

Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 31 (1927-1928)
Heft: 5

Artikel: Im Reiche des Sonnengottes : Reise durch Ecuador und das östliche Peru [Fortsetzung]
Autor: Hintermann, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-662048>

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.

(Fortsetzung.)

4. Kapitel.

Abreise ins Innere.

Über den Palmirapaß nach Kiobamba.

Vor der Eröffnung der Guayaquil-Quito-Eisenbahn war die Reise nach Kiobamba, besonders wenn man größeres Gepäck mitführte, recht umständlich. Zunächst fuhr man mehrere Tage mit dem Dampfer den Guayas und Rio de Caracol aufwärts bis Babahoyo.*) Von dort mußte man Maultiere mieten, um auf unsäglich vernachlässigten Pfaden durch die Bergurwälder der „Tierra templada“, d. h. der an die heiße Niederung anschließenden gemäßigten Zone, nach Guaranda, im Tale des Rio Chimbo zu gelangen. Von Guaranda zog man ebenfalls mit Maultieren weiter, am Fuße des Chimborazo vorbei, durch die „Tierra fria“, d. h. das oft von Schneestürmen heimgesuchte kühlere Gebiet, in das Hochbecken von Kiobamba.

Seit dem Bau der Bahn durch die Nordamerikaner hat sich diese umständliche und zeitraubende Reise natürlich wesentlich vereinfacht. Von dem Guayaquil gegenüberliegenden kleinen Orte Duran, dem Ausgangspunkte der Nordamerikanerbahn, fährt jeden Montag und Mittwoch ein Zug, der nach etwa zwölfstündiger Fahrt noch am gleichen Abend in Kiobamba eintrifft. Von dort weg kann man, da nachts keine Züge fahren, am folgenden Tage die ungefähr gleich lange Reise nach Quito fortsetzen.

Da ich beabsichtigte, von Kiobamba aus

einen Abstecher nach dem in der Ostkordillere liegenden Tunguragua zu machen, hatte ich von Europa her auch eine vollständige Bergausrüstung mitgenommen. Der Tunguragua, ein 5087 Meter hoher, tätiger Vulkan ist verhältnismäßig unschwer zu besteigen, da die Schneebedeckung erst etwa 400 Meter unterhalb des Gipfels beginnt. Trotzdem er über 1200 Meter niedriger ist als der 6300 Meter hohe Chimborazo, ist die Steigleistung, die man beim Tunguragua zu überwinden hat, eine wesentlich größere als beim letzteren. Während der Chimborazo sich nämlich über einer bereits 4000 Meter hohen Basis erhebt, ragt der Tunguragua 3000—3200 Meter über seine unmittelbare Umgebung empor. Interessant ist der Berg, der wiederholt größere Ausbrüche zeigte, vor allem durch seine mächtigen Lavaströme, die er dabei in das Tal des Rio Pastazo hinunter sandte, wobei er die Wasser dieses Flusses zu einem See aufstaute.

Nachdem meine letzten Reisevorbereitungen in Guayaquil in der Hauptsache beendet waren, konnte ich den Sonntag noch dazu benützen, die in meinem Hotelzimmer im schönsten Durcheinander liegenden Sachen in zwei große Haufen zu ordnen. Der eine enthielt alle Dinge, die ich bei dem Aufenthalt in Kiobamba benötigte, der andere dagegen umfaßte die Ausrüstung, die erst für die Weiterreise von Quito über die Ostkordillere nach dem Napo in Frage kam. Der Sicherheit halber wollte ich jedoch beide Teile mit nach Kiobamba nehmen und den einen, den ich zunächst nicht brauchte, von dort direkt nach Quito weitersenden.

*) Siehe Karte von Mittel-Ecuador.

Auf Montag früh fünf Uhr hatte ich einen Gepäckträger bestellt, der die ganze Ausrüstung mit seinem Handwagen nach dem Fährdampfer hinüberführen sollte. Da ich jedoch vor der Weiterreise ins Innere noch eine Menge Korrespondenzen zu erledigen hatte, konnte ich mit dem eigentlichen Verpacken erst so spät beginnen, daß ich bis zwei Uhr morgens damit noch nicht zu Ende war. Ermüdet legte ich mich für eine Viertelstunde nieder, schlief jedoch sofort ein und erwachte erst, als es fünf Uhr war und der Cholo kam, um die Sachen abzuholen. In Eile rafften wir das noch herumliegende Zeug zusammen und zogen nach dem Hafen. In flotter Fahrt zog der mit Menschen überfüllte breite Dampfer über den reißenden, wohl zwei Kilometer breiten Fluß nach dem am jenseitigen Ufer stehenden Bahnhof Duran.

Die Züge der Guanaquil-Quito-Eisenbahn führen nur zwei Wagenklassen, und da ich vermutete, daß die zweite jedenfalls für Europäer wenig empfehlenswert und überfüllt sein werde, löste ich eine Karte erster Klasse. Das Gedränge beim Schalter und beim Einsteigen war grauenhafte. Die einzelnen Wagen wurden regelrecht gestürmt; nicht nur die Gänge und Trittbretter, sondern auch der Tender der Lokomotive waren im Handumdrehen mit Leuten überfüllt (siehe Abb. Huigra). Da ich ziemlich viel Handgepäck mit mir führte, mußte ich warten, bis fast sämtliche Mitreisende eingestiegen waren. Zu meiner großen Überraschung fand ich jedoch noch einen kaum zur Hälfte gefüllten Wagen, in dem ich mich sofort häuslich niederließ. Da der Zug noch nicht abfuhr, benützte ich die Gelegenheit, um in einer in der Nähe stehenden Bretterbude einen Milchkaffee zu trinken.

Bei dem überstürzten Aufbruche war es mir leider nicht gelungen, alle Gegenstände in den Koffern unterzubringen. Namentlich die aus einem halben Dutzend Paketen zu je hundert Ein-Sucres-Noten und einem Saß Nickelstücke bestehende Kleingeld-Reisekasse hatte keinen Platz mehr gefunden. Dieses Geld lag nun nur lose eingewickelt in meiner Pelerrine, und da ich aus begreiflichen Gründen nicht gerne vor allen Leuten umpacken wollte, mußte ich das umfangreiche Bündel jedesmal, wenn ich den Zug verließ, mit mir schleppen. Der Kaffee, den man in der Bretterbude bekam, war, wie fast aller Kaffee in Ecuador, herzlich

schlecht. Zwar wächst dieses Genußmittel sowohl im Tieflande am Pazifischen Ozean als auch jenseits der Ostfordillere im sogenannten Oriente in ganz hervorragender Qualität, allein man stellt den Aufguß nicht wie bei uns für jeden Gebrauch besonders her, sondern fabriziert eine Art konzentrierter Essenz, die, in Limonadenflaschen abgefüllt, oft wochenlang aufbewahrt und der heißen Milch in kleinen Mengen beigegegossen wird. Woher diese merkwürdige und unverständliche Sitte stammt, ist mir unbekannt, doch habe ich in ganz Ecuador nirgends eine andere Zubereitungsweise gesehen.

Zunächst fuhr unser Zug durch die feucht-heiße Niederung bis Bucay am Fuße der Cordillere, wo das Tal des kleinen Rio Chimbo, von Guaranda und dem Chimborazo herkommend, die Ebene erreicht. Die feucht-heiße Niederung zu beiden Seiten der Bahnlinie ist dicht bestedelt. Eine Station folgte der andern in Zwischenräumen von kaum fünf oder zehn Minuten, doch ging die Abfertigung stets mit anerkennenswerter Promptheit vor sich. Die Häuser der Mischlingsbevölkerung, die hier ihren Wohnsitz hat, stehen der starken Bodenfeuchtigkeit wegen fast ausnahmslos auf Pfählen. Die meisten sind aus Bambus gebaut und sehen zum Teil sehr verlottert aus. Fast jede Siedelung ist von Bananenpflanzungen umgeben, auch werden ziemlich viel Ananas gepflanzt, die von den Cholofrauen auf den Haltestellen der Bahn den Reisenden angeboten und von diesen meist gerne gekauft werden. Überhaupt bietet die Bahn, die bei ihrer Einführung so viele vom Transport der Waren und Personen lebende Menschen brotlos gemacht hat, den Siedlern längs ihrer Linie heute eine Menge neuer und lohnender Verdienstmöglichkeiten. Abgesehen davon, daß die stets überfüllten Züge trotz der zweitägigen Fahrt bis Quito keine Speisewagen führen und die Reisenden infolgedessen ganz auf das angewiesen sind, was ihnen an Verpflegung auf den Zwischenstationen geboten wird, versäumt auch keiner, unterwegs für sich selbst oder für seine Angehörigen möglichst viele der auf der Hochebene nicht vorkommenden Tropenfrüchte einzukaufen. Neben Bananen, Ananas und Orangen werden vor allem viele der saftigen Naranjitos mitgenommen, die den letzteren zum



Ananas verkaufende Cholofrauen.

Verwecheln ähnlich sehen, inwendig aber vollständig grün sind.

Gegen die Nordküste zu wurden die Siedlungen etwas spärlicher, und der Zug fuhr oft auf längere Strecken durch dichten Urwald. Die Pflanzenwelt dieser Gebiete ist selbst für tropische Gebiete von beispielloser Üppigkeit und zeichnet sich vor allem durch einen ungeheuren Artenreichtum aus.

Gegen Bucay zu, das bereits 310 Meter hoch liegt, steigt die Bahn langsam an, und von dem Orte selbst zweigt eine kurze Linie nach Victoria im Tale des Rio Chimbo ab. Leider sollte ich bei dieser Gabelung eine unliebsame Überraschung erleben und zugleich erfahren, warum sich andere Reisende mit Sitzplätzen auf den Trittbrettern begnügten, während unser Wagen noch zur Hälfte leer stand. In Bucay mußte dieser nämlich geräumt werden, da er nach Victoria bestimmt war. Mit Mühe und Not erkämpfte ich mir mit meinem umfangreichen Gepäck einen Stehplatz im Innern eines vollgepfropften, unsäglich schmutzigen Wagens. Den Ehrentitel eines solchen verdiente er eigentlich nicht, denn nach allem, was ich da zu sehen bekam, würde man ihn zutreffender als fahrbaren Schweinestall bezeichnen. Die Bahnen in den Wildnissen Zentralbrasilien zeichnen sich gewiß auch nicht durch übermäßigen Komfort aus, und als kabinenloser Passagier auf dem italienischen Frachtdampfer war ich in bezug auf Sauberkeit keineswegs verwöhnt worden,

allein was man bei einer Fahrt (wohlverstanden erster Klasse) auf der Guayaquil and Quito-Railway erleben kann, übersteigt im allgemeinen das Fassungsvermögen eines Europäers. Von den Sitzen war buchstäblich nichts mehr zu sehen. Alles wurde überlagert mit Säcken, Fruchtkörben, landwirtschaftlichen Geräten, Koffern, schmutzigen Decken und Ponchos. Dazwischen hockten zum größten Teil auf dem Boden abenteuerliche Gestalten, teils Weiße, teils Cholos, teils reine Indianer, die eifrig diskutierten oder Karten spielten und von Zeit zu Zeit einen Schluck Aguardiente (Zucker-

rohrschnaps) zu sich nahmen. Erhöht wurde der Eindruck, daß man sich hier eigentlich mehr in einem Viehstall als in einem Bahnwagen erster Klasse befinde, durch die mit starken Drahtgittern versehenen Fenster, die den Ausblick auf die Landschaft stark behindern.

Ich selbst saß eingeklemt auf meinem Gepäck in unmittelbarer Nähe jener stillen Klausel, auf deren Türe die auf der ganzen Welt verständlichen Buchstaben W. C. prangten.

Um den Reisenden Gelegenheit zu geben, auf der Station das Mittagessen einzunehmen, macht der Zug in Guigra in 1280 Meter Höhe einen längeren Aufenthalt.

Während der Bergfahrt dorthin brauste der Zug fast unausgesetzt durch herrlichen Bergurwald, der sich durch die Mannigfaltigkeit und Schönheit der Formen sowie durch ein außergewöhnliches Größenwachstum auszeichnet. Die drückende Schwüle der Niederung schwindet mehr und mehr, und von dem Gebirge herunter weht eine frische reine Luft, die einem vergessen macht, daß man sich noch immer in unmittelbarer Nähe des Äquators befindet. Bei Guigra selbst ist der Baumwuchs völlig verschwunden. Naakt und kahl, nur stellenweise mit einer spärlichen Grasnarbe bedeckt, fallen zu beiden Seiten die Steilhänge des Gebirges zum Rio Chanchan hinunter. Und feuchend und stöhnend wand sich der Zug um die Mittagstunde den Felswänden entlang gegen den 3245 Meter hohen Palmirapaf hinauf.

Die schwierigste Stelle des von den Nordamerikanern ausgeführten Bahnbaues liegt unzweifelhaft bei der furchtbar steilen Felswand „Bistichi“ zwischen den Stationen Sibambe und Mausi. Hier mußte auf einer verhältnismäßig sehr kurzen Strecke eine Höhendifferenz

von über 500 Meter überwunden werden, und mit Recht bemerkt Hans Meyer in seinem bereits früher zitierten Werke „Die Hochanden von Ecuador“: „Es ist dies das verwegenste Stück Bahnbau, das ich in allen fünf Weltteilen gesehen habe, ein echtes Yankeewerk. Sechszehn Kilometer lang mußte die

Linie an der Bergwand entlang untermauert werden; aber da das Gestein zum Teil äußerst verwittert ist, zum Teil aus Konglomeraten besteht, so daß ein fortwährendes Bombardement von Steinen auf den Zug hagelt, wird man das Gefühl nicht los, daß im nächsten Moment die ganze Bergwand mit Zug und Inhalt in die Tiefe stürzen werde. Das ist denn auch bereits zweimal geschehen, glücklicherweise „nur“ bei schweren Güterzügen, aber man baut einfach ein paar neue Stützmauern und fährt weiter darüber.“

Da der Steilheit des Geländes wegen kein Platz für Röhren vorhanden ist, fährt hier der Zug fortgesetzt im Zickzack und zwar so, daß man beim Hinausschauen die Lokomotive bald vorn, bald hinten erblickt. Von dem 2390 Meter hoch gelegenen Mausi hat der Zug noch weitere 655 Meter bis zum Palmirapaß zu überwinden. Leider gehörte dieser Teil der Fahrt zu den für mich unangenehmsten der ganzen Reise. Schon während der vorhergehenden Kingu-Expedition war ich von einer schweren Mittelohrentzündung befallen worden. Zwar hatte die geschickte Hand eines Spezialisten in Rio de Janeiro die starke Granulation, die sich im Anschlusse daran hinter dem Trommelfell des rechten Ohres gebildet hatte, entfernt, allein der Eiterausfluß dauerte trotz ständiger Alkohol- und Höllensteintinktur-Einträufelungen immer noch an. Bei dem raschen Anstieg der Bahn aus der heißen Niederung nach den kalten Höhen stellten sich plötzlich von neuem



Guayaquil-Quito-Bahn, Station Huigra (1200 m).

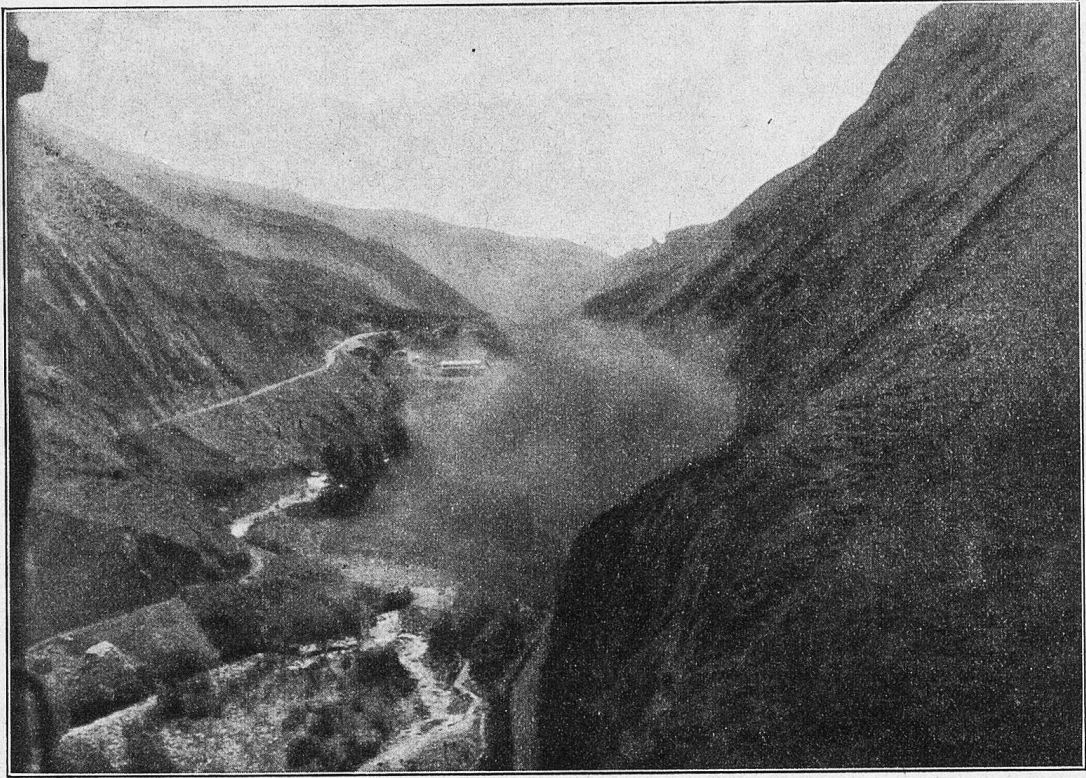
furchtbare Schmerzen ein. Diese steigerten sich schließlich derart, daß ich mich wie an den schlimmsten Tagen der Kingu-Expedition laut stöhnend am Boden herumwälzte. Jedoch mehr noch als die Schmerzen peinigte mich der Gedanke, daß ich dieser Ohrenkrankung wegen vielleicht die großen Höhen nicht mehr ertragen könnte und infolgedessen die Reise vorzeitig und ergebnislos abbrechen mußte. Von den Mitreisenden, die nicht wußten, was mir fehlte, wurden mir halb gewaltsam mehrere Gläser Zuckerrohrschnaps eingeflößt, die ich trank in der Hoffnung, dadurch meine Schmerzen wenigstens einigermaßen zu betäuben. Allein diese dauerten dessenungeachtet noch stundenlang an und ließen erst etwas nach, als wir die Höhe des Palmirapasses längst hinter uns hatten.

Das Gebiet, das wir nun durchfuhren, bot einen trostlosen Anblick dar. Die große Ebene, die sich zu beiden Seiten der Bahnlinie ausbreitete, war über und über mit dichten Lagen von Vulkanstaub bedeckt. Wenn der Wind darüber fegte, wurde es dunkel im Wageninnern, und trotzdem Fenster und Türen geschlossen waren, drang der Staub durch alle Ritzen, und es dauerte gar nicht lange, so waren wir selbst nebst unserem Gepäck von einer ganzen Schicht dieser feinen, einförmig grauen Masse bedeckt. Immer heftiger tobte draußen der Sturm und machte schließlich jeden Ausblick auf die Landschaft unmöglich.

Dieser feine Staub, der sich hier in so großen Mengen angehäuft hat, stammt von den

Ausbrüchen des Sangay her, der sich, nur fünfzig Kilometer vom Palmirapaß entfernt, in der Ostkordillere in völlig menschenleerer Einöde 5323 Meter hoch erhebt. Seine Umgebung ist jeder Vegetation beraubt, und der Berg selbst, der auf einem dort 3600 Meter hohen Grundgebirge steht, macht mit seinem wohl nur durch Aufschüttungen, jedoch nicht durch Laven gebildeten 16—1700 Meter hohen Kegeln keinen er-

ten, auf einem Hügel angeichts des feuerspeienden Sangay dem Natamatrinken unterziehen. Dieses Getränk, das durch Abkochen einer Liane (*Banisteria caapi*) gewonnen wird, erzeugt zunächst eine Erregung und ein Zittern, dem eine dreitägige Gefühlslosigkeit nachfolgt. Während dieser Zeit hat der Zauberer merkwürdige Träume und Visionen, die über Krieg und Frieden entscheiden und die er den Seinen als die



Steilwand beim Aufstieg der Bahn zum Palmirapaß (3200 m).

freulichen Eindruck. Zwar ist der ganze Berg bis weit hinab vergletschert, sogar die Kraterländer tragen eine Schneedecke; allein das ganze ist derart mit Vulkanstaub und Auswürflingen bedeckt, daß der Berg gleich seiner Umgebung in einförmigem Grau erscheint.

Bekannt ist der Sangay vor allem durch die Häufigkeit seiner Ausbrüche, die sich seit dem Jahre 1728 fast ununterbrochen in Zwischenräumen von oft nur wenigen Sekunden folgen. Auch jenseits der Ostkordillere im Quellgebiet des Pastaza und seiner südlichen Nachbarflüsse sind die Detonationen des Berges deutlich vernehmbar und erfüllen naturgemäß die Eingeborenen mit ehrfurchtsvoller Scheu. Bei den Sivaros zum Beispiel muß sich der Zauberer, um mit dem Gotte Iguanchi in Verkehr zu tre-

ten, auf einem Hügel angeichts des feuerspeienden Sangay dem Natamatrinken unterziehen.

Bei der Häufigkeit der Vulkanausbrüche in Ecuador ist es übrigens kein Wunder, wenn von den Ureinwohnern des Landes, wie in einem späteren Kapitel noch gezeigt werden soll, die Berge überhaupt als Gottheiten verehrt wurden. Denn, wenn ein Vulkanausbruch schon auf den gebildeten Europäer im allgemeinen stets einen starken und nachhaltigen Eindruck macht, um wieviel mehr muß er auf den Naturmenschen wirken, dem es unmöglich ist, die Erscheinung auf natürliche Weise zu erklären.

Gegen sechs Uhr abends, unmittelbar vor Sonnenuntergang, erreichten wir endlich das malerisch in der flachen Mulde gelegene und zum Teil von Eufalyptuskwäldchen umsäumte

Riobamba. Da die Ankunft eines Zuges aus dem Tieflande immer ein Ereignis bedeutet für das kleine Städtchen, hatte sich fast die gesamte Bevölkerung am Bahnhofe eingefunden. Der Temperaturgegensatz zu dem heißen Guayaquil

war allerdings ungemütlich. Ein steifer Ostwind wehte von den umliegenden Bergen herunter, und das Quecksilber des Thermometers sank nahezu auf den Gefrierpunkt.

(Fortsetzung folgt.)

An meine Maria.

Schon dreizehn Jahre Miteinanderleben
Hat uns ein freundliches Geschick gegeben.

Ich bin in diesen dreizehn Mannesjahren
Mit Dir auf einem Strom von Glück gefahren.

Es hat mancher Windstoß unsern Kahn umtobt;
Es hat manch schmeichelnd Lüftlein uns erprobt.

Wir haben oft im Innersten gebebt,
Dem Geiste nah, der ob den Wassern schwebt.

Schier unerträglich schien der Pflichten Last.
Gar viel verwehte in des Fahrens Saft.

„Wie könnten wir mit schwachen Menschenhänden
Und eignem Geist ein gutes Werk vollenden?“

Das Weib gehört zum Mann, der Mann zum Weib,
Daß einig seien Seele, Geist und Leib.

Steh' ich am Ruder? sitzt Du am Steuer?
Bist Du der Mond? bin ich der Sonne Feuer?

O selig Ineinanderüberfließen
Von Ich und Du, von Arbeit und Genießen!

O selig dieses Gott im Andern Merken
Und mitzuleben in des Andern Werken!

O selig dieses Miteinanderbeten,
Zu zwei'n als eins verschmolzen hinzutreten

Und Gott zu danken nach so vielen Jahren,
Für seine Hilfe in so viel Gefahren,

Daß er im Andern sich uns selbst enthüllt —:
Daß wir durch Liebe sein Gesetz erfüllt! *)

*) Aus Blumen und Nessel. Gedichte von Max Abrecht. Ein gereifter und aufrechter Mann, der zum Natur- und Menschenleben seinen besondern Blickpunkt bezogen hat, spricht hier seine Gedanken, Gefühle und Überzeugungen aus, und

zwar in ansprechender dichterischer Form. Ein frommes, ernstes Gemüt und echt menschliche Gesinnung spiegelt sich in der Abtheilung „Dabeim“. Dieser entnehmen wir obenstehenden Rückblick. Briefe erreichen den Verfasser unter Postfach 16490, Basel I

Das Ende der Flitterwochen.

Von Rudolf Schneyer.

(Schluß.)

Am Abend traf er seine Frau schneidernd in der Stube an. Zerschnittene Tuchstücke lagen auf dem Stubentisch, daneben Schere, Nadel und Faden. Neugierig trat er hinter sein Ehegespons, fragend:

„Was tust du?“

„Störe mich nicht,“ sagte sie eifrig. „Ich habe zu denken.“ Auf ihrem Gesichte lag eine gehörige geistige Anstrengung, als hätte sie das Problem des Glückes zu lösen.