

Alle Bemühungen, durch Landverkäufe in dem Gebiet der gebauten Strecken die zum Unterhalt und zur Fortführung der Arbeiten notwendigen Mittel aufzubringen, waren fruchtlos gewesen; ja der Regierung war es sogar nicht gelungen, für frühere Landverkäufe erhaltene Wechsel zu diskontieren.

Bei dieser Lage der Dinge stand das Schicksal der argentinischen Staatsbahnen in den letzten Monaten dauernd im Vordergrund des öffentlichen Interesses. Das Unvermögen der Regierung, das begonnene Werk fortzuführen, war zwar seit langem offenbar und hatte schon im vorigen Jahre verschiedene Vorschläge gezeitigt, z. B. von Dr. Emilio Frers, Mendez Casariego und Etcheverry, die alle darauf abzielten, den Weiterbau privaten Unternehmungen zu überlassen. Angesichts der inzwischen eingetretenen Verschärfung der Lage wiederholte Dr. Emilio Frers im Mai dieses Jahres seinen Vorschlag, der zunächst den Ausbau der durch Gesetz Nr. 5559 vom 11. September 1908 beschlossenen sogenannten Ferrocarriles de Fomento dem Meistbietenden übergeben wissen wollte. Außer den üblichen Erleichterungen sollten die Unternehmer als Entgelt die Hälfte der von der Bahnlinie durchschnittenen Fiskalländereien erhalten, und zwar in einer Ausdehnung von 1500 ha per km.

Dieser Vorschlag wurde kurze Zeit nach seiner Veröffentlichung durch einen weit radikaleren überholt. Ende Mai, wenige Tage nach der Rückkehr des Ministers der öffentlichen Arbeiten Ramos Mejia aus Europa, brachte eine Gruppe von zehn Senatoren im Senat einen Gesetzentwurf ein, der im wesentlichen folgenden Inhalt hatte: Die im Besitze des Staates befindlichen Bahnen werden auf 60 Jahre an Privatgesellschaften verpachtet, die sich verpflichten, die verschiedenen Linien innerhalb bestimmter Zeiträume auszubauen und nach Anordnung der Regierung mit den notwendigen Betriebsmitteln zu versehen. Der Ausbau der Linien hat nach einem in Kürze aufzustellenden Plan zu erfolgen, in welchem insbesondere der Gesichtspunkt der Verbindung der inneren Märkte der Republik mit dem internationalen Verkehr zu berücksichtigen ist. Die Linien von Barranqueras nach Metán und von Formosa nach Embarcación sind in die zu schließenden Verträge mit einzubeziehen. Die Pachtgesellschaft kann innerhalb ihrer Einflußzone die Kolonisation der von der Bahn durchschnittenen Fiskalländereien von Tochtergesellschaften durchführen lassen. Nach Ablauf der Geltungsdauer des Gesetzes Mitre bleiben die Pachtgesellschaften von jeder Art nationaler, provinzieller oder munizipaler Steuer befreit, dagegen behält sich die Regierung einen Einfluß auf die Tarife vor, sobald der Reingewinn 5% übersteigt. In solchen Fällen kann die Regierung jederzeit die Aufhebung der Tarife fordern, sofern die Lage der betreffenden Pachtgesellschaft dadurch gegenüber einer Konkurrenzgesellschaft nicht benachteiligt wird. Unter derselben Voraussetzung sollen die bestehenden oder während der Pachtzeit gegründeten Eisenbahn-Gesellschaften ebenfalls abgabenfrei bleiben, wenn sie dem Staate einen Einfluß auf ihre Tarife einräumen, sobald der Reingewinn 7% übersteigt. Die Offerten sind einzu-

Verpachtungs-
projekt.