

Ehlert, Fritz O.

Article

Argentiniens Verkehrsprobleme im Rahmen des zweiten Fünfjahresplanes

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Ehlert, Fritz O. (1954) : Argentiniens Verkehrsprobleme im Rahmen des zweiten Fünfjahresplanes, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 34, Iss. 2, pp. 92-98

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/131854>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

fressen werden, Postkarten dort kaum geschrieben werden, Alben, Bilder und selbst Bücher meist mit hohen Zollsätzen belegt sind und die des Lesens kundige Bevölkerung spanische, nicht deutsche Zeitschriften liest. Musikinstrumente, auch Noten, Schallplatten, Rundfunkgeräte haben einen guten Markt.

Für Lebensmittel und Getränke liegen die Verhältnisse ungünstig. Zwar importieren z. B. Panama und Honduras reichlich Konserven — u. a. Fisch- und sogar Fruchtkonserven —, aber die USA. liefern billiger als Deutschland und sind durch interamerikanische Abmachungen begünstigt. Der Konsum von Exportbier ist durch die einheimischen Brauereien und das Fehlen der Deutschen im Lande gesunken; Spirituosen werden im Lande hergestellt, und in dem geringen Weinkonsum bevorzugt das Publikum die stärkeren und billigeren Südweine.

Im Textilhandel kann Deutschland nur schwer mit den amerikanischen Baumwoll- und den japanischen Seidenstoffen konkurrieren. Billige Baumwollstoffe werden auch schon weitgehend im Inland hergestellt. Hingegen kann Perlon den Kampf mit Nylon aufnehmen. Fertigwäsche unterliegt meist hohen Schutzzöllen, auch sind die deutschen Muster und Formen gegenüber den amerikanischen durchweg veraltet.

Der Absatz von Nähmaschinen, Fahrrädern, Schreibmaschinen und Büromaschinen hängt zum Teil von der Preisgestaltung, zum Teil von der Reklame ab, bei der die deutschen Lieferanten ihren Vertretern bedeutend mehr Unterstützung leisten können.

Die Liste der allgemeinen Exportgüter ist damit längst nicht erschöpft, doch zeigt schon diese Auswahl, wie notwendig es ist, sich von Fall zu Fall eingehend über den betreffenden Markt zu informieren.

Bei der Vergebung von Regierungsaufträgen wird vorläufig nur selten ein deutsches Angebot berücksichtigt werden oder auch nur vorliegen. Infolge der Tätigkeit US.- und interamerikanischer Kommissionen und Berater werden diese Bestellungen meistens den USA. zufließen, und auch die bestgemeinten europäischen Studienkommissionen und Beratungen dürften dabei ausmanövriert werden. Da auch die größeren Unter-

nehmungen von Gemeinden meistens mit Hilfe der Regierungen und solcher Stellen finanziert werden, sind im allgemeinen Aufträge von öffentlicher Hand nur selten für den deutschen Export zu erlangen. Immerhin besteht die Möglichkeit, Teilaufträge und kleinere Anlagen für ihn zu buchen.

Aussichtsreicher ist die Lieferung von Maschinen für Industrie und Landwirtschaft und von Industrie- und Gewerbebedarf aller Art. Im Zuge der Intensivierung der Landwirtschaft — deren Vorbedingung meistens die Anlage von Wegen ist — werden zwar an die indianischen Kleinbauern und Feldarbeiter auch nur Feldhacken und Buschmesser abzusetzen sein, aber an zahlreiche Mittelbetriebe werden allmählich einfache Pflüge, Maisentkörner, Häckselmaschinen, Kaffeeraspen (Pulperos), Kleinmotore, Lichtenanlagen usw. und an größere Pflanzungen noch manche Traktoren, Lastwagen, Pumpen, Berieselungsanlagen, Kaffee-, Zucker-, Baumwollaufbereitungsanlagen etc. zu liefern sein.

Im Aufbau der Industrie werden ganze Fabrikanlagen verschiedener Art, vielfach aber auch Maschinen für sich vergrößernde mittlere Gewerbebetriebe angeboten werden können. Der Ausfall im Warenexport durch die Aufnahme von Fertigwarenfabrikationen wird sich durch die Nachlieferung von Halbfabrikaten, Chemikalien usw. einigermaßen wieder einholen lassen.

Im Zusammenhang mit solchen Anlagenlieferungen tritt die Frage langfristigen Kredits und eventueller Beteiligung auf. Sie ist im Augenblick noch nicht spruchreif. Vor allem ist an langfristige Kredite, Beteiligungen und Investitionen in Mittelamerika so lange nicht zu denken, als die Frage der Rückgabe des weggenommenen deutschen Wirtschaftseigentums noch nicht gelöst ist.

Im ganzen gesehen ist also Mittelamerika ein durchaus aussichtsreicher Markt, wie sich ja schon aus dem ansteigenden Export dorthin zeigt, und das um so mehr, als es sich bei allen sechs Ländern um Partner handelt, die bisher ohne Devisenbewirtschaftung und Verrechnungsabkommen bestellten. Seine komplizierte Struktur verlangt jedoch eine sorgfältige und eingehende Prüfung und Beobachtung.

Argentiniens Verkehrsprobleme im Rahmen des zweiten Fünfjahresplanes

F. O. Ehlert, Buenos Aires

Argentinien ist wie die meisten anderen Länder Südamerikas ein Gebiet der weiten Räume. Die Luftlinie zwischen seinem nördlichsten und seinem südlichsten Punkt erstreckt sich über eine Entfernung von nicht weniger als 3 710 km. Auf europäische Verhältnisse übertragen würde diese Entfernung etwa von Narvik in Norwegen bis zur Südspitze Spaniens reichen. Seine Flächenausdehnung umfaßt 2,7 Mill. qkm, d. h. etwa elfmal das Territorium der Bundesrepublik; in diesem Gebiet leben heute etwa 18 Mill. Menschen. Es ist daher verständlich, daß der Verkehr in einem Lande wie Argentinien, das von der Ausfuhr

seiner Agrarprodukte lebt, gewaltige Aufgaben zu lösen hat und vom volkswirtschaftlichen Standpunkt noch bedeutender ist als in anderen Ländern.

VERKEHR ALS STAATSAUFGABE

Perón hat in seiner dynamischen Wirtschaftspolitik, die seit 1943 auf planwirtschaftlichen Ideen beruht, diese hervorragende Bedeutung der Verkehrsprobleme sehr früh erkannt und diese bewußt in den Vordergrund seiner Politik gestellt. Die Verstaatlichung der britischen und der französischen Eisenbahnen sowie der mit ausländischem Kapital ge-

schaffenen Hafenanlagen, die Nationalisierung eines großen Teils der Flußschifffahrt, der Aufbau einer modernen und mächtigen staatlichen Handelsflotte und die Schaffung einer eigenen Luftfahrt sind die hervorstechendsten Merkmale dieser Entwicklung. Sie brachte das gewaltsame Ende der anarchistischen Zustände der privatwirtschaftlichen Epoche mit ihrer Abhängigkeit vom Ausland, deren katastrophale Auswirkungen sich während der beiden Weltkriege in besonders scharfer Form bemerkbar gemacht hatten. Es lohnte sich, für die Verwirklichung dieser Ziele die während des Krieges angesammelten Devisenbestände und selbst einen großen Teil der Deviseneinnahmen der ersten Nachkriegsjahre zu opfern, um dem Lande auf dem Verkehrssektor eine relative Unabhängigkeit zu sichern, wie sie für eine normale und ungestörte Wirtschaftsentwicklung nötig ist.

Trotz der in diesen Jahren auf einigen Gebieten erzielten ungeheuren Fortschritte läßt sich allerdings auch heute noch nicht sagen, daß die Verkehrsprobleme des Landes in ihrer Gesamtheit bereits eine befriedigende Lösung gefunden hätten, was auf Devisenschwierigkeiten und viele andere Faktoren zurückzuführen ist. Die Verwirklichung der nächsten Etappe ist daher dem zweiten Fünfjahresplan vorbehalten, der allein für die Lösung dieser Aufgaben staatliche Investitionen von 9,5 Mrd. Pesos (28 % der Gesamtsumme von 33,5 Mrd. Pesos) vorsieht. Als oberster Grundsatz ist dem Verkehrskapitel dieser Planung der Satz vorangestellt: „Der Verkehr ist ein öffentlicher Dienst, der vom Staat unter Mitarbeit der Privatwirtschaft zu leisten ist . . .“

Als wesentliches Ziel sieht der Fünfjahresplan sodann den Ausbau und die Rationalisierung des heutigen Verkehrssystems nach organischen Gesichtspunkten vor, um auf diese Weise die folgenden Aufgaben zu lösen:

die Sicherung der Güterbeförderung nach den Verbrauchszentren, den Verschiffungshäfen und den ausländischen Absatzmärkten;

die Erleichterung der Verbindungen zwischen den einzelnen Bevölkerungszentren des Landes untereinander auf der einen Seite und zum Ausland — insbesondere mit Iberoamerika und hier vor allem mit den Nachbarländern — auf der anderen Seite;

die bevölkerungspolitische, soziale und wirtschaftliche Entwicklung des Landes;

die Begünstigung der Selbstversorgung des Landes mit Transportmaterial und Zubehör durch die Förderung der entsprechenden einheimischen Industrien;

die Berücksichtigung der verkehrstechnischen Erfordernisse der Landesverteidigung.

SEEVERKEHR

Obwohl Buenos Aires schon vor dem zweiten Weltkrieg zu den umschlagmäßig bedeutendsten Welthäfen gehörte, besaß Argentinien zu dieser Zeit keine nennenswerte Handelsflotte. Der größte Teil der damals eingesetzten Schiffe waren veraltete Frachter, die nur im Küstendienst nach Patagonien fuhren. Die eigentliche Grundlage der heutigen argentinischen Handelsflotte bilden die während des Krieges erworbenen Handelsschiffe, die Buenos Aires als Nothafen angelaufen hatten. Dazu gehörten 16 italienische Schiffe mit insgesamt 136 554 BRT, die drei deutschen Dampfer des Norddeutschen Lloyd „Lahn“,

„Anatolia“ und „Nienburg“, und drei französische Kühlschiffe, die beschlagnahmt wurden, da die langwierigen Verhandlungen mit Frankreich zu keinem Abschluß führten. Bei der Abschnürung Südamerikas von der internationalen Schifffahrt durch die Kriegsauswirkungen haben diese Einheiten während der Kriegsjahre der argentinischen und südamerikanischen Wirtschaft wertvolle Dienste geleistet. Nach Kriegsende wurden 7 italienische, 3 französische und 1 dänischer Dampfer gemäß der vereinbarten Rückkaufsklausel wieder zurückgegeben, während die übrigen Einheiten weiter unter argentinischer Flagge in der während des Krieges gegründeten Staatsreederei „Flota Mercante del Estado“ fuhren.

Der große Ausbau der staatlichen Handelsflotte Argentiniens begann jedoch erst nach dem Kriege. Im Jahre 1946 wurden auf englischen, italienischen und schwedischen Werften 22 Schiffe auf Kiel gelegt. In den USA. wurden 20 „Liberty-“ und „Victory“-Schiffe und acht „Liberty“-Truppentransporter als Einwandererschiffe erworben. Im gleichen Jahr erfolgte die Verstaatlichung der Privatreederei „Compania Argentina de Navegación Doderó SA.“ 1949 folgte die Verstaatlichung der anderen Privatreedereien „Rio de la Plata SA. de Navegación Fluvial Argentina de Ultramar“ und der „Cia. de Navegación Fluvial Argentina SA.“. Die erstere wurde inzwischen mit der ehemaligen „Doderó“-Linie zu der „Flota Argentina de Ultramar“ verschmolzen, die wie die „Flota Mercante del Estado“ zwar dem Verkehrsministerium untersteht, aber wie diese eine eigene, getrennte Verwaltung besitzt.

Daneben hatte nach dem Kriege auch die Staatliche Petroleum-Gesellschaft YPF zahlreiche Tanker neu erworben, um auch auf diesem Gebiet die Unabhängigkeit vom Ausland sicherzustellen.

Somit ergab sich im Jahre 1950 für Schiffe mit mehr als 1 000 BRT folgende Übersicht über die argentinische Handelstonnage.

Argentiniens Handelsflotte 1950

(Einheiten über 1000 BRT)

Reederei	Einheiten	BRT	%
Doderó	47	255 035	36,2
Flota Mercante del Estado	28	141 863	20,2
Tankerflotte (YPF)	20	110 815	15,8
Flußschifffahrt (staatlich)	1	3 300	0,4
Staatsflotte insgesamt	96	511 013	72,6
26 private Reedereien			
der Küstenschifffahrt	46	195 519	27,4
Gesamttonnage	142	706 532	100,0

Von diesen Schiffen waren nur 33 Einheiten über 30 Jahre alt. Die Durchschnittstonnage, die vor dem Kriege 3 788 BRT betragen hatte, war bis 1950 bereits auf 4 975 BRT angestiegen.

In den Jahren 1950—52 wurden weitere 32 moderne Einheiten mit insgesamt 264 640 BRT von ausländischen Werften erworben, die heute der Stolz Argentiniens sind. Dazu gehören auch die beiden Luxusdampfer „Presidente Perón“ und „17 de Octubre“ mit je 12 600 BRT, die auf englischen Werften erbaut wurden und heute auf der Linie Buenos Aires/London eingesetzt sind, sowie das Walfangmutter-schiff „Juan Perón“ (24 570 BRT), das größte und mo-

dernste seiner Art auf der Welt. Dieses wurde jedoch dem ursprünglichen Eigentümer, der „Cia. Argentina de Pesca“, wegen Devisenforderungen beschlagnahmt und der staatlichen Tankerflotte einverleibt, nachdem es über ein Jahr stillgelegt hatte.

Nach der letzten amtlichen Statistik aus dem Jahre 1952 umfaßte die argentinische Handelsflotte insgesamt 163 Schiffe mit 950 157 BRT (Durchschnittstonnage 5 830 BRT). Davon entfielen auf die staatlichen Reedereien 78,9 %.

Diese Tonnage ist auf die Bedürfnisse der argentinischen Wirtschaft zugeschnitten und besteht aus Einwandererschiffen (mit Einheitsklasse), die nur für die kontinentalen Häfen Europas (in erster Linie Italien und Spanien) eingesetzt werden, aus Frachtern, Passagierdampfern (für die Routen nach New York und nach London) und Tankern. Wegen des leichtverderblichen Charakters vieler der wichtigsten argentinischen Ausführprodukte (Fleisch, Obst, Eier etc.) befinden sich unter den neuen Frachtern 21 moderne Kühlschiffe mit insgesamt 2,6 Mill. Kubikfuß Kühlraum, so daß Argentinien heute auch für seine Fleischexporte weitgehend von der internationalen Kühltonnage unabhängig ist. 53 % der Gesamttonnage sind Frachter, 19 % Passagierschiffe und 28 % Tanker. Fast alle Frachter verfügen über eine geringe Anzahl von Passagierkabinen.

Mit dieser Tonnage rangiert Argentinien in der Lloyds-Statistik unter den schiffahrttreibenden Nationen der Welt heute an 15. Stelle. Die argentinischen Schiffe befahren alle internationalen Routen (selbst bis nach Ostasien), und die blauweißblaue Flagge weht in allen Häfen der Welt.

Diese Entwicklung konnte natürlich nicht ohne Opfer und Schwierigkeiten vor sich gehen. Der Kauf der Flotte erforderte riesige Devisenausgaben, und die Ausbildung der Schiffsbesatzungen war zeitraubend und schwierig. Gewisse Schwierigkeiten bezüglich der Rentabilität der Schiffe bereitete neben der ungünstigen Entwicklung des Weltfrachtenmarktes nach dem Ende des Koreabooms auch die fortschrittliche Sozialgesetzgebung Argentiniens, die eine wesentlich stärkere Besatzung und damit erhöhte Betriebskosten erfordert. Auch die Frage der Schiffsreparaturen im Ausland und der Einfuhr von Ersatzteilen war wegen des zunehmenden Devisenmangels nicht immer leicht zu lösen.

Trotzdem sind die aufsteigende Entwicklung der argentinischen Seeschifffahrt und ihre wachsende Bedeutung für den Außenhandel des Landes, für den sie

gegründet wurde, sowie für den internationalen Frachtenmarkt unverkennbar. Im Hafenverkehr von Buenos Aires konnte sie im Jahre 1951 die englische Flagge erstmals von ihrem traditionellen ersten Platz verdrängen. Ihr Anteil an der Bewältigung des argentinischen Außenhandels stieg bei der Ausfuhr mengenmäßig von 15 % im Jahre 1950 auf 24,4 % im Jahre 1951 und 23,3 % im Jahre 1952 und wertmäßig von 11 auf 18 bzw. 17 %. (Der mengenmäßige Rückgang der Gesamtausfuhr des Jahres 1952 erklärt sich aus der Mißernte 1951/52). Bei der Einfuhr erreichte die Steigerung des argentinischen Anteils mengenmäßig 15, 17 und 24,5 % und wertmäßig 26, 31 und 41 %.

Diese günstige Entwicklung wurde durch die staatliche Handelspolitik sehr gefördert. In viele der bilateralen Handels- und Schifffahrtsabkommen wurde nämlich auf argentinisches Verlangen die sogenannte „Transportklausel“ aufgenommen, die bestimmt, daß — je nach dem Vertragspartner — 50 bis 100 % der vorgesehenen Waren auf argentinischen Schiffen zu befördern sind, eine Klausel, die allerdings in internationalen Schifffahrtskreisen als eine Durchbrechung des Gesetzes von Angebot und Nachfrage starker Kritik ausgesetzt ist.

Im Handel mit Deutschland ist durch das „Protokoll über Seeschifffahrt“ aus dem Jahre 1951 festgelegt, daß sich die argentinische Regierung das Recht vorbehält, während seiner Gültigkeitsdauer Maßnahmen zu ergreifen, damit bis zu 50 % des Warenaustauschs der beiden Länder vorzugsweise auf Schiffen argentinischer Flagge befördert werden. Diese Bestimmung darf allerdings keine Verteuerung der zu liefernden Waren oder eine Verzögerung in ihrer Lieferung zur Folge haben.

Da jedoch die argentinische Flotte noch nicht groß genug ist, um 50 % des gesamten Außenhandelsvolumens befördern zu können, wird diese Vorschrift heute bevorzugt in der Einfuhr angewandt, da die meisten Ausfuhren zu fob-Preisen getätigt werden und daher dem ausländischen Importeur die Verschiffung überlassen wird.

Die argentinischen Staatsreedereien sind Konferenzmitglieder und respektieren die internationalen Vereinbarungen über Frachtraten. Als ein besonderes Kuriosum sei vermerkt, daß die Frachtabschlüsse in Argentinien direkt zwischen Reederei und Exporteur bzw. Importeur getätigt werden, da es wegen des bestehenden Berufes der Zollagenten (despachante de aduana) kein Spediteurgewerbe gibt.

Außenhandelsanteil der argentinischen und der britischen Handelsflotte

Land	1950		1951		1952		
	Menge (1000 t)	Wert (%)	Menge (1000 t)	Wert (%)	Menge (1000 t)	Wert (%)	
Ausfuhr							
Gesamtausfuhr	7 381,4	100,0	5 294,4	100,0	6 548,8	100,0	
Argentinien	1 166,1	15,0	600,0	11,0	1 183,7	18,0	
Großbritannien	1 611,7	21,8	976,9	18,5	969,6	14,8	
Einfuhr							
Gesamteinfuhr	10 510,8	100,0	4 682,9	100,0	10 256,0	100,0	
Argentinien	1 658,1	15,7	1 234,9	26,4	3 191,3	31,1	
Großbritannien	2 971,4	28,2	892,1	19,1	1 407,5	13,7	
					1 598,5	14,6	
						8 842,2	10,3

Im zweiten Fünfjahresplan ist ein „Ausbau“ der bestehenden Handelsflotte vorgesehen, um ihr die volle Erfüllung der ihr gestellten Aufgaben zu ermöglichen. Zu diesem Zweck ist der Erwerb eines neuen Frachters von 5 000 BRT für die Küstenfahrt nach Patagonien vorgesehen. Außerdem ist der Umbau von sechs „Victory“-Schiffen vom Typ „Buenos Aires“ zu Hochseefrachtern in Aussicht genommen. An Krediten wurden jedoch im Fünfjahresplan nur 32,5 Mill. Pesos für „zusätzliche Dienste und Installationen“ und 287,2 Mill. Pesos für „Schiffsreparaturdienste“ bereitgestellt. Daraus erhellt, daß die Regierung offensichtlich unter dem Einfluß der Lage des internationalen Frachtenmarktes und der Devisensituation des Landes vorläufig nicht an eine Erhöhung der vorhandenen Überseetonnage denkt. Die im Plan vorgesehenen Neuerwerbungen bestehen vorwiegend aus kleineren Einheiten (Barkassen, Schlepper, Schleppkähne, kleine Tankboote, kleine Flußdampfer und Motorboote, etc.), die anscheinend von der einheimischen Industrie gebaut werden sollen.

Die außerdem im Fünfjahresplan angekündigte Rationalisierung der Handelsflotte bietet überdies noch genügend Möglichkeiten zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Flotte. Auch die nachzuholenden Reparaturen, die auf einigen der älteren Einheiten im „Krisenjahr 1952“ wegen des Devisenmangels unterblieben sind, werden dem gleichen Ziele dienen.

BINNENSCHIFFFAHRT

Schon seit den Zeiten der spanischen Kolonisation waren der Rio Paraná, in den im Norden der Rio Paraguay einmündet, und der Rio Uruguay als Wasserwege von großer Bedeutung. Der Flußverkehr bedeutete eine Erleichterung der Erschließung der nordwestlichen Gebiete Argentiniens und des Verkehrs mit Paraguay, der sich zum größten Teil auf diesem Wege abspielt.

Die Binnenschiffahrt, die sich vor dem Kriege in Händen vieler kleiner Unternehmer befand, die später von einer großen Gesellschaft (mit ursprünglich englischem Kapital), der „Cia. Argentina de Navegación Fluvial“ absorbiert wurden, liegt seit einigen Jahren durch die „Nationalisierung“ dieser Gesellschaft und der „Dodero-Flotte“ ebenfalls zum größten Teil in der Hand des Staates. Ausländische Reeder sind für die argentinische Binnenschiffahrt nicht zugelassen.

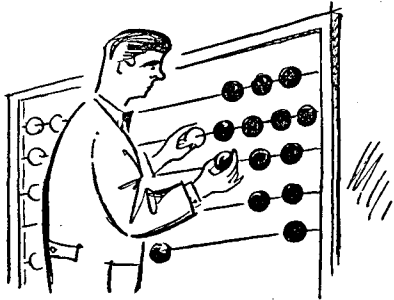
Die Schiffe der CANF beförderten 1950 und 1951 etwa 1 Mill. t Güter jährlich, die übrige Flotte etwa 3 Mill. t, womit jedoch nach Ansicht von Fachkreisen die Möglichkeiten der Flußschiffahrt noch keinesfalls erschöpft sind. Während dieser Verkehr in früheren Jahren mit Verlust arbeitete, konnte der Staat 1951 mit seiner Binnenschiffsflotte erstmals einen Gewinn von 16,1 Mill. Pesos erzielen. Mit der in den letzten Jahren außerordentlich fortgeschrittenen Entwicklung der neuen Provinzen Presidente Perón (früher Chaco) und Misiones (letztere vorwiegend von Deutschen

Es geht viel einfacher mit einer

Diehl



RECHENMASCHINE

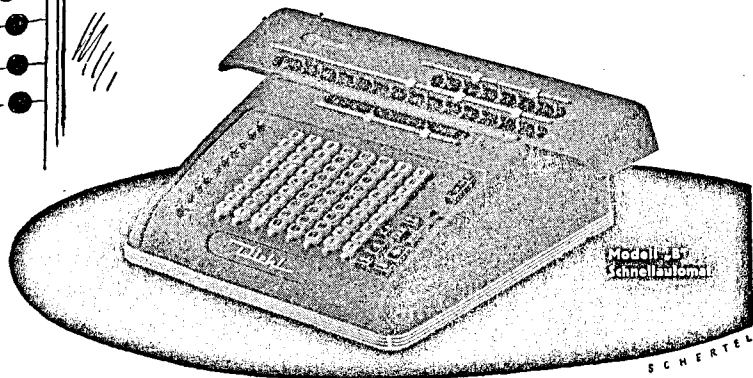


Mit ihr bewältigen Sie alle vorkommenden Rechenarten schnell und mühelos. Die Bedienung ist durch eine übersichtliche Anordnung der Tasten mit einer Hand möglich.

- Elegante, flache Form
- Besonders leichter Tastenanschlag
- Elektrische Einzel- und Gesamtlöschung
- der Rechenwerke in jeder Stellung
- Automatischer Wagenrücklauf
- Automatische Division und Minusdivision
- Automatisch verkürzte Multiplikation

Das sind einige wesentliche Merkmale.

Lassen Sie sich diese Rechenmaschine unverbindlich von unserem Kundendienst vorführen. Prospekte erhalten Sie gerne von der



**HEINRICH DIEHL G. M. B. H. RECHENMASCHINENFABRIK
NURNBERG · STEPHANSTRASSE 49 · SAMMELRUF: 49 11**

besiedelt und erschlossen) wird dem Binnenschiffsverkehr in Zukunft sicherlich noch wachsende Bedeutung zukommen (obwohl merkwürdigerweise die Flußschiffahrt in Argentinien im Gegensatz zu den meisten anderen Ländern der Welt für die meisten Güter vorläufig noch teurer ist als die Güterbeförderung auf Schiene und Straße).

Aus diesem Grunde sind im zweiten Fünfjahresplan auch ein Ausbau der Binnenflotte und ein weiteres Ausbaggern der Flüsse vorgesehen. Für diese Zwecke sind Kredite in Höhe von 384,2 Mill. Pesos bereitgestellt (105,6 Mill. für Schlepper, Schleppkähne etc., 120,2 Mill. für größere Binnenschiffe und 42,7 Mill. für Barkassen). Der größte Teil dieser Einheiten soll allerdings in Argentinien gebaut werden. Darüber hinaus sieht die Planung eine stärkere Koordination der Binnenschiffahrt mit den übrigen Verkehrsträgern vor, um eine Entlastung von Schiene und Straße zu erreichen. In Fachkreisen bedauert man allerdings, daß die Regierung für die Förderung dieses Verkehrszweigs im neuen Fünfjahresplan nicht auch den Bau von Kanälen, für den seit langem viele Projekte bestehen, zur Schaffung von Querverbindungen zwischen den einzelnen Wasserstraßen in Angriff genommen hat.

WERFTINDUSTRIE

Mit dem stürmischen Aufbau der argentinischen Handelsflotte hat begreiflicherweise die Entwicklung der Kapazitäten für Schiffsreparaturen und -neubauten nicht Schritt gehalten. Alle größeren Reparaturen müssen daher noch im Ausland ausgeführt werden, was bei dem Devisenmangel der letzten Jahre bereits häufig zu Schwierigkeiten führte. Die heute in Argentinien bestehenden Werften bauen bislang nur kleine Schiffe und Motorboote.

Im zweiten Fünfjahresplan ist daher der Ausbau der Werftindustrie des Landes vorgesehen, der allerdings auch stark von der gleichzeitig geplanten Erweiterung der Schwerindustrie abhängen wird. Zu den wichtigsten Projekten dieser Art gehört der Bau der neuen Marinewerft von Rio Santiago, für deren Ausrüstung bereits bedeutende Aufträge an die deutsche Industrie vergeben worden sind. In der Position „Hafenanlagen“ sind für diese Zwecke insgesamt 285 Mill. Pesos vorgesehen.

HAFEN

Auch auf dem Gebiet der Hafenpolitik ist heute in Argentinien der Staat der wichtigste Faktor, nachdem die meisten Hafenanlagen in den letzten Jahren verstaatlicht wurden. Trotz aller Dezentralisierungsbestrebungen hat in den letzten Jahren der Hafen von Buenos Aires noch an Bedeutung gewonnen. Da jedoch infolge der zunehmenden Bevölkerungszahl die Ausfahrten gegenüber der Vorkriegszeit etwas zurückgegangen sind, richtet sich das Hauptziel der Planungsarbeit für die nächsten Jahre auf eine Modernisierung der bestehenden Anlagen und auf die Ausbaggerung von Hafenbecken und Verbindungskanälen. Darüber hinaus ist der Bau neuer Häfen in Camarones, Formosa, Baranqueras und Posadas geplant. Für diese Zwecke sieht der Fünfjahresplan Investitionen in Höhe von

704 Mill. Pesos vor, von denen 609 Mill. auf das Ministerium für öffentliche Arbeiten und 95 Mill. auf das Verkehrsministerium entfallen. Weitere 59,7 Mill. Pesos sind für „Schiffahrtswege“ vorgesehen.

EISENBAHNEN

Die Entwicklung des argentinischen Eisenbahnnetzes ist durch die Betätigung des ausländischen Kapitals gekennzeichnet, das sich in seiner Streckenplanung weniger von den Erfordernissen der argentinischen Wirtschaft als von reinen Rentabilitätsüberlegungen leiten ließ. Auf diese Weise besitzt Argentinien heute ein Eisenbahnnetz, das sich — ebenso wie das Straßennetz — fächerförmig von Buenos Aires aus in das Landesinnere erstreckt, dabei aber nur in wenigen Fällen über die regnerischen Zonen Zentralargentiniens hinausgeht, während auch heute noch weite Gebiete ohne jede Eisenbahnverbindung sind. Mit einer Ausdehnung von 46 000 km (einschließlich industrieller Anschlußgeleise) verfügt Argentinien damit über das längste Streckennetz Südamerikas.

Rollendes Material 1949 und 1951

Kategorie	1949	1951	Kategorie	1949	1951
Lokomotiven	3 954	4 187	Güterwagen	87 685	82 095
Personenwagen	4 346	3 896	Postwagen	3 039	3 180

Weitere Charakteristika dieser Entwicklung sind die häufig sehr willkürliche Streckenziehung, die in vielen Fällen zu Überschneidungen der früher konkurrierenden Gesellschaften führte, sowie die vielen verschiedenen Spurweiten der einzelnen Strecken. Im Gegensatz zu den europäischen Verhältnissen spielen grenzüberschreitende Eisenbahnlinien auch in Argentinien — wie in den meisten anderen südamerikanischen Staaten (Peru besitzt beispielsweise überhaupt keine) nur eine sehr untergeordnete Rolle. Der Anteil der vier bestehenden grenzüberschreitenden Bahnen (zwei nach Chile, eine nach Bolivien und eine nach Paraguay) am argentinischen Außenhandel betrug 1951 nur 0,3 % der Einfuhr und 1,3 % der Ausfuhr. Die Rolle der argentinischen Eisenbahnen ist demnach auf die Bewältigung des Binnenverkehrs und der Beförderung der Außenhandels Güter von und nach den Häfen (in erster Linie natürlich Buenos Aires) beschränkt. Vor dem Kriege betrug der Anteil der Eisenbahnen am innerargentinischen Gesamtgüterverkehr zeitweilig 58 %. Normalerweise — und auch heute — liegt er jedoch unter 58 %.

Als die argentinische Regierung in den Jahren 1947 und 1948 mit dem Rückkauf der französischen und der englischen Eisenbahngesellschaften ihr inzwischen abgeschlossenes Programm der Verstaatlichung des gesamten Eisenbahnwesens begann, sah sie sich vor die Lösung einer Reihe äußerst schwieriger Probleme gestellt. Neben den vorerwähnten Fragen der Streckenziehung, der Überschneidung und der unterschiedlichen Spurweiten galt es, eine Basis für die Koordinierung einerseits der einzelnen Bahnstrecken und andererseits des gesamten Eisenbahnverkehrs mit den übrigen Verkehrsträgern zu finden. Diese Basis ist inzwischen durch die verwaltungsmäßige Zusammenlegung vieler Gesellschaften in sieben Bezirksdirektionen unter der Aufsicht des Verkehrsministeriums gefunden. Sodann

galt es, die langen Laufzeiten der Güterwagen (durchschnittlich 49 Tage!) zu verkürzen und die vielen bestehenden und stark voneinander abweichenden Tarife zu vereinheitlichen und auf die Erfordernisse der nationalen Wirtschaftspolitik abzustellen, eine Arbeit, die inzwischen fast abgeschlossen ist.

Das schwierigste Problem bestand jedoch in der Erneuerung des rollenden Materials und der Schienenwege, die sich beide durchweg in äußerst schlechtem Zustand befanden. Da die Verstaatlichung der ausländischen Gesellschaften bereits riesige Summen an Devisen verschlungen hatte (182 Mill. Pesos für die ehemals französischen und 2,5 Mrd. Pesos für die ehemals englischen Eisenbahnen), waren der Einfuhr befreiflicher Grenzen gesetzt. Die während des ersten Fünfjahresplans (1947/51) erfolgten Investitionen in Höhe von 813 Mill. Pesos müssen unter diesen Umständen noch als verhältnismäßig hoch angesehen werden, obwohl sie natürlich bei weitem nicht ausreichen, um auch nur einen wesentlichen Teil der grundsätzlich notwendigen Reparaturen und Materialerneuerungen durchzuführen. An rollendem Material wurden während des ersten Fünfjahresplans 275 Lokomotiven (darunter 12 „Henschel“), 3 440 Güterwagen, 163 Personenwagen und 32 Triebwagen für die Staatsbahnen erworben. Ein Teil der Güterwagen wurde bereits von den einheimischen Eisenbahnwerkstätten erstellt. Besonderes Aufsehen erregten die modernen, von Holland („Werkspoor“) gelieferten 34 Personenwagen (22 der ersten und 12 der zweiten Klasse).

Streckenlänge 1953

Gesellschaft	Gesamtlänge km	Spurweiten			
		1,67 m	1,43 m	1,00 m	0,75 m
Belgrano	14 485	—	—	14 408	77
Roca (ex-Sud)	9 160	8 649	—	—	511
Mitre (ex-Central)	6 307	6 307	—	—	—
San Martin (Pacífico)	4 878	4 680	—	198	—
Sarmiento (ex Oeste)	3 886	3 886	—	—	—
Urquiza	3 360	—	3 360	—	—
Patagónico	762	495	—	—	267
Insgesamt	42 838	24 017	3 360	14 606	855

Über die wirtschaftliche Entwicklung der Eisenbahnen läßt sich nichts Zuverlässiges sagen, da bislang keine Bilanzen der Staatsbahnen veröffentlicht wurden. Aus den Diskussionen des Verkehrsbudgets im Kongreß geht jedoch hervor, daß die Staatsbahnen in den vergangenen Jahren mit sehr erheblichen Verlusten gearbeitet haben, so daß — auch mit Rücksicht auf die inflationistische Entwicklung — verschiedene Tarifierhöhungen notwendig geworden waren (die letzte im Juli 1952). Fachkreise schätzen das Defizit der Eisenbahnen für die Jahre 1948—52 auf etwa 2,5 Mrd. Pesos, d. h. auf den gleichen Betrag, der seinerzeit für den Rückkauf bezahlt wurde.

Bruttoeinnahmen und Beförderungsleistung 1946—1952

Jahr	Bruttoeinnahmen (Mill. Pesos)	Beförderte Fracht (1 000 t)	Pers.- verkehr Mill.	tkm	Pers.- km
1946	846 389	49 142	312,3	16 817	9 014
1947	905 782	50 076	354,2	16 507	9 821
1948	1 027 555	46 624	409,8	17 415	11 648
1949	1 547 489	37 783	468,9	16 325	13 677
1950	1 813 806	38 739	491,4	16 910	13 228
1951	2 200 848	39 441	526,4	17 059	13 985
1952	3 507 504	36 976	538,2	15 668	13 490

Die Devisenlage des Landes ist ebenfalls der Grund dafür, daß auch im zweiten Fünfjahresplan nur ein Teil der Arbeiten und Projekte, die für die Normalisierung und den Ausbau des Eisenbahnverkehrs erforderlich wären, Berücksichtigung gefunden hat. Immerhin sind für diese Zwecke 3,3 Mrd. Pesos bereitgestellt. Davon entfallen auf Unterhaltung und Ausbau des Streckennetzes 1 748,0 Mill. Pesos (darunter eine bedeutende Schieneneinfuhr), auf rollendes Material 921,4 Mill., auf Bahnhöfe 110,0 Mill., auf städtische Zufahrtstraßen 75,0 Mill., auf Gebäude 145,0 Mill. und auf sonstige Dienste 345,7 Mill. Pesos. Für eine Streckenlänge von 2 800 km ist eine Erneuerung der Schienenwege vorgesehen. An rollendem Material ist der Erwerb folgender Einheiten geplant (größtenteils aus dem Ausland): 255 Lokomotiven verschiedener Typen und Spurweiten, 460 Personen- und Postwagen und 1 757 Güterwagen verschiedener Art, ferner 10 vollständige Dieselmotoren und 55 elektrische oder Diesel-Triebwagen sowie umfangreiches Spezialmaterial (Signalanlagen, Weichen, Nachrichtenausrüstung etc.). Für die Befriedigung dieses Einfuhrbedarfs dürften sich der westdeutschen Industrie für die kommenden Jahre gute Absatzmöglichkeiten bieten.

Daneben ist der Ausbau der einheimischen Lokomotivenfabrik FADEL und der anderen Eisenbahnwerkstätten geplant. Der Bedarf an Güterwagen soll ab 1954 ausschließlich durch die einheimische Industrie gedeckt werden.

STRASSENNETZ

Der Straßenverkehr ist heute praktisch das einzige Gebiet, auf dem in Argentinien der Privatwirtschaft noch größere Betätigungsmöglichkeiten verblieben sind, obwohl sich der Staat auch hier durch die bei der Verstaatlichung der ausländischen Eisenbahnen übernommenen Transportgesellschaften in den Personen- und Güterverkehr eingeschaltet hat. Nachdem unter der heutigen Regierung die frühere Gesetzgebung „zum Schutze der Schiene“, die den Straßenverkehr lange Jahre künstlich niedergehalten hat, aufgehoben wurde, ist auch auf diesem Gebiet — trotz des unzureichenden Straßennetzes und der ungenügenden Einfuhr von Kraftfahrzeugen — ein sehr starker Aufschwung erfolgt.

Das argentinische Straßennetz besitzt heute nach amtlichen Angaben eine Länge von 63 050 km, von denen jedoch nur etwa 7 000 km gepflastert sind. Rund 56 000 km bestehen aus den sogenannten „caminos de tierras“, harten Erdwegen, die bei gutem Wetter fast einer Chaussee gleichkommen, von denen aber 80 % bei Regenwetter nicht befahrbar sind. Fachkreise erklären, daß dieses Netz für die Erfordernisse des modernen Verkehrs absolut unzureichend sei und daß Argentinien über ein Netz von Allwetterstraßen von mindestens 100 000 km Länge verfügen müßte. Von den alten gepflasterten Straßen befinden sich außerdem heute etwa 13 % infolge der starken Beanspruchung durch schwere Lastwagen bereits wieder in erneuerungsbedürftigem Zustand. Auch der Zustand der meisten anderen Landstraßen läßt teilweise stark zu wünschen übrig.

Der Neubau von Landstraßen hat sich in den letzten Jahren nur in bescheidenen Grenzen gehalten; die für diese Zwecke zur Verfügung stehenden Mittel, die durch eine feste (nicht prozentuale) Abgabe auf den Benzinpreis aufgebracht werden, reichen bei der inzwischen erfolgten Inflation für das heutige Preisniveau nicht mehr aus. Die Regierung bereitet daher ein Gesetz vor, das diesen Zustand beenden soll. Im zweiten Fünfjahresplan ist für das Straßennetz ein Betrag von 3,5 Mill. Pesos (davon 1,9 Mill. für reine Unterhaltungsarbeiten) vorgesehen. Geplant ist der Bau von 2 860 km neuer gepflasterter Landstraßen.

Über den heutigen Bestand Argentiniens an Kraftfahrzeugen bestehen keine zuverlässigen Statistiken. Nach einer Veröffentlichung des Welt-Automobil-Verbandes verfügte Argentinien im Jahre 1951 über insgesamt 350 712 Kraftwagen, davon 212 562 Personewagen, 131 150 Lastwagen und 7 000 Omnibusse. Der Verkehrsminister bezifferte kürzlich in einer Rede den Lastwagenbestand des Landes auf rund 200 000. Trotz der fehlenden Statistiken läßt sich jedoch nach Ansicht von Fachkreisen sagen, daß der Kraftverkehr heute die Bedeutung der Eisenbahnen erreicht, wenn nicht bereits überschritten hat. Infolge der gedrosselten Einfuhren und der durch die besonderen argentinischen Verhältnisse stark überhöhten Preise für Kraftfahrzeuge befindet sich jedoch auch auf diesem Gebiet ein großer Teil des Materials in schlechtem Zustand. Im zweiten Fünfjahresplan ist daher ein großzügiger Ausbau der argentinischen Kraftfahrzeugindustrie (für Personewagen, Lastwagen und Traktoren) vorgesehen, wobei den staatlichen Luftfahrtwerkstätten IAME in Córdoba eine führende Rolle zukommen soll. Unter den zahlreichen privatwirtschaftlichen Projekten dieser Art verdienen auch die Werkstätten der „Mercedes-Benz Argentina“ Erwähnung, die bereits mit der Montage und der Fabrikation begonnen haben.

LUFTFAHRT

Zu den großen Leistungen der peronistischen Wirtschaftspolitik gehört zweifellos die Schaffung einer großen eigenen Luftflotte, die in den ersten Nachkriegsjahren — ebenso wie die Handelsflotte — fast

Luftverkehr über argentinischem Gebiet

Jahr	Flugstr. 1 000 km	Flugstd. 1 000	Passag. 1 000	Beförderte Fracht (in t)		
				Insgesamt	Fracht	Post
Insgesamt						
1947	15 633,7	56,3	234,4	1 737,1	1 524,7	212,4
1948	17 423,7	63,4	366,6	2 634,2	2 372,2	262,0
1949	15 382,2	56,5	435,2	2 654,9	2 296,7	358,2
1950	17 330,2	61,1	493,4	3 178,3	2 634,0	544,3
1951	17 783,4	58,1	462,1	3 314,5	2 677,8	636,7
1952	17 591,4	61,3	393,4	3 299,0	2 672,3	626,7
Anteil der argentinischen Luftfahrt						
1947	12 528,8	45,6	112,1	496,4	405,1	91,3
1948	14 834,8	55,2	224,1	1 657,8	1 506,5	151,3
1949	13 456,5	51,1	264,9	1 726,4	1 559,2	167,2
1950	14 939,4	54,9	315,6	2 298,6	1 933,9	364,7
1951	15 267,8	51,7	296,1	2 395,8	1 922,4	473,4
1952	14 903,3	54,0	224,0	2 436,8	2 006,1	430,7
Anteil der internationalen Luftfahrt						
1947	3 104,9	10,7	122,3	1 240,7	1 119,6	121,1
1948	2 588,9	8,2	142,5	976,4	865,7	110,7
1949	1 925,7	5,4	170,3	928,5	737,5	191,0
1950	2 390,8	6,2	177,8	879,7	700,1	179,6
1951	2 515,6	6,4	166,0	918,7	755,4	163,3
1952	2 688,1	7,3	169,4	862,2	666,2	196,0

aus dem Boden gestampft wurde. Nach dem organisatorischen Scheitern der für diese Zwecke gegründeten halbstaatlichen Gesellschaften bestehen heute nur noch zwei staatliche Unternehmen, die „Aerolíneas Argentinas“, die den internationalen Dienst und einen Teil des Inlandsdienstes versehen, und die „LADE“, die nur inländische Strecken befliegt. Daneben gibt es lediglich noch einige private Lufttaxidienste. Im rein innerargentinischen Luftverkehr sind ausländische Gesellschaften nicht zugelassen. Bei den ungeheuren Entfernungen des Landes und den für viele Gebiete unzureichenden Verkehrsmöglichkeiten mit Eisenbahn, Schiff oder Auto kommt den Flugverbindungen gegenwärtig eine große, ständig steigende Bedeutung zu.

Der in den letzten Jahren erbaute Flugplatz „Ministro Pistarini“ in Buenos Aires, der von fast allen großen internationalen Gesellschaften angefliegen wird, gehört zu den größten und modernsten der Welt und ist der Stolz der jungen argentinischen Luftfahrt. Der Flugpark der „Aerolíneas Argentinas“ setzte sich nach amtlichen Angaben Ende 1952 wie folgt zusammen: 6 Douglas DC 6, 6 Douglas DC 4, 20 Douglas DC 3, 5 Convair, 6 Sandringham und 1 Beechcraft.

Der neue Fünfjahresplan enthält auf dem Gebiet des Luftverkehrs keine großen Ausbaupläne, auch für den inländischen Verkehr nicht, obwohl gerade auf diesem Gebiet durchaus noch große Möglichkeiten bestehen. Das Schwergewicht liegt hier — ebenso wie bei der Handelsflotte — auf der Rationalisierung. Für diese Zwecke sind nur 327,5 Mill. Pesos vorgesehen, die zum größten Teil für den Ausbau und die Modernisierung der bestehenden Flugplätze und Anlagen bestimmt sind. Die Erklärung für diese Unterbrechung der bisherigen dynamischen Entwicklung dürfte in erster Linie im herrschenden Devisenmangel und in zweiter Linie in der Erkenntnis zu suchen sein, daß auch auf dem Verkehrssektor ein organisches Wachstum der überstürzten Organisation vorzuziehen ist. Wenn beispielsweise keine größeren Neuerwerbungen in Aussicht genommen sind, so wird dabei auch die Überlegung eine Rolle gespielt haben, daß es vorzuziehen ist, erst einmal die Erfahrungen mit den neuen Flugzeugtypen mit Düsenantrieb, die u. a. in Südamerika bereits von Venezuela und Brasilien erworben wurden, abzuwarten.

Das große Ziel des neuen Fünfjahresplans ist eine weitere Steigerung der landwirtschaftlichen und industriellen Erzeugung Argentiniens, für die selbstverständlich die gleichzeitige Erhöhung der Transportkapazität des Landes eine unerläßliche Voraussetzung ist. Es muß dahingestellt bleiben, ob die im Plan für einige Verkehrssektoren vorgesehene Rationalisierung dafür allein ausreichen wird. In finanzieller Hinsicht hängen die Durchführungsmöglichkeiten des Plans außerdem von der Entwicklung der einheimischen Agrarproduktion, die dem Lande die Devisen bringt und für die Gesamtwirtschaft von ausschlaggebender Bedeutung ist, und dem Echo der vor einigen Monaten eingeleiteten Aktion zur Heranziehung ausländischen Kapitals ab.