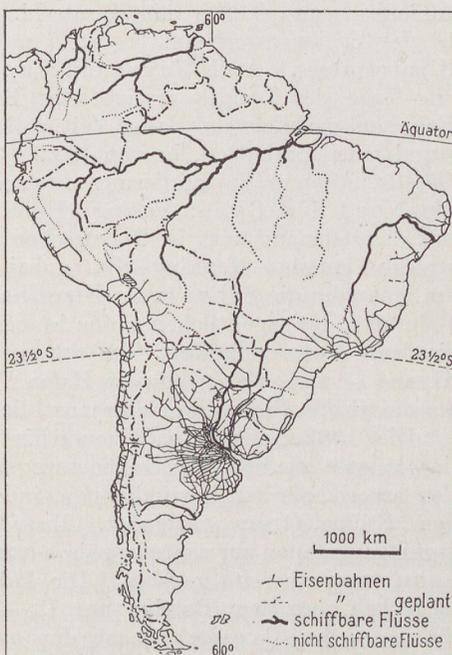


Mexiko und die mittelamerikanische Landbrücke haben entsprechend kürzere Überlandbahnen (Tehuantepec-, Panamabahn u. a.), doch sind für Mexiko die nordsüdlich gerichteten Durchgangsstrecken wichtiger, die den Anschluß an das vereinsstaatliche Bahnnetz bei El Paso und Laredo vermitteln.

**Südamerika.** Auch in Südamerika strebt der Bahnbau danach, dem ostwestlich gerichteten Verkehr die Wege über die sehr unwegsamen Anden zu öffnen. Bis vor kurzem bestand nur eine transandine Bahn, die von Buenos Aires in verschiedenen Spurweiten unter Benutzung eines Tunnels unter dem 3900 m hohen Cumbrepaß den Pazifischen Ozean bei Valparaiso erreicht. Eine zweite Kordillerenbahn im Norden, die von der von Buenos Aires nach der bolivianischen Grenze führenden Linie bei Salta abzweigt und in Antofagasta endet, wurde vor kurzem vollendet. Eine dritte, die im Süden Bahia Blanca mit Valdivia verbinden soll, ist zur Zeit im Bau. Bezeichnenderweise gehen alle diese transandinen Bahnen von Argentinien aus, das als einziger südamerikanischer Staat ein einheitliches, aber auch nur in der Ackerbauzone um Buenos Aires dichteres und flächenhaft entwickeltes Bahnnetz von rund 38 000 km besitzt.

Im ganzen sind die Eisenbahnen Südamerikas, entsprechend den noch weniger entwickelten wirtschaftlichen Verhältnissen seiner Staaten und infolge der mancherlei Schwierigkeiten, die das tropische Klima, im Westen auch das Hochgebirge, dem Bahnbau bereitet, nur stellenweise stärker ausgebaut. Brasilien verfügt im Hinterlande der Hauptstadt und in den Kaffeebezirken über ein größeres, aber wenig einheitliches Verkehrsnetz. Im übrigen hat das Riesereich Einzelnetze und Stichbahnen („Ausfuhrbahnen“) zur Erschließung besonders wertvoller Gebiete des Innern. Die einzelnen Teile des langgestreckten Chile werden durch die im chilenischen Längstal führende Hauptbahn miteinander verbunden, die nach Osten und Westen kurze Zweigbahnen entsendet. Den kühnen Gebirgsbahnen, die vom Pazifischen Ozean aus in Ecuador (Guayaquil), Peru (Callao und Mollendo) und Nordchile (Arica und Antofagasta) die Hochplateaus des Gebirges ersteigen, fehlt die Fortsetzung nach den an schiffbaren Strömen reichen Niederungen des Ostens. Der Plan, New York und Buenos Aires durch einen ununterbrochenen Schienenweg, eine „panamerikanische“ Bahn, zu verbinden, harret noch seiner Verwirklichung.



142. Eisenbahnen und Schiffsstraßen Südamerikas.