

Das Projekt der Verpachtung der Staatsbahnen stieß bei der Regierung jedoch auf entschiedenen Widerstand, ohne daß man sich aber über die Art und Weise einigen konnte, in welcher der Bau der Eisenbahnen in den Nationalterritorien sowie die Verwaltung der übrigen Staatsbahnen weitergeführt werden sollte. Die Meinungsverschiedenheiten führten schließlich zu einem Konflikt zwischen dem Finanzminister Dr. Piñero und dem Minister der öffentlichen Arbeiten Ramos Mexia, der den Rücktritt beider zur Folge hatte. Der Finanzminister hatte erklärt, daß die Regierung unter keinen Umständen im Interesse der Fortsetzung der Bahnbauten eine neue Anleihe aufnehmen werde; Herr Ramos Mexia bestritt, daß dies die Auffassung des Präsidenten sei. Der Präsident lehnte es jedoch ab, der Auffassung von Dr. Piñero unbedingt beizutreten und es hat daher den Anschein, als ob in absehbarer Zeit doch mit einer neuen Anleihe wird gerechnet werden müssen, sobald die Lage des Geldmarktes deren Unterbringung nicht mehr erschwert.

Zugleich mit seinem Rücktrittsgesuch hat Herr Ramos Mexia auch eine Denkschrift eingereicht, in der er die Deckungsfragen der Bahnbaukosten behandelt. Er bespricht darin die Nachteile, die durch die fortwährende Ausgabe verschiedener Titel zur Zahlung der aus den verschiedenen Bauverträgen herrührenden Verpflichtungen entstehen, und schlägt vor, an Stelle derselben eine einzige große Anleihe in Serien zu emittieren. Es ist allerdings richtig, daß die rasch sich folgenden verschiedenen Typen der kleinen Eisenbahnanleihen das allgemeine Kursniveau nachteilig beeinflussten, denn sie mußten sehr oft zur Unzeit auf den Markt gebracht werden. Andererseits hätte aber die Aufnahme einer neuen Anleihe in Höhe von 300 Millionen Pesos Gold, wie sie Herr Ramos Mexia plante, die Staatsschulden mit einem Male um über 50% erhöht, und es ist klar, daß sich gegen ein derartiges Projekt schwerwiegende Bedenken erheben mußten. — Der neue Minister der öffentlichen Arbeiten, Dr. Carlos Meyer-Pellegrini, wird, wie bisher verlautet, den Ausbau der Staatsbahnlinien fortzusetzen suchen, jedoch wird beabsichtigt, in erster Linie die Provinzialbahnen zu fördern, während die Ferrocarriles de Fomento in den Territorien vorläufig zurückstehen soll.

Die Frage der Verbindung des argentinischen Eisenbahnnetzes mit dem bolivianischen ist nach langer Zeit wieder einen Schritt weitergekommen. Schon im Jahre 1894 war über diese Frage ein Abkommen zwischen den beiden Regierungen geschlossen worden, in welchem jede derselben es übernahm, auf ihrem Gebiet die notwendigen Studien und Vorarbeiten ausführen zu lassen. Das Interesse Boliviens an dem Ausbau des Bahnnetzes war damals besonders groß, da die Verbindung mit der Westküste noch nicht bestand, und das Entgegenkommen Argentiniens erklärt sich aus dem damaligen Gegensatz zu Chile wegen der Grenzfrage. Im Abkommen vom

Rücktritt des
Ministers der
öffentlichen
Arbeiten.

Anschluß des
bolivianischen
Bahnnetzes.