

Verkehrsanlagen in Bolivien.

Von Dipl.-Kaufmann G. Winter-Laczay.

Die Entwicklung der bolivianischen Wirtschaft ist noch sehr stark durch den Mangel an ausreichenden Verkehrswegen gehemmt, unter dem alle ihre Zweige, sowohl Ackerbau, Viehzucht, Waldwirtschaft, Bergbau als auch Industrie, Handel und Verkehr leiden. Ist dieser Mangel auch zum Teil auf die Terrainschwierigkeiten, die die Anlage von Verkehrswegen zu überwinden hat, zurückzuführen, die Überwindung großer Höhenunterschiede im Gebirge, beziehungsweise Hochlande, die Durchdringung weiter Urwaldlandschaften im Tieflande, Schwierigkeiten, die vor allem den Bahnbau sehr verteuern, so ist doch der Hauptgrund das Fehlen ausreichenden Kapitals. Wohl setzt die bolivianische Regierung alle ihre Kräfte ein und blickt bereits auf recht bedeutende Erfolge zurück, aber der Ausbau des begonnenen Werkes, soll er in absehbarer Zeit seiner Vollendung zugeführt werden, bedarf ausländischen Kapitals. Zeit, Geld und Technik vermögen alle Schwierigkeiten zu überwinden und lassen für das von der Natur mit reichen Gaben ausgestattete Land eine wirtschaftlich glänzende Zukunft erhoffen.

Um den dringendsten Erfordernissen des Verkehrs nachzukommen, sind sowohl Departements wie Munizipien, denen auch die Erhaltung der Straßen obliegt, eifrig im Straßenbau tätig, doch sind viele bestehende Straßen und Wege während der Regenzeit infolge Wasserüberflutung nicht gangbar. Eine gute, mit regelmäßigem Kraftwagenverkehr ausgestattete Straße verbindet Cochabamba mit Sucre und setzt sich weiter nach Potosí fort; eine andere führt von Riberalta nach Puerto Sucre, einem dem brasilischen Orte Guajarámírím, Endpunkt der Madeira-Marmoré-Bahn, gegenüber gelegenem bolivischen Städtchen. Ebenso ist Cochabamba mit Totora, La Paz mit Achacachi mittels Kraftwagenverkehr verbunden. In schwierigem Gelände im Hochlande dienen Lamas und Maulesel, im Tieflande Reitpferde und Ochsenwagen dem Verkehre. Es gibt auch staatlichen Wagenverkehr.

In der Hauptsache vollzieht sich aber der gesamte Handel und Verkehr auf den bestehenden Eisenbahnlinien zur pazifi-

schen wie zur atlantischen Küste und auf den meist Nord—Süd verlaufenden Wasserwegen.

Noch 1903 abseits jedes Schienenwegs, ist die Hauptstadt La Paz heute sowohl mit der pazifischen als auch (seit 1927) mit der atlantischen Küste mittels Eisenbahnen verbunden, ja bildet die bolivische Strecke Guaqui — La Paz — Oruro — Ujuni — La Quiaca (und ihre Fortsetzung nach Buenos-Aires) ein wichtiges Glied der panamerikanischen Eisenbahn.

Die nördlichste bolivische Bahnstation ist Guaqui am Südostende des Titicacasees nächst der peruanischen Grenze, von wo aus in 14stündiger Dampferfahrt, die einen prachtvollen Ausblick auf die schneebedeckten Gipfel der Cordillera Real der Anden gewährt, bei Puno am Südwestende des Sees die südperuanische Eisenbahn nach der Hafenstadt Mollendo (über Arequipa) erreicht wird. Guaqui ist Ausgangspunkt der nördlichsten bolivischen Bahnlinie nach La Paz (96,5 km), das in 3½ Stunden erreicht werden kann. Die bolivische Strecke ist mit täglichem Zugverkehr in beiden Richtungen ausgestattet, während dem Durchgangsverkehr von La Paz nach dem peruanischen Hafen Mollendo nur je ein Zugpaar wöchentlich in beiden Richtungen dient. Die Fahrtzeit der 854 km langen Strecke La Paz — Mollendo beträgt rund 47 Stunden, im Eilverkehr 30 Stunden. Die Eilzüge führen zwischen Arequipa und Puno Schlafwagen, zwischen Guaqui und La Paz Speisewagen.

Zwei weitere Bahnlinien verbinden La Paz mit den chilenischen Hafenstädten Arica und Antofagasta am Pazifischen Ozean: die nördliche, kürzere über Corocoro nach Arica (341 km, die in 22 Stunden zurückgelegt werden), erreicht in 4260 m Höhe unweit der bolivisch-chilenischen Grenze ihren Scheitelpunkt. Auf dieser Strecke, deren Züge gleichfalls mit Schlaf- und Speisewagen ausgestattet sind, verkehrt in jeder Richtung je ein Zug wöchentlich. Sie haben in Viacha Anschluß an die Züge nach Oruro, in Arica an den Dampferverkehr der Compañía Sudamericana de Vaporos und teilweise an jenen der Pacific Steam Navigation Comp. Die südliche, längere Bahnlinie der Bolivia Railway Comp. Ltd. und Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia über Oruro — Uyuni nach Antofagaste ist mit Ausnahme der erst 1927 vollendeten Teilstrecke Oruro — La Paz die älteste Bahnlinie Boliviens. 1150 km lang, beträgt die Fahrtzeit bei einem Ansteigen bis 5400 m Seehöhe 48 Stunden. Die Bahn-

linie wird wöchentlich von je einem Zugspaar in beiden Richtungen befahren.

Die erstgenannte Bahnlinie Guaqui—La Paz findet ihre Fortsetzung in der südwärts strebenden Bahnlinie La Paz—Oruro—Uyuni—La Quiaca—Buenos Aires, einem wichtigen Glied der panamerikanischen Bahnstrecke, die nunmehr (seit September 1927) in fünf Tagen zurückgelegt werden kann. Die Strecke La Paz—Buenos Aires mißt 2750 km, wovon 830 km auf Bolivien entfallen. Durch Wagenwechsel in Cordoba, beziehungsweise Mendoza, stellt diese Bahnlinie aber auch eine Verbindung mit der Transanden Linie nach Valparaiso und Santiago de Chile her. Die Strecke La Paz—Buenos Aires wird einmal wöchentlich in jeder Richtung im Durchgangsverkehr befahren, die nach Valparaiso und Santiago zweimal wöchentlich.

Einige kurze Abzweigungen von den genannten bolivischen Hauptbahnen zu Bergwerksorten haben nur lokale Bedeutung. Wichtiger sind die großen Zweiglinien des Nord-Süd-Hauptstranges, und zwar Caracallo—Cochabamba, Uyuni—Huanchaco und Rio Mulato—Potosí, die ihres Ausbaues nach Osten und Südosten harren. Die Linie Caracallo—Cochabamba soll vorerst bis Santa Cruz de la Sierra (700 km) und später bis Puerto Suarez, beziehungsweise Puerto Esperanza an der bolivisch-brasilischen Grenze fortgeführt werden, wo sie Anschluß an die brasilische Bahn nach São Paolo erhalten wird. Eine andere Linie soll von Santa Cruz de la Sierra nach Yacuiba, hart an der Nordgrenze Argentiniens errichtet werden, die, von der argentinischen Regierung von der Grenze bis Embarcacion weitergeführt, mit der Northern Central Argentinian Railway verknüpft würde, wofür bereits Zusicherungen von argentinischer Seite vorliegen. Die Errichtung dieser Bahnlinie würde die wirtschaftliche Erschließung Südboliviens ungemein fördern, weite, bisher ungenützte Landstriche der Kultur zuführen und vielleicht auch für die in neuerer Zeit aufgefundenen Erdölvorkommen bei Yacuiba bedeutungsvoll werden. Der Bahnbau La Paz—Yungas, von dem bereits eine 98 km lange Teilstrecke in Betrieb ist, hat infolge des raschen Abstiegs der Bahn von rund 4500 m zur Tiefe große technische Schwierigkeiten zu überwinden. Eine künftige Fortsetzung über Coroico nach

Rurenabaque und Puerto Brais am Benifluß ist geplant. Die Strecke Sucre—Potosí (175 km) soll noch 1928 eröffnet werden.

Bolivianische Statistiken geben die Länge aller schiffbaren Gewässer mit 19.300 km an, wovon ungefähr die Hälfte für Dampfer mit bis 2 m Tiefgang befahrbar ist. Schiffbar sind Purús, Abuná, Orton, Madre de Dios, Beni, Madidi, Mamoré, Chaparé, Chimoré, Itenes u. a., von welchen aber nur dem Beni und Mamoré, letzterer mit regelmäßigem Dampferverkehr von Cuatro Ojos bis Guajará-mirim, wirkliche Bedeutung zukommt. Sonst dienen der Schiffahrt Plätten und indianische Flachboote (Balsas), ferner Callapos oder Monterias, das ist eine Verbindung von zwei bis drei Balsas, zur Beförderung von Personen und Gütern. Eine Balsa ist bis 7 m lang und etwa 2 m breit, wird von drei Mann bedient und kann bis $3\frac{1}{2}$ q Last befördern. Eine Monteria, drei Balsas, die Seite an Seite liegen, kann bei einer Bemannung von 3 bis 15 Leute bis 15 q befördern. Ihre Geschwindigkeit ist etwa 16 km in 12 Stunden. Die Flußschiffahrt auf diesen Fahrzeugen erfordert wegen Stromschnellen und Felsbänken, Treibholz und Krokodilvorkommen große Geschicklichkeit.

Wichtig für den Verkehr ist auch der 1925 eingerichtete Flugdienst, der es ermöglicht, die Strecke Cochabamba—Santa Cruz de la Sierra (560 km) in $2\frac{1}{2}$ Stunden zurückzulegen, zu der man früher zu Pferd neun bis zehn Tage brauchte. Eine Flugverbindung Cochabamba—Trinidad ist geplant.

Die Betrachtung der bolivischen Verkehrswege und -Mittel zeigt deutlich die Notwendigkeit der Schaffung eines Verkehrswegs nach dem Osten auf; man braucht bloß auf der Karte den Weg zu verfolgen, den die Ausfuhrgüter Boliviens, sei es nach Nordamerika oder Europa, zurückzulegen haben, sowie in Betracht zu ziehen, daß die bestehenden Bahnlinien besonders nach dem Westen, infolge der zu überwindenden großen Höhenunterschiede nicht sehr leistungsfähig sind und überdies zwei der Hauptstrände Privatbesitz englischer Gesellschaften darstellen, die daraus hohen Nutzen ziehen. Der Weg, dem diese Verbindungslinie folgen müßte, ist von der Natur vorgezeichnet. Es ist dies der Karawanenweg von Santa Cruz de la Sierra über Puerta Paila—Carada Larga—Tres Cruces—Pazo del Tigre—Fortino Guarayos—Motacusito—Equitas—Piococca—San José—Las Tancas—Tareras—Ipias—Cochii—San Pedro—Santiago—

Tagnino—Agua Caliente—Escobitas—Santa Ana—El Carmén—Puerto Suarez—Corumbá in Brasilien. Dieser Karawanenweg führt hauptsächlich durch tropischen Urwald. Sein Umland ist nur wenig, zum Teil gar nicht erforscht und von wilden Indianerstämmen bewohnt, die neben wilden Tieren, gefährlichen Insekten, Fieberdünsten im feuchtheißen Klima der zum Teil versumpften Landschaft den Weißen Gefahr bringen, weshalb dieser Weg nach dem Osten bisher vernachlässigt wurde. Die Hauptschwierigkeit freilich, die sich der Umgestaltung des bestehenden Karawanenwegs in einen entsprechenden Straßenzug oder in eine Eisenbahnlinie entgegenstellt, liegt in der starken Versumpfung des Bodens zwischen El Carmén und Puerto Suarez, einer Strecke von etwa 110 km. Kapital und menschliche Tatkraft werden diese Widerstände überwinden, der Weg nach dem Osten wird gebaut werden und weite, heute noch ganz abseits des Verkehrs liegende Gebiete der Besiedlung und Kultur zuführen, der Weltwirtschaft erschließen.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1928

Band/Volume: [71](#)

Autor(en)/Author(s): Winter-Laczay G.

Artikel/Article: [Verkehrsanlagen in Bolivien. 152-156](#)