

Signatur: *70 928k*

Datum: *24. Februar 1912*

The South American Journal (London)

No. 8 vom *24. Februar* 1912

THE CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY.

Lia
We give below the bases of the new agreement celebrated between the Government and the Chilian Transandine Railway Company, which has been approved by the Council of State:

(1) The Chilian Transandine Railway Company, Ltd., undertakes in co-operation with the Government, the works and acquisition of the necessary rolling stock, up to the amount of £150,000, in order to assure the stability of the Transandine via Juncal Railway traffic in all seasons of the year. These works will be valued in conformity with the prices previously fixed with the consent of the Public Works Department. In case of disagreement concerning the price, the works shall be put to tender.

(2) The company will issue £200,000 in bonds guaranteed upon second mortgage of the railway, with interest at 5 per cent., and will have preference over all other credits, with exception of the first mortgage bonds, and will be acquired by the State at par.

(3) Of the value of these bonds the Government will deposit £150,000 in the bank of Messrs. Morgan Grenfell and Co., of London, to the order of the company, in a special account destined for the construction of works and acquisitions mentioned in Clause 1. The company will be able to draw on these funds only as the execution of works necessitates, and subject to the approval of the Chilian Minister in London.

(4) The balance of £50,000 will be remitted to the company for application to the payment of debts recognised in favour of its bankers, in guarantee of which the company contracted to grant them the second mortgage of the railway when they required it, the company having to obtain previously from them the waiving of all rights on the company's property in the second mortgage which will be constituted on behalf of the new bonds for a value of £200,000.

(5) While the guarantee accorded to the railway by Law No. 1,588 of February 14, 1903, exists, the working profits will be shared in the following manner:—50 per cent. to reimburse the State the sums paid for guarantee and for the payment of the 5 per cent. interest on the new issue of second mortgage bonds to the value of £200,000; 20 per cent. for the formation and maintenance of a reserve fund of £200,000, which will be invested by the company, in agreement with the Government, in the acquisition of rolling stock, extraordinary expenses, for renewals and new works,

the balance remaining to the company. The reserve fund will be understood as constituted when the sum of £200,000 has been attained in effective cash, considering in such the value represented by acquisitions and works made with the reserve funds, always provided that the amount in actual coin must not fall below £50,000. The works and acquisitions will be estimated at the cost price, being examined by the Government, and 10 per cent. depreciation allowed for use, as regards the rolling stock and other installations, and 5 per cent. as regards other works, it being necessary to make good the sum equivalent to the annual depreciation in order to maintain the amount fixed for the reserve fund.

(6) Until the term of guarantee expires, and until the sums paid by the State in respect of interest and cost of acquisition of the new bonds are repaid, the distribution of the profits, with the previous deduction of the interest corresponding to first and second mortgage bonds, will continue in the same manner as is established in the preceding clause. When the total reimbursement has been made, the participation of the State in the working profits will cease and the second mortgage constituted in conformity to No. 2 will terminate.

(7) The Government will be empowered to nominate one member of the board of directors of the company in London.

(8) Once the works are completed and the rolling stock increased to the satisfaction of the Government, the latter will renounce the right accorded to it by art. 9 of the Concession Law, to acquire the railway in the time and conditions mentioned in that article.

(9) All the material necessary for the completion of the obligations taken by the company in art. 1 will be free of importation duties, the fiscal inspector having to verify the employment of this material on the lines of the railway and its branches.

(10) Until the Government is completely reimbursed of all sums paid for guarantees and interests, and the mortgage bonds amortised, the company cannot hypothecate its property in respect of their obligations without the previous consent of the Government. Neither can it transfer the concession or lease the railway without authorisation of the Government.

(11) The dispositions of the Law of Contract for the concession of the railway, which shall conflict with this present convention, shall be considered as abrogated; in all other respects it shall continue in force, with all its guarantees and privileges.

A Martin

219
144 Leadenhall Street

London E C

Russ
Weitere Drucksache ansetzen am

5. APR. 1913

Signatur:

Datum:

Mai 1912

The Financial News (London)

Nr. *8870* vom *26. Juni* 1913.

CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY.

In their report for the year ended June 30 last the directors state that in May, 1912, heavy snowstorms occurred in the Cordillera, as a result of which serious avalanches on the upper sections of the line and several wash-outs on the lower section took place, causing considerable damage and completely interrupting the traffic. Immediate steps were taken to repair the damage, but there was a delay of five months until through traffic was resumed, and since such resumption (in October last) the working of the line has been normal. The negotiations with the Chilean Government, having for their object an arrangement by which the Government would assist the company to put the line into a condition to enable it to be worked efficiently and economically all the year round, have not yet been completed, but are being continued, and the directors hope that a satisfactory arrangement may be reached. At June 30, 1912, there was a credit to revenue account, subject to provision of renewals, of £153, as compared with £1,579 at June 30, 1911.

144 Leadenhall Street
London E.C.

Encl.

The South American Journal (London)

No. 12 vom 21. September 1912

THE TRANSANDINE RAILWAY.

14
The Special Commission appointed to report upon the working of this line and propose measures for securing a satisfactory service (says the *South Pacific Mail*), held its first meeting early in August, and a statement of the antecedents of the case and of the actual position of affairs was made by the sub-secretary of the Railway Department. The facts are as follows:—

On February 14, 1903, the President of the Republic was authorised by law No. 15.88 to call for tenders for the construction of a Transandine Railway by the Juncal Pass to the Argentine frontier, offering a State guarantee of 5 per cent. upon a sum not exceeding £1,500,000, being the estimated cost of the line. On July 9, 1904, the tender of the Chilean Transandine Railway Company, Ltd., was accepted, the stipulated cost being £1,350,000, with authority to increase this amount on the fulfilment of extra works up to £1,500,000. The actual cost on completion of the line on April 10, 1910, was assessed at £1,485,000, and the service of the guarantee has cost the State £74,250 per annum since that date; the total sum which it has been possible to recover from the railway during that time amounting to \$159,000, equivalent to £8,000.

At the time the construction of the line was authorised it was calculated that the capacity of the railway, as regards cargo, would be two trains daily each way of about 100 tons net carrying capacity each, or, say, roughly 140,000 tons per annum, and it was estimated that the actual traffic might be safely taken as 30,000 passengers and 76,000 tons of cargo per annum. The profits of working were estimated at £60,000, so that it was hoped that the cost to the State as regards the guarantee would be reduced to something under £15,000 per annum at the commencement of operations, and gradually become extinguished altogether as trade increased. These calculations have unfortunately not been justified by actual experience, the traffic returns never having exceeded 20,000 passengers and 26,000 tons of cargo per annum, the greater part of the latter consisting of cattle coming from the Argentine side to Chili, which in the best year reached 47,000 head, and calculated at two head to the ton would give 23,500 tons, leaving only 2,500 tons for general cargo traffic. In 1911 the traffic from Argentina to Chili was 38,400 head of cattle and 440 tons of general cargo, and that from Chili to Argentina amounted to 539 tons of cargo, principally produce, beer and coal.

It will be seen that the railway has therefore not only failed to pay its way, which was hardly to be expected during the first years, but that the indirect advantages have been in no way commensurate with the burden imposed upon the country. It is true that a considerable impulse has been given to the passenger traffic, and that the railway saves travellers some ten days' journey and £10 in expenses, while the tourist traffic appeared to have made a promising commencement. Merchants also have the benefit of 10 to 15 days' interest on their bills, but as regards the development of an international trade across the Andes, the railway has been a failure; while the service even of passengers and mails leaves much to be desired, even in the most favourable season of the year.

The management are fully alive to the deficiencies of the service and of the line, more especially as regards works of defence against snow in winter; but they maintain that they have carried out the works in strict accordance with their contract, and have applied to the State to assist them to meet the cost of repairs on the line and the provision of adequate rolling stock. On the other hand, the law officers of the State held that the work had not been carried out satisfactorily, and insisted that the cost should be borne by the company. In accordance with the provisions of the

contract the matter was submitted to arbitration, and a decision in favour of the company has recently been given.

As matters now stand, therefore, the State is liable for an annual call of £74,240, for a service which is no way repays the sacrifice. The cost of putting the line into thoroughly good working order and supplying adequate rolling stock was estimated—before the present stoppage—at £200,000, and will now probably be much greater, the company is unable to find this money under existing conditions, and the recent arbitration case has decided that it is not responsible under the contract. It is, moreover, evident that no practical result as regards international trade can be looked for till the two companies operating the Chilean and Argentine sections are amalgamated and a working arrangement is come to with the Buenos Ayres and Pacific on the other side.

In these circumstances a proposal emanating from the company is under consideration, by which the State would undertake the responsibility for the amortisation of the original issue of £1,485,000, the interest upon which it already guarantees, receiving in return 45 per cent. of the capital issue of the company in preference and fully-paid up shares, with, of course, the corresponding representation on the directory and management. Freed from this charge upon its resources, the company would be enabled to effect an amalgamation with the Argentine section, and would undertake to place the line in thorough working order and support all responsibility as regards its up-keep. The original capital of the company was £300,000 in fully paid-up shares, and besides the £1,485,000 of bonds issued with the State guarantee, they claim to have expended a further sum of £144,000, raised on second mortgage.

So far Government had refused to consider any such arrangement, considering it as too onerous, and holding out in the hopes of coming to some direct settlement with the Argentine Government regarding the expropriation by the respective Governments of the two sections and their working in combination. The difficulty, however, in coming to any agreement as regards a treaty of commerce between the two countries would seem to make any such agreement impossible at present, while the recent arbitration award, and the urgent necessity of immediately raising funds to repair the damages caused to the line by the severe winter, have led to the appointment of the present Special Commission, which it is hoped will be able to submit some measure consulting the interests of all concerned during the present session, and thus allow of taking advantage of the first appearance of fine weather to put the service on a thoroughly satisfactory basis, and maintain our communications with the rest of the world, from which we have already been too long cut off.

John W. 948 k

Zentralstelle des
Hamburgischen Kolonialinstituts.

Signatur: *YH 978k*

Datum: *7 Dez* 1915

The Financial News (London)

Nr. *9619* vom *7 Dez* 1915

TRANSANDINE RAILWAY ARBITRATION.

DECISION RESERVED ON £100,000 CLAIM BY
CONSTRUCTION COMPANY.

The hearing has been concluded, before an arbitrator, at the Law Society's offices, of the case of the Transandine Construction Co. v. Buenos Ayres and Pacific Railway and Transandine Railway, which has lasted twenty-six days.

The plaintiffs claimed over £100,000 for alleged breach of contract by the defendants, and delay in the delivery of material to enable plaintiffs to carry out a contract to construct a railway line to connect with the Chilean end of the Andes tunnel.

The Arbitrator announced that he would consider the evidence, and give his award at a later date.

Signatur: *A 22 C 197*

Datum: *4 Aug.* 1916

El Mercurio (Santiago)

Nr. *6367* vom *4 Aug.* 1916.

Ferrocarril **FERROCARRIL TRANSANDINO**
Balance del primer semestre
El resultado de la explotación del ferrocarril transandino durante el primer semestre de este año ha sido como entradas generales de \$ 442.389.46 oro de 18d.
El total de gastos fué de \$ 345.477.58 oro de 18d.
La utilidad ha sido de 96.911 pesos 88 centavos oro de 18d.

The South American Journal

Nr. 12 vom 21 Sept. 1918

itter (Berlin)

CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.

After providing for administration expenses, interest charges, etc., the accounts for the year ended June 30, 1917, show a profit of £6,350, reducing the debit balance brought forward to £49,763.

The South American Journal

Nr. 19 vom 24. 19

CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.

The accounts of the Chilean Transandine Railway for the year ended June 30, 1918, after placing to suspense account £8,184, expended on additions and improvements and on storm repairs, show a profit £34,034; after adding £11,590 adjustment of reserve for Chilean taxation, and deducting the whole amount, namely, £45,624, from the debit balance of £49,764 brought forward there remains a debit balance of £4,140 to be carried forward.

Nachrichtendienst des Deutschen Wirtschafts-
verbandes für Süd- und Mittelamerika E. V.

(Deutscher Überseedienst G.m.b.H.)

Nr. 1

Januar 1920

Chilian Transandine Railway. Geschäftsjahr 1. Juli 1917/18: Nach Rückstellung von 8184 £ für außerordentliche Reparaturen bleiben 34034 £ Gewinn, dazu 11590 £ aus den Reserven, zus. 45624 £, wodurch sich der Verlustvortrag aus dem Vorjahre von 49764 £ auf 4140 £ ermäßigt, die vorgetragen werden.

The Times (London)

Nr. 42460

EMPLOYERS' LIABILITY.

From a special correspondent in South America we have received details of the plan under which it is intended to unite the Chilean and Argentine sections of the Transandine railway. Negotiations to this end have been in progress since 1914 between the two Governments and the English companies that own the great bulk of the system that links Valparaiso with Buenos Aires. The negotiations were prompted by recognition of the existence of three obstacles to development—viz., want of unity in administration, insufficient protection against snowfall and insufficiency of equipment. The proposed arrangement which in essence has remained the same since the first stages of the negotiations suggests that:—

(1) The interests of the two Transandine sections being identical and the technical and administrative problems being the same, the Argentine Transandine should be separated from the control of the Buenos Aires and Pacific Railway and united with the Chilean Transandine, both sections to run under one administration as one line between Los Andes and Mendoza.

The terms of the lease of the Argentine section to the B.A. Pacific allow of cancellation by a notification of 12 months.

(2) Each Transandine section should seek from its respective Government such additional guarantee as will enable each to raise the capital required for completing the protection of the line and for the provision of increased and improved equipment.

The chief financial details of the proposal are that the Chilean Transandine should be relieved of the charge upon its line (and thus enabled to create a fresh mortgage and secure working capital) by the cancellation of the existing Five per Cent. Debentures, the interest on which is guaranteed for 20 years by the State, for Government bonds, with interest at 4 per cent. and 1 per cent. amortization; at the same time the company proposes to hand over to the Chilean Government 70 per cent. of the share capital, the principal shareholder being Messrs. Morgan, Grenfell, and Co. The Chilean Transandine Company is, on the cancellation being effected, to change its domicile and become a Chilean company, thereby relieving the Chilean Government of liability for British taxation in respect of the shares transferred under this scheme.

Principle of the Arrangement.

The principle which the company has kept in view in putting forward these suggestions is that of sacrificing its own property, the share capital, rather than of prejudicing the interests

of debenture-holders. The debentures, backed as they are by a State guarantee for 20 years in addition to the value of the railway, offered a lock-up rather than a speculative investment, and were taken up in small blocks by a large number of private investors all over the world. The proposed arrangement invites them, their capital remaining assured, to accept a lower rate of interest so as to create with the difference a sinking fund for the amortization of the Government bonds which they will receive in exchange for the original debentures. The Government is invited, by the arrangement, nominally to extend the period of its present guarantee, but without an increase of expenditure. The capital of the company is £1,500,000, so that every 1 per cent. of declared profits—and in spite of the difficulties of the last 10 years the company has hitherto not shown a loss—would yield the Government, as holder of 70 per cent. of the shares, over £10,000, which could be applied, if desired, to the cancellation of bonds, thereby limiting the period over which amortization extends. The Chilean Press is unanimously in favour of the acceptance by the Government of the proposed arrangement. The agreement on the Argentine side would produce £500,000 of working capital and a further £800,000 would be sufficient, according to expert opinion, to put an end to the interruptions and imperfections of the service, which at present are of somewhat frequent occurrence.

Early Adoption of the Scheme Expected.

The Chilean Government gave their approval in principle to the proposed arrangement in August, 1918; it was not, however, until December of last year, and after repeated diplomatic pressure from the Chilean Government, that Argentina accepted the proposal and signed the *ad referendum* contract with the Argentine Transandine Company, on the understanding that it would be submitted for the sanction of Congress as soon as the similar contract between the Chilean Government and the Chilean Transandine—already approved in principle—had been signed, the object of the stipulation being that both contracts should be discussed so far as possible simultaneously in the Legislative Chambers of both sides. Negotiations between the Chilean Government and the Transandine for settlement of the detailed conditions of the proposal were immediately resumed and are still in progress: it is hoped that a final arrangement will be reached promptly, especially as the prospects of approval by both Legislatures seem favourable.

The Financial News (London)

Nr. 1414 vom 16. Juli 1920

CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.

The accounts for the year to June 30, 1920, after placing to suspense account £15,498, expended on additions and improvements and on storm repairs, show a profit of £19,473; after deducting the debit balance of £4,140 brought forward, there remains a credit balance of £15,333 to be carried forward. Last year, after placing £8,184 to suspense account, a profit of £34,034 was shown, which, with reduced adjustment of reserve for Chilean taxation to £4,140,

Menden

The Economist (London)

Nr. 4055

The Chilean Transandine Railway.—After about ten years of intermittent negotiations, an agreement has been concluded between this railway company and the Chilean Government, providing, subject to the approval of the bondholders and the Chilean Congress, for the surrender of the £1,425,000 5 per cent. railway bonds in exchange for £825,000 8 per cent. Chilean Government bonds with a sinking fund of 1 per cent. This will give the bondholders approximately £55 nominal of the new issue for each £100 railway bond; so that they make a slight sacrifice of interest in return for a much more secure investment. The line, which crosses the Andes through the famous Cumbre tunnel, and saves 2,000 miles in distance between European ports and Valparaiso, was originally brought to the notice of British investors by the issue of £500,000 of 5 per cent. bonds in July, 1908. They were taken up readily, as were two other series of like amount, issued in 1908 at 90, and in 1910 at 92; and hopes were entertained of a large through, tourist, and local goods traffic. But the need of protection from an Andean winter was under-estimated, and the Chilean mouth of the tunnel has sometimes been buried under snowdrifts 40 feet deep in spring. Lack of capital has prevented the erection of adequate snowsheds, the expected local traffic, chiefly in cereals and cattle, has been checked, and the high freight rates have been alleged to be an additional hindrance. The interest on the bonds is guaranteed by the Chilean Government for 20 years from the date of the respective issues, but there was no hope of its continuance afterwards. The bonds had fallen as low as 33, but had recently risen to 43½ during the negotiations, and the first series on Thursday reached 50. The line is a mountain railway, and involves a break of gauge at both ends for through traffic; but it is of extreme importance to both Chile and Argentina, and it is understood that the Chilean Government will provide funds to enable the traffic to be maintained throughout the year. On the share capital of £1,500,000 no dividend has ever been paid.

Ueberseedienst (Berlin)

Nr 85

Chile.

Die Vereinheitlichung der transandischen Bahn vor dem chilenischen Senat.

Vor dem chilenischen Senat beginnen jetzt die Verhandlungen über die projektierte Verschmelzung der argentinischen und chilenischen Teilstrecken der transandischen Eisenbahnen. Es handelt sich um eine Angelegenheit, die weit über die Interessen der Einzelgesellschaften hinausgeht und sowohl für Chile als auch für Argentinien von denkbar größter Bedeutung ist. Die chilenische Presse befaßt sich eingehend mit der beabsichtigten Fusion und hat der Regierung manch wichtigen Wink gegeben. Die Verhältnisse liegen insofern verwickelt, als verschiedene Klauseln, die in den seinerzeit erteilten Konzessionen enthalten sind, besondere Berücksichtigung erfahren müssen. Die chilenische Gesellschaft Transandino Chileno soll nach wie vor ihr Domizil in Santiago weiter behalten; ein großer Teil ihres Kapitals soll in staatlichen Besitz übergehen. Ueber die Entwicklung der Angelegenheit werden in der Nation nachfolgende Angaben gemacht: „Bei anderer Gelegenheit haben wir bereits ausgeführt, daß die Firma Morgan, die den Bahnbau bis zu seiner Beendigung finanzierte, nach Fertigstellung der Arbeiten die Baugesellschaft gerichtlich wegen Zahlung eines Betrages von £ 27 000 belangen ließ und zur Deckung ihrer Forderung gegen eine Nachzahlung von £ 40 000 alle Aktiven besagter Gesellschaft zugewiesen erhielt. Hierunter befanden sich auch 67 198 Aktien des Transandino Chileno, so daß die genannte Firma gegenwärtig 90 % der Aktien dieses Unternehmens besitzt. Wenn diese Aktien zurzeit auch keinen Handelswert besitzen, so wird sich das Bild in 4 Jahren völlig ändern, wenn die Bahn sich in vollem Betriebe und auch frei von jedem Einfluß des Ferrocarril Pacifico befindet.“

Mit Hinsicht auf den Transandino Argentino wird folgendes gesagt: „Die argentinische Regierung, die zur Zeit dem Transandino Argentino mit \$ 6,4 Mill. in 4%igen Gold-Bons zu Hilfe kam, um die Zahlung der im Rückstand befindlichen Zinsen und die Fertigstellung der argentinischen Strecke bis zum Anschlußpunkt mit der chilenischen zu ermöglichen, ist jetzt auch bereit, weitere £ 500 000 zur Durchführung von Verbesserungen im Betriebe und zum Anschluß an die chilenische Teilstrecke zu bewilligen. Es wäre wohl ratsam, wenn die argentinische Regierung einen Betrag von £ 650 000 in deferred-Aktien des Transandino Argentino übernehme, damit sie über die Aktienmehrheit verfügt. Bei dieser Gelegenheit muß daran erinnert werden, daß laut dem im Jahre 1898 abgeschlossenen Vertrage für den Fall der Enteignung der Eisenbahngesellschaft durch die Regierung bestimmt wurde, daß die von der Gesellschaft im Bahnbau investierte beträchtliche Summe Berücksichtigung finden würde. Die Übernahme der £ 650 000 Transandino-Aktien würde die Möglichkeit zur Verrechnung der Entschädigung bieten.“

Signatur

Datum 11. Jan. 1923 192

The Times (London)

Nr. 43236

Copy of this Prospectus has been filed with the
Registrar of Joint Stock Companies.
The Subscription List will close on or before 15th
January, 1923.

THE CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY COMPANY, LIMITED.

(Incorporated under the Companies Acts, 1862
to 1886.)

Share Capital - £1,500,000
Divided into 1,500,000 Ordinary Shares of £1
each.

Issue of £542,000
7½ per cent. First Mortgage
Debenture Stock
at 96½ per cent.

The payment of interest on this Stock is
secured by the guarantee of the Republic of
Chili, which provides that, whenever the net
receipts of the Company are insufficient, after
payment of the Sinking Fund mentioned below,
to pay the interest on the Stock, the Government
will make good the amount of any deficiency so
long as any of the Stock is outstanding.

The net receipts of the Company for the year ending
30th June, 1924, and succeeding years, after providing
for the expenses of administration, operation, and re-
newals, will be applied in the first place in setting aside
an accumulative sinking fund of 1 per cent. per annum
on the nominal amount of the Stock calculated to redeem
the whole of the Stock by 1953 in accordance with the
Amortization Table attached to the Trust Deed, any
balance of sinking fund not set aside in any year being
made good out of the net receipts of future years after
making like provision. The sinking fund is to be applied
in purchase of Stock under par exclusive of accrued in-
terest or by drawings at par. The Company reserves the
right to redeem the whole or any part (to be determined
by drawings) of the Stock outstanding on 1st June, 1923,
or on any subsequent interest date at par and accrued
interest, subject to three calendar months' notice being
given to the holders.

The Company will execute a Trust Deed in favour of
the Royal Exchange Assurance Corporation whereby the
Stock will be constituted a first specific charge upon the
railways, lands, buildings, and other real property belong-
ing to the Company and a first floating charge upon the
remainder of the Company's undertaking, property, and
assets present and future.

The Stock will be registered and will be transferable
in multiples of £1.

MORGAN GRENFELL & Co.

are authorised on behalf of the Company to receive sub-
scriptions for the above First Mortgage Debenture Stock
at the price of £96 10s. per cent. payable as follows:—

On Application	..	£5
On Allotment	..	£15
On 26th February, 1923	..	£30
On 26th March, 1923	..	£46 10s.

Total £100 10s.

Applications for Stock in multiples of £50 should be
made on the accompanying form and forwarded with the
amount due on application to MORGAN GRENFELL and Co.,
Dividend Office, 62, Gresham House, Old Broad-street,
London, E.C.2.

Payment may be made in full on allotment under
discount at the rate of one per cent. per annum.

PROSPECTUS.

The Company was formed in the year 1888 and operates
and operates 43 miles of metre-gauge railway, being the
Chilian section of the international line across the Andes
Mountains, which is the only direct connecting link between
the Republics of Chili and Argentina, with populations of
over 4,000,000 and 8,250,000 respectively.

The present issue is made in pursuance of a Contract
dated the 10th May, 1921, made between the Company
and the Government of the Republic of Chili, and con-
firmed by Law No. 3803 of the Congress of the Republic
of Chili. In terms of this Contract the Government has
acquired 70 per cent. of the total share capital of the
Company, and has satisfied, by an issue of Government
Bonds, the £1,485,000 5 per cent. Debentures of the
Company formerly outstanding, which are therefore
cancelled, leaving the present issue the only Debenture
the guarantee of interest before mentioned. The Company
has also in terms of the Contract entered into an Agree-
ment with the Argentine Transandine Railway Company,
Limited (with whose line it connects at the frontier),
whereby the two companies are in future to have a unified
administration in their common interest.

The proceeds of this issue will be applied in the erection
of additional snow defence works, the electrification of
parts of the system, the purchase of additional rolling stock
and equipment, and for the general requirements of the
Company, including repayment of Bank Loans.

The following Contracts other than contracts made by
the Company in the ordinary course of its business, hav-
ing been entered into within the two years immediately pre-
ceding the date hereof:—

10th May, 1921, between the Chilian Government and
the Company.

24th January, 1922, between Samuel Hale Pearson
as agent for the Argentine Transandine Railway
Company, Limited, and John Harry White, as agent
for this Company.

10th January, 1923, between the Company and Morgan
Grenfell and Co. (in which Mr. Vivian H. Smith is a
partner), whereby the latter have agreed to under-
write the present issue for a commission of 4½ per
cent. to include 1½ per cent. to sub-underwriters, 1½
per cent. overriding commission, brokerage on
subscriptions, their own remuneration as issuing
House, Stamp duty and all other expenses of the
issue.

Copies of the above-mentioned contracts and the
guarantee of the Chilian Government, together with the
draft Trust Deed (subject to modification) to secure the
present issue, the form of First Mortgage Debenture Stock
Certificate and the Memorandum and Articles of Associa-
tion of the Company can be inspected at the office of
Slaughter and May, 18, Austin Friars, E.C.2, during busi-
ness hours while the list remains open.

Where no allotment is made the deposit will be returned
in full and in case of partial allotment the balance of the
deposit will be applied in or towards payment of the amount
due on allotment.

Failure to pay any instalment at its due date will render
all previous payments liable to forfeiture and the Allot-
ment to cancellation.

Interest will be payable half-yearly on 1st June and 1st
December in each year.

Provisional Scrip Certificates to Bearer, to which will
be attached coupons payable 1st June, 1923, representing
interest at the rate of 7½ per cent. per annum from the
dates of payment of the several instalments, will be issued
in due course in exchange for Allotment Letters.

Definitive Stock Certificates will be issued as soon as
practicable in exchange for fully-paid Provisional Scrip
Certificates.

Application will be made to the Committee of the Stock
Exchange for permission to deal in the Stock after allot-
ment, and, in due course, for an official quotation.

A Brokerage of 1½ per cent. will be paid on all Stock
allotted on application forms bearing Bankers' or Brokers'
stamps.

Prospectuses and Forms of Application may be ob-
tained from:—

MORGAN GRENFELL and Co., 22, Old
Broad-street, E.C.2.

TRUSTEES FOR THE 7½ PER CENT.
FIRST MORTGAGE DEBENTURE
STOCK.

ROYAL EXCHANGE ASSURANCE CORPORATION.

DIRECTORS.

VIVIAN H. SMITH, Esq. (Chairman)
MR. EXCELLENCE SEÑOR DON AGUSTIN
EDWARDS (Minister Plenipotentiary
in London)
SEÑOR DON LUIS WADDINGTON
(Financial Adviser to the London Le-
gation)
SEÑOR DON VICENTE ECHEVERRIA
(Consul in London)
W. S. EYRE, Esq.

Representing

the

Chilian

Government

AUDITORS.

PRICE WATERHOUSE, and Co., 3, Frederick's-place
Old Jewry, London, E.C.2.

SECRETARY AND REGISTERED OFFICE.

A. MARTIN, 147, Leadenhall-street, London, E.C.3.
LONDON, 10th January, 1923.

This Form may be filled up and forwarded
to MORGAN GRENFELL and Co., at their
Dividend Office, 62, Gresham House, Old
Broad-street, London, E.C.2, together with a
remittance for the amount payable on appli-
cation.

THE CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY COMPANY, LIMITED.

Issue at 96½ per cent. of
£542,000 7½% First Mortgage
Debenture Stock.

THIS FORM OF APPLICATION FOR STOCK
MAY BE USED.

1.

To the Directors of
THE CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY COMPANY,
GENTLEMEN,

Having paid to MORGAN GRENFELL and Co. the sum
of £..... being a deposit of 5 per cent. on

the application for £..... of the above Stock
of your Company, I/we request you to allot to me/us
that amount of Stock upon the terms of the Prospectus
dated the 10th January, 1923, and I/we hereby agree to
accept the same or any smaller amount that may be
allotted to me/us, and to pay the balance due from me/us
as specified in the said Prospectus.

Dated.....January, 1923.

Usual Signature.....

Name (in full)
(BLOCK LETTERS) (State if Mr., Mrs., or Miss.)

Address (in full)

Occupation

Cheques to be drawn payable to MORGAN
GRENFELL and Co., or Bearer, and crossed
"Not Negotiable."

Any alteration from "Order" to "Bearer"
must be signed by the Drawer.

An acknowledgment will be forwarded in
due course, either by Letter of Allotment in
whole or in part, or by return of deposit.

The Times (London)

Nr. 43 206.

11 Jan. 1923

vom

A Transandine Railway Issue.

Messrs. Morgan, Grenfell, and Co. announce this morning the issue of £542,000 Seven-and-a-Half per Cent. First Mortgage Debenture stock of the Chilian Transandine Railway Company at 50 per cent. The issue is likely to mark a new stage in the progress of this railway, which, as the only direct link between the Republics of Chile and Argentina, and as forming part of a system of transcontinental railway communication that has shortened the distance between New York and Buenos Aires by two days, is an undertaking of international importance. Hitherto the absence of adequate snow-defence works has prevented the free use of the line being made for a part of the year, and it is in order to overcome this drawback, to electrify parts of the system where the smoke in the tunnels is now a source of trouble, as well as to provide further rolling stock that the issue is being made. Last year the Chilean Government, as a result of the placing of an 8 per cent. loan, redeemed the company's outstanding debentures under an arrangement which gave the State authorities a controlling interest in the line. The new debentures thus constitute the only debt of the Chilian Transandine Company, and they have been provided with a guarantee from the Government which safeguards the service of both sinking fund and interest. Repayment is to be made by means of a 1 per cent. sinking fund, calculated to extinguish the whole issue by 1953.

Financial News (London)

11 777

12 Jan. 1923

Nr. vom

NEW ISSUE MEMORANDA.

CHILIAN TRANSANDINE SUCCESS.

The subscription list for £542,000 7½ per cent. first mortgage debenture stock of the Chilian Transandine Railway Co., Ltd., was closed at 10.30 yesterday morning, the issue having been largely oversubscribed.

The prospectus was advertised in yesterday's FINANCIAL NEWS.

El Mercurio (Valparaíso)

Nr. 30357

LAS ENTRADAS Y GASTOS DEL FERROCARRIL TRANSANDINO

Informe del Interventor de ese ferrocarril, señor Belfor Fernández, al ministerio de Industria.—Lo percibido en 1922 y los meses corridos de este año

El interventor del ferrocarril transandino, señor Belfor Fernández ha enviado al ministerio de Industria, el informe correspondiente al año 1922 y a los meses corridos de 1923 relacionado con las entradas y gastos de dicho ferrocarril.

Manifiesta el señor Fernández que para evacuar el informe citado ha creído del caso esperar la fusión de las administraciones de esta ferrocarril para apreciar algunos hechos de importancia.

Se refiere en seguida a la entrega de ambas secciones, a la administración única que pueden tener según los convenios internacionales, anotando las principales gestiones que se realizaron con tal motivo, tanto en Mendoza como en Los Andes.

Señala después las observaciones que pudo recoger durante su visita a las oficinas de contabilidad de la empresa, de la revisión de la documentación y de la Sección Control, destinada a la comprobación y vigilancia del movimiento de fondos y de gastos del servicio.

La contabilidad, según el informe en referencia, está resumida en un libro especial de entradas y salidas en el cual se puede conocer con facilidad el movimiento aún con relación a algún ramo especial de gastos o entradas.

Viene a este respecto un detalle, de la forma en que se lleva la contabilidad después de que el señor Fernández declara que se trata de un sistema sencillo y

expedito y que responde con seriedad a la efectividad de los actos de administración.

En la parte del informe que estudia la relación del Fisco con la empresa, se hace presente que el servicio unificado no altera especialmente el orden de relaciones existentes entre el Gobierno y la Sección Chilena, ya que las modificaciones a la ley del contrato anterior, se refieren a la participación que el Gobierno adquiere del 70 por ciento del haber de la empresa y a la consiguiente intervención que por causa de esa participación debe tener en los organismos directivos de la empresa.

Y a propósito de estas modificaciones el informe consigna también las que se refieren al servicio de garantía del interés del cinco por ciento que prestaba el Fisco sobre el capital en bonos emitidos por la empresa y que ahora se ha reemplazado por la emisión directa por parte del Estado.

En lo que se refiere al movimiento de pasajeros, el informe anota 10,776 de primera clase y 6,697 de segunda o sea un total de 17 mil 373 pasajeros. El movimiento de carga fue de 260,259.93 quintales métricos.

Durante el año las entradas de la empresa sumaron un millón 122 mil 801.22 pesos oro de 17 peniques y las salidas un millón, doscientos diez mil cuatrocientos treinta y un pesos veintiocho centavos.

The South American Journal (London)

Nr. 8

CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.

The offer this week of £542,000 of 7½ per cent. first mortgage debenture stock of the Chilean Transandine Railway at 96½ per cent. is interesting. The yield at the price in question is nearly 7½, and as it has the guarantee of the Chilean Government, may be regarded as exceptionally secure. This company has for years met with difficulties owing to the fact that while snow sheds had been erected on the Argentine Transandine Railway, few, if any, existed on the Chilean section, with the result that during the winter season through communication was frequently interrupted. Some time ago the Chilean Government obtained controlling interest in this company, and now that the Argentine Transandine Railway has given notice to terminate its working contract with the Buenos Ayres and Pacific Railway as from May next, the time is not far distant when these two lines will be worked in conjunction, as they should have been years ago. The Chilean Transandine Railway, like the Argentine Transandine, has so far not been a success, but out of the proceeds of the present issue additional snow defence works will be undertaken, as well as the electrification of parts of the system, while additional rolling stock and equipment is also to be purchased. With the debenture service guaranteed by the Chilean Government the issue is naturally regarded as an attractive investment, and the fact that the lists were closed within a few hours of opening is not surprising.

Financial News (London)

Nr. 11782 vom 18 Jan. 1923

CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.

Letters of allotment and regret have been issued in respect of the recent debenture offer of the Chilean Transandine Railway. Applicants up to £100 got nothing, applicants for £600 got £100, and for larger sums 25 per cent., except in the case of large amounts, which have been allotted a rather smaller percentage.

The Times (London)

43367 Nr. vom 14. Juni 1923

The report of the Chilean Transandine Railway Company for the year ended June 30, 1922, states that the exchange of the Five per Cent. Debentures, Series A, B, and C, for Chilean Government Eight per Cent. Sterling Bonds has now been carried into effect, and the mortgage to secure the Debentures duly cancelled. The funds raised by the Debenture stock issue of £542,000, which was over-subscribed in January last, will be applied in the cancellation of the bank debt; in the execution of defence works; in the electrification of the line; and in the acquisition of rolling stock and equipment. It will be remembered that in January last an agreement was signed with the Argentine Transandine Railway Company by which the administration of both railways is to be unified. There is a debit balance to revenue account of £6,227.

Financial News (London)

Nr. 11910 vom 22 Juni 1923

Chilian Transandine Railway.

The ordinary general meeting of the Chilean Transandine Railway Co., Ltd., was held at 144 Leadenhall-street, E.C., yesterday. Mr. W. S. Eyre, who presided, said that the exchange of the company's 5 per cent. debentures series "A," "B," "C" for Chilean Government 8 per Cent. Sterling Bonds had now been carried into effect, and the mortgage to the Royal Exchange Assurance Corporation of the company's railway and property to secure the 5 per cent. debenture issue had been duly cancelled. In order to carry out the provisions of the contract of May 9, 1921, made between the Chilean Government and the company, the company in January last offered for public subscription £542,000 7½ per cent. first mortgage debenture stock at 93½. Applications had been received for a much larger amount than was offered. Continuing, Mr. Eyre said that the funds raised by the debenture stock issue would be applied in the cancellation of the bank debt of the company at the date of the approval of the contract, in execution of defence works to protect the railway against winter conditions in the electrification of the line, and in the acquisition of rolling stock and equipment. An agreement had been signed between the Argentine Transandine Railway Co., Ltd., and the company, by virtue of which the administration of the railways of both companies would be unified. This agreement had been approved and ratified by both the Chilean and the Argentine Governments. The report was adopted.

4 3711 23 Juli 1924
Nr. vom

CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.
The report of the Chilean Transandine Railway Company for the year ended June 30 states that the gross receipts were £98,798 (against £76,404). The operating revenue amounted to £8,271, to which is added interest and other receipts £6,135, making a total of £14,406. From this sum is deducted the debit balance brought forward of £6,227, leaving a balance of £8,179. After charging interest and bank charges (£2,619) and interest payable on debenture stock (£12,923), there is a debit balance of £7,364.

1 2241 23 Juli 1924
Nr. vom

CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.
Report for year to June 30 states that the agreement of Jan. 14, 1922, between this company and the Argentine Transandine Railway Co., Ltd., for the unification of the administration of the Chilean and Argentine Transandine Railways, which was referred to in the last annual report, is now in operation. Gross receipts from operation of railway for year, £98,798, an increase of £22,394; operating revenue, £8,271; add interest and other receipts, £6,135, making total £14,406. Deduct debit balance brought in, £6,227; balance, £8,179, against which has to be charged interest and bank charges, £2,619; interest payable on debenture stock, £12,923—altogether £15,542, showing a debit balance of £7,363.
Meeting, 147 Leadenhall-street, E.C., July 29, at 3.

1 2241 23 Juli 1924
Nr. vom

CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.
Among the points of interest in the report of the Chilean Transandine Railway for the year to June 30, 1923, are the working of the unified administration with the Argentine Transandine Railway, the addition to the international service last February of a new Pullman train, and the preparations for the electrification of the line, which work is to be put in hand as soon as materials have been purchased. Capital expenditure against winter conditions risks has been so far successful that, since June, 1923, there has been no suspension of through traffic. Gross receipts for the year were £98,798, an increase of £22,394; and net revenue and interest receipts, £14,405. Interest on debenture stock (£12,923), together with bank charges (£2,619), making in all £15,542, increased the debit balance from £6,227 to £7,363. The new international through service is reported to have proved very popular with the public travelling across the Andes.

4 2048 26 Juli 1924
Nr. vom**CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.**

The report of the Chilean Transandine Railway Company for the year ended June 30, states that the gross receipts were £98,798 against £76,404. The operating revenue amounted to £8,271, to which is added interest and other receipts £6,135, making a total of £14,406. From this sum is deducted the debit balance brought forward of £6,227, leaving a balance of £8,179. After charging interest and bank charges £2,619, and interest payable on debenture stock £12,923, there is a debit balance of £7,364.

4 2048 26 Juli 1924
Nr. vom**THE CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.**

The Chilean Transandine Railway has been in existence since 1888, but it has never been in a position to pay a dividend on its share capital, and although debenture interest has always been met, this was paid by the Chilean Government under the terms of its guarantee, and most of the reports, which are made up to the end of June in each year, have shown a slight loss, so that at the end of June, 1922, there was a debt of £6,227. After lengthy negotiations a new contract was signed in May, 1921, between the Government and the company, approved by the Chilean Congress in September of that year, and by the shareholders in June, 1922. Under this agreement certain debenture debts were exchanged for 8 per cent. Chilean Government bonds, the preference shares being converted into ordinary shares, and in order to improve the track money is being spent on defence works against snowstorms, which in the winter months have often interrupted the services for considerable periods. The capital is now £1,500,000 in £1 ordinary shares and £542,000 at 7½ per cent. first mortgage debenture stock, and the report which has just been issued for the year to June, 1923, shows the gross receipt for the year to have been £98,798, an increase of £22,394, while the net revenue amounted to £8,270, increased to £14,405 by interest, etc. The debit balance as at the end of June, 1922, has been liquidated, but after meeting debenture and bank interest there is still a debit of £7,363 as at June, 1923. The report mentions that since that date there has been no suspension whatever of the traffic, and the board hopes that such interruptions will either not occur in the future, or at any rate will not be so serious as they have been in the past. Mention is made of the provision of new rolling-stock and studies having been made in connection with the electrification of the line. The outlook would seem to be more hopeful than it has been for some years.

1 2471 23 April 1925
vom

CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.
Report for year to June 30, 1924, states that scheme for electrification of railway was duly approved by Government. It is hoped that the work will be completed about August, 1926, and with substitution of "electric" for "steam" traction, substantial economies in working and generally improved train service are anticipated. Operating revenue amounted to £15,537, plus interest and other receipts £9,595, making £25,132. Deducting debit balance brought forward £7,363, leaves £17,769. Interest on debenture stock requires £40,650, provision for amortisation £5,420, leaving debit balance of £28,300.
Meeting, 147 Leadenhall-street, E.C., April 30, at 3 p.m.

4 2048 23 April 1925
vom**CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.**

The accounts of the Chilean Transandine Railway Company for the year ended June 30 last disclose a net operating profit of £15,537 (against £5,652 in the preceding year). This profit has been applied towards the payment of the half-yearly interest on the 7½ per cent. Registered Debenture stock, paid on December 1, 1924. Gross receipts from the railway amounted to £117,527 (against £98,798). To the above-mentioned operating profit of £15,537, interest and other receipts of £9,596 are added, while the debit balance of £7,364 brought in from last year fails to be deducted, leaving a credit

balance of £17,769. Against this amount, Debenture interest and amortization, totalling £46,070, has to be charged, leaving a debit balance of £28,301 to go forward. The defence works against winter conditions are now practically completed. No suspension of through traffic took place during the year (against 11 days' suspension in 1923). The electrification scheme has been approved by the Government, and it is hoped that work will be completed about August, 1926.

El Mercurio (Valparaíso) Santiago)

Nº 8982

**LOS VIAJES
TRANSANDINOS**

Recientemente la Compañía del Ferrocarril Transandino ha efectuado un importante cambio de horarios en los trenes que hacen la carrera Valparaíso o Santiago-Los Andes-Mendoza. Mediante este cambio el viaje entre Chile y la Argentina se ha reducido en proporción bastante apreciable, como podrá verse a continuación:

El nuevo sistema establece la salida de la combinación internacional desde la estación del Norte en Santiago o Puerto en Valparaíso, a las siete de la mañana. En la misma tarde de ese día el tren internacional habrá llegado a Mendoza, evitándose así a los pasajeros pernoctar en Los Andes. A las siete de la tarde del día siguiente la combinación habrá llegado a Buenos Aires, después del día entero de viaje que representa la distancia que separa Mendoza de la capital argentina.

En esta forma se ha conseguido reducir la duración total del viaje de 47 horas a 36. Esta reducción trae consigo diversos beneficios, entre los cuales no es el menor la simplificación y economía que representa no pernoctar en Los Andes. Las fechas de salida de las combinaciones serán de ahora en adelante domingo y jueves, en vez de sábado y miércoles que se tenían hasta ahora.

Merece aplausos esta determinación de la Empresa del Transandino, que viene a ahorrar tantas molestias en el viaje de Chile a la Argentina. Las vinculaciones comerciales y sociales de toda especie que existen entre ambos países recibirán un nuevo impulso con el nuevo horario que en proporción tan importante ha simplificado el recorrido indicado.

72.

The Financial News (London)

12752 vom 2. März 1926

CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY.
Report for year ended June 30, 1925, states that no suspension of through traffic from snow or any other cause took place during year under review. Work of electrification of railway is proceeding as rapidly as possible, and it is hoped that inauguration of electric traction will take place during current year (1926). Accounts show that actual net operating profit was £8,826, as against £15,537 for year ended June 30, 1924. Gross receipts from operation of railway for year amounted to £90,610, while those for the preceding year were £117,527, showing a decrease of £26,917. Decrease is chiefly attributable to fact that during year traffic in live stock fell off very considerably, receipts from this class of traffic having only amounted to a total of £4,488, as against £31,769 in previous year. This decrease was owing to unfavourable rate of exchange ruling during year and heavy cattle import duties. There was also a decrease of £6,800 in receipts from "goods." This was mainly attributable to reduced tariffs and to fact that very large quantities of cement were transported to Mendoza from Chile at a specially low rate, in order to foster and develop trade in this commodity. From special trains there was an increase during year of approximately £3,100. With foregoing exceptions there is little to comment upon in receipts as compared with preceding year. As stated previously operating revenue for year amounted to £8,826, to which has to be added interest and other receipts £8,916, making a total revenue of £17,742. Deducting this from debit balance brought forward of £28,300, there remains a debit of £10,558, to which must be added interest payable on debenture stock £40,616 and provision for amortisation £5,827, showing a total debit balance of £57,001.
Meeting, 144, Leadenhall-street, E.C., March 30, at 3.30 p.m.

The Times (London)

44227 Nr. vom 23. März 1926

CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY.
The accounts of the Chilian Transandine Railway Company, Limited, for the year ended June 30 last show an actual net operating profit of £8,826, as against £15,537 for the preceding year. The gross receipts from the operation of the railway amounted to £90,610 (against £117,527). To the operating revenue of £8,826 is added interest and other receipts, £8,917, making a total revenue of £17,743, which reduces the debit balance brought forward of £28,301 to £10,558. To this interest payable on Debenture stock and provision for amortisation, £46,443, have to be added, leaving a debit balance of £57,001. The report states that no suspension of the through traffic took place during the year. The decrease in gross receipts is chiefly attributable to a falling-off in traffic in live stock, owing to the unfavourable rate of exchange ruling during the year and the heavy cattle import duties.

The Times (London)

44536 vom 22. März 1927

CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY.
In presenting their report for the year ended June 30 the directors of the Chilian Transandine Railway Company state that the results for the period compare unfavourably with the preceding year owing principally to increased expenditure on snow and avalanche clearing, and loss of receipts during suspension of traffic and to increased rates of pay and contributions to workmen's insurance funds, &c., occasioned by the new social laws. The actual net profit was £2,534 (against £8,826). Gross receipts were £110,155, an increase of £19,545, and expenditure £107,621, an increase of £25,837. To the net revenue there is added £7,045, interest and other receipts, making a total available balance of £9,579. The debit balance brought forward was £57,001, while other outgoings, totalling together £47,470, of which £40,207 is represented by Debenture interest, makes a total deficit of £104,471, which is reduced to £94,892 after allowing for the above-mentioned available balance.

Bitte wenden

The South American Journal (London)

Nr. 14 vom 26. März 1927

REPORTS AND DIVIDENDS

CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.

Report for year ended June 30, 1926, states that results for period compare unfavourably with those for preceding year. This is owing principally to increased expenditure on snow and avalanche clearing and loss of receipts during suspension of traffic, and to increased rates of pay and contributions to workmen's insurance funds, etc., occasioned by the new social laws which have recently come into operation in Chile. Completion of work of electrification of the rack section has been delayed owing to the bad weather. It is now hoped that the electrification will be finally completed some time before end of April, 1927. Accounts show net profit of £2,534, as against £8,825 for 1924-25. Gross receipts were £110,155, against £90,610, increase of £19,545. Expenses absorbed £107,621, against £81,784. In view of the increased cost of operation the board has petitioned Chilean Government for permission to increase passengers, parcels and excess luggage tariff rates. With interest and other receipts of £7,044, total revenue was £9,578, which, deducted from debit balance brought forward of £57,001, leaves £47,422, to which must be added interest on debenture stock £40,207, reserve for loss on fire at Los Andes Hotel £1,000, provision for amortisation £6,263, increasing debit balance to £94,892.

The Times (London)

Nr. 44821 vom 20. Feb. 1928

CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.

The report of the Chilean Transandine Railway Company for the year to June 30 last states that gross receipts amounted to £124,711, compared with £110,155 for the preceding year, while working expenses were £129,702, compared with £107,850, leaving a net deficiency of £4,990, compared with a net surplus of £2,305. This unfavourable result has been brought about principally by the fact that owing to very heavy snowstorms and severe weather experienced during July and August, 1926, practically all traffic was suspended during those two months and considerable expense was incurred in clearing the line. After deducting £545 for interest and other receipts and including the debit balance of £94,892 brought forward from the previous year, the above deficiency of £4,990 is increased to £99,337. To this the following charges are added:—Share of loss for the year on South American Hotel, £176; interest on Debenture stock, £39,790; and provision for amortization, £6,733, making a total debit balance of £146,037.

The Times (London)

45114 vom 30. Jan. 1929

CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.

The report of the Chilean Transandine Railway Company for the year ended June 30 states that working expenses, at £134,145, exceeded gross receipts by £8,004 (against an excess of expenses of £4,990 for 1926-27). The directors describe this result as very disappointing in view of the authority to increase the passenger rates granted by the Chilean Government, particulars of which were given in the last report. The accounts show that the accumulated debit on net revenue account, after allowing £46,853 for interest and amortization of Debenture stock, has been increased on the year from £146,037 to £194,744. The year's disappointing result was due chiefly to a falling off in first and second class passengers, to a decrease in cattle and goods traffic, and to increased expenditure on repairs. The cattle traffic, according to the report, has started to revive. At the request of the Chilean Government, the Joint Committee recently authorized a reduction in the tariff rates for Chilean coal and nitrate passing over the Transandine Railways into the Argentine, with the view of fostering the trade of those commodities.

The South American Journal (London)

Nr. 6 vom 2. Feb. 1929

CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.

The report of the Chilean Transandine Railway Company for the year ended June 30 states that working expenses, at £134,145, exceeded gross receipts by £8,004 (against an excess of expenses of £4,990 for 1926-27). The directors describe this result as very disappointing in view of the authority to increase the passenger rates granted by the Chilean Government, particulars of which were given in the last report. The accounts show that the accumulated debit on net revenue account, after allowing £46,853 for interest and amortisation of debenture stock, has been increased on the year from £146,037 to £194,744. The year's disappointing result was due chiefly to a falling off in first and second class passengers, to a decrease in cattle and goods traffic, and to increased expenditure on repairs. The cattle traffic, according to the report, has started to revive. At the request of the Chilean Government, the Joint Committee recently authorised a reduction in the tariff rates for Chilean coal and nitrate passing over the Transandine Railways into the Argentine, with the view of fostering the trade of those commodities.

The South American Journal (London)

Nr. 6 vom 2. Feb. 1929

CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.

The report of the directors of the Chilean Transandine Railway Company for the year to the end June last discloses very poor results, with a net deficiency of £8,004, as against a net deficiency of £4,990 for the previous year. While gross receipts have increased by £2,562 to £127,273, working expenses show an increase of £4,441 to £134,145, while last year there was an increase of £21,952 in this item. The accumulated debt on net revenue account, after allowing £46,853 for interest and amortisation of debenture stock, has been increased on the year from £146,037 to £194,744. The report states that the year's disappointing result was due chiefly to a falling off in first and second class passengers, to a serious decrease in the cattle traffic, the company only having carried 28,376 head, as against 52,020 in the previous year, to a heavy falling off in the public goods traffic, and to increased expenditure on repairs. The results are even more disappointing in view of the authority to increase the passenger rates granted by the Chilean Government a year ago. At the request of the Chilean Government the joint committee recently authorised a reduction in the tariff rates for Chilean coal and nitrate passing over the Transandine Railways into the Argentine, with the view of fostering the trade of those commodities. The installation of the electric traction on the rack section of the railway has been a complete success, and the cattle traffic, according to the report, has started to revive.

The Financial News (London)

No 13634

6. Feb. 1929

Nr.

vom

CHILIAN TRANS- ANDINE RAILWAY.

Electrification a Success.

The fortieth annual meeting of the Chilean Transandine Railway Co., Ltd., was held yesterday at 23 Great Winchester-street, E.C., Senor Vicente Echeverria presided, and, in moving the adoption of the report, said that the net result of the year's working had been unsatisfactory, the operations having resulted in a deficiency of £8,004. This had been occasioned by a decrease in the number of passengers carried, by a serious decrease in the cattle and public goods traffic, and by extra expenditure in connection with repairs and renewals of the track, which were necessitated by the installation and inauguration of electric traction, which took place in October, 1927.

He was pleased to be able to state that the electric service from a technical point of view had been a complete success, and when it was thoroughly realised that the smoke nuisance had been eliminated, the directors trusted that the passenger traffic would materially improve. There was no doubt that this discomfort was a great deterrent to people desirous of going to Buenos Ayres or Europe to use the Transandine route.

The report was adopted.

La Prensa (Buenos Aires)

21668

Nr.

LA COMPRA DE ACCIONES DEL TRASANDINO POR EL GOBIERNO DE CHILE

**El ministro de Hacienda hizo
una exposición para refutar
las apreciaciones**

Santiago, junio 17. — El ministro de Fomento ha formulado extensas consideraciones en el seno de las comisiones de relaciones exteriores y hacienda de la Cámara de Senadores para refutar el informe de la comisión de hacienda sobre el proyecto del Poder Ejecutivo que autoriza la adquisición por parte del Estado del 30 por ciento de las acciones del ferrocarril Trasandino, sección chilena, que se encuentran en poder de particulares.

También refutó el discurso pronunciado por el senador Truco que se expresó contrario al citado proyecto.

El ministro mencionado expresó que las observaciones que se hacen en el informe de la comisión de hacienda se apartan en absoluto del criterio del gobierno, que ha considerado el asunto dentro de la idea de encontrar una solución definitiva en el problema de las tarifas y en el intercambio comercial con la Argentina.

Desde hace más de un año, dijo, que se ejercitan todas las medidas dentro de los estatutos y convenios vigentes para resolver el problema, pero que se halla convencido que nunca se llegará a una solución definitiva y que ha propuesto una de las medidas que considera más apropiada, que también servirá para exhibir ante el gobierno argentino un elevado espíritu desligado de todo interés pecuario e invitarlo a proceder de igual forma.

La comisión, por el contrario, agregó el ministro, considera el proyecto como un negocio económico y comercial, lo que a juicio del gobierno no es aceptable, pues no se trata de un negocio sino de un problema de alto interés nacional.

El gobierno insiste en que se le conceda la autorización para adquirir dichas acciones, siempre que pueda hacerse en forma conveniente.

Luego el ministro refutó las observaciones del senador Truco e hizo varias demostraciones para afirmar que el gobierno había puesto en práctica, sin resultado, todos los recursos y resortes que le permiten los convenios y estatutos vigentes sin obtener el resultado que se desea, con el actual proyecto.

Finalmente expresó que el proyecto del gobierno, si se observa con carácter comercial puede ser susceptible de apreciaciones contradictorias, pero representa el propósito del gobierno de Chile de tomar nuevas cargas sobre sí, con el objeto de poder manifestar al gobierno argentino cómo desprovisto de todo interés comercial, se aprecia el problema de carácter internacional e invitarlo a proceder en la misma forma.

La solución del problema del trasandino por Juncal es un antecedente previo y valiosísimo que deberá servir de norma para resolver los que atañen a los demás transandinos que se proyectan construir. Si estas ideas no encuentran aplicación satisfactoria, quiere decir que el problema del transandino por Juncal no tiene solución por ahora. El actual presidente del Perú. Como se sabe, los restos del extinto se encuentran sepultados en dicha necrópolis.

The Times (London)

Nr. 45421 27. Jan. 1930

CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY

The net result of the working of the Chilian Transandine Railway Company for the year ended June 30 last was a surplus of £45,277 (against a loss in the preceding year of £8,004). Receipts increased by approximately £27,000 to £184,305, while expenditure declined by approximately £18,000 to £27,032. The debit balance brought forward is reduced by the surplus for the year to £149,224; to this, however, interest and amortization charges totalling £48,611 have to be added, giving a total debit balance to be carried forward of £197,835. At a meeting in July last a resolution was passed delegating to the local board in Chile certain powers, authorities, and discretions previously vested in the board of directors. The Joint Committee of the Argentine and Chilian Transandine Railway Companies formed under the Unification Agreement of January 24, 1922, unanimously resolved at its meeting on December 10 to remove its domicile to Chile, and the necessary steps are being taken to reconstitute the committee. Meetings, February 7.

El Mercurio (Santiago)
10647

Nr.

Signatur

Datum 19. Juni 1930⁹²

EL ESTADO ECONOMICO DEL TRANSANDINO ES SATISFACTORIO

DECLARACIONES DEL SR. WOODBRIDGE.—LA LANA ARTIFICIAL NO ES UN PELIGRO

LOS ANDES, 18. — Por la combinación transandina del lunes re-

gresó al país el representante en Santiago de la Fábrica de Paños de Tomé señor Adolfo Gebert, quien se encontraba en Alemania haciendo estudios y observando el estado actual de la elaboración de la lana artificial.

Entrevistado por el corresponsal de "El Mercurio", el señor Gebert manifestó que por ahora, y por muchos años todavía, la lana artificial no sería un peligro para la lana animal. La primera causa, quizás la más fundamental, es que la lana artificial no abriga lo suficiente. Además, se ha tropesado con que no es fácil darle los matices coloridos que a la lana animal. Se pensó al fabricar la lana artificial que se podría hacer la misma competencia que la seda producida por el gusano; pero el colorido que es fácil en seda artificial no se ha podido todavía arreglar con facilidad en la lana.

El señor Gebert en su viaje por Alemania llevaba una misión de nuestro Gobierno y sobre ella informará al Ministerio respectivo.

EL ESTADO ECONOMICO DEL TRANSANDINO. — Por diversas fuentes habíamos tenido conocimiento que los balances de la Empresa de Transandino, en los meses del presente año eran bastante buenos y se llegaba a afirmar que las utilidades eran superiores a la suma de \$ 1.400.000 que en igual período se habían obtenido en los mismos meses del año pasado.

En el afán de publicar un dato exacto, nos entrevistamos con el señor Luis Woodbridge, gerente de la mencionada empresa, quien nos manifestó que las negociaciones que se hacían actualmente para la distribución de ciertos fondos dentro del Comité Unido, le impedía proporcionarnos los datos que solicitábamos, toda vez que el balance anual de la Empresa no será conocido en sus cifras precisas hasta los primeros días del mes de agosto próximo.

Sin embargo el señor Woodbridge al decirnos que los mayores gastos que se hacen en estos meses de junio y julio, debido a las frecuentes interrupciones, a la menor carga y

pasajeros, constituyen un factor de variación de los totales, no oculta que el ejercicio financiero de la Empresa es bastante satisfactorio, con relación a las anteriores administraciones que siempre se experimentaron pérdidas.

Las utilidades que hace dos años viene produciendo el transandino se deberían en gran parte a los cambios y economías habidos durante el período que el señor Woodbridge lo administra, quien además de esta labor de beneficio ha tenido en sus manos gran parte de la tramitación para mejorar en todo sentido el tráfico internacional por esta vía. — Luis A. Minifio, corresponsal.

La Prensa (Buenos Aires)

Nr. 2 21 6 1

CHILE

El Trasandino amenazado de muerte—

Refiriéndose al Trasandino dice en un artículo "El Diario Ilustrado":

La empresa del ferrocarril Trasandino atraviesa por una de las crisis más agudas que ha tenido que soportar en sus veinte años de existencia.

A los factores desfavorables ya conocidos de su escaso tránsito, y a los efectos de la crisis mundial que ha afectado a ésta, como a todas las empresas industriales de transporte, ha venido a sumarse en los últimos años la competencia del automóvil y del avión, de suerte que los directores de Chile y la Argentina han comenzado a preocuparse seriamente de buscar soluciones para un problema que parece que no tiene solución.

En sus veinte años de explotación, la empresa del Trasandino no ha producido jamás un centavo de utilidad, debido a la elevada cuantía de los capitales inmovilizados, y sus características de vía internacional, entre dos países de la misma latitud que no tienen productos de intercambio intenso.

En efecto, esta circunstancia ha influido considerablemente en la clara estagnación de los transportes, pues es evidente que el Trasandino no transporta hoy un solo pasajero, ni una tonelada más de carga que hace diez años, y que es imposible pensar en una modificación de las tarifas para estimular el tránsito e intensificarlo. Toda modificación para alzar o rebajar las tarifas, disminuiría el rendimiento y agravaría la situación de la empresa.

Veamos, entretanto, cuál es esta situación.

Los temporales de este último invierno ocasionaron interrupciones de la vía, las que no será posible evitar, sino mediante el refuerzo de las obras de defensa, lo que importa considerables desembolsos que la empresa no está en situación de hacer.

La sección chilena debe al fisco alrededor de 500.000 libras. A esta suma hay que agregar otras 500.000 que tienen las acciones de que el Estado es poseedor y que nunca le han rendido ni un centavo de utilidad. Lo mismo ocurre con la sección argentina. Los ingresos de la empresa, apenas bastan en ambos lados de la cordillera para el servicio de estas deudas, y no es posible pensar por el momento en invertir un solo centavo en obras de ninguna índole, ni aun en las

más indispensables para el mantenimiento del tránsito internacional.

De los estudios practicados, se desprende que sólo una medida de supremo sacrificio podría salvar a la empresa del peligro que la amenaza: la descapitalización.

La empresa tiene actualmente siete directorios: El directorio general de Londres, uno para cada una de las secciones chilena y argentina y los directorios locales en Chile y la Argentina. La contabilidad debe llevarse en cada uno de estos directorios en moneda legal y en libras esterlinas, lo que hace un total de 14 contabilidades. Esta formidable máquina burocrática, es uno de los más graves defectos de organización de la empresa, y es imperioso acabar con este sistema que significa fuertes desembolsos improductivos.

No sería, pues, posible, que esos accionistas conviniesen en desprenderse de sus valores, lo que permitiría la adquisición del ferrocarril por los gobiernos de Chile y la Argentina.

F. Q. Transandino

CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY

Chilean Transandine Railway reports for the year ended June 30, 1930, gross receipts of £146,695, or £7,609 less than in the previous year. Passenger receipts increased £3,245, but livestock decreased £11,243. Revenue expenditure increased £532 after charging £12,000 for repairs and renewals, as against £10,278 the previous year. The year's net operating surplus was £36,003, and credits to net revenue are £2,258, making £38,261, reducing the debit balance brought forward from last year to £159,573. To this the following charges must be added:—Interest on Seven-and-a-Half per Cent. First stock, £38,793; amortization of that stock, £8,365. There is then a debit balance to be carried forward of £206,731. The result for the year, after having set aside £12,000 for the renewal fund, leaves sufficient to meet the bond amortization of £8,365, and also to hand over to the Chilean Government towards interest on these bonds £27,638, of which £19,144 has already been paid for debenture interest due June 1, 1930, leaving £8,493 towards payment of interest due December 1, 1930, amounting to £18,852. Interruptions in service owing to weather were more serious than in the previous year. Meeting, January 19.

THE CHILEAN TRANSANDINE RAILWAY.

The report of the directors of the Chilean Transandine Railway for the year to the end of June last discloses a decrease of £7,609, as compared with 1928/29, in the gross receipts, which amount to £146,695. Passenger receipts showed an increase of £3,245, but this was, unfortunately, offset by a decrease of £11,243 in livestock traffic which accounts mainly for the decrease of revenue. The revenue expenditure showed an increase of £532, after charging an appropriation for repairs and renewals of £12,000, as against £10,278 in the previous year. The year's net operating surplus was £36,003, which, with the credits to net revenue account of £2,258, make a total surplus of £38,261, which reduces the debit balance brought forward from last year to £159,573. After adding interest on the 7½ per cent. first mortgage debenture stock, £38,792, and provision for amortisation of 7½ per cent. first mortgage debenture stock, £8,365, the result is a debit balance to be carried forward of £206,731. The result for the year, after having set aside £12,000 for the renewal fund, leaves sufficient to meet the bond amortisation of £8,365 and also to hand over to the Chilean Government towards interest on these bonds £27,638, of which £19,144 has already been paid for debenture interest due on June 1st, 1930, leaving £8,493 towards payment of interest due December 1st, 1930, amounting to £18,852. The report states that interruptions in service owing to weather conditions were more serious in the winter of 1929 than in the previous year. The revenue for the year was thus not sufficient to meet the whole of the bond service, and the financial position is weak.

Signatur

PNW 8 197

Datum

8. Dez. 1931

The Times (London)

Nr. **46000**

CHILEAN NORTHERN RAILWAY

The Chilean Northern Railway Company announces that owing to the moratorium declared by the Chilean Government in respect of its external debt it is improbable that any payment will be received from the Government on or before December 31 next in respect of the interest and sinking fund on the "Creditos" falling due on that date. The company has no funds available for payment of interest on, or redemption by drawings of, the debentures until the amounts payable by the Chilean Government in respect of those "Creditos" are received. The Royal Exchange Assurance, the trustees for the debenture-holders, are of the opinion that no useful action can be taken at the present time by the debenture-holders.

Signatur

Ann C 1914
Datum 1 2. Jan. 1932

Hamburger Nachrichten

Nr. 18

Schwierige Geschäftslage der Transandenbahn.

In einer Unterredung mit dem Vertreter der chilenischen Tageszeitung „El Mercurio“ erklärte der Generaldirektor der Transandinischen Bahn MM. E. York Elliot, daß die Gesellschaft gegenwärtig die schwerste Krise seit ihrer Gründung durchmache. Enorme Verluste seien durch den Mangel an Fracht und Passagierverkehr entstanden. Während in normalen Zeiten durchschnittlich 20 000 Stück Vieh befördert würden, seien in den letzten sechs Monaten zusammen nur 6000 befördert worden, und zwar im Transitverkehr nach Peru. Der Generaldirektor fügte hinzu, daß dringend eine Lösung des schwierigen Problems gefunden werden müsse. Mit Sparmaßnahmen allein könne nicht geholfen werden. Man studiere die möglichen Lösungen des Problems, doch sei bisher noch keine Entscheidung gefallen.

Signatur

A 22 C 1917.

Datum 11. April 1932

S

The Times (London)

Nr. 46104

**TRANSANDINE RAILWAY
SERVICE**

THREATENED DISCONTINUANCE

FROM OUR CORRESPONDENT

SANTIAGO DE CHILE, APRIL 10

The local management of the Transandine Railway announces that it is probable that the train service through the Andes will be discontinued as from April 20.

This decision is the direct outcome of the deplorable financial position of the company, due to the reduction almost to vanishing point of freight traffic in consequence of the prohibitive tariff walls between Chile and the Argentine Republic, which have put an end to the railway's former lucrative inward cattle traffic.

The discontinuance of the railway service will mean that mails for Chile, excepting the air mail, will have to be sent *via* New York. The Chilean Ambassador to Argentina, who is here now, and the Argentine Ambassador have both conferred with the Government on this subject, and it is hoped that the Chilean and Argentine Governments will reach some agreement to prevent the discontinuance of a train service which is of vital interest to this country.

Signatur

Apw 6197

Datum 19. Mai 1932

La Prensa (Buenos Aires)
Nr. 22729

ACERCA DE LA NOTA ENVIADA POR
EL DIRECTORIO DEL TRASANDINO
AL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

Hace una aclaración el subsecre-
tario del Ministerio de Relacio-
nes Exteriores

En procura de novedades relativas al conflicto que mantiene interrumpido el tráfico en las líneas del ferrocarril Trasandino, entrevistamos ayer al subsecretario del Ministerio de Relaciones Exteriores, doctor Alcorta. Este funcionario nos manifestó que si bien no se había producido nada nuevo sobre ese particular en las últimas 24 horas, convenía aclarar algunos conceptos contenidos en la nota enviada por el directorio de aquella empresa al Ministro de Obras Públicas y que fué publicada ayer por este diario.

En uno de los párrafos de la misma se expresa que "la empresa jamás se negó a facilitar un servicio de correos, máxime si éste hubiere sido solicitado por el gobierno, limitándose tan sólo a observar que en las condiciones existentes ese servicio no podría ser garantizado como normal".

Esta parte de la nota, nos manifiesta el doctor Alcorta, no expresa con exactitud la verdad, y hace aparecer al Ministerio de Relaciones Exteriores como adjudicándose una intervención que no tuvo, ya que en muchas ocasiones se ha dado a la publicidad la solución del mismo en procura de la solución del problema. Y en prueba de ello pone a nuestra disposición una nota fechada el 2 del corriente y firmada por el presidente del directorio de la empresa del Trasandino.

En ella se acusa recibo de una nota del ministerio, de fecha 29 de abril último, en la cual se recababa que la empresa del Trasandino contribuyera a abrir el túnel de la cordillera para facilitar el paso de autorricales que condujeran pasajeros y equipajes. En seguida agrega:

Con anterioridad el señor director general de Correos y Telégrafos solicitó análoga medida para que las valijas postales pudieran ser traídas en autocarril, lo que motivó nuestra presentación a la dirección general de Ferrocarriles, apuntando los inconvenientes técnicos que crearía ese servicio parcial y momentáneo, ya que debería suprimirse al caer las primeras nieves.

El señor director general de Ferrocarriles resolvió que ese servicio no podía prestarse en las condiciones actuales, y a insistencia del correo volvió la dirección general a confirmar su primera resolución. Para mayor ilustración acompaño copia de ambas resoluciones, pidiendo al señor ministro que por las razones señaladas quiera tener presente lo mucho que lamentamos no poder cumplir la requisitoria.

La Prensa (Buenos Aires)

Nr. 22730

SE APROBO EL SISTEMA PROPUESTO POR EL F. C. TRASANDINO PARA EL INTERCAMBIO POSTAL CON CHILE

En ese sentido la Dirección General de Ferrocarriles dictó ayer una resolución

La dirección general de Ferrocarriles se expidió ayer en el asunto relacionado con el ferrocarril Trasandino y con la propuesta hecha por las autoridades de esa empresa para establecer un servicio de autocarril destinado exclusivamente al transporte de correspondencia entre Chile y nuestro país.

La resolución de la mencionada dependencia autoriza al Trasandino, como medida de emergencia y de carácter precario, para establecer el servicio de autocarril propuesto bajo las condiciones establecidas por la empresa, y con la adopción de todas las medidas de seguridad necesarias a dicho servicio.

Asimismo se fija un plazo de 24 horas para que el ferrocarril Trasandino someta a la aprobación de la dirección general de Ferrocarriles el horario respectivo.

Esta resolución está fundada en extensas consideraciones en las que se pone de manifiesto las razones que obligaron a la empresa a suspender el tráfico ferroviario, así como también las gestiones realizadas por el gobierno argentino para resolver la situación creada, y se deja constancia que la paralización del tráfico afecta directamente al Estado argentino en lo que atañe al cumplimiento de convenios postales internacionales solemnemente contraídos.

Luego expresa que una solución transitoria y de emergencia que permita, aun bajo la forma de un servicio de transporte precario y reducido, reanudar el servicio postal internacional, puede aceptarse inmediatamente, dado el interés público que existe en satisfacer las condiciones de aquellos servicios.

Por esa causa puede admitirse, termina la dirección general de Ferrocarriles, aceptar como condición conveniente, el transporte exclusivo de correspondencia que se ofrece, sin que ello pueda implicar en lo más mínimo un prejulgamiento del gobierno respecto de la situación creada al Trasandino.

DECLARACIONES DE UN DIRECTOR DEL TRASANDINO

En el va: "Asturias", que entró ayer a nuestro puerto, llegó procedente de Londres el señor James A. Goudge, director de los ferrocarriles Pacífico y Trasandino Argentino, quien nos manifestó que su viaje obedecía a la suspensión de los servicios de este último ferrocarril, motivado por las causas que ya con gran acierto ha expuesto la prensa argentina.

A continuación, el señor Goudge nos manifestó que al embarcarse tenía la esperanza de que la intervención del gobierno argentino tendría éxito inmediato, pero que, dado que ignora las negociaciones que se han realizado posteriormente, le era aventurado dar al respecto una opinión concreta.

Al preguntarle si estaba informado de que la empresa había sido notificada para que abriera el túnel in-

ternacional y prestara servicios para el transporte de correspondencia, el señor Goudge nos dijo que esa medida no es más que la ratificación de lo que él prometió en Londres al embajador argentino, doctor Malbrán, pues, por otra parte, es sabido que las puertas de ese túnel y de los cobertizos se cierran siempre cuando no pasan trenes, como medida de seguridad y de conservación de la línea. Además, agregó, me consta que la empresa no se ha opuesto a realizar un servicio de correos y que tan sólo observó que ese servicio no podía ser uniforme o normal, por las razones que ya se han hecho públicas.

Interrogado sobre si la concertación de un tratado comercial resolvería esta situación, nos respondió nuestro informante que ello podría ser favorable en parte, pero que para que la explotación no produjera pérdidas es absolutamente necesario suprimir la costosa administración unida y reemplazar solamente al personal estrictamente indispensable, con salarios más reducidos a los que antes se abonaban.

FUERTES NEVADAS EN LA CORDILLERA

Santiago, mayo 19 (Especial) — Informaciones recibidas hoy por la dirección de obras públicas, anuncian que se han producido en la cordillera fuertes nevadas y que la nieve caída alcanza a unos 15 centímetros en la región del Trasandino, lo que probablemente impedirá el paso del autocarril que debía transportar la correspondencia de Los Andes a Mendoza.

EN EL MINISTERIO DE FOMENTO

Santiago, mayo 19 (Especial) — El ministro de Fomento celebró hoy una entrevista con el presidente de la república, doctor Montero para considerar el asunto del Trasandino, no habiéndose designado todavía la comisión chilena que debe ir a Buenos Aires para discutir con su similar argentina, la reanudación de los servicios de dicha línea.

EL AUTOCARRIL ARGENTINO SE HALLA LISTO

Santiago, mayo 19 (Especial) — La cancillería recibió hoy una información del embajador en Buenos Aires, señor Errasuriz, quien expresa que el doctor O'Farrel le ha hecho saber que se halla listo el autocarril para el transporte de la correspondencia entre ambos países.

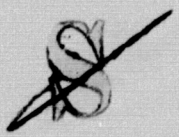
TRANSPORTE DE CORRESPONDENCIA

Santiago, mayo 19 (Especial) — El director general de correos y telégrafos, ha comunicado a la dirección similar en la Argentina, que cree que el servicio de correspondencia entre Los Andes y Mendoza podrá iniciarse en el día de mañana en que partirá el primer autocarril.

The South American Journal (London)

Nr. 3.

CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY.



The report of the directors of the Chilian Transandine Railway for the year to the end of June last discloses a decrease of £16,576 as compared with 1931-32 in the gross receipts, which amount to £28,466. The expenditure, however, has decreased by £36,999, so that the net result for the year was a loss of £4,434, as compared with a loss of £24,857 for 1931-32. After charging debenture interest, etc., the debit balance carried forward is increased to £369,137. No practical comparison can be made between the receipts obtained in the two years 1931-32 and 1932-33, as the Argentine Transandine Railway, which closed down its line on April 20th, 1932, did not reopen it until December 5th, 1932, the Chilian Transandine Railway thus being deprived of all income from international traffic for 2½ months of 1931-32, and for over 5 months in 1932-33. A draft commercial treaty was ratified between Argentina and Chile in October last, and since that date has been in operation in both countries. With regard to future prospects, the general manager reports that if enquiries regarding goods traffic materialise, of which there is every appearance, he feels confident that with the commercial advantages derivable under the treaty the company will obtain a favourable reaction in the interchange of merchandise during the course of the current financial year, in spite of the continued commercial depression in general. Expenditure has been maintained at the lowest possible economic level, and there is every prospect that the working results for the current financial year will show a considerable improvement. The recent floods in the Mendoza Province of Argentina, and which have seriously damaged the Argentina Transandine Railway and caused discontinuance of working will, however, doubtless have adversely affected this company.

The South American Journal (London)

Nr. 3.

CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY.

Receipts for year ended June 30th, 1933, £28,466, and expenditure £32,900, leaving loss of £4,434. Debit balance on revenue account brought forward from last year was £317,423, deducted various credits to net revenue account amounting to £201, leaving £317,222; add loss on working £4,434. South American hotel, share of expenses for year £8, interest on 7½ per cent. First Mortgage Debenture stock £37,081, provision for amortisation of 7½ per cent. First Mortgage Debenture Stock £10,391, resulting in debit to be carried forward of £369,136. Report states that no practical comparison can be made between receipts obtained in two years 1931-32 and 1932-33, as Argentine Transandine Railway, which closed down its line on April 20th, 1932, did not reopen it until December 5th, 1932, this railway thus being deprived of all income from international traffic for two and one-third months in 1931-32, and for over five months in 1932-33.

Act 8197
22. Juni 1935

The South American Journal (London)

Nr. 26

THE CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY.

The report of the directors of the Chilian Transandine Railway for the year to the end of June, 1934, which comes considerably later than usual, discloses a further decrease in the gross receipts, while expenditure has increased. This unfavourable result has been entirely due to the partial destruction through floods of the Argentine Transandine Railway from Punta de Vacas to Mendoza, which took place on January 10th, 1934. Receipts for the year amounted to £21,350, compared with £28,466 in the previous year, while expenditure amounted to £35,557, compared with £32,900, so that the net result for the year was a loss of £14,207 compared with a loss of £4,434 in the previous twelve months. The debit balance on the revenue account brought forward, after deducting various minor credits to net revenue account, amounts to £369,128, to which must be added loss on working, interest on $7\frac{1}{2}$ per cent. first mortgage debenture stock and provision for amortisation of the same, which results in a debit balance to be carried forward of £431,595. Regarding the floods at the beginning of January, 1934, the report states that after a delay of about three weeks a road service with automobiles to bridge the gap was established, but, owing to the nature of the country, little beyond passengers and baggage could be carried and ordinary freight haulage had to be abandoned. The company's own line also suffered severely from storms during the winter months of May, June and July, and the line was blocked as far as Juncal from the 17th May to the 30th June, and to the frontier until the end of July. As to the transfer of administration of the line to the Chilian State Railways, of which shareholders were informed in a circular letter in April, it is stated that the results have entirely justified the change, which was made mainly for reasons of economy. The board are quite satisfied, we are told, that the step was necessary in view of the long continued loss on working, and are confident that the new arrangement is in the best interest of the company. It is mentioned in the report that although the revenue account has been debited with directors' fees, none have in fact been paid since the 31st December, 1931. Similarly, no London rents and salaries have been paid since the 31st December, 1934.

The South American Journal (London)

Nr. 26

CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY.

The loss on working of the Chilian Transandine Railway Company for the year ended June 30, 1934, was £14,207 (against £4,434 for 1932-33), which is increased by the Debenture service to a total £62,467. The accumulated debit now to be carried forward on revenue account is £431,595.

The directors decided in September last to transfer the administration of the line to the Chilean State Railways. This was done mainly for reasons of economy, and the results have entirely justified the change.

The South American Journal (London)

Nr. 3 - - - -

CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY.

Receipts to June 30 were £36,152 (increase £14,802) and expenses £40,579 (increase £5,022); loss, £4,427, against £14,207; debit brought in, £431,589, plus loss on working etc., £4,435; interest on $7\frac{1}{2}$ per Cent. First Mortgage Debenture, £37,081; amortisation of $7\frac{1}{2}$ per Cent. First Mortgage Debenture, £12,009, making debit forward £485,115. Part of increase in receipts derived from working by this company of section of Argentine Transandine Railway from frontier to Punta de Vacas in consequence of partial destruction of that line from Punta de Vacas to Mendoza. Also Eucharistic Congress held in B.A. in October, 1934, caused temporary increase in traffic.

The South American Journal (London)

Nr. 3 - - - -

CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY.

The report of this railway for the year to June 30th, 1935, shows an improvement, in so far as the net result of operations for that year was a loss of only £4,427, as compared with a loss of £14,207 in the previous twelve months. Receipts increased by £14,802 to £36,152, while expenses increased by £5,022 to £40,579, with the result as above. The debit balance brought in is £431,589, and to this has to be added interest on the 7½ per cent. first mortgage debenture stock requiring £37,081, provision for amortisation of the same stock of £12,009 and loss on working, etc., which increases the debit balance to be carried forward to £485,115. The report states that part of the increase in receipts has been derived from the working by the company of the section of Argentine Transandine Railway from the frontier to Punta de Vacas, in consequence of the partial destruction of that line from Punta de Vacas to Mendoza. In addition, the Eucharistic Congress held in Buenos Aires in October, 1934, caused a temporary increase in traffic.

Eildienst
für Außenhandel und Auslandswirtschaft (Berlin)

Nr. 9 - - -

jetzt: Nachrichten für Außenhandel

Chile — Die Staatseisenbahn übernimmt die Aktiven und Passiven der englischen Transandino-Bahn

Wi. Santiago — Die Regierung hat dem Kongreß am 31. 12. 36 ein Gesetzesprojekt zur dringenden Verabschiedung noch während der derzeitigen außerordentlichen Sitzungsperiode übergeben, demzufolge die im Besitz der chilenischen Regierung befindlichen Aktien der Empresa del Ferrocarril Transandino Chileno auf die chilenischen Staatseisenbahnen ohne irgendwelche Gegenleistung seitens der Staatseisenbahn übertragen werden sollen. Es handelt sich um den chilenischen Teil der Transandino-Bahn nach Argentinien, dessen Betrieb seit mehreren Jahren nur streckenweise aufrechterhalten wird. Die Empresa del Ferrocarril Transandino Chileno war bisher eine anonyme Handelsgesellschaft mit dem Sitz in England, deren Kapital sich auf 1,5 Millionen Aktien von je 1 engl. £ beläuft. Von diesem Kapital waren bisher 70 %, d. h. 1,05 Mill. Aktien in Händen des chilenischen Staates, während nur 30 % oder 450 000 Aktien sich im Besitz von hauptsächlich englischen Privataktionären befanden. Außerdem hatte die Gesellschaft noch eine hypothekarische Schuld von 542 000 £ mit Garantie des chilenischen Staates aufgenommen, die gegenwärtig auf 485 369 £ reduziert ist. In einer kürzlich stattgefundenen Versammlung der Hypothekengläubiger kamen die Besitzer der Eisenbahndebentures überein, sich den Dispositionen des chilenischen Gesetzes 5580 betr. des Anleihendienstes der chilenischen äußeren Schuld zu unterwerfen. Infolgedessen wird die Zins- und Amortisationszahlung dieser hypothekarischen Forderung in derselben Weise wie die übrigen äußeren chilenischen Anleihen je nach Maßgabe der Einnahmen des Fiskus aus den Salpeter- und Kupferverkäufen erfolgen. — Durch diese Unterwerfung der Hypothekengläubiger unter das Gesetz 5580 und da es dem chilenischen Staate letztthin gelungen ist, von den im Privatbesitz befindlichen 450 000 Aktien 422 049 Aktien zu erwerben, besitzt der chilenische Staat heute bereits 98 % des Gesamtkapitals dieser englischen Privatbahngesellschaft.

Es bedarf also lediglich der Annahme des obigen Gesetzesprojektes wegen Uebertragung der im staatlichen Besitz befindlichen Aktien auf die Staatseisenbahn, damit diese die Regie über die erwähnte Strecke der Andenbahn übernimmt. Damit erfüllt sich ein alter nationaler Wunsch, diese für den Personen- und Güterverkehr nach Argentinien so wichtige Eisenbahnverbindung in nationale Verwaltung zu bekommen, und mit der sofortigen Wiederherstellung der seit mehreren Jahren durch Erdbeben und Schneelawinen teilweise zerstörten chilenischen Strecke zu beginnen.

Da auch der argentinische Bundespräsident dem chilenischen Außenminister anlässlich seiner Anwesenheit in Buenos Aires auf der panamerikanischen Konferenz die feierliche Versicherung gegeben hat, den argentinischen Teil der Andenbahn sobald wie möglich wieder dem Verkehr zu übergeben durch Wiederherstellung der zerstörten Teilstrecken, ist mit einer baldigen Wiederaufnahme eines totalen Eisenbahnverkehrs über die Anden zu rechnen.

Eildienst
für Außenhandel und Auslandswirtschaft (Berlin)
Nr. 55

jetzt: Nachrichten für Außenhandel

Chile — Uebertragung der im Regierungsbesitz befindlichen Aktien der Transandinischen Bahn auf die Staatsbahnen
• Gleichzeitig mit dem in Chile sehr freudig begrüßten Entschluß der argentinischen Regierung, den zerstörten Teil der Transandinischen Bahn zwischen Mendoza und Punta de Vacas nunmehr wieder herstellen zu lassen, haben die chilenischen gesetzgebenden Instanzen ihre Genehmigung zur Uebertragung der im Regierungsbesitz befindlichen Aktien der Transandinischen Bahn auf die Gesellschaft FF.CC. del Estado gegeben, womit auch dieser Teil des chilenischen Eisenbahnnetzes von Los Andes bis Caracoles (Grenze) in den ausschließlichen Besitz und die Verwaltung der Staatsbahn übergeht.

The South American Journal (London)

Nr. 1 . -

CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY.

Receipts for year to 30th June, 1936, £33,147—dec. £3,005 and exes. £36,393—dec. £4,186, leaving loss of £3,247 (against £4,427). Add debit balance brought forward, £485,106, and South American hotel share of expenses, £2, interest on 7½ per cent. first mortgage debenture stock £37,079, amortisation of 7½ per cent. first mortgage debenture stock £12,909, making debit forward, £538,342. A large increase in receipts cannot be expected until break in line of Argentine Transandine Railway Co. is repaired. This, it is understood, is shortly to be commenced.

The South American Journal (London)

Nr. 9

CHILIAN TRANSANDINE RAILWAY

This concern is being operated by the Chilian State Railways, the administration being transferred thereto in September, 1934. The operations are not successful. For many years there have been working losses, and the year to June 30th, 1937, was no exception. Receipts did increase by £4,990 to £38,137, but this was offset by a £5,815 increase in expenses to £42,209. Thus the net result for the year was a loss of £4,072, as compared with £3,247 for the previous year. The debit balance on revenue account brought forward is £538,342, which is reduced to £468,756 by the cancellation of debenture interest for the period from December 1st, 1931, to June 1st, 1933. After charging the past year's debenture interest and amortization requirements, together with the loss on working, the debit balance to go forward is increased to £523,771. The report shows that the increase in receipts was spread over all classes of traffic. Unfortunately this was offset by unavoidable increases on the expenditure side. Maintenance of permanent way, ballasting, clearing of avalanches and electric power transmission were chiefly responsible for the increase, but it is stated "such expenditure was absolutely necessary as, owing to lack of funds, much of the usual maintenance work had to be deferred during the past few years." As regards 1937-38 it is disclosed that for the first nine months of that period receipts were up some £10,000 compared with the year under review. The situation of the Company is, however, too bad for an increase of this proportion to affect it other than infinitesimally.

La Prensa (Buenos Aires)

Nr. 25146

TIENE SANCION DE AMBAS CAMARAS DEL CONGRESO EL PROYECTO SOBRE ADQUISICION DEL FERROCARRIL TRASANDINO POR EL ESTADO

La Cámara de Senadores inició su sesión de ayer a las 16.5, con la presidencia de su titular, señor Castillo.

Homenaje a la memoria del doctor De la Torre—

Al comenzar la reunión habló el señor Palacios, para fundar una moción de homenaje a la memoria del doctor Lisandro de la Torre.

Dijo el senador por la capital que el extinto fué un luchador incansable, una fuerza en marcha, que no se detuvo jamás a medir la resistencia del obstáculo; era, dijo, como un torrente que excavaba su propio cauce, y había en él dureza diamantina y potencia de rayo que destroza la roca. Pero no era una fuerza ciega; era una enorme capacidad para mover, que estuvo animada permanentemente por la noble pasión del bien público. Fué el más elocuente orador de la República.

Su dicción perfecta, agregó, su dialéctica formidable, la elegancia de su estilo, la precisión del concepto, su voz argentina, varonil y armoniosa, su gesto bello y amplio, a la vez que su conocimiento de los grandes problemas nacionales, le dieron señorío indiscutible en el arte difícil de convencer y convencer. Respetábamos y admirábamos al gran tribuno por la austeridad de sus costumbres, la dignidad de su conducta, la altivez inquebrantable de su índole, la integridad de su carácter y el claro esplendor de su talento. Amó profundamente al pueblo, que es reserva de espontaneidad vital, frente a los fariseos que trafican con la fe de las multitudes en un indigno escamoteo de gitanos y que ponen en contradicción su palabra con su conducta, característica negativa y disolvente de una generación descreída que estorba la marcha hacia el futuro. Fué el fustigador perenne de la farsa demagógica, simuladora de la democracia; el enemigo implacable de los que ejercen el poder sin norma y sin control, de los que proclaman la necesidad de engañar para elevarse. Creía que la política debe tener un contenido ético para que no se convierta en una agitación inútil, contienda mezquina de ambiciones incontinentes, de lo que no puede salir sino la simulación, la mentira y el escepticismo.

La grandeza argentina, finalizó diciendo, se ha forjado con hombres superiores como el ilustre muerto, que amaron la libertad, practicaron la virtud y anhelaron fervorosamente que cada uno de los hijos de esta tierra sagrada fuera dueño de su destino y capitán de su alma.

Pidió el señor Palacios que los senadores se pusieron de pie en homenaje a la memoria del doctor De la Torre. A continuación, para adherirse al homenaje, habló el señor Saguier. Dijo que el extinto fué el tribuno más eminente que ha tenido la República en la hora contemporánea. Recordó la actuación política del doctor De la Torre, que en sus momentos iniciales fué compartida por ambos, y agregó que su brillante gestión política, su preclaro talento, su vasta ilustración, lo elevaron en la consideración de sus conciudadanos. Finalmente expresó que el doctor De la Torre fué el mejor colaborador de los gobiernos, pues les brindó oportunidades de rectificarse y mejorarse.

La presidencia invitó en seguida a los miembros del cuerpo y al público de las galerías a ponerse de pie, rindiéndose así el homenaje solicitado.

LICENCIAS

Fueron concedidas luego las licencias solicitadas por los señores Berrey, Patrón Costas, Cepeda y Lubyary.

PREFERENCIA PARA CONSIDERAR EL DESPACHO SOBRE PRESUPUESTO

Por secretaría se informó de la entrada del despacho de la comisión de presupuesto a que hacemos referencia en otro lugar, y el señor Sánchez Sorondo hizo moción para que el cuerpo resolviera tratarlo en la sesión de

La iniciativa fué aprobada por el Senado en su sesión de ayer --

El mismo cuerpo rindió homenaje a la memoria del doctor

Lisandro de la Torre

y por secretaría se informó en sentido negativo.

Lamentó el senador por la capital que el Poder Ejecutivo no hubiera contestado como correspondía a una minuta votada por unanimidad y leyó seguidamente un despacho telegráfico que acababa de recibir de vecinos del pueblo de Candelaria, San Luis, solicitándole intercediera para lograr de los poderes públicos los medios necesarios para proveer de agua a dicha población. Formuló algunas consideraciones sobre el problema, que —dijo— exige imperiosamente una intervención del Poder Ejecutivo, la que si no se produce colocará a Congreso en el caso de ser quien resuelva de alguna manera cómo ha de llevarse agua a los pobladores que se mueren de sed.

"Recuerdo que en este mismo recinto, finalizó diciendo, el senador por La Rioja, doctor Dávila, hace muchos años —este problema viene desde muy antiguo— declaró que el ferrocarril en la provincia de La Rioja, en lugar de ser un instrumento de progreso, había determinado el éxodo de innumerables familias, que salían de allí huyendo de una situación de hambre o de penuria y, además, por la falta de agua. No esperemos, señor presidente, en estos momentos en que se ha agudizado el problema, el éxodo de los argentinos de las provincias del norte, porque esto plantearía una situación más grave, más delicada y más angustiosa para el país".

Por su parte el señor González Iramain se refirió al mismo asunto, e indicó que el hecho de que las poblaciones ahora no se dirijan a los poderes públicos, sino a la prensa para hacer sus requerimientos, significa no una petición, sino una protesta. El señor Arancibia Rodríguez aludió a la gravedad del problema en la provincia de San Luis y el señor Castro habló para destacar las proyecciones que aquí alcanza en Santiago del Estero.

El ministro de obras públicas dijo que al departamento a su cargo sólo llegó una petición de los vecinos de La Candelaria y de Quines, provincia de San Luis, y que se hizo inmediatamente lo que humanamente era posible hacer, a fin de obtener agua de cualquier sitio de aquella región. Se resolvió llevar agua de distintas vertientes hasta La Candelaria, por las cañerías que pudieran tenerse a mano. Consideró que no era el momento de tratar el problema en su aspecto general y anticipó que al Poder Ejecutivo le interesa profundamente, por lo que una vez dictada la ley de obras públicas que acaba de sancionar la Cámara de Diputados, pondrá su mayor empeño para acelerar, dentro de sus facultades y del alcance de lo que pueda realizar, la ejecución de obras que resolverán integralmente el problema de la provisión de agua potable y de riego en las zonas áridas o semiáridas que la necesitan.

Aprobóse el despacho sobre la adquisición del ferrocarril Trasandino

Finalizado el debate promovido acerca de la cuestión precedente, se pasó a la orden del día, cuyo asunto estaba constituido por el despacho de las comisiones de hacienda y obras públicas, sobre aprobación de las disposiciones del Poder Ejecutivo relativas al ferrocarril Trasandino Argentino y autorización para adquirirlo.

El informante de la mayoría, señor Sánchez Sorondo, comenzó su exposición diciendo que la compra proyectada del Trasandino, no pertenece, como la del Central Córdoba, al plano comercial. Se vincula con la política internacional de la República y es la expresión del deseo claro y firme del pueblo argentino, de consolidar cada vez más sus vínculos con el pueblo chileno. Filada en estos términos la

los Ferrocarriles del Estado, con tarifas más bajas, modificada su estructura técnicoeconómica y financiera, y vinculado a toda la red ferroviaria, en comunicación con el interior del país, con el norte y con la capital por intermedio del Central Córdoba.

Agregó en seguida que aparte del problema técnico de reconstrucción, este asunto lleva implícito una cuestión fundamental de solidaridad responsable entre los pueblos de América, que comporta un problema de impostergable solución frente al caos de la política mundial.

Se refirió en seguida a la vinculación interamericana que consolidará la nueva línea, para afirmar que mediante el acercamiento cordial de los países del continente, podrán evitarse las asechanzas y emboscadas del imperialismo.

Hizo en seguida el orador diversas disquisiciones sobre la política internacional de acercamiento propiciada desde los albores de la independencia por los más grandes estadistas sudamericanos, citando frases y conceptos de Montenegro, Bolívar y otros.

Mencionó y estudió en sus lineamientos generales el proyecto de unión aduanera del sur, planeada por el ingeniero Alejandro Bunge, y mediante el cual se trataría de unir a la Argentina, Chile, Bolivia, Paraguay y Uruguay. Expresó el doctor Palacios que él hubiera agregado el Perú, excluido en el proyecto.

Los índices económicos presentados por el autor de la gran iniciativa, dijo, dan la impresión de una gran potencialidad, teniendo en cuenta la diversidad de la producción de los países de la proyectada unión. Bunge escribió su trabajo en 1929 y afirmaba que la producción de lino de la unión del sur habría llegado, en ese año, al 56 por ciento de la producción mundial, al 23 por ciento de la producción de estaño y al 17 por ciento de la de cobre. Tendría el monopolio de la producción de yodo y tanino, el 40 por ciento de la producción mundial de drogas y los depósitos de borax más grande del mundo.

El comercio exterior de la unión ocuparía, por su importancia, el quinto lugar en el mundo; poseería una existencia de ganado vacuno que la colocaría en el tercer puesto, después de Rusia y Australia, y en cuanto al ganado caballar sólo sería superado por Rusia y Estados Unidos.

Insistió el orador en estas consideraciones y expresó que hay una grande y noble tarea a realizar, reconquistando la propiedad de nuestra riqueza, y reencontrando la olvidada confraternidad iberoamericana. La reconstrucción del Trasandino contribuirá a esa política. El permitirá, desde luego, que todos los países de la costa del Pacífico sean consumidores de la carne argentina enfiada.

Hay que reconstruir rápidamente los tramos destruidos del Trasandino y acercarse cada vez más a la unión

wenden

mayor a la memoria del doctor De la Torre. A continuación, para adherirse al homenaje, habló el señor Saguier. Dijo que el extinto fué el tribuno más eminente que ha tenido la República en la hora contemporánea. Recordó la actuación política del doctor De la Torre, que en sus momentos iniciales fué compartida por ambos, y agregó que su brillante gestión política, su preclaro talento, su vasta ilustración, lo elevaron en la consideración de sus conciudadanos. Finalmente expresó que el doctor De la Torre fué el mejor colaborador de los gobiernos, pues les brindó oportunidades de rectificarse y mejorarse.

La presidencia invitó en seguida a los miembros del cuerpo y al público de las galerías a ponerse de pie, rindiéndose así el homenaje solicitado.

LICENCIAS

Fueron concedidas luego las licencias solicitadas por los señores Berrey, Patrón Costas, Cepeda y Lubary.

PREFERENCIA PARA CONSIDERAR EL DESPACHO SOBRE PRESUPUESTO

Por secretaría se informó de la entrada del despacho de la comisión de presupuesto a que hacemos referencia en otro lugar, y el señor Sánchez Sorondo hizo moción para que el cuerpo resolviera tratarlo en la sesión de mañana.

El señor Palacios se mostró partidario de que el debate sobre presupuesto comenzara el lunes próximo, habilitándose las horas que fueran necesarias hasta terminar. Apoyó este criterio el señor Ceballos Reyes, quien, a su vez, agregó que desde el lunes el Senado podría realizar sesiones diarias.

Se suscitó entonces el siguiente diálogo:

Señor Palacios — Así tendríamos por lo menos el tiempo necesario para leer el despacho.

Señor Sánchez Sorondo — No tengo inconveniente en diferir la indicación, señor senador.

Señor Castro — Yo votaré la indicación del señor senador por Buenos Aires, en atención a manifestaciones que he recogido en antecala, de que varios señores senadores se ausentarán el sábado.

Señor Palacios — Eso no sería un argumento. En cambio si lo es el que yo hago de que no tenemos tiempo para leer el despacho.

Señor Sánchez Sorondo — No sería un argumento teórico, pero si es un argumento de hecho.

Señor Palacios — Los señores senadores que piensan ausentarse el sábado podrían hacerlo el lunes.

Señor Castro — Yo acompaño al señor senador por Buenos Aires en su moción para que se trate el despacho en la sesión del viernes; y lamento oponerme a la indicación que formula el señor senador por la capital, por las razones que acabo de expresar.

Señor presidente — ¿El señor senador por Buenos Aires ha diferido su indicación para el lunes?

Señor Sánchez Sorondo — Es difícil tomar una posición en un caso de esta naturaleza. Yo prefiero que sea el viernes, pero si los señores senadores creen que por razones de tiempo se puede diferir este asunto hasta el lunes, yo no tengo inconveniente.

Señor Palacios — La verdad es que para el viernes no hay tiempo para estudiar el asunto ni ordenar los papeles para poder venir a dar un voto consciente. Hoy es viernes, vamos a tratar la adquisición del Trasandino. No sabemos si terminará su consideración en la sesión de hoy o de mañana. ¿Cómo podríamos inmediatamente, al día siguiente, tomar en consideración el presupuesto? ¿Qué molestias puede producir a los señores senadores la modificación que propongo?

Señor Sánchez Sorondo — Para mí es de mucha fuerza la circunstancia conocida de que algunos señores senadores se disponen a ausentarse de la capital el día sábado y temo que el lunes no haya número y, por consiguiente, que no haya presupuesto.

Señor Palacios — ¿Cómo no va a haber número si es un deber de los señores senadores concurrir a las sesiones? Ese argumento no puede ser aceptado. En cambio, si es aceptable que un senador diga que no tiene tiempo para estudiar el despacho de la comisión en 24 horas. Ese es un argumento muy serio que no podrá pasar inadvertido para los señores senadores.

Luego de algunas manifestaciones de los señores Castro y Arrieta, quienes apoyaron la indicación del señor Sánchez Sorondo, se votó la moción, resultando aprobada.

LA PROVISION DE AGUA A VARIAS PROVINCIAS NORTERAS

En seguida que se hubo practicado la votación precedente, ingresó al recinto y ocupó su banca el ministro de obras públicas.

El señor Palacios usó de la palabra para recordar que en la sesión del 14 de diciembre el Senado votó por unanimidad una minuta fundada por el señor González Iramáin, en el sentido de que el Poder Ejecutivo dictara urgentes medidas para que varias poblaciones de distintas provincias del norte no quedaran sin agua, lo que ya era inminente. Preguntó si había llegado al cuerpo alguna respuesta del Poder Ejecutivo,

ley de obras públicas que sancionara la Cámara de Diputados, pondrá su mayor empeño para acelerar, dentro de sus facultades y del alcance de lo que pueda realizar, la ejecución de obras que resolverán integralmente el problema de la provisión de agua potable y de riego en las zonas áridas o semiáridas que la necesiten.

Aprobóse el despacho sobre la adquisición del ferrocarril Trasandino

Finalizado el debate promovido acerca de la cuestión precedente, se pasó a la orden del día, cuyo asunto estaba constituido por el despacho de las comisiones de hacienda y obras públicas, sobre aprobación de las disposiciones del Poder Ejecutivo relativas al ferrocarril Trasandino Argentino y autorización para adquirirlo.

El informante de la mayoría, señor Sánchez Sorondo, comenzó su exposición diciendo que la compra proyectada del Trasandino, no pertenece, como la del Central Córdoba, al plano comercial. Se vincula con la política internacional de la República y es la expresión del deseo claro y firme del pueblo argentino, de consolidar cada vez más sus vínculos con el pueblo chileno. Fijada en estos términos la posición de las comisiones de hacienda y obras públicas, el orador agregó que ni el ferrocarril Trasandino es indispensable o necesario para la integración de la red ferroviaria del Estado, ni el precio que por él se ha de pagar es notoriamente inferior al valor de su activo físico, ni las sumas empleadas en esta adquisición han de ser retributivas. El Estado, por el contrario, ha de perder en esa explotación una cantidad que se calcula más o menos en 300.000 pesos al año.

No obstante, si se acepta que este ferrocarril debe incorporarse al patrimonio de la Nación, cabe señalarse que el precio que por él se pagará no difiere sensiblemente de lo que podría costar el que señalare una expropiación.

El precio convenido, dijo más adelante, es de 750.000 libras, o sea 11.250.000 pesos; al contado, se paga el 10 por ciento, 750.000 libras, o sea 1.125.000 pesos. Según la empresa, el activo físico del Trasandino, vale 13.663.616 pesos oro sellado; según la Dirección de Ferrocarriles, ese activo físico vale 8.588.460 pesos oro, o sea, al cambio de 2.27, una suma aproximada de 20 millones de pesos, que deben ser depreciados en el importe de los perjuicios sufridos por la línea a consecuencia del aluvión de la cordillera, que han sido estimados en 4.600.000 pesos, estimación aceptada por la Dirección de Ferrocarriles.

Luego, restando el valor de esos perjuicios, el activo físico, según el cálculo de la Dirección de Ferrocarriles, vale 15.400.000 pesos. Por ello se paga 11.125.000 pesos. El Estado compra el Trasandino, dijo después, porque él es acreedor de la empresa, que es deudora del gobierno de la Nación, primero, por un bono de 2.500.000 pesos oro, o sea 5.675.000 pesos que el Estado le entregó para que el ferrocarril lo caucionara a fin de levantar su capital y ayudar a su explotación en momentos en que ésta era imposible por dificultades económicas; segundo, por la suma de 3.129.543 pesos que el Estado ha pagado por el ferrocarril Trasandino. Así, el Estado acreedor del ferrocarril Trasandino, tiene irremisiblemente perdidos 8.804.000 pesos.

Señaló, en nombre de las comisiones, que el Estado, al realizar esta operación, no efectúa un negocio comercialmente conveniente, pero acepta el sacrificio que la misma importa, como una contribución para el acrecentamiento de nuestros vínculos con la República de Chile. Para nosotros, este ferrocarril no es necesario, pero lo es para Chile, que necesita de la vía del Atlántico.

Agregó que con la sanción se realizaría un acto de verdadera confraternidad. Finalizó diciendo que la opinión pública argentina, consciente del sacrificio que se impone, ha de mirar con simpatía todo esfuerzo del gobierno chileno por restablecer la situación anterior, en lo que respecta a un mejor tratamiento, por parte de aquél, de los intereses argentinos.

OPINION DEL REPRESENTANTE SOCIALISTA

El señor Palacios habló a continuación y dijo que no consideraría el costo material de la reconstrucción del Trasandino, ni la inversión de capitales, ni el precio del activo físico, aspectos ya estudiados por los legisladores socialistas en la Cámara de Diputados. El Trasandino, dijo, es una línea excepcional dentro de la economía ferroviaria argentina, y que si constituyó, como operación comercial, un mal negocio, no lo será en el porvenir, cuando esté en poder de

quitando la propiedad de la empresa, y reencontrando la olvidada confraternidad iberoamericana. La reconstrucción del Trasandino contribuirá a esa política. El permitirá, desde luego, que todos los países de la costa del Pacífico sean consumidores de la carne argentina enfiada.

Hay que reconstruir rápidamente los tramos destruidos del Trasandino y acercarse cada vez más a la unión

wenden

sur, sancionando todavía un acuerdo más amplio que en 1933. Con Chile nos complementamos, pues es un mercado importante para la ganadería argentina. El presidente de la Sociedad Nacional de Agricultura de Chile, ingeniero Jaime Larrain, calcula en 60.000 el número de cabezas vacunas que Chile necesita importar anualmente para su zona central. Citó luego las opiniones de publicistas sobre la forma en que se complementan económicamente nuestro país y Chile.

Terminó su exposición el señor Palacios evocando la historia común de ambas naciones.

IMPUGNACION DEL DESPACHO

El despacho fué impugnado por el senador por Entre Ríos, señor Eguren, quien manifestó que no era agradable su misión de oponerse al asunto en trámite. Pero no sería sincero conmigo mismo —dijo— si no ferviente de mi espíritu: que este es un mal asunto. Si para probar esta afirmación —agregó— tenía necesidad antes de hacer una demostración analítica y extensa, después de las palabras pronunciadas por el miembro informante, es evidente que me he ahorrado el cincuenta por ciento de la tarea.

En seguida dijo que deseaba destacar cuatro conclusiones principales. Primero, que la compra del Trasandino es un asunto de orden internacional; segundo, que el Poder Ejecutivo no ha sido impulsado a realizar la operación por ese concepto; tercero, que esta línea ha sido ya pagada con exceso por el gobierno argentino, y, finalmente, que el precio que ahora se pagaría es, igualmente, excesivo.

Se mostró conforme con la necesidad de realizar una positiva política de confraternidad internacional con Chile, y manifestó en seguida que, como lo había dicho el miembro informante, se trata de un mal negocio; pésimo negocio —agregó— para el gobierno argentino, pero sabroso y pingüe para una empresa en quiebra que nunca cumplió ni con la ley ni con el contrato de concesión y que, como premio a tan meritoria trayectoria, se le va a pagar un precio excesivo.

Recordó cómo no pudo proseguirse la línea internacional por Socompe, es decir, la línea de Huaytiquina, que hubiera favorecido a las provincias del norte argentino. Se trata de una línea que tiene estudios y fondos autorizados. Con esta línea se hubiera realizado la confraternidad con Chile por el norte. Pero ahora se trata, sobre todo, de solucionar la situación de una empresa extranjera.

Estudió a continuación otros aspectos del asunto y formuló consideraciones para demostrar que el gobierno ya ha pagado con exceso la línea, pues ha invertido en ella más de 22.000.000 de pesos. Según la Dirección de Ferrocarriles, el valor de la empresa es de 19.495.000 pesos.

El precio convenido, lo ha dicho el miembro informante, son 750.000 libras esterlinas, que él las traduce al tipo oficial comprador del gobierno, a 15 pesos la libra, y da como cifra

global de 11.250.000 pesos. Es evidente que aun suponiendo que ese tipo peraltiera y que el régimen del cambio fuera el mismo, el gobierno del gentino perderá más de 1.500.000 pesos por la diferencia de cambio, porque la libra esterlina la va a dar al ferrocarril al precio de adquisición, pero no al de venta. De manera que allí mismo habría un quebranto importante que se oculta. Además el gobierno debe cargar con todos los gastos de la operación, que no es excesivo calcularlos en 750.000 pesos. Debe gastar en la reconstrucción 5.614.489 pesos y debe invertir en coches motores, mejoramiento del servicio y otros rubros, 2.000.000. Es decir, que el prede pesos. Si a esta cifra agregamos las anteriores suministradas por el gobierno argentino a la empresa, tendremos que el ferrocarril va a costar, extensión es de 180 kilómetros, reponer kilometro cifra fantástica a la que no ha alcanzado ningún ferrocarril en el mundo.

Analizó otras cifras y afirmó su creencia de que el ferrocarril podría ser adquirido por una cifra insignificante y que el gobierno tenía en sus manos los elementos necesarios para llegar a tal financiación. Para demostrar su aserto se refirió a la situación de la empresa frente al gobierno cuando en abril de 1932 aquélla hizo saber al Poder Ejecutivo que debía suspender los servicios dada la imposibilidad de conseguir nuevos capitales para hacer frente a las pérdidas que arrojava la explotación. Hizo una relación somera de antecedentes, habló de los expedientes dilatorios y recursos de la compañía para lograr su propósito y eludir las disposiciones de la ley contrato, lo que pudo conseguir gracias a la pasividad del gobierno.

El orador manifestó más adelante que la misión de los legisladores es cuidar escrupulosamente los intereses y dineros que el pueblo les confía. Por eso y bajo ningún pretexto, por más noble que él sea, podemos nosotros dilapidar esos dineros. Acaso Inglaterra, cuando hace sus negocios, se preocupa de las facilidades que puede acordarnos, o hace que nuestras transacciones puedan realizarse en la forma más conveniente? Sabemos bien que protege, y hace muy pueblo, llegando en este sentido a imponernos un impuesto extraordinariamente grande por cada cabeza de ganado en la introducción de nuestras carnes; allí, en Inglaterra, no tienen en cuenta nuestras relaciones internacionales para defender a su pueblo y a sus productores. En cambio, la inversa; para mantener nuestras relaciones con Chile, ayudamos a una compañía inglesa. Son cosas que no se entienden.

PALABRAS DEL MINISTRO

El ministro de obras públicas, señor Alvarado, comenzó destacando la necesidad de que la Argentina limite a Chile, conservando intacta su línea y ejerciendo su fiscalización absoluta en el funcionamiento del servicio, dentro del territorio respectivo.

Recordó el ministro el informe presentado en octubre de 1933 por la comisión designada por el Poder Ejecutivo, sobre las comunicaciones trasandinas, en cumplimiento del protocolo

firmado con Chile el 2 de julio de 1935; mencionó también las gestiones efectuadas por el gobierno del vecino país para obtener la reconstrucción del ferrocarril. Negó que dentro de nuestro régimen legal sea posible la caducidad absoluta, decretada por el gobierno, de una concesión ferroviaria por suspensión o paralización de los servicios, y mucho menos cuando esa suspensión obedece a una causa de fuerza mayor, como en el presente caso.

Más adelante defendió la actuación que tuvo el representante argentino ante el directorio de la empresa en Londres, señor Blamey Laffone. Dijo que prefirió celebrar un convenio di-

recto de compra con la empresa en lugar de proceder a la expropiación, de acuerdo con la ley 188, y agregó:

En síntesis, puede decirse que este arreglo, como operación financiera, significa para la empresa la liquidación final del pasivo de su cuenta capital, a razón de un 50 por ciento de su monto, pesos oro 12.521.000, igual a libras 2.484.448, excluido el importe de las acciones diferidas del gobierno y su deuda por intereses acumulados, por pesos oro 5.308.547, o bien, bajo otro aspecto, la cancelación de su capital emitido, a razón de un 50 por ciento de su total, pesos oro 10.666.400, igual a libras 2.116.362; vale decir que por libras 2.116.362, que suman las acciones y obligaciones en circulación, recibirá 750.000 libras, fuera de las 500.000 libras ya entregadas por el bono de marra, o sea un total de libras 1.250.000. Y para el gobierno de la Nación comporta adquirir el activo físico existente de la empresa por un precio algo menor del apuntado, tomando como base de cálculo no el monto del capital en acciones y obligaciones emitidas, sino lo que la Dirección General de Ferrocarriles determine como de todo lo que importe intereses, intercalares, gastos de financiación, aguamientes, quebrantos de emisión, comisiones, dación de acciones diferidas, etcétera, que, según la misma dirección, suman pesos oro 5.075.156. En efecto, el valor del activo reconocido por la dirección es de 8.588.460 pesos oro. Deducido de esto lo destruido por el aluvión, que empresa y comisión estiman en 4.600.000 pesos moneda nacional, igual a 2.024.000 pesos oro, queda un saldo de 6.564.460 pesos oro, igual a 1.302.500 libras.

Terminó diciendo el ministro que el Poder Ejecutivo considera que ha celebrado el único arreglo que estaba en sus manos efectuar. Si el Senado no es de su opinión, puede rectificarlo y modificar el proyecto en el sentido de autorizar al gobierno para realizar la expropiación y dotar los fondos necesarios para la consignación del caso y para los gastos que demande la expropiación.

LA VOTACION

La presidencia puso en seguida a votación el despacho, el cual fué aprobado en general y en particular sin observación, con el solo voto en contra del senador por Entre Ríos.

EL PROYECTO APROBADO

Publicamos seguidamente el texto del proyecto aprobado, que pasará al Poder Ejecutivo a los efectos de su promulgación:

Autorízase al Poder Ejecutivo de acuerdo a lo establecido en el artículo 69 de la ley número 2873, para que por intermedio de la administración general de los ferrocarriles del Estado, proceda inmediatamente a la reconstrucción de la parte destruida de la línea del ferrocarril Trasandino Argentino, dentro de un presupuesto máximo de cinco millones seiscientos cuarenta mil cuatrocientos ochenta y nueve pesos.

Apruébase el convenio celebrado entre el Poder Ejecutivo y la empresa del ferrocarril Trasandino Argentino, sobre compra del activo físico de la misma, de fecha 8 de junio de 1937, y prorrogado por convenio del 29 de enero de 1938, y facultase al Poder Ejecutivo a realizar los actos necesarios para finalizar la adquisición pactada, de acuerdo a las estipulaciones de los convenios referidos.

Autorízase al Poder Ejecutivo a invertir, mediante la correspondiente emisión de títulos del Crédito Argentino Interno, o como anticipo de rentas generales, las sumas necesarias para efectuar los pagos de la reconstrucción de la línea del ferrocarril Trasandino Argentino y de la cuota al contrato correspondiente a la adquisición de la misma, y demás gastos que origine el cumplimiento del convenio que pone a su cargo la presente ley.

Facúltase, asimismo, al Poder Ejecutivo a emitir los bonos denominados "Obligaciones ferrocarriles del Estado", con la garantía de la Nación, de acuerdo a los términos del contrato referido.

La administración de los ferrocarriles del Estado reincorporará paulatinamente, por orden de antigüedad y méritos, al personal de empleados y obreros, argentinos nativos o naturalizados, cesantes por la interrupción de los servicios de la actual empresa concesionaria.

El convenio del 8 de junio de 1937, que fué prorrogado por otro del 29 de enero de 1938, y que se aprueba por el artículo segundo del proyecto fué dado a conocer anteriormente.

La Prensa (Buenos Aires)

Nr. 25148

CHILE

ACERCA DE LA COMPRA
DEL TRASANDINO POR EL
GOBIERNO ARGENTINO

Santiago, enero 13 — "La Nación" elogia editorialmente la actuación de los poderes públicos argentinos al adquirir el ferrocarril Trasandino a sabiendas de que le dejará pérdidas. Luego, al comentar las palabras de los senadores Alfredo Palacios y Sánchez Sorondo, dice que Chile interpreta que esas frases condensan la "nueva orientación de nuestras relaciones con la nación vecina" y que el acto que comenta, "marcará, sin duda, un jalón en la historia de los dos países". Termina diciendo que con ello se ha dado un paso que importa un vínculo sincero que está más allá de los actos de gobierno y de los tratados internacionales.

"El Mercurio", también editorialmente, dice que la compra tiene alcance internacional y gran trascendencia para el porvenir de Chile y la Argentina. Elogia las palabras de aquellos dos senadores argentinos, que revelan, dice, el deseo de ese pueblo de estrechar sus vínculos con Chile. Augura que el Trasandino, bajo los auspicios de los gobiernos de los dos países, servirá a los fines de una política de solidaridad, que sea prenda de esfuerzos y realizaciones superiores.

Finalmente rinde homenaje al ex presidente Justo, a quien cupo la iniciativa,

dice, del plan de adquisición del Trasandino, para hacer "no un vulgar negocio comercial sino el fundamento de una política de fraternidad que siempre halló un sincero eco en el gobierno y en el pueblo de Chile".

"El Diario Ilustrado" elogia editorialmente la acción de los gobernantes argentinos, y dice que sólo cabe esperar que se aborden con interés y actividad las obras necesarias para restablecer el tráfico ferroviario en condiciones de regularidad, comodidad y continuidad. Están en ella envueltos importantes intereses de ocho naciones, cuando menos. Y un caso de esta magnitud, no puede abordarse con criterio simplemente comercial o estrechamente regional. Sus vastas proyecciones justifican todos los sacrificios que sean necesarios para resolverlo rápida y definitivamente". — (U. P.).

Nachrichten für Außenhandel (Berlin)

Nr. 26

Argentinien — Kauf der Transandenbahn

hch. Buenos Aires — Der Senat hat den Kauf der Transandenbahn durch den argentinischen Senat genehmigt. Damit sind die Bahnkäufe Argentiniens vorerst abgeschlossen, da sowohl der Kauf der Central Córdoba-Bahn (einschl. der Dampfbahn nach San Rafaela), wie der Transandenbahn von beiden Kammern genehmigt ist und diese Bahnen endgültig auf den argentinischen Staat übergehen. Das Gesetz über den Ankauf der Central Córdoba-Bahn ist bereits promulgiert und trägt die Nummer 12.572.

A 22 6197
7. Feb. 1939

La Prensa (Buenos Aires)

Nr. 25 172

INSEGURIDAD EN LOS PASOS A NIVEL

No solamente cuando se produce una catástrofe ferroviaria como la del domingo, se piensa en la falta de seguridad de los pasos a nivel. Ese pensamiento surge cada vez que se atraviesan para entrar o salir de la ciudad y aun para transitar dentro de ella.

No trataremos de averiguar si la ciudad se ha ido hacia los rieles o si éstos se han tendido sin considerar la natural expansión de aquélla. La solución a que se arribase no resolvería el problema, que es lo urgente, tanto desde el punto de vista de la seguridad de las personas como del tránsito urbano.

Puede advertirse, por lo pronto, que casi todas las salidas que conducen fuera de la ciudad están dificultadas por vías férreas, de modo que no le es dable al conductor elegir una que se vea libre de ese riesgo, y lo mismo decimos de arterias principales de la ciudad.

Cualquier persona que deba cruzar uno de esos pasos, principalmente los días feriados y en horas de la noche, estará de acuerdo con nosotros en que los accidentes que ocurren no pueden atribuirse muchas veces a la fatalidad. La débil iluminación de los focos del alumbrado eléctrico, la aglomeración de vehículos a ambos lados de las vías, la imprudente prisa de los conductores, el estruendo que producen el rodar de los trenes y las bocinas de los automóviles que piden paso, todo ello provoca un aturdimiento propicio a la pérdida o disminución de la serenidad. Hasta la campana que anuncia la llegada de los convoyes parece que sonara de un modo trágico.

En los días festivos, al iniciarse el regreso de las caravanas de automóviles, es frecuente que el poco tiempo que permanecen levantadas las barreras no alcance para permitir el paso de todos los vehículos que esperan. En este quizá el instante de más peligro y se repite muchas veces en un solo día.

Si se considera que para cubrir todos estos riesgos sólo existe un empleado —que suele delegar sus funciones en cualquier persona de su familia— para manejar un rudimentario sistema de barreras, se convendrá en que, por lo menos a ciertas horas, todas las probabilidades están del lado del accidente.

El del domingo, que se produjo sin que estuviesen reunidas las peores condiciones, es una prueba de lo imperfecto del sistema. Cualquiera que resulte ser la causa de que las barreras indicaran vía libre al tránsito del camino, no logrará demostrar ni que los ferrocarriles ni las autoridades hacen todo lo que debieran para la seguridad del tránsito en los pasos a nivel.

Mientras los medios de locomoción han realizado progresos que asombran, las medidas de seguridad se han detenido en la época en que las locomotoras usaban corneta para anunciar su paso.

La Prensa (Buenos Aires)

Nr. 25192

Los pasos a nivel

Es plausible la iniciativa tomada por la Dirección de Ferrocarriles de convocar a los representantes de las empresas ferroviarias, a fin de estudiar nuevas medidas a adoptarse para evitar la repetición de accidentes en los pasos a nivel. La frecuencia con que ellos se producen hace imperioso buscar una solución a ese asunto.

En el comunicado dado a publicidad con ese motivo, el vicedirector de aquella dependencia sugiere la idea de investir a los guardabarreras con el carácter de agentes de tránsito en la zona federal del ferrocarril y con la autoridad de policía que a determinados empleados de las empresas confiere la ley de la materia. El agente estaría obligado a hacer señas de mano, desde el centro de las vías, a los conductores que lo requiriesen con dos toques breves de bocina.

Es una medida que aumentaría, sin duda, la poca seguridad que hoy existe, pero debe entenderse que el carácter de autoridad que se acuerde al guardabarrera no sería una eximente de responsabilidad para las empresas en caso de accidente por su culpa, como en el supuesto de no darse oportunamente los avisos indispensables; pues si la preocupación de las compañías ferroviarias es tan relativa a pesar de sus responsabilidades pecuniarias, se reduciría a muy poca cosa desaparecidas éstas.

Nosotros creemos que la Dirección de Ferrocarriles debe, además, reglamentar el uso de las barreras, a fin de evitar los abusos que actualmente cometen las empresas al cerrar el tránsito de la calle durante largos espacios de tiempo. Ocurre a determinadas horas que pasan dos trenes en la misma dirección, sin que entre el paso de uno y otro se levanten las barreras, y que, pasado el segundo, se mantengan éstas bajas porque ya está próximo un tren que viene en dirección contraria. A veces el público espera dos trenes consecutivos que bajan y dos que suben.

Ahora bien, cuando se trata de dos trenes que van en la misma dirección, debe mediar entre uno y otro el espacio y el tiempo suficientes para la seguridad de los mismos convoyes. Ese tiempo debe ser aprovechado para dar paso al tránsito callejero.

Pero estas medidas no deben ser sino transitorias, mientras se llega a una solución que dé absoluta seguridad. La Dirección de Ferrocarriles anuncia que está estudiando la construcción de rampas breves para el paso de vehículos livianos. El servicio de barreras se dejaría para el tránsito pesado en las grandes avenidas o pasos a nivel sobre caminos importantes. No obstante las dificultades económicas que, seguramente, tal solución presentaría, deben proseguirse esos estudios y buscarse el modo más equitativo de

costear la construcción de las rampas, pues ellas constituirán la mejor medida de seguridad.

También sería atinada la imposición de multas a los conductores que, estando las barreras bajas, tomen la contramano o cometan otras infracciones. Esos contraventores aumentan los peligros que ofrecen los pasos a nivel.

Deutsch-Argentinischer Zentralverband E. V. (Berlin)

~~Versand-Zeitung (Berlin)~~

Nr. 2 / 2 -

BAHN NACH ANTOFAGASTA.

In nächster Zukunft ist mit der Fertigstellung der Bahn Salta-Antofagasta zu rechnen. Die chilenische Regierung will 1200 Arbeiter zur Fertigstellung der auf chilenischer Seite fehlenden 161 km einsetzen, während Argentinien noch 280 km zu bauen hat.

Deutsch-Argentinischer Zentralverband E. V. (Berlin)

Nr. 3 / 2

ZUM BAU DER HUAITIQUINA-BAHN.

Die Wiederaufnahme der Bauarbeiten an der Bahnstrecke Rosario de Lerma nach Socompa steht bevor. Zunächst soll die Strecke bis Pocitos fertiggestellt werden, wofür etwa 1,5 Mill. c/l\$ zur Verfügung stehen. Ist dieses Stück fertig, so wird man einen Lastwagendienst einrichten, der Salta mit der chilenischen Provinz Antofagasta verbindet.