

Fraustaedter, Hans

Article — Digitized Version

Verkehrsprojekte in Chile

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Fraustaedter, Hans (1953) : Verkehrsprojekte in Chile, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 33, Iss. 10, pp. 640-647

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131798>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Verkehrsprojekte in Chile

Dr. Hans Fraustaedter, Santiago de Chile

Die Wirtschaft der lateinamerikanischen Länder steht im Zeichen der Industrialisierung. Die bisher erzielten Ergebnisse stellen beachtliche Fortschritte auf dem Wege zu wirtschaftlicher Unabhängigkeit dar, die Motiv und erstrebtes Ziel dieser Entwicklung bildet. Tempo und Intensität der Industrialisierung sind in den einzelnen Ländern des Kontinents verschieden. Aber in allen Teilen treten ähnliche Schwierigkeiten auf, die die Durchführung der Industrialisierung erschweren, und überall zeigen sich gleiche Folgeerscheinungen.

Eines der typischen Probleme in diesem Sinne besteht darin, daß bei der Industrialisierung andere Teile der Wirtschaft vernachlässigt werden, sei es, daß das Interesse ganz durch die Industrialisierung gefesselt ist, so daß anderes darüber vergessen wird, oder sei es, daß die Kräfte nicht ausreichen, sich neben dieser Aufgabe anderen in gleicher Weise zu widmen¹⁾.

Ein besonderes Beispiel bildet die Abwanderung ländlicher Arbeiter zur Stadt, zum Industriezentrum, und damit zum Konsumzentrum landwirtschaftlicher Erzeugnisse bei gleichzeitiger Verminderung der landwirtschaftlichen Produktion, ein Phänomen, das z. B. Brasilien und Argentinien stark beschäftigt hat. In Chile kann von einem ernstem Mangel an landwirtschaftlichen Arbeitskräften z. Z. noch nicht gesprochen werden. Aber auch hier ist dem durch die Industrialisierung hervorgerufenen Anwachsen des Bedarfs an Agrarerzeugnissen nicht entsprechend Rechnung getragen worden; das Interesse an der Landwirtschaft ist in den letzten Jahren hinter der sehr aktiven Förderung der Industrialisierung zurückgetreten. Erst seit kurzer Zeit hat man dieser immer dringender werdenden Frage seine besondere Aufmerksamkeit zugewendet²⁾.

Auf einem anderen Sektor der Wirtschaft ist eine ähnliche Zurückstellung des Interesses während der Dauer des Industrialisierungsprozesses zu beobachten: auf dem Gebiet der Verkehrswirtschaft. Hier hat man allenfalls, dem Zuge der Industrialisierung folgend, an den Bau von Straßen in der Nähe der Großstädte und Industriezentren gedacht, z. T. auch bereits an den Bau größerer Überlandstraßen, wie z. B. in Argentinien, und an der Westküste beim Bau der großen „Panamericana“, der Straße, die die USA. mit Chile verbindet und die schon zu erheblichen Teilen in Betrieb ist, z. Z. bis Talca, Ende 1953 bis Los Angeles. Aber Eisenbahn und Schifffahrt wurden im allgemeinen nicht nur nicht weiter entwickelt, sondern im Gegenteil vernachlässigt (abgesehen von Sonderfällen wie dem Ausbau größerer Überseeflotten, die jedoch für den Binnenverkehr keine Bedeutung haben). Erst ganz

allmählich beginnt man, die absolute Interdependenz zwischen Industrialisierung und Verkehr zu erfassen. Dabei ist dies gerade einer jener typischen Fälle, wo Ursache und Wirkung sich zu einem *circulus vitiosus* schließen: ungenügende Verkehrsverhältnisse erschweren oder verhindern geradezu jede Industrialisierung, und umgekehrt nimmt die Industrialisierung die Wirtschaftskraft, vor allem aber die Finanzkraft der Länder so stark in Anspruch, daß sie einen gleichzeitigen Ausbau der Verkehrswirtschaft unmöglich zu machen droht. Die zwingende Notwendigkeit, auf diesem Gebiet schnellstens einzugreifen, ist z. B. jetzt in Brasilien erkannt worden.

EISENBAHNVERKEHR

Auch in Chile gewinnt allmählich die Erkenntnis Raum, daß eine weitere Hintanstellung des Verkehrs unlösliche Schwierigkeiten herbeiführen muß. Fachzeitschriften beginnen, sich mit den Verkehrsproblemen zu befassen. Auch die Tageszeitungen greifen, veranlaßt durch Beschwerden der Öffentlichkeit, das Thema auf. Dabei ist es interessant festzustellen, daß das Problem oft genug recht oberflächlich erörtert wird, so, wenn ein Artikel in einer Wirtschaftszeitschrift es nur vom Gesichtspunkt des Personenverkehrs und seiner Bequemlichkeiten aus betrachtet oder wenn die Tageszeitungen ausschließlich das finanzielle Defizit der Staatseisenbahn beanstanden. Demgegenüber weist ein nicht öffentliches Memorandum einer Parlamentskommission vom Jahre 1952³⁾ mit vollem Recht darauf hin, daß in allen Teilen der Welt, selbst in Ländern wie der Schweiz, Belgien, Großbritannien, Kanada, den USA. u. a., die Eisenbahnen mit Defizit arbeiten. In Chile mit seiner besonders eigenartigen geographischen Formation muß sich der Verkehr den natürlichen Gegebenheiten anpassen. Hier ist kein Eisenbahnnetz möglich⁴⁾. Das Land ist 4250 km lang, was etwa der Entfernung von Oslo bis Bagdad entspricht, bei einer durchschnittlichen Breite von 200 km.

Die Längsseiten werden begrenzt durch die Cordillere, die nur wenige Übergänge gestattet, und das Meer. Dadurch ergibt sich die ganz besondere Wichtigkeit der Küstenschifffahrt neben der Eisenbahn und die Notwendigkeit der Unterhaltung zahlreicher Häfen. Das Material der Bahn und der Schifffahrt einschließlich ihrer Häfen ist überaltert. Es liegt auf der Hand, daß man daher jetzt zuerst daran geht, verbrauchtes Material zu ersetzen und noch vorhandenes zu modernisieren. So werden überalterte Küstenschiffe durch modernere ersetzt, verbrauchte Kräne ausgeschaltet und dafür neue eingesetzt, an Stelle von überalterten hölzernen Personenwagen moderne Stahlwagen angeschafft, veraltete Lokomotiven durch neue ersetzt.

¹⁾ Hans Fraustaedter: Gemeinsame Industrialisierungsprobleme in Lateinamerika; in: Wirtschaftsdienst, Hamburg, Heft 12/1950, Seite 31 ff.

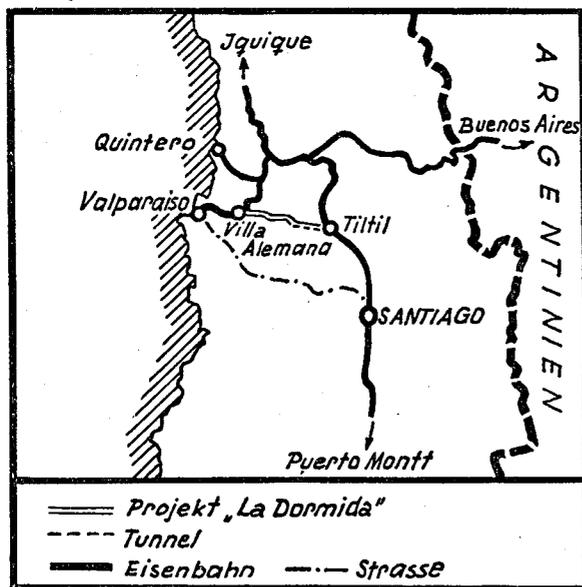
²⁾ Informe de la Mision IBRD.-FAO. en Chile, 1952 (De-Vries-Gutachten).

³⁾ Informe de la Comisión nombrada en virtud de lo dispuesto en la ley No. 10 003 del 3 de Octubre de 1951: La Empresa de los FF. CC. del Estado - Chile, vom 4. April 1952.

⁴⁾ Siehe hierzu Kurt Eitner: Die Eisenbahnen im südlichen Andengebiet; in: Übersee-Rundschau 1951, Heft 5, Seite 176 ff.

Aber alle diese Maßnahmen bedeuten in der Praxis doch nicht mehr als eine „Wiedereinsetzung in den vorigen Stand“, eine Wiederherstellung des früheren Zustandes, in dem Eisenbahn und Schifffahrt voll gebrauchsfähig waren. Sie berücksichtigen jedoch nicht, daß inzwischen die Bevölkerung, die in jedem Jahr um etwa 100 000 Personen anwächst, sich erheblich vermehrt hat, daß die Rohstoffproduktion gestiegen ist, daß die Städte, die Konsumzentren, gewachsen sind, daß vor allem die Industrialisierung jetzt ganz andere Anforderungen an den Binnenverkehr stellt als früher. Die Wiederherstellung des früheren Zustandes ist also allein nicht ausreichend, um den gegenwärtigen und künftigen Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden. Es ist daher verständlich und berechtigt, wenn man sich auch in der Öffentlichkeit mit der Frage zu beschäftigen beginnt, was eigentlich an neuen Vorhaben eiligst in Angriff genommen werden müßte, um eine Verkehrswirtschaft zu erstellen, die den gewachsenen und immer weiter anwachsenden Bedürfnissen gerecht werden kann.

Das nächstliegende Problem bildet der Verkehr zwischen den beiden größten Städten des Landes: Santiago und Valparaíso, der Hauptstadt und dem größten Hafen. Die Eisenbahnverbindung hat eine Länge von 186,5 km, die Straßenverbindung eine Länge von etwa 150 km, und die Luftlinie beträgt weniger als 100 km. Die Eisenbahnverbindung ist durch unzählige Kurven, die z. T. recht eng sind, und durch erhebliche Steigungen behindert. Diese Faktoren bedingen außerdem erhöhte Kosten des laufenden Be-



triebes und der Unterhaltung. Das dringendste Projekt ist also, besonders im Hinblick auf die ständig weiter anwachsende Industrialisierung dieses Bezirks, die Verkürzung dieser Strecke und die Rationalisierung ihres Betriebes durch den Bau eines Tunnels. Dabei würden die beiden Enden der Strecke unverändert weiter benutzt werden können, und nur der große, nach Norden weit ausholende Bogen würde abgeschnitten werden, d. h. gerade der kurvenreiche, dem Gefälle besonders stark ausgesetzte Teil der bisherigen Streckenführung.

Die bisherige Streckenlänge von 186,5 km würde auf 122,5 km verkürzt werden. Die Fahrzeit der Schnellzüge beträgt z. Z. etwa 200 Minuten und würde sich auf 120 Minuten verringern. Das für diese Strecke vorhandene rollende Material würde auf diese Weise seine Leistungsfähigkeit durch schnelleren Umlauf mehr als verdoppeln.

Auf der Strecke Santiago-Valparaíso hat die Eisenbahn mit stärkster Konkurrenz des Kraftverkehrs zu rechnen, sowohl im Personenverkehr wie im Güterverkehr. Eine so starke Verkürzung der Fahrzeit würde ihr zweifellos einen großen Teil des verlorenen Personenverkehrs wiederbringen, da die Personenautobusse auf der Landstraße eine Fahrzeit von 3 $\frac{1}{2}$ Stunden benötigen, die durch die starken Steigungen bedingt ist. Die Landstraße hat mehrere außerordentlich kurvenreiche Pässe zu überwinden, durch die der Autobusverkehr stark behindert wird⁵⁾. Auch erhebliche Gütermengen würden an die Bahn zurückfließen, da ihre Beförderung infolge der starken Verkürzung der neuen Strecke erheblich billiger würde.

Die größte Kostenersparnis würde jedoch bei Verwirklichung des neuen Projekts die Verminderung des Stromverbrauchs bedeuten, da die Strecke elektrisch betrieben wird. Im Jahre 1950 betrug der Stromverbrauch auf der Strecke Santiago-Valparaíso fast 54 Mill. kWh, während er bei Benutzung der geplanten neuen Streckenführung nur noch etwa 33 Mill. kWh betragen würde; es würden also 35 % an Strom eingespart werden. Im ganzen rechnet man mit einer Verminderung der laufenden Betriebskosten dieser Strecke um etwas mehr als 100 Mill. Pesos jährlich. Da der Bau der neuen Strecke auf etwa 800 Mill. Pesos veranschlagt wird, bedarf es keiner weiteren Ausführungen, um zu beweisen, daß das Projekt vom rein privatwirtschaftlichen Standpunkt günstig ist.

Und damit begnügt sich die Erörterung dieses Problems in der Öffentlichkeit auch meistens. Aber es sind viel wichtigere, allgemeine Gesichtspunkte, die bei diesem Projekt ausschlaggebend sein müssen. Die Einsparung von einigen Millionen kWh Strom jährlich in der Zentralzone des Landes, dem Hauptverbrauchszenrum von elektrischem Strom, hätte größte Bedeutung für die Gesamtwirtschaft. Seit vielen Jahren, und noch 1952, leidet die Wirtschaft dieser Zone unter monatelangen Stromrationierungen, die nicht nur Privathaushaltungen, sondern die gesamte Industrie belasten. Wenn auch das Elektrifizierungsprogramm in schnellem Tempo durchgeführt wird, so hat doch die Industrialisierung ein schnelleres Tempo angenommen, so daß gerade die Versorgungsbetriebe nicht Schritt halten konnten, zumal sie sich zum erheblichen Teil in Privathand befinden. Dieser Rhythmus der Industrialisierung ist der Elektrifizierung in starkem Maße „davongelaufen“. Über das eigentliche Verkehrsproblem der Strecke Santiago-Valparaíso hinaus handelt es sich also bei dem Projekt ihrer Verkürzung um Gesichtspunkte von großer allgemeiner wirtschaftlicher Bedeutung, wenn man bedenkt, daß mehr als 20 Millionen kWh eingespart würden und daß die

⁵⁾ Einer dieser Pässe, Cuesta Zapata, wird in Kürze durch einen fast fertiggestellten Straßentunnel ausgeschaltet und die Fahrt-dauer für den motorisierten Verkehr um etwa $\frac{1}{2}$ Stunde verkürzt werden, da die Straße dadurch 28 km kürzer werden wird.

Gesamterzeugung der in diesem Gebiet arbeitenden Compañía Chilena de Electricidad im Jahre 1950 650 Millionen kWh betrug, die einzusparende Strommenge also 3% dieser Produktion beträgt und daß sie vergleichsweise dem Stromverbrauch der gesamten chilenischen Bekleidungs- und Schuhindustrie entspricht.

Das oben bereits angedeutete Problem der Konkurrenz zwischen Schiene und Landstraße auf dieser Strecke hat aber nicht nur die bereits behandelte privatwirtschaftliche Bedeutung für die Eisenbahn: viel wichtiger sind die allgemeinen nationalwirtschaftlichen Gesichtspunkte, die bei der öffentlichen Behandlung der Verkehrsprobleme hier vielfach noch nicht erkannt worden sind. Die jahrelange Vernachlässigung des Eisenbahnverkehrs hat zur Abwanderung erheblicher Teile des Verkehrs auf den Autobus und das Lastauto geführt, und diese Abwanderung hat wiederum zur weiteren Vernachlässigung des Eisenbahnverkehrs beigetragen und damit zur finanziellen Schwächung des gesamten Eisenbahnbetriebes.

Chile ist bisher ganz auf den Import von Benzin, Kraftwagen, Kautschuk, Öl usw. angewiesen. Das seit kurzer Zeit im Süden geförderte Rohöl wird exportiert, die geplante Raffinerie wird erst in einigen Jahren zur Verfügung stehen. An eine eigene Kraftfahrzeugindustrie ist bei dem verhältnismäßig geringen Umfang des motorisierten Verkehrs und dem wenig ausgedehnten Straßennetz (nur 1 750 km asphaltierte oder zementierte Chausseen) zunächst nicht zu denken⁶⁾. Bei größeren kriegerischen Verwicklungen in irgendeinem Teil der Welt hätte Chile mit erheblichen Schwierigkeiten für seinen motorisierten Verkehr zu rechnen. In diesem Falle würde der bis dahin von dem motorisierten Verkehr bewältigte Teil des Personen- und Gütertransportes voll der Eisenbahn zufallen. Wenn diese aber bis dahin unter der Einwirkung der Konkurrenz des Kraftverkehrs ihre Einrichtungen zu beschränken hätte, so wäre sie nicht in der Lage, diesen Neuzugang zu bewältigen.

Wenn also das hier erörterte Projekt der Verkürzung der Strecke Santiago-Valparaiso — das sogenannte Projekt „La Dormida“ — dazu beitragen kann, durch Rückführung eines Teiles des Güter- und Personenverkehrs auf die Eisenbahn deren finanzielle Lage zu verbessern und sie insgesamt auf einem höheren Leistungsstand zu erhalten, so ist dies von allergrößter nationaler Bedeutung.

INTERNATIONALE PROJEKTE

Obwohl die Kette der Anden dem Verkehr die größten Schwierigkeiten entgegengesetzt, wird sie doch durch mehrere Eisenbahnen, die Chile mit seinen Nachbarn Argentinien und Bolivien verbinden, überwunden. Mit Peru besteht nur eine kurze Verbindung lokaler Bedeutung (Arica-Tacna), die in den beiden Ländern keinen Anschluß an das allgemeine Verkehrssystem hat.

Im Augenblick steht wieder einmal das Problem des Hafens Arica und der internationalen Eisenbahn Arica (Chile)-La Paz (Bolivien) im Vordergrund des Interesses

⁶⁾ Siehe hierzu Hans Fraustaedter: Kraftverkehrswirtschaft in Chile; in *Übersee-Rundschau*, 1952, Heft 9/10, Seite 310 f.

der beiden beteiligten Länder. Bolivien hat das Recht freien Transits durch den chilenischen Hafen Arica, der die günstigste Zugangsmöglichkeit Boliviens zum Pazifischen Ozean darstellt. Ende Januar haben Besprechungen zwischen den Außenministern beider Länder in Arica stattgefunden, die vor allem das Ziel hatten, diesen Transitverkehr zu erleichtern und zu beschleunigen.

Die Eisenbahn Arica-La Paz hat auf einer Länge von 440 km eine Höhe von 4 256 m zu überwinden. Ein Schnellzug braucht 20 Stunden für diese Strecke, von der etwa je die Hälfte auf dem Gebiet der beteiligten Länder liegt. Eine der schwierigsten Teilstrecken bildet ein Stück von 42 km auf chilenischem Gebiet, das eine Steigung von 6% aufweist und ganz mit Zahnradbetrieb bewältigt werden muß. Es ist klar, daß gerade dieses Stück der Bahn besonders teuer im Betrieb ist und große Zeitverluste bedingt. Die Bahn hat ein Defizit von 60 bis 70 Mill. Pesos im Jahr aufzuweisen. Es ist nun geplant, dieses besonders steile Teilstück der Strecke in Zukunft zu umgehen und durch eine zwar doppelt so lange, aber nur halb so steile Streckenführung zu ersetzen, wo man auf den Zahnradbetrieb verzichten könnte. Die Durchführung dieses Projekts würde etwa 600-700 Mill. Pesos kosten, dieser Betrag würde jedoch durch den erhofften Wegfall des jetzigen Defizits bald ausgeglichen sein. Die Geländeplanung war in diesem Fall im unwegsamen Hochgebirge besonders schwierig. Sie wurde daher mit Hilfe von Luftaufnahmen vorgenommen.

Die Bedeutung dieser Eisenbahn geht weit über das Interesse der beiden beteiligten Länder hinaus. Sie bildet das erste Teilstück der längsten Transkontinentalverbindung Südamerikas, vom Pazifik zum Atlantik, die von Arica (Chile) über La Paz hinaus durch das bolivianische Tiefland führen wird (Oruro-Cochabamba-Santa Cruz-San José-Suarez) und die in Corumbá brasilianisches Gebiet erreicht und dann in Santos den Anschluß an den Atlantikverkehr gewinnt. Erhebliche Teile dieser Strecke sind bereits in Betrieb.

Über den bolivianischen Knotenpunkt Oruro steht die Bahn Arica-La Paz auch in Verbindung mit der zweiten internationalen Strecke Chile-Bolivien, die von erheblicher Bedeutung ist. Diese Bahn hat ihren Ausgangspunkt in dem chilenischen Salpeterhafen Antofagasta, wo schließlich eine weitere internationale Bahn ihren Ausgangspunkt hat, die Chile mit Argentinien (Salta) verbindet und dort den Anschluß an das große argentinische Eisenbahnnetz gewinnt.

Während die beiden nördlichen internationalen Eisenbahnstrecken die Cordilleren in Höhen von über 4 000 Metern zu überwinden haben, beträgt die höchste Stelle auf der sogenannten Transandinostrecke Los Andes-Mendoza, die die Verbindung zwischen Chiles Hauptstadt Santiago und der argentinischen Hauptstadt Buenos Aires herstellt, nur 3 200 Meter. Aber auch bei dieser Höhe wird der Verkehr in jedem Winter durch Schneefälle wochenlang unterbrochen. Man hat daher schon vor mehr als 50 Jahren daran gedacht, die Cordilleren weiter südlich zu überqueren, wo sie nicht mehr so große Höhen erreicht und wo

die Pässe vor allem viel niedriger sind. Schon 1896 begann der Bau einer Strecke von Bahía Blanca in Argentinien, also von der Küste des Atlantiks, in westlicher Richtung, und der Bau erreichte schließlich im Jahre 1913 den Ort Zapala, am Fuße der Anden, etwa 150 km von der chilenischen Grenze entfernt.

Auf chilenischer Seite bestehen zwei Verbindungen vom Pazifik her in Richtung auf diese argentinische Strecke zu, die sich auf chilenischem Gebiet treffen: einmal die Bahn von Talcahuano, den Hafen von Concepción, über San Rosendo, wo die chilenische Nord-Südbahn erreicht wird, auf dieser südlich bis zu einer kleinen Station Púa, zwischen Victoria und Temuco; von hier zweigt eine Strecke nach Osten ab bis Curacautín. Die andere Strecke beginnt ebenfalls am Pazifik, in dem Kohlenhafen Lebu, und führt direkt nach Púa, wo sie die Abzweigung nach Curacautín erreicht.



Von Curacautín bis zur argentinischen Grenze sind es ungefähr 82 km Gebirgsstrecke, die auf chilenischer Seite an der Vollendung fehlen. Hier ist der Paß „Las Raíces“ zu überwinden, der untertunnelt werden muß. Und dieses schwierigste Stück der ganzen Arbeit ist bereits vollendet, der Tunnel ist fertig. Die Weiterführung der Strecke bietet weder auf chilenischem noch auf argentinischem Gebiet besondere Schwierigkeiten. Die größte Höhe der Streckenführung beträgt nur 1750 m. Damit ist Sicherheit gegen Schneeverwehungen gegeben, die Steigungen sind auch nicht übermäßig stark, und es fehlt eigentlich nicht viel mehr als der gute Wille, um beide Anfänge miteinander zu verbinden und damit eine neue Transkontinentalverbindung herzustellen, die noch dazu die kürzeste von allen bestehenden Verbindungen sein würde.

Die Bedeutung dieser Strecke liegt für Chile in der Verbesserung der Verkehrslage für das neue Industriezentrum von Concepción, wo Kohle, Eisen- und Stahlindustrie, Textilindustrie, Glasindustrie und andere Zweige der im Aufbau begriffenen Industrialisierung vertreten sind. Für Argentinien würde diese Verbindung das riesige Hinterland von Bahía Blanca erst

richtig erschließen. Nunmehr könnten chilenisches Holz, Eisen und Stahl, Mineralien und andere chilenische Exportartikel schnell nach Argentinien gelangen, und umgekehrt könnte argentinisches Vieh, das im chilenischen Industriegebiet benötigt wird und das jetzt in Fußmärschen von einer Woche und mehr die Anden überqueren muß, in wenigen Stunden und zu jeder Jahreszeit nach Chile importiert werden. Ebenso könnten argentinische Wolle, Häute und andere Exportgüter direkt an den Pazifik gebracht werden, und auf chilenischem Gebiet würde damit der Hafenverkehr in Talcahuano und Lebu erheblich gesteigert werden, wo diese Güter umgeschlagen werden würden. Eine wünschenswerte Ergänzung dieses Projektes wäre es, wenn die Strecke von Lebu nach Púa, die den ersten Abschnitt der neuen Transandenbahn auf chilenischer Seite darstellt, direkten Anschluß an die nach Norden führende Strecke Curanilahue—Arauco—Lota—Coronel—Concepción bekommen würde. Es fehlt nur ein kurzes Verbindungsstück von wenigen Kilometern zwischen der Station La Muñeca und Curanilahue, um diesen Anschluß herzustellen, der das chilenische Hauptkohlenrevier in direkte Verbindung mit der neuen Transandenstrecke bringen würde.

Der chilenische Staatspräsident hat auch die Fertigstellung des Projekts Transandino del Sur für die Zeit seiner Amtsführung, d. h. für die nächsten fünf Jahre in Aussicht gestellt, und von argentinischer Seite wurde durch den Transportminister Juan Maggi der Beginn der Arbeiten bereits angekündigt. In Zapala, dem jetzigen Endpunkt der argentinischen Strecke, von wo aus die Arbeiten anzufangen hätten, soll ein Arbeiterlager für 2000 Personen errichtet werden.

Die chilenische Eisenbahn erstreckt sich vom Norden — etwa Iquique — in südlicher Richtung bis Puerto Montt über eine Entfernung, die ungefähr der Strecke Berlin—Lissabon entspricht. Die anschließenden Gebiete in einer Längenausdehnung etwa gleich der Strecke Berlin—Neapel besitzen keine Eisenbahnen. Sie sind außerordentlich dünn besiedelt, zum Teil bisher unzugänglich. Gleichwohl enthält dieses Gebiet Reserven an Land und an Naturschätzen, die für Chile eines Tages von ungeheurem Wert sein müssen. Vor allem fehlen dem Land Fleisch und Erzeugnisse der Milchwirtschaft. Dabei wächst infolge der Industrialisierung der Konsum dieser Produkte. Lieferant ist in erster Linie Argentinien, das aus diesem Grunde in der Handelsbilanz Chiles an zweiter Stelle steht (hinter den USA.). Bei einer Intensivierung der Landwirtschaft und Viehwirtschaft in den bisher hierfür benutzten Gebieten würde ein wesentlicher Ausgleich dieser Mängel möglich sein. Eine Erschließung der soeben genannten Reserven im weiteren Süden jedoch würde dem Land nicht nur die Autarkie auf dem Gebiet der Land- und Viehwirtschaft verschaffen, sondern darüber hinaus beachtliche Exporte ermöglichen. Auf der Insel Chiloé z. B., die mit ihrer Größe von 8400 qkm erheblich größer ist als Hessen, und in der Provinz Aysén, die mit 88900 qkm der Größe von Bayern und Baden entspricht, sind Landreserven vorhanden, die z. T. bereits in ihrer jetzigen Form für Viehzucht brauchbar wären. — So würde im Gebiet des

Lago Buenos Aires eine Fläche von etwa 600 000 bis 850 000 ha für Viehzucht zur Verfügung stehen, wenn das Gebiet zugänglich wäre. Im Augenblick ist es von Chile aus fast unerreichbar. Dieser See Buenos Aires, südöstlich von Aysén gelegen, gehört zum Teil zu Chile, zum anderen Teil zu Argentinien. In seinen westlichen, chilenischen Teil münden Flüsse, die von den Gletschern der Cordilleren gespeist werden. Hier umrahmen ihn Berge von 2 000 m Höhe. Sein östlicher Teil dagegen ist von der Pampa umgeben, die die Anlegung von Wegen erleichtert. Die Küsten dieses riesigen Sees, der mit seiner Länge von etwa 200 km und einer Breite bis zu 30 km eine enorme Wasserfläche darstellt, sind von wenigen Siedlern bewohnt, deren einzige Verbindung zur Außenwelt die argentinische Pampa darstellt. Dabei würde nach chilenischen Berechnungen allein dieses Gebiet eine jährliche Aufzucht von etwa 250 000 Schafen und mehr als 55 000 Rindern ermöglichen, eine Menge, die den augenblicklichen Fehlbedarf der Zentralzone des Landes mit ihren Konsumzentren decken würde. Eine Verbindung des Gebietes mit der chilenischen Küste würde ferner eine Ausbeute der auf chilenischem Gebiet vorhandenen Urwälder möglich machen.

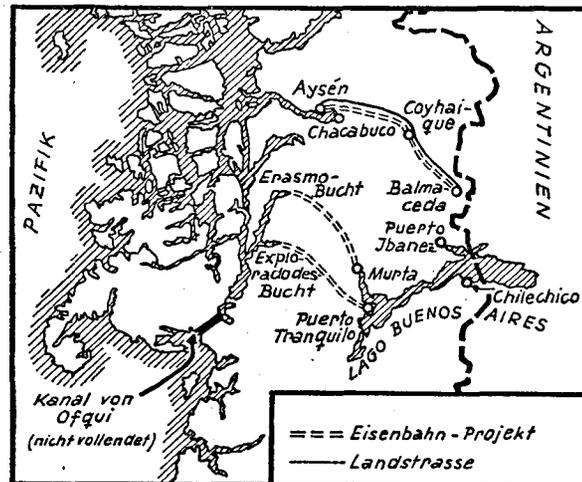
Aber es ist nicht allein die landwirtschaftliche Produktion, die hier möglich wäre. Das Gebiet ist reich an Mineralien, und trotz aller Schwierigkeiten wird schon jetzt von einigen kleinen Unternehmungen der Abbau von Blei und Zink unternommen, die jedoch aus den oben genannten Gründen ganz nach Argentinien exportiert werden müssen, weil keine Verbindung zur chilenischen Küste besteht. Würde diese Verbindung geschaffen, so könnte dieser Bergbau entwickelt werden, zumal dort Kohle und weitere Metalle wie Kupfer, Eisen, Gold, Silber und Molybdän vorhanden sind.

Ein Teil der Produktion des Gebietes könnte auch an Ort und Stelle verarbeitet werden, z. B. ein Teil des anfallenden Holzes, wenn man dort Zellstofffabriken, vielleicht sogar zellstoffverarbeitende Industrien ansetzen würde. Diese Gegend ist deswegen so interessant, weil immer wieder und auch jetzt gerade Pläne erörtert werden, um deutsche Kolonisten hier anzusiedeln.

Es handelt sich also in der Hauptsache und zunächst um ein Verkehrsproblem, um die verkehrsmäßige Aufschließung dieser riesigen Gebiete. Dabei würde man sich immer des Lago Buenos Aires bedienen, auf dem regelrechter Schiffsverkehr möglich ist. In dem Ministerium für öffentliche Arbeiten, dem die Eisenbahnen unterstehen, sind Projekte ausgearbeitet worden, die z. B. folgende Möglichkeiten in Betracht ziehen:

a) Eine Eisenbahn von Chacabuco, einem kleinen Hafen bei Aysén, über Aysén—Coyhaique nach Balmaceda, Länge 136 km. Diese Eisenbahn würde die bisher bereits vorhandenen größten Siedlungen dieses Gebietes verbinden: Aysén, die Provinzhauptstadt mit etwa 5 000 Einwohnern, die vor etwa 25 Jahren gegründet wurde, Coyhaique, den größten Ort der Gegend, mit etwa 10 000 Einwohnern auf dem Hochland östlich von Aysén mit Pampaklima, d. h. ohne die

vielen Regenfälle, die Aysén aufweist; schließlich Balmaceda, ein kleines Dorf südlich von Coyhaique, am Rande der Pampa und unmittelbar an der argentinischen Grenze, wo sich der einzige Flugplatz zwischen Puerto Montt und Punta Arenas, der Stadt an der Magallanes-Straße, befindet, der auch jetzt schon regelmäßig von den chilenischen Passagierflugzeugen der LAN. angefliegen wird und wo diese staatliche Fluggesellschaft bereits ein großes Touristenhotel für Übernachtung von Flugreisenden unterhält. Diese Bahn würde zwei Stichbahnen in nördlich abzweigender Richtung bekommen können, die dem Lauf des Río Magdalena und des Río Emperador Guillermo folgen würden.



b) Eine weitere Eisenbahn würde von der Küste, südlich von Aysén, zum Lago Buenos Aires geführt werden, wobei zwei verschiedene Routen in Betracht gezogen werden: eine längere, zwischen der Meeresbucht Erasmo, einem tiefen Fjord südlich von Aysén, über das Tal des Murta-Flusses nach der nordwestlichen tiefen Bucht des Lago Buenos Aires zu dem Seehafen Murta. Diese Bahn würde eine Länge von etwas über 100 km haben und bis auf 800 m ansteigen. Sie würde ein zukunftsreiches Agrargebiet erschließen. An Stelle dieser Streckenführung ist eine andere, etwas weiter südlich vorgeschlagen worden, ausgehend von der Meeresbucht Exploradores, einer Abzweigung des soeben genannten Golfes Erasmo; sie würde dem Fluß Exploradores folgen und in dem Seehafen Puerto Tranquilo enden, der am Eingang zu der See-Bucht Murta liegt. Sie wäre nur 90 km lang und hätte nur eine Höhe von 550 m zu überwinden, die Zugänge zu ihren beiden Endpunkten wären günstiger, weil sie beide nicht so tief in den entsprechenden Buchten des Pazifik bzw. des Sees liegen.

Hier besteht bisher überhaupt keine Verbindung, während zwischen Aysén und Coyhaique und weiter bis Balmaceda schon ein Weg besteht, der meist für Autos befahrbar, jedoch häufig genug auch durch Schnee oder Überschwemmung des Flusses unterbrochen ist. Die Kosten für die Errichtung einer Bahn würden in diesen Gebieten schätzungsweise 3 Mill. Pesos pro km betragen, das entspricht etwa 100 000 DM, während

die Kosten für einen angemessenen Autoweg 85 % dieser Summe betragen würden. Aber die Benutzung von Lastautos für die Bewältigung der anfallenden Frachten an Stelle einer Eisenbahn würde das Dreifache an Devisen erfordern.

Alein diese beiden kurzen Bahnstrecken würden für die chilenische Wirtschaft von allergrößter Bedeutung sein. Weitere Projekte werden studiert. Aber wenn man nur diese beiden Projekte einmal verwirklichen könnte, so würde man ein bisher völlig unberührtes Gebiet erschließen, dessen Produkte man dringend braucht und wo man zahlreiche Menschen neu ansiedeln und ihnen eine ausreichende Lebensbasis geben könnte. Bisher sind diese Projekte allerdings über Vorstudien und die Ausarbeitung eines internen Planes innerhalb des Ministeriums kaum hinausgekommen.

SCHIFFSVERKEHR

Es wurde bereits auf die außergewöhnliche Bedeutung des Küstenschiffsverkehrs hingewiesen, die sich aus der geographischen Formation des Landes mit seinen mehr als 4 000 km Küsten ergibt. Der gesamte Süden des Landes, von Puerto Montt an, ist überhaupt nur durch Schiff oder — dies auch nur zum kleinsten Teil — durch Flugzeug erreichbar, wobei dieses ja für den Transport schwerer Lasten und einer größeren Anzahl von Menschen nicht in Betracht kommt. Die Küstenschifffahrt mit ihren Einrichtungen ist daher von größter Wichtigkeit. Sie leidet unter gleichen Schwierigkeiten wie die Eisenbahn: das Material ist überaltert, abgenutzt und nicht genügend ergänzt, geschweige denn den gestiegenen Anforderungen entsprechend vermehrt worden. Erst seit 1947 ist mit der Ergänzung und Erneuerung der Handelsflotte wirksam begonnen worden. Damals hatte sie einen Bestand von etwa 193 000 t Tragfähigkeit, und vom Jahre 1947 bis 1952 ist dieser Schiffsraum, abzgl. der Außerdienststellungen, um 93 000 t vermehrt worden, so daß die chilenische Flotte augenblicklich ca. 285 000 t Tragfähigkeit besitzt, während der Bedarf auf 500 000 t geschätzt wird. Dieser Schiffsraum soll nach Abschluß eines Zehnjahresplans zur Verfügung stehen.

Aus der bedeutenden Rolle des Küstenverkehrs ergibt sich, daß nicht nur die großen Häfen über die nötigen Lade- und Löscheinrichtungen verfügen müssen, sondern daß eine große Anzahl kleiner Häfen ebenfalls entsprechend ausgestattet sein muß, die für ihre Bezirke jeweils den einzigen Zugang zur Außenwelt darstellen. Die großen Häfen Valparaíso und San Antonio haben bereits eine Anzahl neuer Kräne erhalten und zum Teil schon in Dienst gestellt. In anderen Häfen, deren Bedeutung wächst, wird eine ähnliche Erneuerung des vorhandenen Materials bzw. seine erstmalige Beschaffung notwendig sein. Daneben muß an eine Verbesserung der Landverbindungen dieser Häfen mit ihrem Hinterland gedacht werden, ohne die sie nutzlos wären.

In der chilenischen Presse wird ständig auf die angeblich drohende Versandung hingewiesen, „die nicht nur das Problem eines einzelnen chilenischen Hafens darstellt, sondern das Problem von allen ohne jede

Ausnahme. Schifffahrtssachverständige sagen sehr schwarze Tage für die Zukunft unseres wichtigsten Hafens Valparaíso und die anderen Häfen voraus. Wenn nicht endgültige und unverzügliche Lösungen gefunden werden, ist unsere Küste unwiderruflich dazu verurteilt, die Schiffbarkeit und die Möglichkeit der Vornahme von Ladungs- und Entladungsarbeiten in seinen Häfen und Buchten zu verlieren.“⁷⁾

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die Verallgemeinerung des Themas in der vorliegenden Form nicht durch die tatsächliche Lage gerechtfertigt ist, zunächst nicht in der Weise, daß „alle“ chilenischen Häfen durch „Versandung“ bedroht wären und ausgebagert werden müßten. Dies trifft auf keinen Fall auf die nördlichen Häfen zu, da diese durchweg felsigen Untergrund haben, erheblich tief sind und keinerlei Flußmündungen in der Nähe vorhanden sind, die irgendwelche Zufuhren an Sand usw. mit sich führen könnten. So besteht in den bedeutenden Häfen des Nordens: Arica, Iquique, Antofagasta und einigen kleineren, nicht der geringste Anlaß zum Einsatz von Baggern.

Als klassische Beispiele für die angebliche Versandung der Häfen werden regelmäßig die Häfen der Zentralzone und der südlich anschließenden Gebiete angeführt. In Wirklichkeit ist jedoch Valparaíso einer der tiefsten, wenn nicht der tiefste Hafen der Welt. In dem Haupthafenbecken wird weder Sand noch irgendein sonstiger fester Stoff abgelagert, es mündet kein Graben oder Bach hinein, und auch von außen, d. h. von See her, wird keinerlei Sand und dergleichen zugeführt. Lediglich in einen Winkel eines etwas abseitigen Beckens münden die „cauces porteños“, die Gräben und Bäche der Bucht, die Ablagerungen mit sich führen. Diese Ablagerungen werden regelmäßig ausgebagert.

Der Hafen von San Antonio, südlich von Valparaíso, ist der zweite große und wichtige Hafen der Zentralzone und neben Valparaíso für die Wirtschaft der Hauptstadt Santiago lebenswichtig.

Die Mündung des Flusses Maipo liegt außerhalb des Hafens. Seine Wasser fließen, abgeschirmt durch eine große Mole, außerhalb vorbei. Ablagerungen können aus dieser Flußmündung gar nicht in den Hafen gelangen.

Am meisten wird in der Presse das Problem des Hafens von Valdivia und des an der Einfahrt gelegenen Hüttenwerkes Corral behandelt. Es ist richtig, daß Corral durch eine Sandbank behindert ist, die sich ständig vergrößert. Ebenso wird der Hafen der Stadt Aysén durch Anschwemmungen, die der Fluß gleichen Namens mit sich führt, behindert. Hier handelt es sich um einen Flußhafen, da Aysén nicht am offenen Meer liegt, sondern vor der Mündung des Aysénflusses in den Golf gleichen Namens, ebenso wie Valdivia am Fluß liegt, während Corral im Innern einer Bucht liegt, die mehrere Flüsse in sich auf-

⁷⁾ „Diario Ilustrado“, Santiago, 15. November 1952: Embancamiento de los puertos. Siehe auch „El Mercurio“, Santiago, 9. Oktober 1952: Dragas y dragados. Siehe auch die Ausführungen über chilenische Häfen in dem Aufsatz von Ernst Günther Lipkau: Ausbau der südamerikanischen Häfen; in: Übersee-Rundschau, 1952, Heft 5/6, Seite 176 f.

nimmt. Aber in allen diesen Fällen handelt es sich nicht darum, daß vorhandene, gute See- oder Flußhäfen versanden, sondern daß bisher überhaupt keine guten Häfen vorhanden waren. Es wäre erforderlich, hier erstmals gute Häfen anzulegen und sie ein für allemal gegen Versandung zu sichern.

In diesem Sinne bestehen mehrere Projekte:

Das Problem von Corral-Valdivia muß gelöst werden, indem man eine für größere Schiffe befahrbare Rinne schafft, um die Gefahren zu beseitigen, die durch die Sandbank „Las tres hermanas“ und durch ständig vom Gebirge her zugeführte Anschwemmungen hervorgerufen werden. Dieses Projekt wird seit langem geprüft, es befindet sich zu endgültigem Studium in dem nordamerikanischen Institut von Vicksburg.

Das Problem von Aysén scheint nur dadurch lösbar, daß man außerhalb des Flusses, an dem Golf von Aysén, schräg gegenüber dieser Stadt und in einer Entfernung von etwa 12 Kilometern, einen Seehafen anlegt, da Aysén auf die Dauer durch immer neue Anschwemmungen bedroht wäre. Dieser neue Hafen ist Chacabuco, ein kleiner Ort auf der anderen Wasserseite, so daß er mit Aysén durch eine Straße und eine Brücke über den Aysénfluß verbunden werden muß; die vorhandene Straße reicht hierfür nicht aus. Die Arbeiten haben bereits begonnen.

In beiden Fällen handelt es sich um das Kernproblem, das in der Öffentlichkeit bei der Behandlung dieser Fragen niemals richtig erkannt wird: die vorhandenen Häfen versanden keineswegs; wo kleinere Mengen fester Bestandteile zugeführt werden, wie in einem abseitigen Hafenbecken von Valparaíso, werden sie mit Hilfe der vorhandenen Bagger regelmäßig beseitigt. Das, was fehlt, ist die Neuanlegung von Häfen. Hierzu wäre allerdings die Beschaffung von weiteren Baggern notwendig, da die vorhandenen Bagger hierfür nicht geeignet wären.

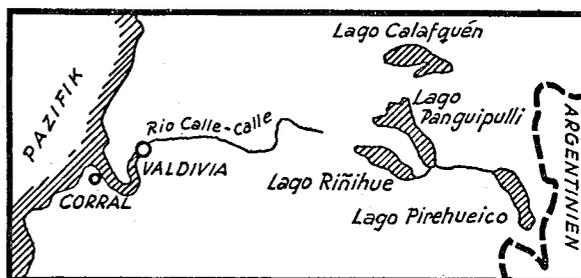
Nur ein Hafen ist wirklich durch Versandung bedroht und bereits praktisch ausgeschaltet: Constitución. Aber dieser Hafen hat so wenig praktische Bedeutung gehabt, daß seine Freihaltung die dafür notwendigen Kosten nicht rechtfertigen würde.

KANALPROJEKTE

Die geographische Formation des Landes bedingt es, daß Chile nur wenige schiffbare Flüsse besitzt. Die Wasserläufe entspringen in der riesigen Gebirgskette der Cordilleren, deren Höhe in Verbindung mit der geringen Entfernung vom Meer die Ursache dafür bildet, daß die Flüsse nur kurz und äußerst reißend sind. Nur wenige von ihnen sind auf ihrem kurzen Unterlauf schiffbar, aber meist durch starke Ablagerungen behindert, die infolge des steilen Abfalles ihrer Oberläufe mitgeführt werden. Schiffbare Kanäle sind kaum vorhanden. Andererseits besitzt Chile, besonders im Süden zwischen Temuco und Puerto Montt, eine Kette großer Seen, von denen der Llanquihue eine Wasserfläche von 740 qkm besitzt, während die anderen ebenfalls Hunderte von Quadratkilometern groß sind, der Lago Ranco mehr als 500 qkm, der Lago Villarica 250 qkm usw. Alle diese Seen werden von Schiffen befahren, kleinen Dampfern, Motorfahrzeugen

und Seglern, besitzen aber keine schiffbaren Verbindungen unter sich und keine für Schiffe nutzbaren Abflüsse zum Meer.

Im Gebiet dieser Seen und ihrer Abflüsse befindet sich ein Zentrum der chilenischen Landwirtschaft und Forstwirtschaft. Gerade die Forstwirtschaft leidet darunter, daß die Eisenbahn nicht immer leicht zugänglich und wegen Waggonmangels nicht immer leistungsfähig genug ist. In dieser Gegend wird Chile in Kürze mit dem Anbau von Zuckerrüben beginnen, und gerade dieser intensive Zweig der Landwirtschaft ist besonders stark transportabhängig. Es ist daher verständlich, wenn man sich schon seit längerer Zeit mit dem Projekt befaßt hat, einige dieser Seen untereinander und mit dem für sie am nächsten und zentral gelegenen, einzigen größeren Hafen dieses Gebiets, Valdivia, zu verbinden bzw. die vorhandenen Wasserverbindungen auszubauen und schiffbar zu machen. Damit gewinnt auch gleichzeitig das Projekt des Hafenausbaus von Valdivia und Corral erneute und erweiterte Bedeutung, zumal das Hüttenwerk von Corral auf regelmäßige starke Holzzufuhren angewiesen ist, da sein Hochofen — von zwei Hochofen ist ständig nur einer in Betrieb — mit Holzkohle betrieben wird. Man hat zunächst daran gedacht, die folgenden Seen mit Valdivia zu verbinden: Lago Calafquén, Lago Panguipulli und Lago Riñihue. Die Wasserfläche



dieser drei Seen, von denen die beiden Seen Panguipulli und Riñihue noch Zufluß von dem weiter oberhalb gelegenen See Pirehueico erhalten, beträgt etwa 1 000 qkm, und das Gebiet zwischen ihnen und Valdivia, das durch Schiffbarmachung ihrer Abflüsseverkehrsmäßig erfaßt würde, enthält etwa 1 Mill. ha Wälder und 1,2 Mill. ha landwirtschaftliche Fläche. Welche Bedeutung diese Zone besitzt, ersieht man daraus, daß allein der Wert der hier vorhandenen Wälder, die nur zum ganz geringen Teil bisher ausgenutzt werden, auf 100 Mrd. Pesos geschätzt wird, was ungefähr 3 Mrd. DM entsprechen würde. Die Nutzbarmachung dieser Werte würde z. B. auch die Ansetzung von Industrien ermöglichen, vor allem von Sägewerken, Zellstoffabriken und Holzverarbeitender Industrie jeder Art.

Valdivia würde auf diese Weise, bei Verwirklichung beider Projekte, des oben genannten Projektes Corral-Valdivia und des hier geschilderten Projektes der Schiffbarmachung des Abflusses der stromaufwärts gelegenen Seen seines Hinterlandes von zwei Seiten her erneute und erhöhte Bedeutung gewinnen: als Seehafen und als Binnenhafen. Beide Projekte gehören daher praktisch zusammen, und sie werden auch beide im gleichen Institut von Vicksburg studiert. Die

technische Durchführung des Kanalprojekts bietet keine besonderen Schwierigkeiten. Man beabsichtigt, am Unterlauf zu beginnen und zunächst den Río Calle-Calle zwischen Valdivia und Los Lagos schiffbar zu machen. Es sind Uferbefestigungen und Baggerarbeiten auf dieser etwa 50 km langen Strecke notwendig. An zwei Stellen, Antihue und Purey, ist die Anlegung von Schleusen erforderlich, weil der Fluß starkes Gefälle hat und erhebliche Niveau-Unterschiede zu überwinden sind. Zu diesem Zweck würden die hier vorhandenen Stromschnellen, die Gefälle von mehreren Metern besitzen, durch seitliche Kanäle mit Schleusen umgangen werden. Während einer zweiten Bauetappe würden dann anschließend flußaufwärts die Zugänge zu den genannten Seen schiffbar gemacht werden, wobei wiederum zum Ausgleich starken Gefälles einige Schleusen erforderlich sind. Hier werden Kanalbauten von insgesamt etwa 90 km auszuführen sein. Man rechnet mit einer Gesamtbauzeit von fünf Jahren und Kosten von etwa 800 Mill. Pesos.

In späteren Etappen würden dann weitere Kanalbauten vor allem die südlich anschließenden Seen im Hinterland von Osorno zu erschließen haben. Chile würde damit in seinem südlichen Landwirtschaftsgebiet ein beachtliches Verkehrssystem schaffen, das dieses stark deutsch besiedelte Gebiet wirtschaftlich außerordentlich fördern würde, das bisher unter dem Mangel an Verkehrsverbindungen besonders stark leidet: sowohl die Heranschaffung seines Bedarfs (künstlicher Dünger, Zement usw.) wie der Abtransport seiner Erzeugnisse sind bisher infolge unzureichender Verkehrsmöglichkeiten stark behindert, während gerade hier die Landwirtschaft bereits am stärksten intensiv arbeitet und die höchsten Erträge liefert, die in den Verbrauchszentren der Zentralzone und des Nordens so dringend gebraucht werden.

Es wurde schon auf die Bedeutung der chilenischen Küstenschifffahrt hingewiesen. Aber auch zahlreiche internationale Schiffe berühren die Häfen der unendlich langen chilenischen Küste und sind an den Bedingungen der Schifffahrt an dieser Küste interessiert. Auf der langen Fahrt um den südlichen Teil des süd-

amerikanischen Kontinents gibt es eine Stelle, die besonders unangenehm ist wegen der starken Stürme, die dort fast immer herrschen. Die Schiffe könnten von Puerto Montt, dem Endpunkt der chilenischen Eisenbahn, bis Punta Arenas an der Magallanesstraße innerhalb der sogenannten Kanäle fahren, d. h. zwischen dem Festland und den unzähligen vorgelagerten Inseln, die Windschutz bieten, wenn sie nicht auf der Höhe von Aysén die riesige Halbinsel Taitao umfahren müßten, die weit in den offenen Pazifik hinausragt. Ein Kanal von wenigen Kilometern könnte eine Verbindung durch die Landenge schaffen, die die Halbinsel Taitao mit dem Festland verbindet. Diese Landenge von Ofqui trennt den Golfo de Elefantes vom Golfo de Penas. Dieser Elefantengolf, der seinen Namen nach den zahlreichen hier vorkommenden See-Elefanten trägt, ist bekannt durch die einzigartigen Naturschönheiten des San Raffael-Gletschers, der hier in einer Breite von fünf Kilometern mit einem senkrechten Absturz von 30 Metern Höhe ins Wasser mündet. Es lag nahe, die wenigen Kilometer der Landenge, die eben ist und weichen Boden besitzt, zu durchbrechen, und tatsächlich wurde die Arbeit begonnen und auch nahezu fertiggestellt. Aber kurz vor ihrer Vollendung wurde sie abgebrochen, und heute sieht man nur noch die verfallenden Reste dieses Kanalbaus. Es ist hier nicht der Ort, die Gründe für die Aufgabe des Projekts zu erörtern. Es kann jedoch kein Zweifel bestehen, daß seine Vollendung für die ganze Küste von Puerto Montt bis Punta Arenas, vor allem für die Insel Chiloé, für das Hinterland von Aysén, das zukünftige Siedlungsgebiet vom Lago Buenos Aires, und für ganz Patagonien und Feuerland von größter Bedeutung sein würde. Der Kanal würde zahlreiche Küstenfahrzeuge anziehen, die dann alle die kleinen Häfen bedienen könnten, die heute verlassen sind und deren Anschluß an den Verkehr die Erschließung ihres Hinterlandes ermöglichen würde. Die Frachten dieser Fahrzeuge könnten billiger sein als die heutigen Dampferfrachten, und damit würden die Lebensbedingungen in Patagonien und Feuerland verbessert werden.

Verkehrsfragen des Ostblocks

Dr. Kurt Wessely, Linz

So sehr der Verkehr zwischen den beiden großen Machtblöcken, in die die Welt zerfallen ist, zurückgegangen ist, ist doch ein gewisses Ausmaß verkehrsmäßiger Beziehungen erhalten geblieben. Trotz der gewaltigen Umstellungen, die innerhalb des Ostblocks vor sich gegangen sind und noch weiter vor sich gehen und die wesentlich bedeutender sind als die engere Verflechtung Westeuropas mit dem Dollarraum, ist das wirtschaftliche Bedürfnis nach einer Verstärkung der Verkehrsbeziehungen zwischen Ost und West bestehen geblieben. Trotz aller politischen Schwierigkeiten zeigt sich immer wieder, daß die wirtschaftlichen Notwendigkeiten stärker sind als alle Spannungen und politischen Vorurteile.

VERKEHRSBEZIEHUNGEN MIT DEM WESTEN
Allerdings sind einem wirksamen Ausbau der Verkehrsbeziehungen zwischen Ost und West durch die wirtschaftliche Entwicklung im Ostblock Schranken gesetzt, die weit einschneidender sind als die Ausfuhrverbote für strategische Güter im Westen. Der Molotowplan, der ursprünglich als Gegengewicht zum Marshallplan gedacht war und der durch das vage Versprechen russischer Hilfslieferungen untermauert wurde, hat inzwischen die Ostzone dem russischen Wirtschaftsbereich eingegliedert (und zwar noch über die Reparationsleistungen hinaus) und eine echte Integration geschaffen. Er hat zu einer engen wirtschaftlichen Verflechtung der Ostblockländer untereinander