. v. Udens Scheepvaart Mij. Rotterdam	holl.	14tägig
desgleichen	Sociedade Geral de Comercio Industria e Transportes Ltda. Lisabon	portug.	monatl.

¹ Deutsche Verkehrsmeldungen, 1935, Nr. 20.

² Hansa, Jg. 1937, S. 1078.

³ Deutsche Verkehrsmeldungen, 1935, Nr. 20.

⁴ Schiffsverkehrsrichten, Hamburg, Januar bis Juli 1936.

Die Übersicht zeigt, welche ausländischen Reedereien noch von Hamburg nach Argentinien fahren: Zunächst im Verkehr Hamburg—Buenos Aires die 14tägigen Frachtfahrverbindungen der Rotterdam-Zuid America Lijn sowie die der französischen Gesellschaft Chargeurs Réunis. Eine zweite holländische Linie läuft über Buenos Aires hinaus die Häfen Rosario, Santa Fé und Bahia Blanca an. Hierbei handelt es sich um eine reine Frachtlinie des Kgl. Holländischen Lloyd. Dieser hatte ab 1931 zusammen mit dem Norddeutschen Lloyd einen Gemeinschaftsdienst für die Personen- und Frachtfahrt nach Buenos Aires unterhalten, gab dann aber infolge seiner wirtschaftlichen Notlage die Passagierfahrt auf und betrieb 1936 nur noch Frachtlinien nach der Ostküste von Südamerika. Auch hier wurden ab Hamburg die Abfahrten 14tägig vorgenommen. Als weitere holländische Reederei ist die Gebr. von Udens Schiffahrtsgesellschaft zu nennen, die ebenfalls in 14tägigen Abständen Hamburg mit Buenos Aires und den übrigen obengenannten Häfen verbindet, schließlich noch die portugiesische Gesellschaft mit

Statistik des deutsch-argentinischen Seeverkehrs in den Jahren 1934—1936¹.

1. In deutschen Häfen von Argentinien angekommene Schiffe.

	Schiffe		NRT		Schiffe		NRT	
	1934		1935		1936			
Insgesamt	214	1 040 748	193	882 091	223	1 004 309		
deutsche	127	733 393	180	654 902	153	735 526		
britische	19	67 000	2	5 857	2	7 035		
niederländische	45	142 377	51	174 143	52	182 357		
portugiesische	2	12 382	5	30 296	9	54 675		
italienische	5	18 796	—	—	5	20 182		
griechische	5	18 803	—	—	—	—		
andere	6	17 194	—	—	1	2 182		
deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr		72,5 vH		74,2 vH		73,3 vH		

2. Aus deutschen Häfen nach Argentinien abgegangene Schiffe.

	Schiffe		NRT		Schiffe		NRT	
	1934		1935		1936			
Insgesamt	173	877 396	205	900 155	218	1 047 186		
deutsche	99	566 833	111	606 883	111	597 005		
britische	—	—	1	2 281	—	—		
niederländische	38	127 712	60	173 518	53	214 459		
portugiesische	22	135 054	24	146 285	23	140 738		
italienische	8	30 144	8	30 341	10	37 783		
griechische	2	6 770	—	—	—	—		
andere	4	10 883	9	21 792	14	35 494		
deutscher Flaggenanteil am Gesamtverkehr		64,6 vH		61,3 vH		57 vH		

¹ Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 476, II bzw. 488, II bzw. 508, II. Die Seeschiffahrt im Jahre 1934 bzw. 1935 bzw. 1936. Teil II: Schiffsverkehr über See in den deutschen Häfen, S. 20 ff. bzw. 21 ff., bzw. 20 ff.

monatlichen Abfahrten eben dorthin; dagegen ist die früher vertretene spanische Flagge infolge der schweren Notlage der spanischen Seeschifffahrt heute im Liniendienst ausgeschlossen.

Zunächst sei als Hauptmerkmal des deutsch-argentinischen Seeschiffahrtsverkehrs 1931—1936 die Tatsache herausgestellt, daß der Anteil der deutschen Flagge sich innerhalb der aus Argentinien ankommenden Tonnage weiterhin verstärkt hat, während in umgekehrter Richtung ein leichter Rückgang gegenüber der Zeitspanne 1930—1933 zu beobachten ist. Die Zahl der von Argentinien ankommenden Schiffe übertraf 1934 mit 214 Schiffen und 1010 700 NRT, das Ergebnis des Vorjahres (175 Schiffe und 866 200 NRT) beträchtlich. Der deutsche Flaggenanteil stieg von 90 Schiffen mit 589 000 NRT auf 127 Einheiten mit 733 000 NRT oder von 68 vH des Gesamtverkehrs auf 72,5 vH. Ebenfalls konnte die holländische Flagge Erfolge erzielen; sie erreichte 1934 einen Anteilssatz von 14 vH, während sich die restlichen Anteile auf die britische, französische, portugiesische, italienische und griechische Flagge verteilten. In umgekehrter Richtung von Deutschland nach Argentinien blieb die Zahl der abgegangenen Schiffseinheiten konstant (173:173), räumlich dagegen trat ein Rückgang ein; ebenfalls bewegte sich der prozentuale Anteil der deutschen Flagge rückläufig, von 68 vH im Jahre 1933 auf 64,6 vH im folgenden Jahr. Neben den deutschen Schiffen verkehrten hauptsächlich noch holländische und französische den Verkehr mit Argentinien, worauf bereits bei der Übersicht über die ausländischen Liniendienste ab Hamburg hingewiesen wurde.

Im Jahre 1935 sank der Verkehr von Argentinien, während er in umgekehrter Richtung anstieg, so daß, ähnlich den Verhältnissen des Jahres 1933, der nach Argentinien ausgehende Verkehr den von dort einkommenden übertraf. Der Grund für diese Bewegung dürfte darin zu finden sein, daß weniger Massengüter über deutsche Häfen nach Deutschland gelangt waren, eine Annahme, die dadurch noch größere Wahrscheinlichkeit erhält, daß die Länder mit starken Transportanteilen den stärksten Rückgang erlitten; die süd-europäischen Staaten schieden in der Reihe der ankommenden Schiffe ganz aus, England fast ganz.

Praktisch beherrschten Deutschland und Holland den gesamten Verkehr Argentinien — Deutschland; der Hundertsatz der deutschen Flagge stieg auf 74,2 vH, der holländische auf fast 20 vH. Daß die deutsche Flagge gerade in der Heimwärtsrichtung so gute Erfolge erzielen konnte, mag z. T. durch die zeitweilige Wiederaufnahme der La Plata-Deutschlandfahrt der „Hansa“-Reederei mit begründet gewesen sein, die ja nur in dieser Richtung den Transport von Gütern durchführte. Die Zahl der von Deutschland nach Argentinien abgehenden Schiffe stieg, wie schon erwähnt, beträchtlich an, und zwar von 173 Einheiten mit 877 000 NRT auf 205 mit 990 000 NRT. Die deutsche Flagge konnte sich absolut verbessern, anteilmäßig jedoch sank ihr Satz auf 61,3 vH, da u. a. auch die holländische wie französische Flagge eine Verkehrsausweitung erfuhr.

Die weltwirtschaftliche Belebung im Jahre 1936 wirkte sich auch auf den deutsch-argentinischen Seeverkehr günstig aus: In beiden Richtungen trat ein bemerkenswerter Verkehrsaufschwung ein. Besonders auffällig erscheint das zahlen- wie räumliche Ansteigen der von Argentinien in Deutschland ankommenden Einheiten um 12,3 vH des Standes von 1935, wohingegen die Verkehrsbelebung nach Argentinien relativ weniger ins Gewicht fällt.

Kam der Verkehrszuwachs in Richtung Argentinien—Deutschland neben Frankreich und Portugal im wesentlichen der deutschen Flagge zugute, so liegen die Verhältnisse im ausgehenden Verkehr anders: Hier verhartete dies etwa auf dem Vorjahresstand, wogegen besonders Holland, Griechenland und Portugal ihre Stellung zu verbessern vermochten.

Die Stellung der deutschen Flagge im Verkehr der Häfen Argentinios 1934—1936.

Am Überseeverkehr sämtlicher argentinischer Häfen waren 1934—1936 folgende Flaggen beteiligt:¹

Flagge	1934		1935		1936	
	Zahl	1000 NRT	Zahl	1000 NRT	Zahl	1000 NRT
Insgesamt	—	10 076	2852	10 880	2766	10 047
Großbritannien . . .	933	3 677	1069	4 156	934	3 788
Griechenland	414	1 184	394	1 132	394	1 075
Italien	173	1 082	101	634	99	646
Deutschland	156	764	190	821	190	839
USA	133	374	126	558	115	504
Norwegen	115	349	132	392	123	391
Niederlande	164	498	192	471	153	483
Frankreich	88	370	97	435	96	419
deutscher Flaggenanteil		7,6 vH		7,9 vH		8,3 vH

Das Jahr 1934 brachte einen erfreulichen Aufschwung des Verkehrs in den La Plata-Häfen: Betrug 1933 der gesamte einkommende Verkehr nur 9,25 Mill. NRT, so stieg er im darauffolgenden Jahr auf 10,08 Mill. NRT². An diesem Aufschwung hatten fast alle beteiligten Länder Anteil. Einen beachtlichen Erfolg vermochte die britische und die griechische Flagge zu erzielen, auch die deutsche Flagge konnte ihre Stellung verbessern, so daß ihr Anteilssatz von 7,2 vH im Jahre 1933 auf 7,6 vH im darauffolgenden stieg. Immer noch hielt Deutschland die vierte Stelle im Gesamtverkehr der La Plata-Häfen hinter Großbritannien, Griechenland und Italien inne.

Unter ebenfalls sehr günstigen Voraussetzungen stand für den La Plata-Verkehr das Jahr 1935. Vor allem riefen die außerordentlichen Mengen des zur Verschiffung gelangenden Getreides eine starke Verkehrszunahme hervor³. In genanntem Jahre kamen 2852 Schiffe mit 10,39 Mill. NRT in argentinischen Häfen an. Einen Zugang hatte die britische Flagge mit 136 Schiffen und 478 000 NRT zu verzeichnen. Ebenfalls konnte die deutsche ihren Verkehrsanteil an La Plata verbessern; die Zunahme betrug im genannten Zeitraum 34 Schiffe und 57 000 NRT. Da gleichzeitig die italienische Flagge einen starken Rückgang erfuhr, konnte die deutsche Schifffahrt den dritten Platz im La Plata-Verkehr besetzen.

Auch während des Jahres 1936 setzte sich die deutsche Flagge im Verkehr der argentinischen Häfen in steigendem Umfang durch. Bei einer Steigerung ihres Anteils von 7,9 vH 1935 auf 8,3 vH 1936 behauptete sie den dritten Platz. Zeitweilig gelang es ihr sogar, wie vor 1932, die zweite Stelle zurückzuerobern⁴. England büßte seinen im Vorjahr erlangenen Verkehrszuwachs ein, während Griechenland im wesentlichen seine Stellung zu wahren vermochte. In zientlich weitem Abstand an vierter Stelle folgte Italien, das auch zu Beginn des Jahres 1936 infolge der Truppentransporte nach Ostafrika gebunden war.

Fassen wir die Entwicklung der deutsch-argentinischen Verkehrsbeziehungen innerhalb der letzten 25 Jahre in einem Überblick zusammen, so ergibt sich ein recht wechsel-

¹ Hansa, Jg. 1935, S. 672 und 633; 1937, S. 588.

² Hansa, Jg. 1935, S. 633.

³ Hansa, Jg. 1935, S. 1090.

⁴ Monatsberichte der Deutschen Südamerikanischen Bank, Mai 1936.

vollcs Gesamtbild: Ein im ganzen gradliniger Aufstieg bis zum Weltkrieg, danach ein völliger Zusammenbruch und der Versuch der ehemaligen Feindbündnistanten, den deutschen Handel engültig zu vernichten; in den Nachkriegsjahren ein wider alles Erwarten schneller Aufschwung durch Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen zwischen beiden Ländern und damit eine Wiedereinschaltung der deutschen Reedereien in den Argentinien-Verkehr binnen kürzester Zeit; ein neuer schwerer Rückschlag in den Jahren der Weltwirtschaftskrise, von dem Deutschland nur schwer sich erholen zu können schien.

Die Jahre 1930—1933 brachten unserem Handel bedeutende Verluste und verlangten von der gesamten Schifffahrt, wie insbesondere von unseren La Plata-Reedereien stärkste Opfer. Gleichzeitig mit der Neuordnung des deutsch-argentinischen Zahlungsverkehrs und Verrechnungsverkehrs in der Folgezeit sowie mit unseren Bestrebungen, die gesamten Handelsbeziehungen zu Südamerika auf einer neuen Basis zu festigen, erfolgte eine Änderung in der Organisation der deutschen Seeschifffahrt durch Übertragung aller deutschen Argentinien- und Brasil-Linien an die „Hamburg-Süd“. Damit setzte eine sichtliche Wiederbelebung auf diesem Verkehrsgebiet sowie darüber hinaus für unseren Gesamthandel und die gesamte deutsche Seeschifffahrt ein.

Literatur.

I. Bücher und Aufsätze.

- Baldus, Th.: Die Wiederanknüpfung der Verkehrsverbindungen Deutschlands mit Übersee nach dem Weltkrieg, Diss. Köln 1921.
 Becker, E.: Die deutsche Überseschifffahrt, Heidelberg 1933.
 Brucker, E.: Die Veränderungen des Seeverkehrs im Südatlantik seit dem Weltkrieg, Diss., Stuttgart 1935.
 Eckert, Chr.: Deutsche Seefahrten nach Südamerika, Leipzig 1904. — Die Entwicklung der Schifffahrt zwischen Deutschland und Südamerika, Leipzig 1905.
 Friedmann, E. L.: Die führenden deutschen Schifffahrtsgesellschaften, Berlin 1929.
 Grundt, E.: Handbuch der Schifffahrtsgesellschaften und Reedereien, Berlin 1929.
 Himer, K.: Die „Hamburg-Süd“ in Vergangenheit und Gegenwart, Hamburg 1927.
 Paetgen, H.: Der Wiederaufbau Deutschlands in die Weltseeschifffahrt, Berlin—Leipzig 1927.
 Priester, E.: Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschifffahrt, Berlin 1926.
 Prieb, E.: Das deutsche Reedereigefühl nach Argentinien, Diss., Elmshorn 1909.
 Simmig, A.: Die „Hamburg-Süd“ seit ihrer Gründung, Hamburg 1930.
 Waetgen, Fern.: Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschifffahrt nach dem Weltkrieg, Leipzig 1926.

II. Zeitschriften und Zeitungen.

- Deutsche Verkehrsnachrichten, Hamburg, Jg. 1933/37.
 Hamburger Fremdenblatt, Jg. 1930/34.
 Hansa, Deutsche Schifffahrtszeitschrift, Hamburg, Jg. 1930/37.
 Kölnische Zeitung, Jg. 1930.
 Rheinisch-Westfälische Zeitung, Jg. 1932.
 Schifffahrts-Nachrichten, Hamburg, Jg. 1935/36.
 Wirtschaftsdienst, Zeitschrift für deutsche Wirtschaftspolitik, Hamburg, Jg. 1921/37.
 Wirtschaft und Statistik, Berlin, Jg. 1932/37.

III. Statistik.

Statistik des Deutschen Reiches: Die Seeschifffahrt in den Jahren 1903—1936.

IV. Sonstige Quellen.

- Geschäftsberichte der Hamburg-Amerika Linie der Jahre 1905—1935.
 Geschäftsberichte der Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft der Jahre 1921—1936.
 Geschäftsberichte des Norddeutschen Lloyds der Jahre 1905—1935.
 Monatsberichte der Deutsch-Südamerikanischen Bank, 1936.
 Weltwirtschaftliches Archiv, Kiel, Bd. 3, 1914.
 Wirtschaftsbericht der Deutschen Handelskammer in Buenos-Aires für das Jahr 1931.

LITERATUR.

Buchbesprechungen.

J. H. Jonckers Nieboer, Mr. Dr., Ond-Hoofdinspecteur bij de Nederlandsche Spoorwegen, Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen. Zweite, vollständig revidierte Auflage. Rotterdam 1938. Nijgh & van Ditmar N. V. XII, 390 Seiten mit zahlreichen Karten und graphischen Darstellungen. fl. 3,90.

Dem Kenner des niederländischen Verkehrsschrifttums ist Jonckers Nieboers Geschichte der Niederländischen Eisenbahnen, die 1907 in erster Auflage erschien, als das an erster Stelle stehende Buch für dieses Gebiet geläufig. Um so eher wird er eine Neuauflage willkommen heißen, zumal wenn diese über so einschneidende Veränderungen berichten kann wie die vorliegende über die Wandlungen des holländischen Eisenbahnwesens im letzten Vierteljahrhundert. Fiel die erste Auflage mitten in die Zeit, da die niederländische Eisenbahnpolitik im Zeichen der 1890 inaugurierten „Concurrentie en Concentratie“, nämlich des Nebeneinander von H. S. M. und S. S. stand und die Frage der Zweckmäßigkeit eines Übergangs zur Einheitsgesellschaft oder weiter des Staatsbetriebes diskutiert wurde, so fällt der Abschluß der zweiten Auflage zusammen mit der Reform von 1937, die mit der völligen Verschmelzung von H. S. M. und S. S. zu N. S. den Schlußstrich unter den im Prinzip bereits 1920 erfolgten Übergang zum Staatsbetrieb in Gesellschaftsform zog. Die Schilderung der innerhalb dieser Zeitspanne vollzogenen Entwicklung des holländischen Eisenbahnwesens nimmt etwa ein Drittel der zweiten Auflage ein.

Indessen auch um den älteren Teil seines Buches hat der Verfasser sich erneut bemüht. Zwar konnte der größte Teil des Textes unverändert übernommen werden; doch ist in verschiedenen Einzelfragen eine Vertiefung erfolgt. Zu erwähnen ist insbesondere ein näheres Eingehen auf die älteste holländische Literatur pro et contra Eisenbahnen, den persönlichen Einsatz von König Willem I. für den Eisenbahnbau, die Geschichte des Fährbootdienstes Enkhuizen—Stavoren, den großen Eisenbahnerstreik von 1903 und seine Folgen. Verschiedene in Fußnoten aufgenommene Ausführungen aus den Erinnerungen von H. P. G. Quack und anderen Quellen tragen zur Verlebendigung bei, während andererseits eine durch Überschriften verdeutlichte Gliederung und die Angabe der Gesetzes- und anderer Quellen den wissenschaftlichen Charakter des Buches stärker herausstellen. Nicht vorteilhaft erscheint es mir nur, daß die ganze Geschichte der Nederlandsche Centraalspoorweg Mij. und der Noordbrabantisch-Deutsche Spoorweg Mij. erst im Zusammenhang mit der Betriebsübernahme durch S. S. 1919 geschildert wurde, wodurch die vorhergehende Darstellung der Ergebnisse der Eisenbahn-Enquête von 1881 zum Teil in der Luft hängt.

Der der Entwicklung der Niederländischen Eisenbahnen seit dem Weltkrieg gewidmete Teil des Buches beansprucht naturgemäß erhöhtes Interesse. Er beschränkt sich nicht darauf, die Eisenbahnpolitik isoliert zu zeigen, sondern weitet sich durch näheres Eingehen auf die Frage des Kraftwagenwettbewerbs und der Verkehrskoordination zu einer Geschichte des gesamten Landverkehrs nach dem Kriege aus. Dabei ist