

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

der Anteil der Hauptländer an der Ausfuhr ist also etwas gleichmäßiger verteilt als derjenige an der Einfuhr. Indessen ist auch hier eine Schwankung eingetreten, und zwar trat ein Rückgang in der Ausfuhr Argentiniens vor allem nach Belgien und Deutschland hervor, während der Export nach Großbritannien, Brasilien und Spanien zunahm. Dennoch nahm und nimmt Deutschland, wie in der Einfuhr, so auch in der Ausfuhr Argentiniens die zweite Stelle ein. Darauf, daß Deutschlands Einfuhr aus Argentinien zurückgegangen ist, braucht man kein allzu großes Gewicht zu legen, da es für uns in erster Linie darauf ankommt, daß unser Absatz im fremden Lande wächst.

Die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel aus Argentinien sind Schafwolle (für 91 Millionen), Weizen (63 Millionen), Mais und Weizen (je 10 Millionen), Fleischextrakt, Häute, Felle und Leder und Quebrachoholz. Von uns bezogen hat Argentinien, um nur die hauptsächlichsten Artikel anzuführen, im Jahre 1900 Gewebe, Garn, Seidenwaren und Zuche für 10 Millionen Mark, daneben Maschinen aller Art, Gold, Kupfer, Kautschuk, Musikinstrumente, Papier, Spielzeug und Baumwollwaren.

Bedenkt man, wie gewaltig sich Deutschlands wirtschaftlicher Verkehr mit Argentinien gehoben hat, wie er, der früher hinter England und Frankreich sehr zurückstand, jetzt vor Frankreich gerückt und England nahe gekommen ist, wie der Geschäftsverkehr heute zwölfmal so groß ist wie 1890, so erweist man, wie sehr auch der Schiffsverkehr nach der Ostküste Südamerikas gewachsen sein muß, um den an ihn gestellten Anforderungen gerecht zu werden. Heute vermitteln nicht weniger als zwanzig Dampferlinien den Verkehr von dort nach Europa, von denen sieben in englischen und bis vor kurzem sechs in deutschen Händen waren, während die übrigen sich auf andre Nationen verteilen. Von den sechs deutschen Linien, dem „Norddeutschen Lloyd“, der „Hamburg-Südamerikanischen Dampfergesellschaft“, der „De Freitas-Linie“, der „Hamburg-Amerika-Linie“, der „Hansa“ und der Gesellschaft „Kosmos“ sind jetzt drei unter einer einheitlichen Führung vereinigt, und zwar der der Hamburg-Amerika-Linie. Sie erwarb die von der Firma A. C. de Freitas und Comp. bisher betriebenen Linien unter gleichzeitiger Uebernahme der in diesen Linien bisher beschäftigten, durchweg aus den letzten Jahren stammenden 14 Dampfer; es gelang ihr ferner, mit der Firma Gellatly, Hankey und Comp. eine Vereinbarung zu treffen, nach der auch die von dieser Firma betriebene Linie Antwerpen-Argentinien übernommen wurde, und endlich schloß sie für die angekauften Linien und zugleich für ihre Nordbrasil-Linien mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampfergesellschaft, der Genua-La Plata-Linie, um die Konkurrenz auszuschließen, Verträge, nach denen die Linien nach Argentinien auf Grund eines einheitlichen Fahrplans und gemeinsamer Rechnung betrieben werden sollen.

Der Norddeutsche Lloyd läßt alle 10 Tage Dampfer nach Argentinien gehen und hat für diesen Teil seines Betriebes 14 Dampfer eingestellt; die Hamburg-Amerika-Linie mit den befreundeten Linien entläßt wöchentlich drei bis vier Dampfer dorthin, die Gesellschaft Hansa hat wieder vierzehntägige Fahrten eingeführt. Den Dampfern und andern Schiffen kam insbesondere im Jahre 1900 die vergrößerte Ausfuhr von Getreide aus Argentinien zu

gute, so daß sie meistens zu guten Frachten volle Ladung fanden. Die an dem Verkehr hervorragend beteiligte Kosmos-Linie berichtet jedoch, es habe sich in ihrer Argentinienlinie ein Rückgang der Frachteinnahme fühlbar gemacht durch die Verminderung des ausgehenden Warenverkehrs, und sie klagt ferner, daß sie auf der Rückfahrt durch das englische Verbot der Einfuhr von lebendem Vieh aus Argentinien, in dem die Maul- und Klauenseuche herrschte, einen beträchtlichen Ausfall erlitten habe und die für diesen Viehtransport besonders eingerichteten zwei Dampfer in andern Betrieben beschäftigen mußte. Im letzten Jahre machte sich die allgemeine Depression auch auf jenen Linien zeitweise geltend.

Im Jahre 1900 kamen aus argentinischen nach deutschen Häfen 204 Schiffe mit 352 402 Registertonnen, es gingen hin 110 mit 240 467 Registertonnen, d. h. der Verkehr mit diesem Lande kommt im Verkehr mit außereuropäischen Ländern an vierter Stelle. Hinsichtlich der ankommenden Schiffe steht er zurück hinter den Schiffen aus den Vereinigten Staaten und Chile, hinsichtlich der ausfahrenden hinter dem Verkehr nach den Vereinigten Staaten und nach Brasilien, und ferner wird er überboten durch den Verkehr mit Ostindien. Eine Hamburgische Statistik aus dem Jahre 1899 weist nach: aus Argentinien 52 Segler mit 42 269, und 92 Dampfer mit 203 540 Tonnen, nach Argentinien 9 Segler mit 5675, und 51 Dampfer mit 135 023 Tonnen. Die meisten dieser Schiffe fahren unter deutscher Flagge. Besonders zu beachten ist die große Zahl der Segler unter den nach Hamburg kommenden Schiffen. Das erklärt sich aus den günstigen Fahrt- und Witterungsverhältnissen, die diese Art der Schiffe auf dem Weg nach Südamerika finden. Dies ist infolgedessen diejenige Route, die noch am meisten von Segelschiffen frequentiert wird.

Neben dem Export- und Importhandel ist auch ein großer Teil der industriellen Unternehmungen in deutschen Händen. Zahlreiche führende Firmen der Textil- und Lederindustrie tragen deutsche Namen. In weiteren deutschen Unternehmungen werden fabriziert: Konserven und Konservenbüchsen, Hausgeräte, Bürsten und Zigarren, Drahtnägel und Schrauben, Eisenfassonstücke, Holzarbeiten. Zwei Pianofabriken sind ebenfalls deutsch, die vorhandenen Brauereien arbeiten sämtlich nach deutschem System. In einer sehr großen Zahl der industriellen Betriebe sind deutsche Maschinen in Tätigkeit. Es existieren deutsche Handwerker in fast allen Branchen, deutsche Apotheker, Musikalien- und Buchhändler, Waffen- und Uhrenhändler. Allein für Buenos Aires wird das in der Industrie angelegte deutsche Kapital auf 6,5 Millionen Mark geschätzt. Die meisten Firmen arbeiten mit sehr hohen Krediten, die man auf das Doppelte und Dreifache der effektiven Kapitalien ansetzen kann.

Eine Hauptträgerin des Geldverkehrs ist die Deutsche Ueberseeische Bank, die in Buenos Aires eine Filiale besitzt und so den größten Teil der Finanzgeschäfte dort in der Hand hat. Ihr Abschluß im Jahre 1900 wurde allerdings auch durch die Maul- und Klauenseuche und den Rückgang der Wollpreise beeinträchtigt, sie konnte aber doch auf ihre 20 Millionen Aktienkapital 8 Prozent Dividende verteilen und erzielte auch im letzten Jahre befriedigende Resultate.

Sehr ungünstig wirkt auf den ganzen Handel und insbesondere auf den Geldverkehr das Währungs-