

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 101/102 (1933)
Heft: 16

Artikel: Die Kordillerenbahnen Südamerikas
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82985>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Kordillerenbahnen Südamerikas.

Im „Organ“ vom 15. Oktober 1932 gibt L. Schneider (München) eine gute Uebersicht über acht in Betrieb stehende und zwei im Bau befindliche Kordillerenbahnen in Südamerika. An erster Stelle wird die Andenquerbahn von Buenos Aires nach Valparaiso behandelt, die sich aus drei Abschnitten zusammensetzt: auf der weiten Ostseite die von Buenos Aires nach Mendoza führende breitspurige Pazifikbahn, im zentralen gebirgigen Teil die meterspurige, sogen. Transandinbahn (von 251 km Bahnlänge) und im Westen die breitspurige, relativ kurze chilenische Staatsbahnstrecke von Los Andes nach Valparaiso. Da die beidseitigen breitspurigen Endstrecken zusammen 1206 km lang sind, beträgt die Bahnlänge von Buenos Aires bis Valparaiso 1457 km, wovon sich 35 km mit Zahnstangenbetrieb in elf Abschnitten der Transandinbahn befinden. Eine zweite, 2742 km lange Kordillerenbahn führt von Buenos Aires nach La Paz und darf als südlichster Bestandteil einer künftigen pan-amerikanischen Bahn von Buenos Aires nach New York betrachtet werden, von deren voraussichtlicher Länge von etwa 16500 km rd. 1200 km, allerdings mit recht verschiedenen Spurweiten, schon bestehen. Zwei meterspurige Querverbindungen, die von den chilenischen Küstenorten Antofagasta einerseits, Arica andererseits, ausgehen, führen nach La Paz in Bolivien; die erste ist 1156 km, die zweite 445 km lang. Vom peruanischen Küstenort Mollendo führen zwei meterspurige Verbindungen durch die Kordilleren, die eine nach La Paz (Bolivien) und die andere nach Cusco (Peru). Die Strecke Mollendo-Julica, von 476 km, ist gemeinsam; Julica-Cusco misst 338 km, Julica-La Paz misst 336 km, wovon aber die 170 km lange Titicacasee-Uferstrecke Puno-Guaqui noch nicht gebaut ist; sie muss auf einem uralten Dampfer zurückgelegt werden. Von Callao, das ebenfalls peruanischer Küstenort ist, führt eine Bahn über Lima nach Oroya, wobei die Maximalhöhe 4820 m über Meer erreicht wird.

In Ecuador liegt die 463 km lange Kordillerenbahn von Guayaquil an der Küste nach Quito, mit 1,067 m Spurweite. Im Süden von Columbien ist eine Bahn vom Pazifikhafen Tumaco nach Pasto im Bau, die bei 914 mm Spurweite eine Länge von 313 km erhält. Endlich fällt noch in Betracht die columbianische Querbahn von Buenaventura an der Pazifikküste über Bogotá nach Villamizar am Golf von Maracaibo, von insgesamt 1443 km, von der etwa $\frac{2}{3}$ mit Spurweiten von 914, bzw. 1000 mm, in Betrieb sind.

NEKROLOGE.

† Karl Straumann, Maschineningenieur. Wie in Nr. 12 der „S.B.Z.“ kurz mitgeteilt, verschied Ing. Karl Straumann, gewesener Obermaschineningenieur des Kreises III der S.B.B. am 19. März d. J. infolge eines Herzschlages.

Karl Straumann, geb. am 24. November 1866, stammte von Olten. Nach Absolvierung der Kantonsschule Aarau bezog er 1885 das Eidg. Polytechnikum in Zürich und diplomierte daselbst 1888 als Maschineningenieur. Als Sohn eines Eisenbahners und durch das Milieu der Eisenbahnerstadt Olten beeinflusst, trieb es den jungen Ingenieur zum Eisenbahndienst. Er absolvierte zunächst eine praktische Tätigkeit in den Eisenbahnwerkstätten Olten und Biel,

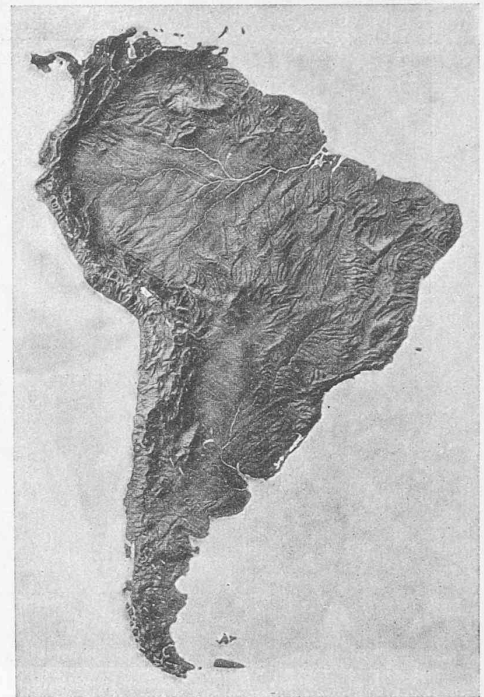
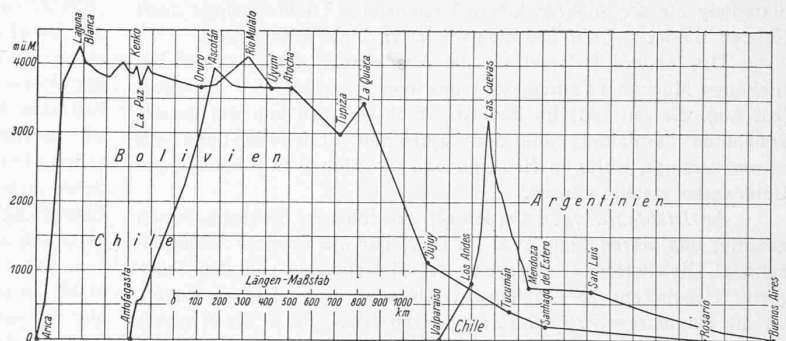


Abb. 1 (oben). Topographisches Relief von Südamerika.

Abb. 2 (links). Karte der Kordillerenbahnen. — 1 : 50 Mill.

Abb. 3 (unten). Längenprofile, 1 : 30 Mill., Höhen 1 : 100 000.



darauf eine Fahr dienstpraxis als Heizer und Lokomotivführer bei der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn in Delsberg und betätigte sich anschliessend für kurze Zeit auf dem technischen Bureau der Werkstätte Biel der Jura-Simplon-Bahn und in der Münchner Lokomotivfabrik Maffei. 1892 kam er zur Gotthardbahn in das Maschinendepot in Bellinzona als technischer Mitarbeiter.

Im Oktober 1893 erhielt Straumann die Stelle eines Kontroll-Ingenieurs beim eidg. Eisenbahndepartement in Bern und vier Jahre später finden wir ihn wiederum bei der Gotthardbahn als II. Adjunkten des Werkstättevorstandes in Luzern. 1900 wurde Straumann die Stelle eines Werkstättevorstandes in Bellinzona übertragen und 1906 trat er zur S.B.B. über als Stellvertreter des Obermaschineningenieurs des Kreises IV in St. Gallen, bis 1914 seine Wahl als Obermaschinen-Ingenieur des Kreises III in Zürich erfolgte. In die St. Galler Zeit fällt auch seine Tätigkeit als maschinentechnischer Berater der Bodensee-Toggenburgbahn, sowie die Veranstaltung des S.I.A.-Kurses für elektrische Traktion (Januar 1912), der Straumanns Anregung zu verdanken war. Die Kriegsjahre brachten für den Leiter des Maschinendienstes eines S.B.B.-Kreises grosse und schwere Aufgaben.

Straumann trat in der Öffentlichkeit wenig hervor, er war mehr eine stille und schlichte Natur, dessen Streben dahin ging, der Verwaltung und damit der Öffentlichkeit nach besten Kräften zu dienen, was ihm im hohen Mass gelungen ist. Nach langer und erfolgreicher Dienstzeit trat Straumann mit 1. Januar 1928 in den Ruhestand, in dem er sich aber immer noch mit grösseren Spezial-Aufgaben des maschinentechnischen Eisenbahndienstes und anderen