

Die Kordillerenbahnen Südamerikas

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **101/102 (1933)**

Heft 16

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-82985>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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; Juliaca-Cusco misst 338 km, Juliaca-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,

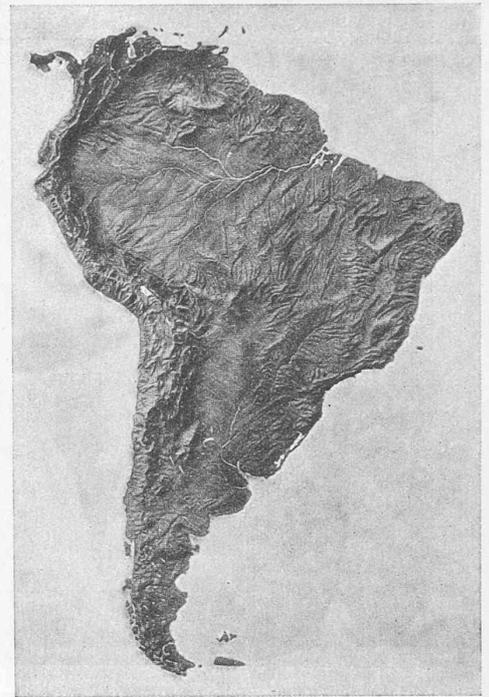
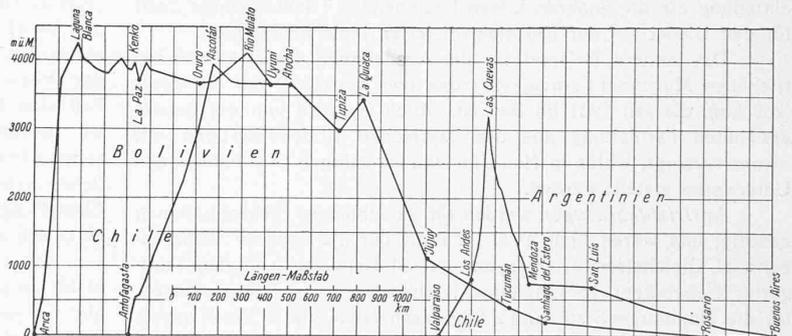


Abb. 1 (oben). Topographisches Relief von Südamerika.
Abb. 2 (links). Karte der Kordillerenbahnen. — 1 : 50 Mill.
Abb. 3 (unten). Längenprofile, 1 : 30 Mill., Höhen 1 : 100 000.



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 Maschinenmeisters 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 Oeffentlichkeit wenig hervor, er war mehr eine stille und schlichte Natur, dessen Streben dahin ging, der Verwaltung und damit der Oeffentlichkeit 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