

Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 31 (1927-1928)
Heft: 1

Artikel: Im Reiche des Sonnengottes : Reise durch Ecuador und das östliche Peru [Fortsetzung folgt]
Autor: Hintermann, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-661389>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

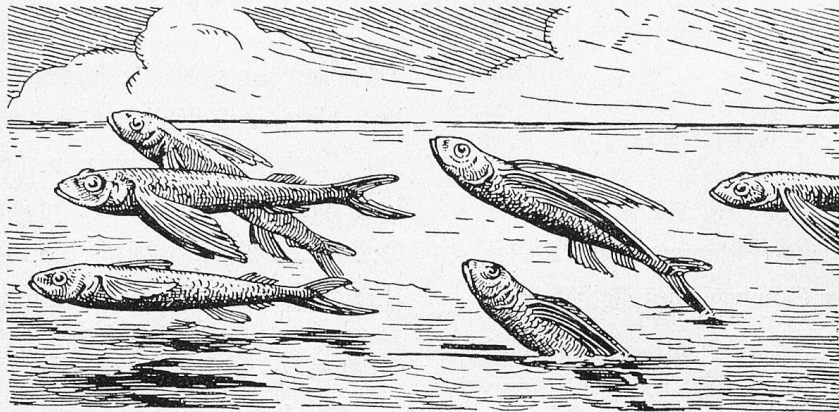
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 21.12.2024

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



Im Reiche des Sonnengottes.

Reise durch Ecuador und das östliche Peru.

Von Dr. H. Hintermann.

1. Kapitel.

Einleitung.

Von Brasilien nach Ecuador.

Ende Oktober 1924 hatte die Expedition nach dem Lingo-Quellgebiet ihren Abschluß gefunden. Auf dem zweiten Teil des Programms stand ein Besuch bei den Jumbo- und Zaparo-Indianern im Gebiet des oberen Napo. Der nächste Weg dorthin führte von Rio de Janeiro der brasilianischen Küste entlang nach Norden zur Amazonasmündung. Von dort weg gedachte ich mit einem der großen Amazonasdampfer in vierwöchentlicher Fahrt stromaufwärts nach Iquitos in Peru zu gelangen und mit einem Kanu den mir freilich noch völlig unbekanntem Napo hinauf zu fahren. Die Heimreise im Frühjahr 1925 sollte über die Anden nach Guayaquil am Stillen Ozean und weiter durch den Panamakanal nach Europa führen. Dies war mein Plan; allein in Südamerika nehmen die Ereignisse häufiger als in Europa einen andern Lauf, als man vorauszusehen pflegt.

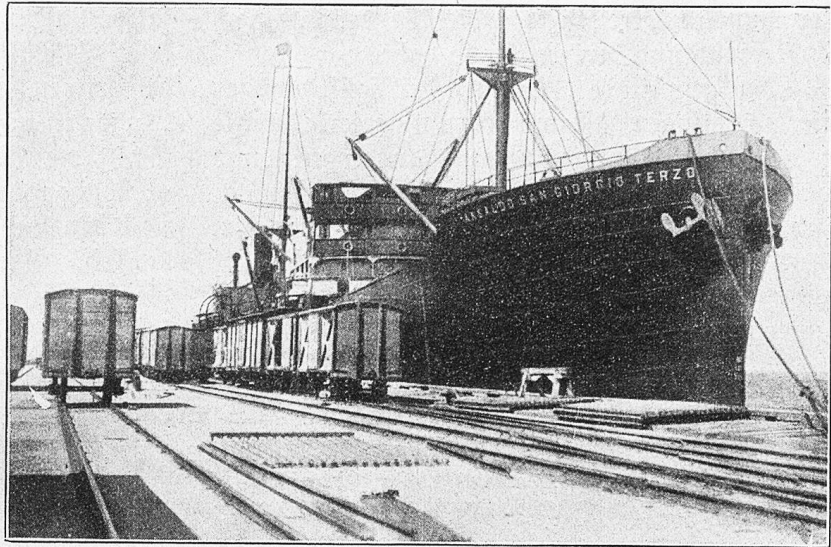
Von meinen bisherigen Begleitern war mir leider kein einziger geblieben. Die Offiziere der Comissao-Rondon, mit denen zusammen ich die Expedition an den Lingo unternommen, hatten mich von Guayaquil bis Rio de Janeiro begleitet, wo bereits neue dringende Aufgaben ihrer harrten. Mein schweizerischer Begleiter, der sich auf der Rückreise von dem Indianerdorfe Simao Lopez im Sertao verirrt hatte, war zwar aufgefunden worden und mehr oder weniger ganz wieder in der Hauptstadt Matto Grosso angelangt. Allein für eine sofortige

Weiterreise reichten seine durch die fünfundvierzig tägige Irrfahrt in der Wildnis total erschöpften Kräfte nicht aus. Der deutsche Jäger endlich, dessen Fachkenntnisse mir besonders wertvoll gewesen wären, hatte eine ihm zuzugedehnte Stelle in Guayaquil gefunden, so daß ich die Weiterreise wohl oder übel allein antreten mußte.

Nach fünfzehntägiger Fahrt mit einem Dampfer des Lloyd brasileiro erreichte ich endlich Para, die große Hafenstadt an der Amazonasmündung. Zwei Tage vor meiner Ankunft daselbst war eben der Dampfer nach Iquitos abgefahren, und nun hätte ich einen Monat lang auf den nächsten warten müssen. Dies paßte mir ganz und gar nicht, denn ich hatte das Kulturleben bereits wieder satt und brannte vor Begierde, in neue unbekannte Gegenden vorzudringen. Da überlegte ich mir, ob sich die Reise nicht eben so gut in umgekehrtem Sinne ausführen lasse. Statt den Amazonas und den Napo hinauf zu reisen, konnte ich auch Guayaquil zum Ausgangspunkt nehmen und die Rückreise nach Europa von Para aus antreten. Ja, bei genauer Prüfung zeigte diese Reiseroute der andern gegenüber mancherlei Vorteile. Einmal ist die Reise stromaufwärts nicht nur viel zeitraubender, sondern auch unendlich viel mühsamer. Dieser letztere Umstand fiel besonders ins Gewicht, weil man an den abgelegenen Orten nicht immer die nötigen Ruderer findet. In solchen Fällen kann man zur Not stromabwärts auch allein fahren, während es für einen einzelnen beinahe unmöglich ist, ein schwerbeladenes Kanu gegen eine starke

Strömung aufwärts zu rudern. Dazu kommt noch, daß man sich bei dem Mangel an genauen Karten bei der Bergfahrt in den vielfach verästelten Flußläufen häufig verirrt, wogegen man bei der Fahrt flußabwärts nur der jeweiligen Strömung zu folgen braucht, um mit absoluter Sicherheit nach dem Hauptstrom und wenn nötig bis zum Meere zu gelangen.

Aus all diesen Gründen hielt ich es für zweckmäßiger, zunächst von Para durch das Karibische Meer und den Panamakanal nach Guayaquil am Stillen Ozean zu fahren, das heißt, die Reise in der bereits angedeuteten umgekehrten Richtung anzutreten. Dabei paßte es mir ausgezeichnet, daß schon in den nächsten Tagen ein großer italienischer Dampfer, der „Ansaldo San Giorgio Terzo“, von der Amazonas­mündung über die Insel Trinidad und die venezuelanischen und kolumbianischen Häfen nach Guayaquil abgehen sollte. Großen Komfort weisen zwar diese italienischen Schiffe, die in der Hauptsache nur für Fracht eingerichtet sind, nicht auf, allein durch den monatelangen Aufenthalt in den Wildnissen Zentral­brasilien war ich bereits derart abgehärtet, daß dieser Umstand für mich kaum wesentlich in Betracht fiel. Nach den Strapazen, Krankheiten und



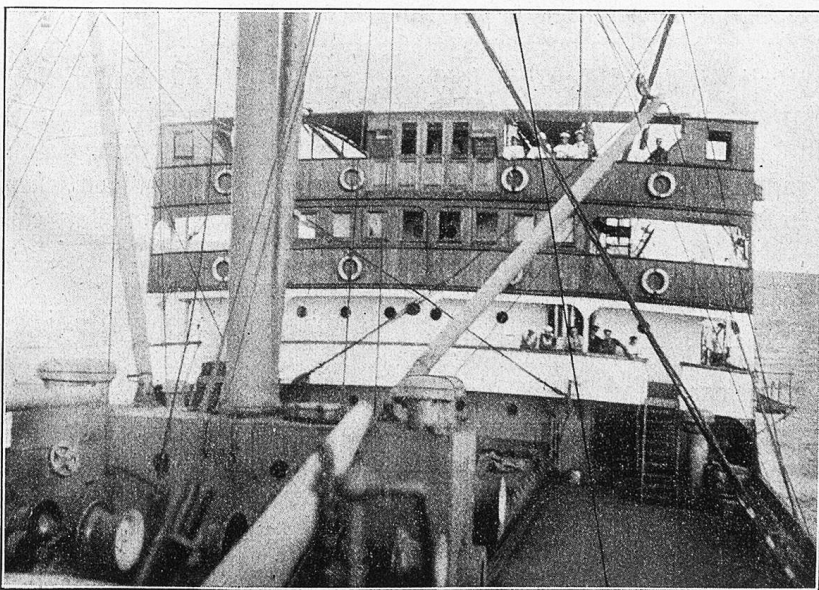
Der Dampfer vor der Fahrt durch den Panamakanal.

Entbehrungen im Quellgebiet des Kingu bedeutete eine halbmonatliche Fahrt auf einem großen Frachtdampfer, wenn nicht gerade eine Erholung, so doch in gewissem Sinne ein angenehmes Vortraining für die neue Reise durch den Urwald. So ließ ich mich denn ohne langes Besinnen an Bord des „Ansaldo San Giorgio Terzo“ häuslich nieder, und wir fuhren der Küste Guayanäs entlang zur Orinokomündung und weiter durch das Karibische Meer zum Panamakanal.

Der Panamakanal.

Schwerer Tropenregen prasselte beim Morgenrauen auf die Eisenplatten unsers Dampfers hernieder. Die Maschinen hatten gestoppt, und die riesigen Anker sausten mit ohrenbetäubendem Lärm in die Tiefe. Mißmutig kroch ich aus meiner Hängematte, schlüpfte in die Pantoffeln und stieg auf Deck, um nach dem Land Ausschau zu halten. Wir lagen vor Colon, dem Einfahrtshafen zum Panamakanal, und sollten in Bälde dieses Wunderwerk amerikanischer Technik mit eigenen Augen schauen.

Vorläufig freilich war vom Land noch wenig zu sehen. Himmel und Horizont rund herum zeigten sich mit schweren Wolken verhangen. Nur nach der Backbordseite bewies ein schma-



Die Kommandobrücke des Ansaldo San Giorgio Terzo.

ler, dunkler Streifen, daß die Wasserwüste nach dieser Richtung hin ein Ende habe.

Der gemütliche Kapitän, der sonst immer im nachlässigen Pijama herumspazierte, hatte seine feinste Tropenuniform angezogen, und auch die übrigen Schiffsoffiziere standen in großer Toilette erwartungsvoll um ihn herum. Aus der Ferne tauchte ein flinkes Motorboot auf, und nicht lange dauerte es, so erschien die amerikanische Hafenz Polizei an Bord.

sationstalent der Nordamerikaner. In rastloser Geschäftigkeit sausen Duzende der kleinen, geiselosen elektrischen Rollwagen von einem Magazin zum andern. Und kaum hat unser Schiff die Hafenzmauer berührt, so stürzten sich auch schon die bereitstehenden Arbeiter in Eile nach den Laderäumen.

Ein Gang durch die Stadt bietet das gleiche, für die Tropen ungewohnte Bild rastloser Betriebsamkeit. Direkt beim Hafen



Colon. Moskitosichere Beamtenwohnungen in der Nähe des Hafens.

Mit aner kennenswerter Promptheit geht die unvermeidliche Arztvisite von statten, und während die heiße Sonne sieghaft durch die Wolken bricht, fahren wir in die romantische Simonbai und unmittelbar darauf in den Hafen von Colon ein.

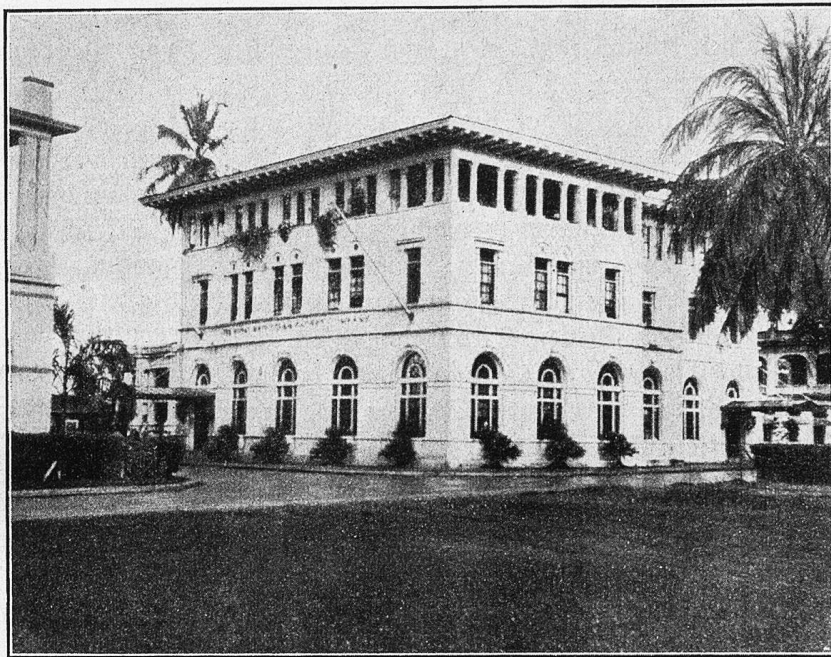
Von der See aus macht die auf der niedern Koralleninsel Manzanillo gelegene Stadt durchaus keinen unangenehmen Eindruck. Einige blendendweiße, unmittelbar am Hafen gelegene Gebäude, von schlanken Kokospalmen umgeben, blicken freundlich ins Meer, und der bis an die Grenze des Horizontes reichende Urwald bildet zu ihnen einen angenehmen Kontrast.

Schon bei der eigentlichen Landung an dem saubern, spiegelglatten Hafenz kai gewinnt man einen Begriff von dem hochentwickeltesten Organi-

stehen die saubern, zum Teil blendendweißen Gebäude der Westindischen Fruchtkompagnie, der Royal-Mail-Steampacket-Company, sowie verschiedene Beamtenhäuser. Diese letztern sehen von weitem großen Affenzäunen zum Verwechseln ähnlich. Vom Boden bis zum Dach ziehen sich nämlich rundherum große Veranden, die alle durch feine Drahtgeflechte moskitosicher abgeschlossen sind.

Der Kampf gegen die Moskitos, als die hauptsächlichsten Überträger der Malaria und des gelben Fiebers, bildete bekanntlich eines der wesentlichsten Momente bei der Wiederaufnahme des Kanalbaues durch die Nordamerikaner. Und daß diese den Kampf mit Gründlichkeit und Erfolg durchgeführt haben, zeigte sich schon in der Tatsache, daß ich während mei-

nes ganzen Aufenthaltes in der Kanalzone auch nicht einen einzigen dieser lästigen und gefährlichen Blutsauger zu spüren oder auch nur zu sehen bekam. Für zentralamerikanische Begriffe sind die Straßen Colons von einer geradezu auffallenden Sauberkeit. Sogar das Negerviertel mit seinen wenig ästhetischen Wellblechbuden läßt den sonst in solchen Quartieren obligatorischen Schmutz und Unrat vermessen. Im Gegensatz zum Brasilianer hält der Amerikaner der Kanalzone streng auf der in seiner Heimat üblichen Sonderung der Rassen. Infolgedessen gibt es in Colon neben den Schulen für die Weißen auch solche für Schwarze, wo die Negerbuben und Negermädchen von Lehrern und Lehrerinnen ihrer eigenen Hautfarbe unterrichtet werden. Bei dieser Gelegenheit gebietet übrigens die Gerechtigkeit, darauf hinzuweisen, daß gerade den vielgeschmähten Negern ein Hauptverdienst an der Vollendung des Kanalbaues zukommt. Von den über 54.000 Arbeitern, die daran tätig waren, gehörte nämlich die überwiegende Mehrzahl der schwarzen Rasse an. Und wenn die Neger anfänglich auch wesentlich weniger leisteten als die weißen Arbeiter, so kam doch bald der Augen-

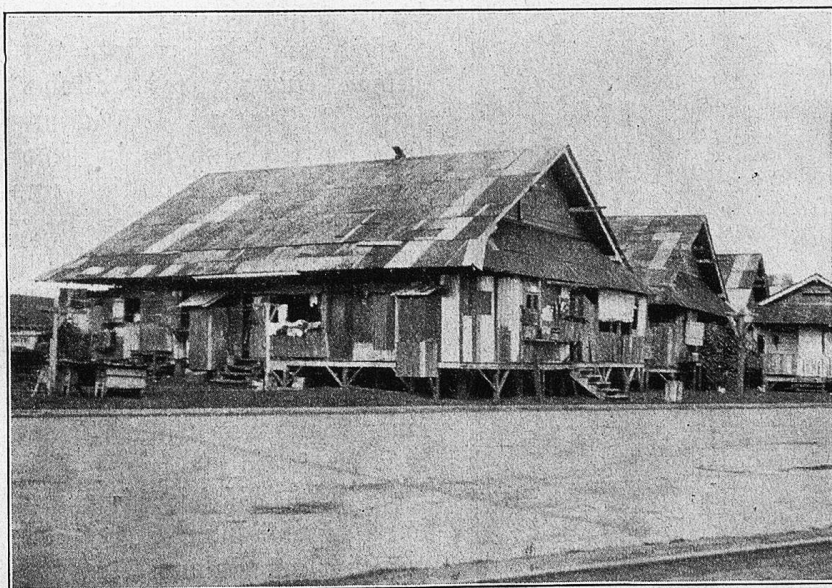


Colon: Gebäude der Royal Mail Cie.

blick, wo ihre Leistungen dank besserer Ernährung und systematischer Gewöhnung denen ihrer andersfarbigen Kameraden durchaus ebenbürtig waren. Vom westindischen Archipel, namentlich von Jamaica und Barbados herkommend, kehrten die meisten nach Vollendung des Baues in ihre Heimat zurück; doch ließ sich auch ein nicht unbeträchtlicher Teil dauernd in der Kanalzone nieder.

Neben der schwarzen ist auch die gelbe Rasse im Panamagebiet recht ansehnlich vertreten, obgleich die nordamerikanischen Einwanderungsverbote selbstverständlich auch auf die Kanalzone angewandt werden. Wie streng man diese Verbote handhabt, erfuhr ich später, als ich mit einigen Japanern von Iquitos den Amazonas hinunterfuhr. Die Bedauernswerten wollten nach Japan zurückkehren, mußten aber, da sie in Colon des Dampferwechsels wegen landen müssen, allein ihrer gelben Hautfarbe wegen den riesigen Umweg über Gibraltar-Marseille-Suez-Singapore machen.

Welch großes Interesse die Amerikaner daran haben, die gelbe Rasse von der Kanalzone



Colon: Wellblechbuden im Negerviertel.

fern zu halten, geht aus der Tatsache hervor, daß sie den Kanal nicht zuletzt aus strategischen Gründen erbauten. Diese strategischen Gründe aber richten sich in erster Linie gegen die Japaner. Sofern nämlich der Kanal im Falle eines Krieges nicht vorher durch eine leicht mögliche Sprengung unpassierbar gemacht wird, gestattet er den Nordamerikanern, innerhalb weniger Tage ihre gesamten atlantischen Seestreitkräfte nach dem Stillen Ozean zu werfen. Allein unter dieser Voraussetzung erspart der Panamakanal den Vereinigten Staaten eine ganze Kriegsflotte. So erscheint es durchaus natürlich, daß ihnen eine Verstärkung des gelben Elementes gerade an dieser verwundbarsten Stelle alles andere als erwünscht sein muß. Die amerikanischen Flottenmanöver vom Jahre 1925 haben übrigens gezeigt, daß eine genügend rasche Vereinigung der atlantischen und pazifischen Geschwader keineswegs außer jedem Zweifel steht. In dem genannten Jahre gelang es nämlich der „feindlichen Flotte“, die Rolle der japanischen spielte, den Kanal zu sperren, bevor die östlichen und westlichen Geschwader sich zu vereinigen vermochten. Eine größere Sicherheit in dieser Beziehung könnte allein ein zweiter, entfernterer Kanal bieten, der ein japanisches Geschwader zwingen würde, sich zu teilen. So ist es denn nicht verwunderlich, wenn sich die Union bereits im Kriegsjahre 1917 durch den Bryan-Chamorro-Vertrag um drei Millionen Dollar das Recht

erwarb, noch einen Kanal durch das Gebiet von Nicaragua zu bauen.

Mit der gleichen Selbstverständlichkeit, mit der die Vereinigten Staaten ihre Einwanderungsverbote auf das neu erworbene Gebiet anwandten, haben sie auch die Kanalzone „trocken“ gelegt. Infolgedessen sind in dem ganzen, ihrer Hoheit unterstellten Gebiete (wenigstens öffentlich), nirgends geistige Getränke erhältlich. Über den moralischen Wert dieser Maßnahme, die sich nicht an die innere Einsicht des einzelnen wendet, sondern allein einen Akt gesetzgeberischer Gewalt darstellt, kann man in guten Treuen verschiedener Ansicht sein. Sicher aber ist, daß die Folgen dieses Verbotes bei dem heißen Klima, wenigstens in gesundheitlicher Beziehung, die denkbar günstigsten sind. Die Gefahren der Malaria und des Gelben Fiebers, namentlich aber die häufige Neigung zur Trunksucht bei den Negern, ließen die Trockenlegung der Zone in Ergänzung der allgemeinen Sanierungsmaßnahmen als durchaus wünschbar erscheinen. Nur zu oft kann man nämlich in den Tropen beobachten, wie sich erste Fieberanfalle im Anschluß an größere Trinkgelage einstellen.

Daß sich die Amerikaner übrigens nicht mit der „Trockenlegung“ allein begnügten, sondern in großzügiger Weise für einen vollwertigen Ersatz der geistigen Getränke sorgten, konnte ich schon in der ersten halben Stunde nach meiner Ankunft erfahren. Auf der Suche nach einem Frühstück, das ich auf dem Schiffe verpaßt hatte, traf ich in unmittelbarer Nähe des Hafens auf ein großes, vornehm eingerichtetes alkoholfreies Restaurant. Einrichtung und Betrieb sind da in jeder Beziehung musterzüglich und echt amerikanisch. Der hohe, luftige Raum, mit Einschluß des Bodens, blizt förmlich von Sauberkeit. Bedienen muß sich jeder selbst. Auf einem über zehn Meter langen Büffet an einer Wand liegen alle Speisen auf, die fertig zu haben sind. Vor dem Büffet läuft ein durch ein blitzblankes Geländer vom übrigen Raume getrennter Gang. Wenn man diesen be-



Colon: Negerkinder.

tritt, erhält man von einem sauber gekleideten Kellner Teller und Besteck. Hierauf passiert man die lange Reihe der Speisen und Getränke, wählt sich aus, was man wünscht und erhält am Ende des Ganges einen kupierten Zettel, der angibt, was man beim Verlassen des Lokales zu zahlen hat.

Da die ältern Stadtteile fast durchweg aus Holz gebaut sind, das durch die tropische Hitze

kam, rief damals verzweiflungsvoll aus: „In meinem Leben habe ich kein miserableres Nest gesehen, als dieses Colon. Großer Christoph Kolumbus, im Leben hast du bösesten Undank der Menschen erfahren, und jetzt, nach deinem Tode muß man deinen Namen mit dem Namen dieses abscheulichen Aufenthaltortes beflecken! Das ist also das Denkmal, welches dir die Nachwelt gesetzt hat! Colon verdient den



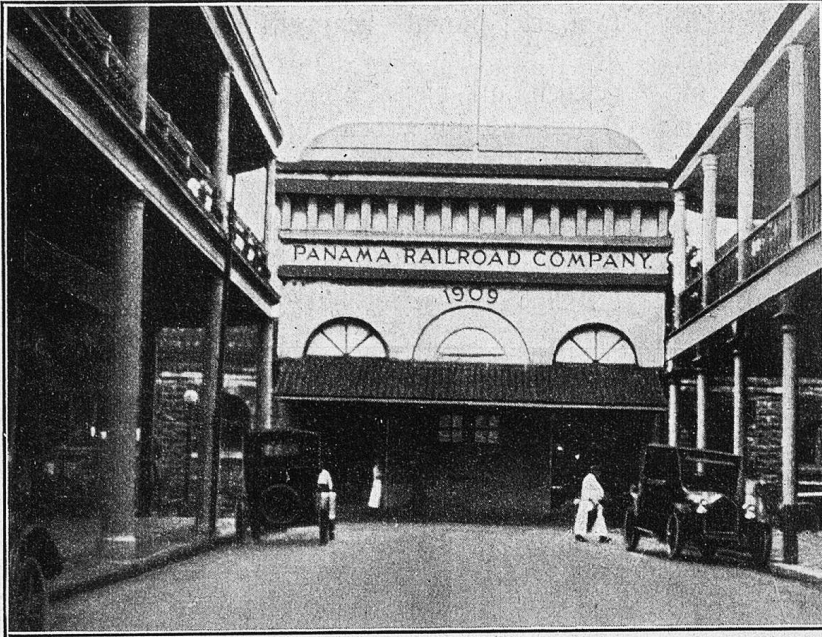
Colon: Gebäude der Berufsfeuerwehr.

zeitweise total ausgedörrt wird, besteht für Colon fortgesetzt eine nicht unerhebliche Feuergefahr. Allein auch in dieser Beziehung haben die Amerikaner in großzügiger Weise vorgesorgt. Eine gut geschulte Berufsfeuerwehr, mit modernsten Automobilspritzen ausgerüstet, steht Tag und Nacht bereit, einen allfälligen Brandausbruch sofort einzudämmen.

Natürlich haben die wechselnden Schicksale, die der Bau des Panamakanals im Verlaufe der Jahrzehnte erfuhr, auch dem Einfahrtshafen Colon ihren Stempel aufgedrückt. Und wenn man sich vergegenwärtigen will, was die Stadt den Amerikanern alles zu verdanken hat, braucht man bloß ein wenig in früheren Beschreibungen des Ortes nachzublättern.

Noch Kolberg, der 1871 auf seiner Reise nach Ecuador durch die heutige Kanalzone

Namen einer Stadt nicht, auch nicht einmal ben eines Dorfes. Ein paar elende Häuser stehen da, sonst noch einige Spelunken, die zum Aufenthalt von wilden Bestien dienen können. Rings von stagnierenden Sümpfen in förmlichen Belagerungszustand versetzt, ist Colon in seinem Innern ein fortlaufender Sumpf, eine stinkende Pfütze. Schon beginnen die Symptome des gelben Fiebers sich an uns zu zeigen: Schwindel ergreift uns; ein unermesslicher Ekel durchschauert unsere Glieder. O unglückliches Amerika, was nützt all deine Pracht, die du in deiner üppigen Natur entfaltet? Viel lieber will ich in den eisigen Steppen Sibiriens zwischen den Jakuten und den Tschuktschen hausen, als mitten in dieser reichen, uns verschlossenen tropischen Vegetation, festgebannt in einer solchen menschlichen Wohnstätte, wie Colon!“



Colon: Bahnhof der Panama-Eisenbahn.

Begründet wurde der Ort 1852 anlässlich des Baues der Panama-Eisenbahn. Nach dem Hauptunternehmer der Bahn, einem reichen New Yorker Kaufmann, wurde er Aspinwall genannt; doch ist dieser Name mehr und mehr außer Gebrauch gekommen.

Wohl kam mit dem Beginn des Kanalbaues durch die Franzosen, am 1. Februar 1881, ein gewisser Aufschwung. Aber dieses Aufblühen währte nicht lange. Während der Zeit, da die Franzosen am Kanal arbeiteten, starben nicht weniger als 22,000 Menschen am Gelben Fieber, an der Malaria und andern Krankheiten. Die Gesellschaft verkrachte, und auch für Colon kamen bittere Zeiten.

So ist es denn kein Wunder, wenn Hans Meyer, der 1903, also vor der Ausführung des Baues durch die Nordamerikaner, die jetzige Kanalzone durchreiste, von Colon kein wesentlich freundlicheres Bild entwirft, als Kolberg 1871. In seinem großen Werke „In den Hoch-Anden von Ecuador“ schreibt er nämlich über diesen Ort:

„Beim ersten Schritt an Land sieht man, daß man hier nicht mehr auf europäischem Kolonialboden wandelt. Zwar wird im öffentlichen Verkehr mehr englisch als spanisch gesprochen; zwar wird großartig nach Dollars und Cents gerechnet, während die kolumbische Landeswährung Pesos und Centavos sind; zwar sehen der dem Landungspier gegenüber-

liegende kleine Bahnhof und die Wagen und Lokomotiven der Panama-Rail-Road ganz solide aus; denn die Bahngesellschaft ist bekanntlich englisch-nordamerikanisch; aber in den Straßen und Häusern der Stadt liegt ungeschminkte freistaatlich kolumbianische Wirtschaft zu Tage; Schmutz, Verlotterung, Zuchtlosigkeit, Fäulnis, wohin man schauen mag. Aus der hohen Zeit der französischen Panama-Compagnie stehen noch zahlreiche, einmal hübsch gewesene Häuschen um ein Standbild des großen Kolumbus geschart; aber sie sind meist verlassen und verfallen schnell in diesem Dampfklima.

Vorn nach dem Hafen zu reihen sich Kaufläden von internationalem Charakter der überseeischen Universalwarenlager und ein paar „Hotels“ aneinander; aber es gibt keine Käufer und keine Logiergäste in diesen großen Bretterbuden, und die Inhaber sind jetzt meist Chinesen, nachdem die frühern weißen Besitzer Bankrott gemacht haben. Zwischen und hinter diesen verfaulenden Holzhäusern liegen scheußliche Sümpfe, wahre Gelbfieberbrutstätten, die man vergeblich mit Unrat und leeren Konservenbüchsen auszufüllen sucht. Auf den Straßen ist kein Verkehr; die weißen Bewohner sehen verkommen, höhläugig, lederhäutig aus; die schwarze und gelbe Bevölkerung ist zerlumpt und bettelhaft. Seitdem die französische Panama-Compagnie verkracht ist, fristen Colon und der Colone ihr Dasein nur von der kleinen Panama-Eisenbahn und dem Durchgangsverkehr nach und von dem Pazifischen Ozean; aber das ist zu wenig für die ganze Stadt. Bessere Zeiten können und müssen erst mit der Wiederaufnahme der Kanalarbeiten kommen.“

Diese bessern Zeiten, die damals von allen Bewohnern der Zone sehnsüchtig herbeigewünscht wurden, sind heute längst gekommen. Die Stadt Colon zählt nunmehr über 32,000 Einwohner, und an Stelle der elenden Bretterbuden reiht sich heute ein eleganter Laden an den andern. Und wo früher fieberfranke Bettler herumlagerten, regen sich emsigfrohe, gesunde Menschen. Die frühere Verlotterung und

Zuchtlosigkeit ist verschwunden, und an ihre Stelle sind straffe Ordnung und Disziplin getreten. Der Gegensatz zur ganzen Umgebung des zentralamerikanischen Festlandes ist so in die Augen springend, daß sich heute jedem Rei-

senden, der die Kanalzone passiert, unwillkürlich ein Gefühl der Hochachtung vor der nordamerikanischen Technik und ihrem Organisationstalent aufdrängt.

(Fortsetzung folgt.)

Herbströschen.

Mir ist ein Röslein aufgegangen
am herbstlich fahlen Gartenhag;
nun mag es lieblich weiterprangen
bis zu dem nahen Sterbetag.

In meinem Herzen will es blühen,
obwohl des Lebens Ende droht . . .
O schön war es bei allen Mühen!
Ein Weilchen noch bleib fern mir, Tod!

Wer weiß, ob mir nicht noch gelinge
ein Liedchen, bislang ungesagt,
das einer Seele wird zur Schwinge,
mit der sie neuen Ausflug wagt.

U. B.

Frau Sorge.

Skizze von Ernst Balzli.

Die rasselnde Nähmaschine war verstummt. Durchs schmale Dachfenster dunkelte der tiefe, frühe Abend herein. Über den Dächern sang fernhin ein goldener Glockenlaut.

Eine letzte Schwalbe blühte durch den blauen Herbsthimmel, in schnellem, zuckendem Flug. Es war, als hastete sie nach den wenigen einsamen Sternen, die von der samtigen Himmelswölbung niederleuchteten gleich silbernen Faltern.

Die junge Nähterin wandte sich mit einem müden Auffsitzen in ihre Kammer zurück, die in ungewissem Zwielflicht verdämmerte. In einen tiefen Lehnstuhl sank sie hin, müde und willenlos. Ein wenig träumen wollte sie, des Tages harte Fron vergessen, vielleicht eine halbe Stunde lang glücklich sein . . .

Da fiel ihr Blick auf das alte Bild, das über dem Bett der dunklen Wand hing. Hell schimmerte das weiße Blatt aus der Finsternis heraus.

Sie kannte es wohl. Seit Jahren hing es da — ihr Vater hatte es ihr geschenkt. Das Bild war seine Freude gewesen. Er hatte es selbst gerahmt und mit kunstvollen Buchstaben einen Titel darunter gemalt, den er selbst erjonnen: „Frau Sorge“.

Freilich — diese Frau hatte er gut gekannt. Bis zum bitteren Tod war sie seine beste Gefährtin gewesen. Und seinem Kind, der jungen Nähterin, hatte er das Bild vermacht.

Sie betrachtete es wieder, wie sie schon hundertmal getan hatte. Da war ein altes, krummes Weiblein, von Alter und Krankheit gekrümmt und niedergedrückt. Es stützte sich schwer auf eine Krücke. Die Kleider hingen zerlumpt und unordentlich um die dunkle Gestalt. Mit einem langen, dünnen Knochenfinger klopfte sie an eine wacklige Tür.

Seltam war ihr Antlitz. Über zwei tief-
liegenden Augen drohte eine gefurchte, strenge Stirn. Harte Linien liefen von den Nasenflügeln zu den Mundwinkeln, unerbittlich, grausam. Die Lippen waren zu einem schmalen Spalt gepreßt, nach unten gezogen. Kummervoll, hilflos sah das ganze Gesicht aus, böse, drohend, gramumdunkelt —

Und doch nicht abstoßend.

Ein Zug war da — vielleicht um die Augen — der war still und rührend und hat:

„Ich weiß, daß ich dein Elend bin, dein Unglück, Hunger, Not, Tod. Aber es ist nicht meine Schuld, wenn ich zu dir komme. Ich bin zu dir gesandt . . . bin Dienerin. Nimm mich auf, o Mensch!“ —

Das war Frau Sorge.

Das Mädchen beugte sich vor und blickte lange in das dunke Antlitz hinein. Dann bewegte es die Lippen —

„Frau Sorge! . . . Du mußt mir raten. Siehe, heute abend wird er zu mir kommen, mein Liebster. Er will mich fragen, ob er mir