

Argentinien als Absatzgebiet der Eisenbahnbedarfsindustrie

von

Dr. rer. pol. Bernhard Stichel.

HAMBURG 1916.

Alle Rechte vorbehalten.

Druck von Lütcke & Wulff, Hamburg.

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit, die als Dissertation der Staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Münster erschienen ist, wurde in ihren wesentlichen Teilen 1914 abgeschlossen. Die letzten darin verarbeiteten Daten, die sich auf die argentinischen Eisenbahnen und auf die Einfuhr von Eisenbahnmaterial nach Argentinien beziehen, stammen aus dem Jahre 1912.

Bei der Beschaffung des Materials, besonders der argentinischen Handelsstatistik, von der sich in Deutschland nur die neueren Jahrgänge lückenlos vorfinden, fand ich die freundliche Unterstützung des Herrn Christian Sommer, Hamburg, Generalkonsul von Argentinien für Deutschland, der Argentinischen Gesandtschaft in Berlin und des Deutsch-Argentinischen Centralverbandes, Berlin, deren liebenswürdiger Bereitwilligkeit ich die Möglichkeit der Bearbeitung meines Gegenstandes zu danken habe.

In dem Wirtschaftsarchiv des Hamburger Kolonialinstitutes fand ich reiche Orientierungsmöglichkeit in den Akten über die argentinischen Eisenbahnen. Meinen akademischen Lehrern, besonders Herrn Professor Plenge, aus dessen volkswirtschaftlichem Hauptseminar die Arbeit hervorgegangen ist, bin ich für die Anleitung zur Ausarbeitung des mir gestellten Themas zu besonderem Danke verpflichtet.

Wenn die Studie im Rahmen einer Erstlingsarbeit die Kenntnisse über die Eisenbahnen Argentiniens in Deutschland erweitern hilft und ein Bild der auf dem argentinischen Markt für Eisenbahnbedarf herrschenden Konkurrenzverhältnisse übermittelt, so ist ihr Zweck erfüllt.

Stichel.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Literaturverzeichnis	3
Einleitung.	
Argentinien, das neue Land der Zukunft	7
I. Kapitel.	
Die Eisenbahnen in Argentinien	9
§ 1. Natürliche und technische Vorbedingungen für den Bahnbau und Betrieb	9
§ 2. Bedeutung der Eisenbahnen für Argentinien	12
§ 3. Abriß der Entwicklung des argentinischen Bahnnetzes	14
§ 4. Bestand des in den argentinischen Bahnen investierten Kapitals ..	22
§ 5. Anteil der verschiedenen Nationen am argentinischen Bahnnetz, unter besonderer Berücksichtigung der Staatsbahnen	24
a) Die Staatsbahnen	24
b) Die französischen Linien	27
c) Die argentinischen Privatbahnen	27
d) Das Eindringen Nordamerikas	28
e) Die englischen Bahnen	28
§ 6. Die argentinischen Bahnen und das Wirtschaftsleben des Landes .	32
a) Die wirtschaftliche Tätigkeit der Bahnen	32
b) Einwirkung der wirtschaftlichen Faktoren auf die Entwicklung der Bahnen	38
§ 7. Die Regierung und die Eisenbahnen	40
a) Die Konzessionen	40
b) Die argentinischen Eisenbahngesetze	43
c) Die Staatsbahnpolitik Argentiniens	47
II. Kapitel.	
Der Absatz von Eisenbahnmaterial nach Argentinien	57
§ 1. Eigene Industrie	57
§ 2. Der Kampf um den Absatzmarkt	60
a) Die internationale Verkehrsmittel-Ausstellung Buenos Aires 1910	60
b) Beeinflussung der Absatzgestaltung durch das internationale Schienenkartell und den Faktor der Kapitalsanlage	67
§ 3. Die Einfuhr von Eisenbahnmaterial	72
a) Brauchbarkeit der argentinischen Einfuhrstatistik	72
b) Untersuchung der Einfuhr ohne Berücksichtigung der Ursprungsländer	74
c) Die Einfuhr in internationaler Gliederung	77

Schluß.	Seite
Bedeutung des Absatzgebietes für die deutsche Industrie	81

Tabellen.

1. Die Entwicklung des argentinischen Bahnnetzes	83
2. Anteil der verschiedenen Nationen am argentinischen Bahnnetz . .	83
3—6. Einfuhr von Eisenbahnmaterial ohne Berücksichtigung der Ursprungsländer	84
7—12. Prozentuale Beteiligung der wichtigsten Ursprungsländer an der Einfuhr von Eisenbahnmaterial	86
13—25. Gesamteinfuhr von Eisenbahnmaterial unter Berücksichtigung der absoluten und relativen Beteiligung der Ursprungsländer	89

Literaturverzeichnis.

I. Allgemeine Werke.

- Arent, Argentinien, ein Land der Zukunft. München 1913.
Berichte über Handel und Industrie, herausgegeben im Reichsamt des Inneren.
v. d. Borcht, Verkehrswesen. Jena 1912.
Coni, Die Provinz Buenos Aires. 1884,
Garcia Caldéron, Die lateinischen Demokratien Amerikas. Leipzig 1913.
v. d. Goltz, Reiseeindrücke aus Argentinien. Berlin 1911.
Hermes, Zur Kenntnis der argentinischen Landwirtschaft. Berlin 1913.
Hiller, Einwanderung und Kolonisation in Argentinien. Berlin 1912.
Internationale Ausstellung Buenos Aires 1910. Amtlicher Katalog der deutschen
Ausstellung.
Internationale Eisenbahn- und Verkehrsmittel-Ausstellung in Buenos Aires 1910.
Österreichische Abteilung.
Martinez & Lewandowski, Argentinien im 20. Jahrhundert. Gotha 1912.
Roell, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Berlin-Wien 1912.
Schleicher, Eindrücke über Viehzucht, Ackerbau und Kolonisation im Neulande
der unbegrenzten Möglichkeiten. Berlin 1912.
Schmidt & Grotewold, Argentinien. Hannover 1912.
Schilder, Entwicklungstendenzen der Weltwirtschaft. Berlin 1912.
Schuster, Argentinien. Diessen 1913.
Sperber, Süd- und Mittelamerika. Berlin 1913.
Vallentin, Argentinien und seine wirtschaftlichen Beziehungen zu Deutschland.
Berlin 1907.
Zoeller, Pampas & Anden. Berlin-Stuttgart 1884.
Anuario oficial de la República Argentina. Buenos Aires 1912.
Anuario Pillado. Buenos Aires 1900.
Antecedentes legales del Ferrocarril del Oeste. Buenos Aires 1885.
Carcano, Historia de los medios de comunicación y transporte en la República
Argentina. Buenos Aires 1893.
Castro, Estudio sobre los ferrocarriles sudamericanos. Montevideo 1893.
Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires. Buenos Aires 1884.
Ibañez, La Argentina y sus grandezas. Madrid 1910.
Memoria presentada al Congreso. Ministerio de obras públicas. Buenos Aires
1910, 11. 12.
Urien, La República Argentina. Buenos Aires 1910.

- Memoria de la Comision del Centenario. Buenos Aires 1910.
Soldan, Diccionario geográfico nacional argentino. Buenos Aires 1885.
The Argentine Yearbook. Buenos Aires 1912.
Hirst, Argentina. London 1910.
Johnson, American Railway Transportation. New York-London 1912.
Killik's Argentine Railway Manual. London 1913.
Koebel, Modern Argentine. London 1907.
Mulhall, Handbook of the River Plate. London 1875.
Napp, The Argentine Republic. Buenos Aires 1876.
Report on the Argentine Centennial Exhibitions. Buenos Aires 1910 in: Reports
from commissioners, inspectors and others, 1911. Vol. XXI.
Le Congrès des trois Amériques. Paris 1891.
Martinez, Baedeker de la République Argentine. Barcelone 1907.
Esposizioni internazionali di Buenos Aires. Catalogo ufficiale delle sezioni italiane.

II. Zeitschriften und andere wiederkehrende Publikationen.

- Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin. Besonders 1892, 93, 95.
Buenos Aires Handelszeitung. Buenos Aires.
Deutsche Exportrevue. Berlin.
Export. Berlin.
Südamerikanische Rundschau. Berlin.
Süd- und Mittelamerika. Berlin.
Weltverkehr und Weltwirtschaft. Berlin.
Veröffentlichungen und Mitteilungen des Deutsch-Argentinischen Centralverbandes.
Berlin.
Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.
Boletín de la Unión Panamericana. Washington.
La Reforma financiera. Buenos Aires.
Revista ferroviaria. Buenos Aires.
The Economist. London.
South American Journal. London.
France-Amérique. Paris.
Journal des Economistes. Paris.

III. Zeitungen.

- Deutsche La Plata-Zeitung und La Plata-Post. Buenos Aires.
Argentinisches Wochenblatt. Buenos Aires.
Hamburgischer Correspondent.
La Prensa. Buenos Aires.
La Nación. Buenos Aires, besonders Jubiläumsnummer 25. Mai 1910.

IV. Statistisches Material.

- Auswärtiger Handel des Deutschen Reiches. Heft 17. 1900—1912. In Statistik
des Deutschen Reiches.
Statistisches Handbuch für das Deutsche Reich. 1907.
Almanaque nacional de la Confederacion Argentina, para 1855 und 56.

Anuario de la Dirección General de Estadística. Tomo 1 1882—1912, tomo 2 und 3. 1910, 11, 12.

Estadística de los ferrocarriles en explotación 1910.

Ministerio de obras públicas. Buenos Aires.

Argentine international trade. Direction of commerce and industry. Buenos Aires 1913.

V. Karten.

Map of the Argentine Railways issued with Killik's Argentine Railway Manual. 1913.

República Argentina, Ministerio de Obras Públicas. Mapa de los ferrocarriles 25. Mai 1910.

Mapa de la República Argentina por A. de Seelstrang y A. Tourmente. Buenos Aires 1875.

Carte des chemins de fer de la République Argentine. (Baedeker de la République Argentine 1906).

Mapa de la República Argentina por C. Beyer. Buenos Aires 1885.

Einleitung.

Argentinien, das neue Land der Zukunft.

Das moderne wirtschaftliche Weltbild wäre nicht mehr denkbar ohne die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Was man von dem Lande der Zukunft erhofft, hat sich erfüllt, und mit unwiderstehlicher Energie greifen die ökonomischen Räder der Union in das große Triebwerk der Weltwirtschaft. Ihr Stocken würde zum Stillstand der Maschine führen.

Aus dem Lande der Zukunft ist aber das Land der Gegenwart geworden; die „unbegrenzten Möglichkeiten“ sind an ihren Grenzen angelangt, und die Zeit ist nicht mehr fern, wo das Wirtschaftsleben der Union sich in den ruhigeren Bahnen abspielt, wie sie Europa heute zeigt.

Die letzten Jahre des jugendlichen Abschnittes amerikanischer Wirtschaftsgeschichte aber sahen das plötzliche und unerwartete politische und wirtschaftliche Entstehen eines neuen Landes der Zukunft, das, wenn auch nicht so machtvoll und weniger reich gesegnet, doch die Blicke der Welt auf sich zu lenken vermochte.

Das Gegenstück zu den Vereinigten Staaten, die Republik Argentinien im Süden des neuen Kontinents!

Die große Schwester im Norden trat ihre Rolle dem Süden ab, das Gesetz der Zeit hatte sich an ihr erfüllt. Dem Süden gehört die Jugend und die Zukunft. Die „weltgeschichtliche Periode“ der „unbegrenzten Möglichkeiten“ sollte auf einem neuen Schauplatz sich wiederholen.

Im Laufe eines knappen Menschenalters ist Argentinien zu einem maßgebenden Faktor der Weltwirtschaft geworden, ein starkes Produktions- und heiß umkämpftes Absatzgebiet.

Das ist es, was den Blick der Welt auf Argentinien richten ließ, wenn man auch erkennen mußte, daß in dieser Republik, bei

ihrer geringeren Ausdehnung, bei ihrem geringeren Reichtum, die Grenzen der unbegrenzten Möglichkeit enger gezogen sind, und hier die Jugend, die verschwenderisch mit ihren Kräften umgeht, nicht ein Jahrhundert währen dürfte.

Die Äußerungen der jugendlichen Entwicklungskraft der beiden Länder haben in vielen Punkten Ähnlichkeit, die wohl Vergleiche gestatten. Und ebenso wie in der jugendlichen nordamerikanischen Union hat auch in Argentinien ein Faktor des Wirtschaftslebens die aufstrebende Kraft und die Möglichkeiten der Zukunft besonders sinnfällig dargetan, die Eisenbahn!

Und ebenso wie in der nordamerikanischen, stehen in der argentinischen Republik die Eisenbahnen im Vordergrund des öffentlichen Interesses. Eines Interesses, das mit der übrigen wirtschaftlichen Kulturwelt auch Deutschland teilt.

Während aber die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in Deutschland vorwiegend den Kapitalisten als Anlageobjekte interessieren, beanspruchen die argentinischen Bahnen die Aufmerksamkeit unserer Industrie, die ihre Produktion in neue Bahnen lenken muß.

Die Fäden des eisernen Netzwerkes, das sich über Pampas und Anden spannt, reichen über den Atlantik, wo ihr Ursprung in den Walzwerken und Fabriken der alten Welt liegt, so ein Band knüpfend, an dessen Erhaltung und Stärkung die Industrieländer arbeiten müssen. Die argentinische Republik als Absatzgebiet der Eisenbahnbedarfsindustrie hat internationale Bedeutung erlangt.

Von diesem Gesichtspunkt aus soll Argentinien hier betrachtet werden unter besonderer Berücksichtigung des Platzes, den Deutschlands Industrie sich zu erkämpfen vermocht hat.

Dem speziellen Teil der Untersuchung über den Kampf um den Markt und den Absatz selber schicken wir einen allgemeinen Teil über die Grundlagen des Absatzgebietes — die Eisenbahnen — voraus, zumal es bislang an einer zusammenfassenden Darstellung des argentinischen Eisenbahnwesens fehlt, wogegen die allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Grundlagen des Landes, ebenso wie wichtige Einzelfragen gerade in den letzten Jahren vielfach und auch in deutscher Sprache behandelt worden sind.

Erstes Kapitel.

Die Eisenbahnen in Argentinien.

In den folgenden Untersuchungen kann es nicht darauf ankommen, eine systematische und erschöpfende Darstellung des argentinischen Eisenbahnwesens zu geben. Vielmehr interessieren uns hier die Bahnen der südamerikanischen Republik in ihrer Eigenschaft als Konsumenten von Eisenbahnmaterial.

Auf die Beantwortung der folgenden Kardinalfragen, die von wesentlichem Interesse für die allgemeine Beurteilung eines derartigen Absatzgebietes, seines Bedarfes und dessen Entwicklungsfähigkeit sind, hat sich daher in diesem Kapitel unser Augenmerk zu richten: Welche Bedeutung kommt den argentinischen Bahnen als Transport- und Verkehrswegen zu? Wie haben sich die Bahnen der Republik entwickelt? Welcher Nationalität ist das Kapital, das den Ausbau ermöglichte? Welche Momente sind für die Entwicklung ausschlaggebend? Und schließlich: Welche Haltung nahm und nimmt gegenwärtig die Regierung des Landes den Bahnen gegenüber ein?

§ 1. Natürliche und technische Vorbedingungen.

Wie alle Länder mit junger oder kolonialer Kultur, so weist auch Argentinien ein nur sehr schwach entwickeltes System von Wegen und Landstraßen auf, von deren zum Teil primitiv-romantischen Charakter die Berichte der Reisenden erzählen. Es ist dies einerseits wesentlich die Folge der spanischen Kolonialpolitik, die nur darauf bedacht, sich möglichst schnell zu bereichern, dem Lande bis in das 19. Jahrhundert hinein jede wirtschaftliche Entwicklung unmöglich machte. Andererseits stellen sich bei den großen Entfernungen in einem Lande wie Argentinien mit einer dem 5 $\frac{1}{2}$ fachen Flächeninhalt Deutschlands gleichkommenden Aus-