

www.e-rara.ch

Sommer und Winter in Südamerika

Stähelin, Alfred

Basel, 1885

Universitätsbibliothek Basel

Shelf Mark: UBH EUU VIII 22

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-88610>

www.e-rara.ch

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien – von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material – from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes – des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

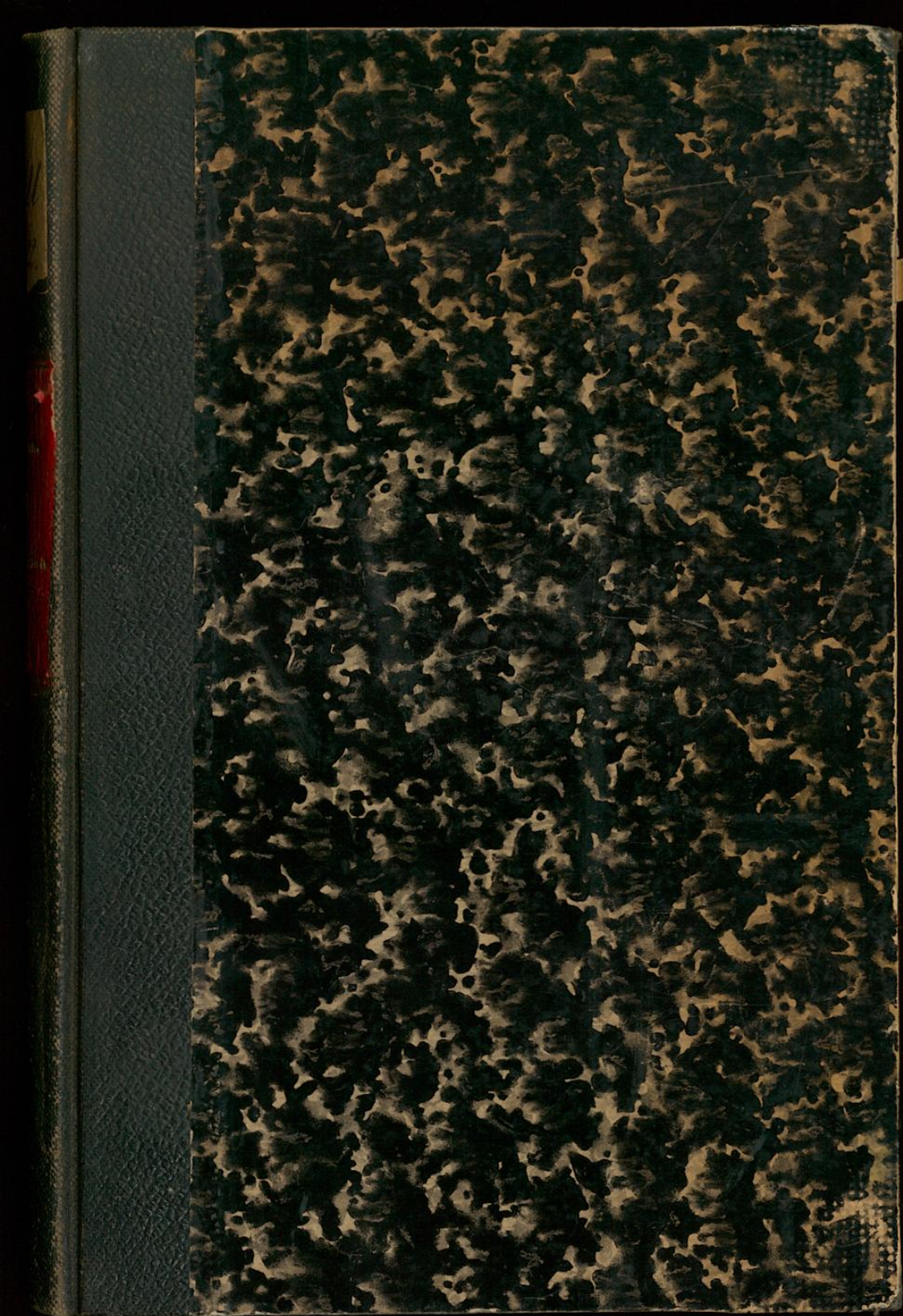
e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

Nutzungsbedingungen Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelinformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [Link]

Terms of Use This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [Link]

Conditions d'utilisation Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [Link]

Condizioni di utilizzo Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [Link]

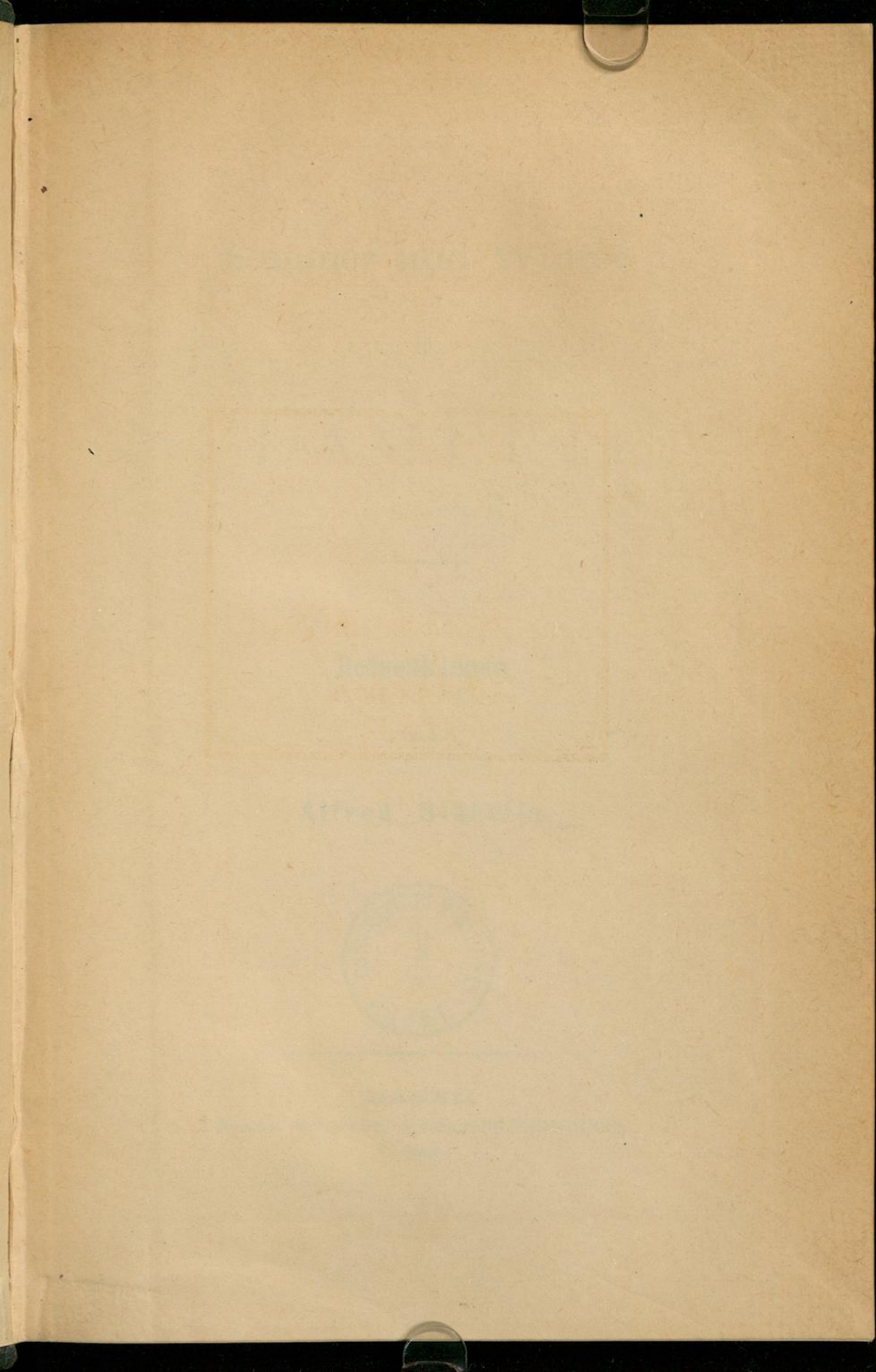


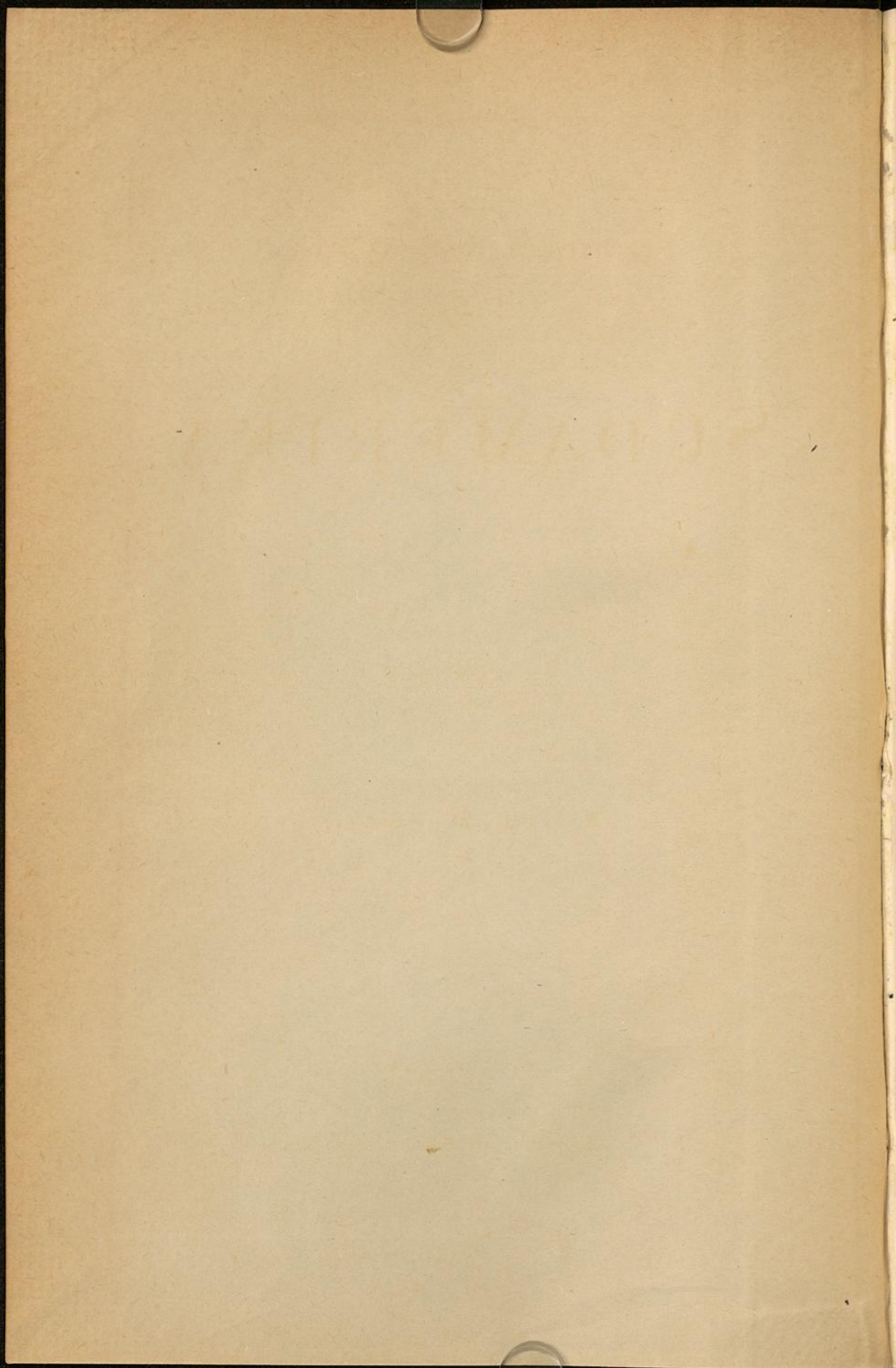
E UU VIII 22.

Catalog

Universität Basel
Öffentliche Bibliothek.

Geschenk
von Herrn Alfred
Häselin
1885.





Sommer und Winter
in
SÜDAMERIKA.

Reiseskizzen

von

Alfred Stähelin.



BASEL.

Benno Schwabe, Verlagsbuchhandlung.
1885.

Sommer und Winter

in

STADAMERIKA

Reisekisten

von

Alfred Stiehl



VERLAG

Verlagsgesellschaft, Verlagsbuchhandlung

1893

MEINEN LIEBEN ELTERN

IN DANKBARER VEREHRUNG

GEWIDMET.

MEINEN LIEBEN ELTERN

IN DANKBAREN VEREHRUNG

GEWIDMET

Inhalt.

	Seite
Einleitung	VII
I. Reise nach Brasilien	1
II. Rio de Janeiro	19
III. Montevideo und Buenos Aires	25
IV. Von Montevideo durch die Magellanstrasse nach Val- paraiso	36
V. Chile	51
VI. Von Valparaiso längs der Küste nach Guayaquil	71
VII. In Guayaquil	99
VIII. Die Reise nach Quito	110
IX. Quito	148
X. Von Quito über Riobamba an die Küste	200
XI. Von Guayaquil über Panamá nach NewYork	212
XII. Von NewYork bis Basel	219

Inhalt

Seite	Abtheilung
VII	1. Neue nach Brasilien
1	II. Affen de Janeiro
10	III. Monstrositäten und Thierne Arien
27	IV. Von Monstrositäten durch die Abgelenkungen nach Val-
102	paraiso
51	V. Ethie
71	VI. Von Valparaiso durch die Route nach Guayaquil
89	VII. In Guayaquil
119	VIII. Die Route nach Quito
143	IX. Quito
200	X. Von Quito über Ispahanga zu den Kisten
212	XI. Von Guayaquil über Panama nach New-York
218	XII. Von New-York bis Basel

Einleitung.

Vorüber war der grimmige Winter. Wiederum grünte und blühte es in Wald und Flur, wiederum wehten warme Sommerlüfte, als es mich zum zweiten Male nach Südamerika trieb, dem Lande, wo ich bereits zwei schöne Jahre zugebracht hatte. Doch nicht als Neuling und allein, wie drei Jahre zuvor, zog ich diesmal auf die Reise — nein. Ich war mit den Sitten und Sprachen des Landes vertraut, ich wusste ferner, dass ich manch befreundetes Gesicht drüben wiederfinden würde, und endlich kam noch der glückliche Umstand hinzu, dass ich für die neue Reise die willkommene Gesellschaft eines deutschen Freundes fand, der schon mit mir in Brasilien gewesen und nun neuerdings Geschäfte halber hinüberging.

Ich weiss zwar recht wohl, dass in unserer Zeit Reisebeschreibungen zu den häufigst gewählten und auf alle möglichen Arten behandelten Themata gehören; ebenso bin ich mir bewusst, dass über Südamerika bereits eine sehr reichhaltige Reiseliteratur besteht. Wenn ich nun

gleichwohl gewagt habe, das Beispiel meiner zahlreichen Vorgänger nachzuahmen, so ist es hauptsächlich die meinem Buche über die 1878/79 gemachten amerikanischen Reisen zu Theil gewordene, wohlwollende Aufnahme, welche mich zu diesem Schritt bewogen hat. —

Es soll mich freuen, wenn sich unter all dem Bekannten in vorliegendem Büchlein vielleicht für den Einen oder Andern doch noch etwas Neues enthalten findet, und möchte ich meine Aufzeichnungen nun noch der freundlichen Nachsicht des geneigten Lesers empfehlen.

Basel, Juni 1885.

Der Verfasser.

I. Reise nach Brasilien.

Von Basel nach England. — Einschiffung in Southampton. — Lissabon. — Unterhaltung an Bord. — Wir passiren Teneriffa. — Die Cap Verd'schen Inseln. — St. Vincent. — Im „Pot-au-noir“. — Fernando de Noronha. — Pernambuco. — Bahia. — Ankunft in Rio de Janeiro.

Es war Samstag den 5. Juni 1880, dass ich in der Absicht, mich in Southampton nach Rio de Janeiro einzuschiffen, Abends halb sechs Uhr von Basel abreiste und in einem Zug über Luxemburg, Ostende und Dover nach London fuhr. Ueber diese Reise bleibt mir wenig Anderes zu sagen, als dass es während der Eisenbahnfahrt in Strömen regnete und im Canal ziemlich heftig stürmte.

Im Royal Hotel, Blackfriars Bridge, London, E. C., einem anerkannt vorzüglichen deutschen Gasthof, hatte ich am folgenden Morgen Rendez-vous mit meinem Freund und zukünftigen Reisegefährten. Unter den unvermeidlichen Vorbereitungen zur Seereise — in erster Linie galt es, eine gute Kajüte an Bord des R. M. S. S. „Douro“ zu sichern, dann noch Dies und Jenes einzukaufen, schliesslich Abschiedsbesuche zu machen — verstrichen die zwei Tage in London wie Minuten, und ehe wir uns versahen, war der Morgen des Abfahrtstages (9. Juni) herangekommen. Ein Specialzug der Royal Mail Steam Packet Company brachte uns direct von Waterloo Station an Bord

des in Southampton Docks zur Abfahrt bereit liegenden Dampfers „Douro“. Nachdem sich noch einige Nachzügler eingeschifft hatten und die „latest mail“ an Bord war, lichtete der „Douro“ Nachmittags 2³/₄ Uhr die Anker. Am Abend hielten wir vor Cherbourg und blieben dort 12 Stunden, um Passagiere und die continentale Post aufzunehmen.

13. Juni. Lissabon. Einen prächtigen Anblick gewährt die Einfahrt in den Tejo: zur Linken sehen wir den Thurm von Belem und den Königspalast von Ajuda; zur Rechten das Lazaretto und bald darauf ankern wir vor der amphitheatralisch auf sieben Hügeln gelegenen Hauptstadt Portugal's: Lisboa. Ich hatte Lissabon's Sehenswürdigkeiten, nämlich das Kloster São Jeronimo in Belem, ein ganz in maurischem Stile errichtetes Gebäude, ferner den berühmten Aquäduet von Alcantara resp. die städtische Wasserleitung und den Jardim publico (öffentlicher Garten) schon im Jahr 1877 besichtigt. Damals hatte mir die Stadt mit ihren reinlichen, gutgepflasterten Strassen, ihren grossen Plätzen (Praça do Commercio und Praça de D. Pedro II.) und dem Chiado sehr wohl gefallen, ebenso war mir die malerische Tracht des reitenden Landvolkes noch in bester Erinnerung — man trifft zwar auch viele Bettler in den Strassen an —. Der gute Eindruck, den ich jetzt, also drei Jahre später, von Lissabon erhielt, wurde neu befestigt durch den Umstand, dass es heute sein sonntägliches Kleid angezogen und zudem noch vom Camões-Feste (das am 9. zum 356. Geburtstage des grossen portugiesischen Dichters begangen worden war) im Festschmucke prangte. Wo wir hinschauten, erblickten wir Kioske, Estraden mit allerhand Inschriften und Verzierungen, Wappen, Flaggen und Guirlanden und

konnten nur bedauern, nicht einige Tage früher gekommen zu sein.

Wir verliessen Lissabon noch am gleichen Abend.

Dampfer „Douro“*), der Royal Mail Steam Packet Co. gehörig, ist kleiner und schmaler als der Messageries Maritimes-Dampfer „Sénégal“, an Bord dessen ich 1877 die erste Reise nach Brasilien machte. Der „Douro“ hat 2847 Tonnen und 500 Pferdekkräfte, der „Sénégal“ 3000 Tonnen und 600 Pferdekkräfte.

Mein Freund und ich sind beide von der Seekrankheit glücklich verschont geblieben. Wir haben uns in der uns angewiesenen, sehr geräumigen Kajüte, welche ungefähr in der Mitte des Schiffes liegt, so behaglich als immer möglich eingerichtet. Einzig zwei Uebelstände sind da, nämlich die Nähe der Maschine und der furchtbare, durch die das Verdeck scheuernden Matrosen verursachte Lärm, der jeweilen frühmorgens unmittelbar über unsern Berths (Betten) losgeht und uns oft gerade aus den angenehmsten Morgenträumen aufweckt!

Unter den Passagieren ist in der ersten Classe das englische, in der zweiten das luso-brasilianische Element vorherrschend. In Lissabon erhielten wir einen starken Zuwachs an Portugiesen und Brasilianern, sowie an Auswanderern. In unserm intimern Kreise sind alle möglichen Nationalitäten vertreten: da ist ein italienischer Tanzmeister, der früher lange Jahre in Tacna (Perú) gewesen

*) Zwei Jahre später widerfuhr dem „Douro“ ein trauriges Schicksal: er ging in der Nacht vom 1./2. April 1882 infolge eines Zusammenstosses mit dem spanischen Dampfer „Yrurac Bat“ in der Nähe von Finisterre unter und 17 Personen, worunter auch der Capitän, fanden ihren Tod in den Wellen!

und jetzt die Jugend von Rio in der edeln Tanzkunst unterrichtet; ferner ein schottischer, in Montevideo ansässiger Kaufmann; ein brasilianischer Commendador; schliesslich ein deutscher Handelsreisender etc. Nach dem Dinner vereinigen wir uns gewöhnlich im Rauchzimmer zu einer Cigarre und einer Partie Rams bis zur Zeit des Lichterlöschens.

Als Passagier eines Seedampfers braucht man sich nicht mit der Zeit zu plagen. Da ist kein Eisenbahnzug, bei dem es auf die Minute ankommt, dass man zur Stelle sei, kein Bureau, wohin man zur gewohnten Stunde an seine Arbeit eilt — auf dem Schiff geht Alles ganz gemüthlich her. Frühmorgens tritt der Steward mit der Tasse Thee in die Cabine und weckt Einen durch sein sonores: „Good morning, Sir — your tea, Sir — fine morning — very fine morning, Sir. . . .“ So gut und so schnell es auf dem schwankenden Boden geht, wird Toilette gemacht; man steigt aufs Deck, sieht während des Morgenspaziergangs dem rastlosen Treiben der putzenden Matrosen zu, entdeckt am fernen Horizont ein Segel, staunt den fliegenden Fischen nach — da läutet es schon zum Frühstück! — Die Schiffsglocke, welche in bestimmten Schlägen allhalbstündlich ertönt — das ist die Uhr an Bord.

An Bord gleicht ein Tag so ziemlich dem andern. Man vertreibt sich die Zeit, so gut es geht, mit Lesen, Gesprächen, auf dem Verdeck auf- und ab-Spazieren, Essen und — Schlafen. Ein Ereigniss, das sich täglich wiederholt, dem man nichtsdestoweniger immer wieder mit erneuter Spannung entgegenseht, ist der jeweiligen Mittags zwölf Uhr vom Capitän aufgenommene Sonnenstand (täglich 8 a. m. und 12 m. aufgenommen), woraus die Lage

des Dampfers bestimmt und die (in 24 Stunden) durchlaufene Strecke berechnet wird. Von obgenanntem Zeitpunkt an brennt Jedermann vor Begier, das auf einem Täfelchen (Logbrett) notirte Resultat zu lesen. Hievon einige Beispiele aus unserer Reise:

Positionen des Dampfers „Douro“.

15. Juni 12 Uhr Mittags $31^{\circ} 30'$ n. Br., $14^{\circ} 22'$ w. L. v. Greenwich *); zurückgelegt innert 24 Stdn. 261 Seemeilen**) (miles); bleiben bis Teneriffa 198 Seemeilen.

16. Juni 12 Uhr Mittags $27^{\circ} 31'$ n. Br., $16^{\circ} 51'$ w. L. v. Greenwich; zurückgelegt innert 24 Stdn. 272 Seemeilen; bleiben bis St. Vincent 782 Seemeilen.

24. Juni 12 Uhr Mittags $4^{\circ} 2'$ s. Br., $32^{\circ} 39'$ w. L. v. Greenwich; zurückgelegt innert 24 Stdn. 285 Seemeilen; bleiben bis Pernambuco 280 Seemeilen.

Wenn ich, um die Berechnung der durchlaufenen Seemeilenzahl einigermassen zu veranschaulichen, den freundlichen Leser für einen Augenblick mit trockenen Zahlen behellige, so möge er es gütigst entschuldigen.

Es sei die vom Dampfer „Douro“ vom 15.—16. Juni zurückgelegte Meilenzahl zu finden:

Die Position des Dampfers am 16. Juni zeigt gegen diejenige am 15.

in geogr. Breite einen Unterschied $a = 3^{\circ} 59' = 239$ Seemeilen ($1^{\circ} = 60$ Seemeilen),

*) Als Anfangsmeridiane für die geographischen Längen-Angaben dienen bei den Seelenten meist die Meridiane von Greenwich (vorwiegend) und Paris. Fernerhin wird wohl bald einheitlich nach Greenwich gerechnet werden.

**) Die von allen Nationen angenommene Seemeile beträgt 1,855 km.

in geogr. Länge einen Unterschied $b = 2^{\circ} 29' = 130$ Seemeilen (1° hier = ca. 52 Seemeilen).

Denkt man sich die Sache auf dem Papier gezeichnet, so ist, wie die Mathematik lehrt, die vom Dampfer innert 24 Stunden zurückgelegte Strecke

$$c = \sqrt{239^2 + 130^2} = \sqrt{74021} = 272,07,$$

die gesuchte Seemeilenzahl, wie auch vom Capitän auf dem Logbrett notirt stand.

Oft werden bezüglich der innert 24 Stunden vom Schiff muthmasslich durchlaufenen Meilenzahl grosse Wetten eingegangen, wie bei einem Pferderennen. Auf dem „Douro“ war dies zwar damals nicht der Fall.

Am Morgen des 16. passirten wir die Canarischen Inseln, indem wir nahe bei Teneriffa vorbeifuhren und bei dem hellen Wetter deutlich den bekannten Pico de Teyde (3711 m) sehen konnten.

Den zehnten Tag nach Verlassen Englands kamen wir in Sicht von St. Vincent, einer der Cap Verd'schen Inseln, welche den Portugiesen gehören. St. Vincent ist Halt- und Kohlenstation für verschiedene Dampferlinien. Der erste Anblick des Landes ist nichts weniger als einladend: eine öde, sonnenverbrannte, vegetationsarme und gebirgige Insel bietet sich dem Beschauer dar. — Wie vor drei Jahren im Sénégál, wurde ich auch hier in St. Vincent wieder höchlich belustigt durch die Menge Negerjungen, die ihre Künste im Schwimmen und Tauchen zum Besten gaben, indem sie mit erstaunlichem Geschick und affenartiger Behendigkeit die ihnen vom Verdeck aus ins Wasser zugeworfenen Geldstücke mit dem Munde auffingen — gewiss eine originelle Art, die europäischen

Fremdlinge bei ihrer Ankunft auf dem afrikanischen Boden zu begrüßen!

Da das Wetter schön war und der Dampfer in geringer Entfernung vom Ufer ankerte, fuhren wir alsbald ans Land, froh, nach sechstägiger Seereise wieder einmal festen Boden betreten zu können. Bei näherem Augenschein fanden wir Porto Grande — so heisst das Städtchen — mit seinen gutgepflasterten Strassen und den saubern Häuschen darin so übel nicht. Wir besuchten den Marktplatz und die Camara municipal; an letzterer wurde noch gebaut. Wir traten auch in eine der Landes-schenken ein und hörten etwas Negermusik.

Die Bevölkerung von St. Vincent mag sich auf einige tausend Seelen belaufen, vorwiegend Neger und Mestizen. Von Europäern leben hier lediglich portugiesische Regierungsbeamte, sowie einige im Telegraphendienst*) oder im Kohlenhandel beschäftigte Engländer. Der Aufenthalt auf solch ödem Eiland muss in der That nichts Beneidenswerthes haben, doch auch hier scheint sich das Sprichwort zu bewahrheiten: „Geld regiert die Welt.“ —

St. Vincent gegenüber liegt das Inselchen São Antão. Die grösste der Cap Verd'schen Inseln (Ilhas do Cabo Verde) ist São Thiago mit dem Hauptort Porto Praia, wo der Gouverneur residirt. — Zucker, Mais, Kaffee und Tabak sind die Hauptproducte dieser Inselgruppe.

Je näher wir dem Aequator kommen, um so grösser wird auch die Hitze, und das Thermometer, welches sich bis Lissabon nur in allzu bescheidenen Höhen bewegt, hält sich, seit wir in die Tropen getreten sind, Tag und Nacht beständig zwischen 21 und 25° R. Die Winter-

*) St. Vincent wird vom Kabel Lissabon-Pernambuco berührt.

kleider, Ueberzieher u. dgl., die wir bis vor Kurzem nicht wohl hatten entbehren können, werden schnellstens durch die denkbar leichtesten Sommeranzüge von Leinen oder Alpaca ersetzt. Ein riesiges über dem Hinterdeck aufgespanntes Leinwand-Dach (awning) gewährt Schutz gegen die glühenden Sonnenstrahlen. Vom frühen Morgen bis zum späten Abend ist das Badegemach von Erfrischungsbedürftigen belagert. Wir verbringen die hellen Mondnächte lieber auf Deck als im dumpfen Smoking-room und angesichts der ruhigen See dürfen wir getrost bei offenen Luken schlafen, ohne Furcht vor Erkältung oder einem Wellenbad. Am lästigsten fällt die Hitze während der Mahlzeiten in dem schlecht ventilirten Saloon, wobei es uns trotz des wechselnden und reichhaltigen Menu der anglo-brasilianischen Küche schier dünken möchte, als sässen wir nicht zu Tische, sondern in einem Türkischen Bade — und in Ermangelung eines Bessern müssen Servietten und Schnupftücher Fächerdienste leisten. Nicht zu verwundern daher, wenn die lebhaftesten Gespräche allgemach in Stockung gerathen und die bestzubereiteten Gerichte Einem nicht mehr recht munden wollen: wir befinden uns eben im „Pot-au-noir“, so heisst nämlich im Mund der französischen Seeleute scherzhafter Weise die äquatoriale Region, wegen der in diesen Himmelsstrichen plötzlich und mit grosser Heftigkeit eintretenden Gewitter. NB. Dies wurde mir auf der Reise im Jahr 1877 gesagt.

Die Passage des Aequators ging am 23. Nachmittags bei schönem Wetter, aber ohne jegliche Ceremonie von statten. — Herrlich und von nicht zu vergessendem Eindruck sind die lauen Nächte, wo wir das Phosphoresciren des Meeres (Meeresleuchten) beobachten können, was den

Effect macht, als ob es ein mit silberfunkelnden Steinen bedeckter Teppich wäre. — Seit wir in die südliche Breite getreten sind, erblicken wir am klaren Tropenhimmel das schöne südliche Kreuz.

Den 24. fuhren wir ganz nahe an der berühmten brasilianischen Verbrecherinsel Fernando de Noronha vorbei. Sie war mir von meinem frühern Aufenthalt in Pernambuco vom Hörensagen bekannt, jetzt sah ich sie zum ersten Male. Wir sahen deutlich die Festung und die Häuschen der Sträflinge. Die Insel hat spärliche Vegetation. Man bemerkt darauf einen ca. 1000 Fuss hohen Pic, der senkrecht vom Meer emporsteigt.

Regenwetter und hohe See begleiten unsere Ankunft in Brasilien am 25. Um Mittag tauchen die Palmenhaine von Olinda auf und eine Stunde später ankert der „Douro“ auf der Rhede von Pernambuco. Ungeachtet Sturm und Wogen kommen alsbald Boote herangefahren und wir benützen gerne die Gelegenheit, ans Land zu gehen. Ich begrüsse meine alten Bekannten wieder. Weder in der Stadt, noch unter den Leuten finde ich wesentliche Veränderungen vor.

In Pernambuco richten wir unsere Uhren nach der Landeszeit, und wer von uns etwa die seinige seit der Abreise von London unverändert belassen, ist überrascht zu finden, dass sie über 2 Stunden vorgeht! Dies lässt sich aber leicht aus dem Umstand erklären, dass wir stets fort westlich gefahren sind.

Wir wurden durch die Nachricht überrascht, dass in Buenos Aires eine Revolution ausgebrochen sei, infolge dessen der „Douro“ schwerlich würde dort anlaufen können. Wie ich später hörte, hatten sich unsere La Plata-Passagiere in der That genöthigt gesehen, schon in Montevideo

auszusteigen und dort den weitem Verlauf der Dinge abzuwarten.

Nachdem wir am 26. kurze Escale in Maceió gemacht, langten wir am Nachmittag des 27. in Bahia an. Ich suchte sogleich meine Freunde und Landsleute in der Oberstadt auf und folgte gerne ihrer freundlichen Einladung, die Nacht bei ihnen am Lande zuzubringen. Auf dem unter schönstem Abendsonnenschein unternommenen Spaziergang nach dem Campo grande konnte ich mich von Neuem an der üppigen Vegetation Brasiliens satt sehen.

Den folgenden Tag ging für mich die Reise weiter, während mein Freund und Reisegefährte in Bahia zurückblieb.

Nachmittags genossen wir vom Verdeck aus den interessanten Anblick eines riesigen Walfisches.

In der Nacht, welche unserer Ankunft in Rio de Janeiro vorausging, erhob sich ein starker Sturm und gleichzeitig wurde es empfindlich kühl.

Am Morgen des 1. Juli passirten wir das Cabo Frio, bekamen bald nach dem Lunch den wunderlich gestalteten Pão d'Assucar (Zuckerhut) zu Gesicht, der wie ein Thürhüter die linke Einfahrtsseite der Bai beherrscht, und liefen endlich um 3 Uhr Nachmittags in den Hafen von Rio ein. Doch bevor nur der „Douro“ Anker geworfen, war er auch schon von einer ganzen Flottile Fahrzeuge aller Art umschwärmt: Da kam zuerst die Saúde (Gesundheitsbehörde) angedampft, dann die Policia, um die Pässe der Passagiere zu visiren, dann kamen die Agenten der Royal Mail Steam Packet Comp., endlich noch mehrere Privatdampfer — die übrigen vielen Boote und Schaluppen, die den „Douro“ umgaben, gar nicht zu nennen. Von

allen Seiten kletterten Leute auf das Verdeck hinauf, in erster Linie also die, welche in officiellen Angelegenheiten kamen, dann Solche, die ihre Angehörigen oder Freunde nach langer Trennung begrüßen wollten, schliesslich Solche, die Einem dies oder jenes Hotel anpriesen, resp. aufschwatzten. Wir mussten geduldig abwarten, bis alle diese Formalitäten erledigt waren — eher durfte Niemand das Schiff verlassen. Und war dies nun endlich geschehen, so durfte bloss das nothwendigste kleinere Gepäck mitgenommen werden, die Koffer wanderten sammt und sonders nach der Alfandega (Zollhaus), wo sie Tags darauf abgeholt werden konnten. Wiewohl ich bei diesem Geschäft ungeschlagen und ohne grossen Zeitverlust wegkam, hängt es dennoch ganz und gar von dem guten Willen, resp. von der Laune des betreffenden Beamten und von dem Umstande ab, ob man protegirt ist oder nicht, dass die zollamtliche Abfertigung eine prompte, oder dass sie eine langsame, chicanöse sei. Ich möchte immerhin Jedermann, der nach Brasilien kommt, dringend empfehlen, eine starke Dosis Geduld mitzubringen. „Paciencia, paciencia“ lautet hierzulande das Motto!

Nachdem ich mich vergeblich in dem mir vom frühern Aufenthalt wohlbekannten Grand Hôtel des Etrangers, sowie im englischen Carson's Hotel nach einem Zimmer umgesehen, erreichte ich schliesslich meinen Zweck im Grande Hotel de Botafogo.

Logtafel des R. M. S. „Douro“.

Reise von Southampton nach Rio de Janeiro.

Datum	Position des Dampfers um 12 Uhr Mittags.		Zurückge- legte Distanz in 24 Stunden (Seemeilen).
	Geogr. Breite.	Länge v. Greenwich.	
1880 Juni 11.	46° 14' N.	6° 58' W.	285
„ 12.	42° 3'	9° 32'	277
„ 13.	Lissabon	Ank. 8 a. m.	Abf. 1.30 p. m.
„ 14.	35° 17'	11° 48'	243 (in 22 1/2 Std.)
„ 15.	31° 30'	14° 22'	261
„ 16.	27° 31'	16° 51'	272
„ 17.	23° 59'	19° 58'	272
„ 18.	20° 7'	22° 39'	275
„ 19.	St. Vincent	Ank. 9 a. m.	Abf. 2.30 p. m.
„ 20.	13° 18'	26° 41'	240
„ 21.	9° 6'	28° 14'	268
„ 22.	4° 44'	29° 20'	269
„ 23.	0° 27'	31° 6'	277
Aequator	passirt	2. 30 p. m.	
Juni 24.	4° 2' S.	32° 39' W.	285
„ 25.	Pernambuco	Ank. 1 p. m.	Abf. 8.30 p. m.
„ 26.	Maceió Ankunft	9 a. m.	„ 2 p. m.
„ 27.	Bahia	Ankunft	1. 30 p. m.
„ 28.	„	Abfahrt	12. 45 p. m.
„ 29.	17° 39' S.	38° 13' W.	280
Juli 1.	Rio de Janeiro	Ankunft	3 p. m.

Folgende nautische und andere Notizen, die ich auf meinen Reisen einzuholen Gelegenheit hatte, mögen nicht ganz ohne Interesse sein.

Benennungen in verschiedenen Sprachen:

	englisch	französisch	spanisch	portugie- sisch.
Backbord (linke Schiffsseite) v. hinten nach vorn genommen	port, larboard	bâbord	labor	bombordo
Steuerbord (rechte Schiffsseite)	star- board	tribord	estribor	estibordo
Schiffsvorder- theil, Bug	head, prow, bow	proue, avant	proa	prôa
Schiffshinter- theil	stern, poop	poupe, arrière	popa	pôpa
Compass	compass	boussole	brújula	bussola
Kajüte	cabin	cabine	camarote	camarote
Steuerruder	helm	gouvernail	timon	leme
Verdeck	deck	pont	punte	convés.

Gebräuchliche Bezeichnungen.

a. m. = Zeit zwischen Mitternacht und Mittag.

m. = Mittag.

p. m. = Zeit zwischen Mittag und Mitternacht.

m. n. (oder m. d. n.) = Mitternacht.

Der Name des Fahrzeugs ist vorn an Steuerbordseite angebracht.

Sämmtliche Dampfer müssen des Nachts drei weit sichtbare Lichter führen und zwar:

ein rothes Licht an der Backbordseite,
ein grünes Licht an der Steuerbordseite
und ein weisses Licht oben auf dem Vormast.

Segelschiffe brauchen nur mit rothem und grünem Licht versehen zu sein, mit dem weissen nicht.

Die Nebelsignale zur See werden auf den Dampfern mit der Dampfpeife, auf den Segelschiffen mit dem Nebelhorn gegeben.

Im Seemannsfach unterscheidet man (ich gebrauche hier die englischen Bezeichnungen, da ich meistens an Bord englischer Dampfer gereist bin):

1) Seamanship, d. s. alle praktischen Arbeiten, welche auf die Führung eines Schiffes Bezug haben, wie Steuerung, Segeln, Takeln etc.

2) Navigation, umfassend sämmtliche theoretischen Arbeiten, wie Aufnahme der Sonne, Berechnung der Schiffsposition (geographische Länge und Breite), der zur See zurückgelegten Distanz u. s. w.

Compass. Die Compaskunde, d. h. die Kunst, den Compass in jeder beliebigen Richtung richtig zu lesen, bedarf eines langen, eingehenden Studiums. Sie bildet die Grundlage der Schiffssteuerung. Ohne den Compass genau zu kennen, wie ein Schulknabe das Einmaleins — darf kein Schiffsjunge ans Steuer. Vorn inwendig am Gehäuse, worin sich die bewegliche Seecompass-Scheibe befindet, ist ein schwarzer Strich angebracht, der sogenannte Lubber's Point. Derselbe dient zur Wahrnehmung des Schiffscurses, indem nämlich derjenige Strich der auf der Compassscheibe eingezeichneten Windrose, welcher mit dem Lubber's Point coincidirt, die Richtung angibt, welche das Schiff

verfolgt. Zeigt z. B. der auf dem Compass mit NW bezeichnete Strahl auf den Lubber's Point, so beweist dies, dass das Schiff strict nordwestlich fährt. — Es ist nun die Aufgabe des Steuermanns, das Steuerruder so zu handhaben, dass die bestimmte, vom Capitän vorgeschriebene Richtung immer möglichst genau beibehalten werde, eine Kunst, die nur durch lange Praxis erlangt werden kann — durch heftige, hastige Bewegungen am Ruder kann das Fahrzeug eine ganz andere Richtung annehmen. Es ist somit klar, dass richtiges Steuern die ganze geistige Kraft des Mannes in Anspruch nimmt; er darf sich, so lange in Function, keinen andern Gedanken hingeben, soll nicht mit den Passagieren plaudern u. dgl., sondern sein ganzes Dichten und Trachten muss aufs Steuer gerichtet sein. Die Steuerleute (quarter-masters) bleiben auch wegen ihres anstrengenden Dienstes jeweilen nicht länger als zwei Stunden aneinander im Amt.

Ebenso lösen sich alle zwei Stunden die wachhabenden Offiziere (officers on watch) ab, welche Tag und Nacht, bei allem Wind und Wetter auf der Commandobrücke auf- und abgehend, scharf auszulugen und darauf zu achten haben, dass die befohlene Richtung eingehalten werde. Der Curs kann je nach Umständen, nach Berechnung, geändert werden. Die Route des Dampfers wird genau nach den von den sogenannten Surveyors gearbeiteten Seekarten und nach den zu Grunde liegenden Berechnungen befolgt.

Auf den Dampfern und Segelschiffen aller seefahrenden Nationen wird jeweilen die Zeit halbstündlich durch Läuten angezeigt und zwar gelten allenthalben die nämlichen Signale, wie aus nachstehender Tabelle ersehen werden kann.

Zahl der Glockenschläge.	Zeit.					
	a. m.	a. m.	a. m.	p. m.	p. m.	p. m.
1	12. 30	4. 30	8. 30	12. 30	4. 30	8. 30
2	1	5	9	1	5	9
3	1. 30	5. 30	9. 30	1. 30	5. 30	9. 30
4	2	6	10	2	6	10
5	2. 30	6. 30	10. 30	2. 30	6. 30	10. 30
6	3	7	11	3	7	11
7	3. 30	7. 30	11. 30	3. 30	7. 30	11. 30
			m.			m. n.
8	4	8	12	4	8	12

Täglich um acht Uhr Vormittags und Mittags zwölf Uhr wird — wenn das Wetter es gestattet, mittelst des Sextanten die Sonne aufgenommen, resp. die Sonnenhöhe gemessen, woraus die Lage des Schiffes, d. h. die geographische Breite und Länge, in der es sich befindet, bestimmt werden und die durchlaufene Strecke berechnet werden kann.

Ein Breitengrad hat 60 Seemeilen; auf einen Längengrad aber gehen bloss am Aequator 60 Seemeilen und je mehr man sich den Polen nähert, um so kleiner werden die Längengrade, um so kleiner wird folglich auch die Meilenzahl per Längengrad.

Zeit. Auf je 15 Grade Längendifferenz ergibt sich eine Stunde Zeitdifferenz, auf 1° also eine Differenz von 4 Minuten, auf 1' 4 Sekunden und auf 1" L. = $\frac{1}{15}$ Sekunde, so zu verstehen: Ein Reisender, der mit genau nach der Pariser-Zeit gerichteter Uhr sich nach seinem um 30 Längengrade östlich von Paris gelegenen Ziele, z. B. nach dem Suez-Canal begibt, wird bei Ankunft constatiren, dass seine Uhr um zwei Stunden nachgeht — dagegen

wird sie um zwei Stunden vorgehen, wenn er sich die gleiche Strecke westwärts bewegt, z. B. gegen die brasilianische Küste zu.

Aus nachstehenden Beispielen kann man so recht deutlich die Zeitextreme sehen:

Wenn am 1. Januar die Uhr in Paris auf 9 Uhr Morgens zeigt, welche Zeit ist es dann in Honolulu und welche Zeit in Auckland?

Honolulu liegt $160^{\circ} 12'$ westl. Länge von Paris.

160° ergeben einen Zeitunterschied von 10 h. 40 m.

$$12' = 720'' = \frac{720 \text{ s.}}{15} \quad . \quad . \quad - \quad - \quad - \quad 48 \text{ s.}$$

$$\text{Differenz} \quad . \quad . \quad - \quad 10 \text{ h. } 40 \text{ m. } 48 \text{ s.}$$

Auckland liegt $172^{\circ} 26' 38''$ östl. Länge von Paris.

172° ergeben einen Zeitunterschied von 11 h. 28 m.

$$26' 38'' = 1598'' = \frac{1598 \text{ s.}}{15} \quad - \quad 1 \text{ m. } 47 \text{ s.}$$

$$\text{Differenz} \quad . \quad . \quad + \quad 11 \text{ h. } 29 \text{ m. } 47 \text{ s.}$$

folglich ist:

1. Januar 9 Uhr Vormittags in Paris = 31. December
10 Uhr 19 M. 12 S. Nachts in Honolulu = 1. Januar
8 Uhr 29 M. 47 S. Nachts in Auckland.

Wenn also in Paris schon längst der Neujahrsmorgen angebrochen ist, so feiern die Sandwich-Insulaner noch fröhlich den Sylvester, auf Neuseeland aber ist schon Neujahrsabend — Honolulu und Auckland weisen gegen einander einen Zeitunterschied von 22 h. 10 m. 35 s. auf!

Zeitdifferenz-Tabelle.

Die Uhr geht an nachstehenden Orten der Berner Zeit nach um:

	h.	m.	s.		h.	m.	s.
Arica	5.	11.	18.	NewYork	5.	25.	46.
Bahia	3.	3.	44.	Paita	5.	54.	8.
Bogotá	5.	26.	42.	Panamá	5.	47.	49.
Buenaventura	5.	38.	58.	Pará	3.	43.	48.
(Columbia)				Paris	0.	20.	25.
Buenos Aires	4.	23.	11.	Pernambuco	2.	49.	7.
Greenwich	0.	29.	46.	Punta Arenas	5.	13.	20.
Guayaquil	5.	49.	17.	Quito	5.	44.	47.
Iquique	5.	10.	32.	Rio de Janeiro	3.	22.	20.
Lima	5.	38.	16.	Santiago (Chile)	5.	12.	28.
Lissabon	1.	6.	7.	St. Vincent	2.	9.	51.
London	0.	30.	9.	(Cap Verd)			
Montevideo	4.	14.	30.	Valparaiso	5.	16.	16.

II. Rio de Janeiro.

Die Tramways als Hauptverkehrsmittel. — Die brasilianischen Zeitungen; wunderliche Annoncen. — Rio im Winter. — Die Carlos Gomes-Feste. — Ausflug nach Tijuca.

Rio de Janeiro und seine zauberhaft schöne Lage sind schon so oft und aus besserer Feder, als die meine ist, beschrieben und gepriesen worden, dass ich es hier unterlasse. Sicherlich den günstigsten Eindruck und eines der vollkommensten Bilder der malerischen Landschaft Rio's bekommt man auf einer Fahrt mit dem Tramway (in Brasilien „Bond“ genannt) von der Rua de Gonçalves Dias aus nach der Vorstadt Botafogo — vorausgesetzt, dass diese Fahrt an einem klaren Morgen oder Abend unternommen werde.

Das schon seit Jahren sehr entwickelte Tramwaynetz fand ich jetzt noch ausgedehnter als im Jahr 1878. Selbst in der kühleren Jahreszeit sind die Bonds eine sehr praktische, angenehme und von allen Ständen, Weissen und Farbigen, stark benützte Einrichtung, denn im heissen Brasilien wird jeder überflüssige Gang sorgfältig vermieden. Die bestrentirende Bondlinie ist die nach Botafogo (Fahrtaxe 200 Reis = 50 Cts.); es gibt ferner mehrere kleinere Linien à 100 Reis, sowie besondere Wagen für die „Descalços“, d. h. Barfüssigen (Schwarze); auch Mobilien, Colli, Gepäck etc. werden durch die Bonds befördert.

Ich siedelte bald aus dem Gasthof in eine deutsche Pension in Botafogo über, woselbst noch andere meiner Landsleute wohnten. Die Mahlzeiten nahm ich nach Rio-Sitte in einem Restaurant im Geschäftsquartier ein.

Dem Cercle Suisse, in den ich eingeführt wurde, verdanke ich manche angenehme Stunde.

Jeden Morgen fuhr ich per Tram zur Stadt. Ich kaufte mir jeweilen unterwegs eine Zeitung, den „Cruzeiro“ oder die „Gazeta de Noticias“, welche in Rio täglich auf der Strasse zu 40 Reis*) (10 Cts.) per Nummer verkauft werden. „Jornal do Commercio“ ist das Hauptblatt. Die Annuncios (Annoncen) spielen eine wichtige Rolle in den brasilianischen Blättern und füllen ganze Seiten aus; die Art und Weise, wie sie ohne Unterschied des Gegenstandes beliebig durcheinander inserirt sind, mag dem Fremden anfänglich sonderbar genug vorkommen. So finden sich in der nämlichen Spalte in bunter Reihenfolge Inserate über Miethe von Wohnungen, Zimmern etc.; Ganten; Kauf und Verkauf von Häusern, Mobilien u. s. w.; Miethe und Verkauf von Sklaven; Anzeigen über entlaufene Sklaven u. s. f. Ich will hier einige Beispiele unter den vielen citiren:

*) Die Münzeinheit in Brasilien ist der Real; die kleinste Münze aber sind 10 Real resp. Reis. Tausend Reis heissen Milreis (1\$000) und tausend Milreis machen einen Conto de Reis (1: 000\$000). Der neue Ankömmling muss sich also an grosse Zahlen gewöhnen! Gold bekommt man im täglichen Verkehr gar keines zu Gesicht. An Silber circuliren Stücke von 500 Rs., 1\$000, 2\$000; Nickel: 100- und 200-Reis-Stücke; Kupfer: 10- und 20-Reis; im Uebrigen ist nur Papiergeld, von 500 Rs. aufwärts im Umlauf. Der Milreis galt damals in Rio etwa Fr. 2. 40. Uebliche Benennungen: 480 Rs.: Sello; 400 Rs.: Cruzado; 320 Rs.: Pataca; 160 Rs.: meia Pataca; 100 Rs.: Testão; 20 Rs.: Vintem.

Zu vermiiethen:

Ein Haus, das für eine kleine Familie eingerichtet ist. Strasse Santa Luzia 32, Erdgeschoss.

Eine gesunde junge Schwarze zum Waschen und Bügeln. Platz Paço 8, 2. Stock.

Zu verkaufen:

Eine Mulattin von angenehmem Aeussern und gefälligem Benehmen — besser nützt nichts — ist gutes Kindermädchen (mucama), kann vorzüglich bügeln, waschen und nähen. Sie ist keine Zuschneiderin, versteht dagegen alle übrigen Hausgeschäfte aus dem FF und ist eine gewandte Aufwärterin; Bedingungen günstig; ferner ein sehr hübsches 14jähriges Mulattinchen, das gut mit Kindern umzugehen weiss. Zu erfragen Strasse Alfandega 248, 1. Stock.

Eine prächtige englische Pendule. Strasse Uruguayana 3, im Laden.

Um 1:200 \$ (3000 Fr.) ein 18jähriges Negerinchen, das schön bügelt, wascht, näht und kocht; eine Schwarze, ausgezeichnete Glätterin, Köchin und Wäscherin um 1:200 \$; ein kräftiger, zu jeglicher Handarbeit tauglicher Neger um 1:400 \$; eine junge Schwarze, die perfect kocht und wascht, auch zu bügeln versteht, um 1:200 \$, nebst ihrem 4jährigen Mädchen. Auskunft wird ertheilt Strasse Ciganos 39.

Drei Moleques (Negerjungen), 12, 14 und 18 Jahre alt; eine sehr schöne 12jährige Crioulinha (Brasil-Negerin); eine dunkelfarbige Mulattin von 26 Jahren, welche bügeln, waschen und nähen kann; endlich ein 9jähriger Moleque. Strasse Lavradio 8.

Entlaufen

im Monat März a. c. ein Sklave Namens Romão. Derselbe hat braune Hautfarbe, normale Grösse, spitz zugefeilte Zähne, spärlichen Bartwuchs und Drüsennarben am Halse. Er ist Koch und Mundschenk und spricht geläufig. Wer ihn einfängt und seinem Herrn zuführt, nämlich dem Joaquim Ramos Pacheco de Lima in Parahyba do Sul, Hotel do Anjo da Meia-Noite auf dem Platz Paes Leme, erhält 100 Milreis Belohnung; auch wird derjenige belohnt, welcher über den Flüchtigen bestimmte Auskunft geben kann.

Der Julimonat, wo hier in Rio tiefster Winter herrscht, ist gesund und angenehm; allerdings ist die Temperatur weit von einer winterlichen nach europäischen Begriffen entfernt, denn sie schwankt tagüber zwischen 16 und 21° R. und sinkt des Nachts bis 10 oder 12° R. Die mittlere Temperatur dieses Monats beträgt 15,7° R. Gelbfieberfälle kommen in den Wintermonaten nur ganz vereinzelt vor.

Wie die europäischen Grossstädte, so hat auch die Côte (officieller Name der brasilianischen Hauptstadt) ihre Saison, nämlich von Mai bis October: da treten in den Theatern die besten Sängerinnen und Schauspieler auf; es finden Pferderennen und Concerte statt, gewöhnlich kommt auch ein Circus her und dgl. mehr.

Von meinen Erlebnissen während des dreiwöchentlichen Aufenthalts in Rio will ich zweier erwähnen und zwar in erster Linie der sogenannten „Carlos Gomes-Feste“, welche zwei Tage dauerten. Dem Brasilianer Carlos Gomes nämlich, dem Componisten der Opern „O Guarany“ und „Salvador Rosa“ wurde bei seiner Rückkunft aus Europa am 18. Juli als Auszeichnung für seine Verdienste von seinen Landsleuten eine pompöse Ovation dargebracht. Eine Deputation fuhr ihm an Bord entgegen und geleitete ihn in festlichem Zuge durch die Stadt. Nachmittags fanden Umzüge der Behörden und Studenten mit Musik und Fahnen statt. Auf dem Largo (Platz) de S. Francisco de Paula war eine Rednerbühne errichtet, und feurige Vivas wurden auf den Held des Tages, „o illustre maestro brasileiro laureado“ ausgebracht. Ein reichgeputzter Damenflor zierte die Balkone in den Strassen, durch die sich der Festzug bewegte, und die excellentissimas Senhoras spendeten Blumen nach allen Seiten hin aus und warfen den

Passanten auf rosa Papier gedruckte Gedichte zu, welche das Lob des grossen Autors sangen; auch ich war so glücklich, ein Exemplar davon zu erhaschen. Ich führe u. A. folgende Strophen an, die eine Idee von dem reichen, phantastischen brasilianischen Stil geben:

Salve! oh! aguia brilhante,	Sei gegrüsst! oh! glänzender Adler,
No lyrismo sublimada!	In der Lyrik erhaben!
Salve! arte idolatrada,	Sei gegrüsst! vergötterte Kunst,
Que teu nome eternizou!	Die dein Name verewigte!
Guarany é uma legenda,	Guarany ist eine Legende,
Que nas paginas da historia	Die in den Blättern der Geschichte
O teu estro leva á gloria,	Dein Stern zum Ruhme erhebt,
Que o mundo inteiro aceitou.	Und die ganze Welt anerkannte.

Ahi está Salvador Rosa,	Hier ist Salvador Rosa,
Pela Italia proclamado,	Von Italien proclamirt,
Como um cantico inspirado,	Wie ein begeisterter Gesang,
Bello, qual manhã de Abril.	Schön, wie ein Morgen im April.
Vêde-o coberto de flôres,	Seht ihn, bedeckt mit Blumen,
Nas scenas italianas,	Auf der italienischen Bühne,
Que proclamação soberanas	Den sie unumschränkt ausrufen
O Meyerbeer do Brazil.	Als den Meyerbeer von Brasilien.

Der Boden war mit wohlriechenden Zimmetblättern überstreut. Einen Glanzpunkt der Festas bildete die abendliche Illumination. Unzählige Gasflämmchen in den Ruas Ouvidor und Ourives, welche bogenförmig von einer Strassenseite zur andern reichten, und buntfarbige Lampions in den andern Strassen verliehen der Stadt ein feenhaftes, prächtiges Aussehen. In den Theatern fanden an beiden Abenden besondere Festvorstellungen statt. Bis spät in die Nacht hinein war ein Wogen und Treiben in den Strassen, wie selten sonst, und die gesammte fluminensische Bevölkerung, gleichviel Weisse wie Farbige, schien im Festenthusiasmus zu schweben. Wie weit die Begeisterung

für den insigne maestro ging, erhellt sich aus den That-
sachen, dass eigens eine Hymne „Carlos Gomes“, sowie
eine Polka zu seinen Ehren componirt worden waren.
Auch „Carlos Gomes“-Hüte konnte kaufen wer Lust hatte.

In zweiter Linie will ich des Ausflugs vom 21. Juli
nach dem schönen Bergthal von Tijuca erwähnen. Ich
fuhr mit dem Tramway bis Andarahy und ritt von dort
nach Tijuca hinauf. Nach dem Mittagessen in dem guten
französischen Hôtel Jourdain besuchte ich den „grossen
Wasserfall“, eine Hauptschenswürdigkeit von Tijuca. In
der Abendfrische ritt ich sodann wieder zur Bond-Station
hinunter.

III. Montevideo und Buenos Aires.

Reise von Rio nach Montevideo. — Pampero und Nebel. — Montevideo und seine Sehenswürdigkeiten. — Münzwesen. — Dampferlinien. — Fahrt nach Buenos Aires. — Buenos Aires, die Hauptstadt von Argentinien. — Unruhige Zustände. — Der Präsident weilt in Belgrano. — Freundliche Aufnahme bei Baslern. — Ausflug nach San Isidro. — Geldwesen. — Klimatische Notizen. — Routen von La Plata nach der Westküste.

Den 25. Juli schiffte ich mich an Bord des Messageries-Dampfers „Equateur“ nach Montevideo ein. Sofort nach Verlassen Rio's trat ein Umschlag in der Witterung ein und drei Tage lang hatte der Dampfer gegen eine sehr hohe See anzukämpfen. Aeusserst ungemüthlich war die Nacht vom 27./28., da wir von einem „Pampero sucio“, d. h. starken Südweststurm, überrascht wurden, wobei die Wellen trotz der hermetisch geschlossenen Luken in die Cabine schlugen und sowohl Boden als Bett gänzlich durchnässten. In der darauffolgenden Nacht herrschte ein so dichter Nebel, dass der Capitän aus Besorgniss, der Dampfer könnte an der Insel Flores (bei Montevideo) scheitern, mehrere Stunden stoppen liess.

Ich traf auf dem „Equateur“ angenehme Gesellschaft, ebenso war die Verpflegung, wie immer an Bord eines „Franzosen“, ganz vorzüglich.

Am 29. in der Frühe kam die uruguayische Küste in Sicht und Mittags ankerten wir auf der Rhede Monte-

video's, Hauptstadt der República (früher Banda) Oriental del Uruguay. Gewaltig stachen Landschaft, Luft und Himmel gegen die vor wenigen Tagen verlassene ab: statt der Palmen und linden Lüfte Brasiliens erblickten wir vor uns den kahlen, westlich von der Stadt sich erhebenden Cerro Montevideo (140 m); über uns thürmten sich finstere Regenwolken und unter uns brauste eine wilde, aufgeregte See. Mit solch unfreundlichem Empfang in neuen Landen konnte ich mich erst versöhnen, als ich im französischen Hôtel de la Paix installirt war, wo ich ein sauberes, mit europäischem Comfort ausgestattetes Zimmer vorfand. Der Bodenteppich und das Deckbett deuteten darauf hin, dass man sich hier nicht mehr unter den Tropen befinde — und wirklich in gegenwärtigem Augenblick hätte ich mir ganz gern noch einen Ofen hinzugewünscht!

Montevideo an der Mündung des La Plata-Stromes (schräg gegenüber liegt Buenos Aires) ist eine hübsche, im spanischen Stile angelegte Stadt mit einer Bevölkerung von etwa 90,000 Einwohnern (wie man mir damals mittheilte). Die Häuser sind grösstentheils niedrig, resp. einstöckig, mit flachen Dächern und mit Balkonen; die Fenster im Erdgeschoss sind vergittert. Die Hauptverkehrsstrassen sind Calle 25 de Mayo und Calle 18 de Julio. An bemerkenswerthen Gebäuden nenne ich die Theater Solis und San Felipe, die Post; erwähnenswerth ist ferner das alte Spanische Thor auf dem Mercado viejo.

Eine Fahrt mit der Pferdebahn nach La Union gab mir Gelegenheit, die hübschen Quintas (Landhäuser) zu sehen, welche Montevideo's Hauptzierde bilden.

Unter verschiedenen Eisenbahnlinien ist (1884) die Central del Uruguay-Bahn von Montevideo bis Durazno (210 km.) in Betrieb.

Die nächste Umgebung der Stadt ist flach und nicht schön. Man erblickt nichts weiter als die unermesslichen Pampas (Grasflächen) mit weidenden Vieh- und Ross-herden; ab und zu einzelne Estancias (Farmen). Die Gauchos kommen auch zuweilen nach der Stadt herein.

Dass die Señoritas orientales durch ihre Schönheit und vollendete Grazie weltberühmt sind, wird Jedermann, der über die Länder am La Plata gelesen hat, wissen — ich kann dies hier nur bestätigen.

Ich hatte u. A. einen Empfehlungsbrief an einen St. Galler, der so freundlich war, mich eines Abends in den Deutschen Club einzuführen.

Es befindet sich ein schweizerisches Consulat in Montevideo, wie ja auch Uruguay in der Schweiz und zwar bekanntlich in Basel, Genf und Lugano consularisch vertreten ist.

Gerechnet wird in Uruguay, das Silberwährung hat, nach Pesos (Fr. 5) à 100 Centesimos. Die Landesmünzen sind: Silber: Stücke von 1, $\frac{1}{2}$ Peso, 20 und 10 Centesimos; Kupfer: Stücke von 1 und 2 Centesimos.

Die fremden Münzsorten werden von den Geldwechslern in Montevideo zu einem gesetzlich fixirten Curs angenommen, so valirt:

1 L. St.	=	4 \$ 70 urug. W. *)
1 Nap. d'or (od. andere 20-Fr.-St.)	=	3 \$ 73 " "
1 brasil. Dobrão	=	10 \$ 56 " "
1 chilen. Condor	=	8 \$ 82 " "
1 deutsche Doppelkrone	=	4 \$ 60 " "

Mein Reisegeld hatte ich mir von Rio zum grössten Theil in Sovereigns und südamerik. Goldunzen mitgenom-

*) \$, das übliche Dollarzeichen, dient gleichfalls zur Bezeichnung der central- und südamerik. Geldsorten: Pesos, Soles, Milreis.

men, besonders erstere kann man überall in Südamerika vortheilhaft auswechseln und erhält in der Regel dafür einen bessern Curs als für Nap. d'or; es ist daher eine sehr empfehlenswerthe und bequeme Münze auf Reisen.

Montevideo steht mit Europa in reger Verbindung; folgende Dampferlinien vermittelten im Jahr 1880 den Verkehr:

1. Royal Mail Steam Packet Co.	2 mal monatlich.
2. Pacific Steam Navigation Co.	alle 14 Tage.
3. Messageries Maritimes	2 mal monatlich.
4. Transports Maritimes	1 „ „
5. Norddeutscher Lloyd	1 „ „
6. Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft	1 „ „
7. Chargeurs Réunis	1 „ „
8. Italienische Dampfer nach Neapel und Genua	2 „ „
9. Lamport und Holt (Liverpool, Brazil and River Plate Mail Steamers)	2 „ „
10. Kosmos-Linie	1 „ „

NB. Alle diese Dampfer (mit Ausnahme der Pacific Steam Navig. Co. und der Kosmos-Linie) fahren auch nach Buenos Aires.

Brasilianische Postdampfer verkehren zwischen Rio de Janeiro, den südbrasilischen Häfen und Montevideo.

Verbindung mit Paraguay und der brasil. Provinz Matto Grosso.

Es fahren monatlich 1 mal ab Montevideo brasilianische Dampfer bis nach Cuyabá, der Hauptstadt von Matto Grosso, mit Escale in Buenos Aires, Santa Fé, Paraná, La Paz, Esquina, Goya, Bella Vista, Corrientes,

Cerrito, Humaitá, Villa del Pilar, Asuncion (Hauptstadt von Paraguay), Villa Concepcion und Corumbá; Fahrdauer bis Cuyabá ca. 18 Tage, hin und zurück 30 Tage. Eine argentinische Dampferlinie unterhält gleichfalls Verbindung zwischen Montevideo und Asuncion.

Zum Schluss bemerke ich noch, dass es mit dem Besuch Montevideo's von Rio de Janeiro aus nicht immer so glatt abläuft, wie bei meiner Reise Ende Juli, sondern es hat zu gewissen Zeiten einen ganz bedenklichen Haken: die Quarantäne! Sobald nämlich der Sommer begonnen hat, d. h. vom October oder November bis in Mai verhängt Montevideo eine äusserst rigoröse Quarantäne gegen alle Provenienzen aus Rio, um eine allfällige Einschleppung des gelben Fiebers zu verhüten; die Passagiere müssen alsdann oftmals lange Quarantäne auf der Insel Flores durchmachen.

Von Montevideo nach Buenos Aires.

Die Reise nach Buenos Aires machte ich an Bord des kleinen Dampfers „Saturno“ der Mensagerias fluviales á vapor. Die Steamers dieser Gesellschaft mit dem Motto: „Res non verba“ verkehren viermal wöchentlich zwischen Montevideo und Buenos Aires und befahren den Uruguay-Fluss bis Salto. Ausserdem besteht zwischen den obgenannten Hauptstädten mehrmals des Monats Verbindung mittelst der europäischen Postdampfer. Da diese jedoch in beiden Städten der starken Hafenversandung wegen auf grosse Entfernung vom Ufer ankern müssen (in Buenos Aires beträgt die Distanz 6 Seemeilen), so sind die Ein- und Ausschiffungsspesen schon in Montevideo nicht unbedeutend, in Buenos Aires aber geradezu auf fabelhafter

Höhe, während sie per kleine Dampfer, welche nahe beim Ufer anlegen können, ganz normal sind.

Man fährt in Montevideo Abends vor Eintritt der Dunkelheit aus und erreicht nach zwölfstündiger Fahrt (wofür man in I. Classe 8 \$ fts. zu bezahlen hat) die argentinische Hauptstadt. — Mein Kajütengefährte war ein argentinischer Viehzüchter, ein martialischer Kamerad, denn das Erste, was er beim Betreten der Cabine that, war, dass er seine Schlafstelle mit dem Revolver belegte, wie man es bei uns mit einem Stock oder Regenschirm zu thun pflegt. Ich liess mich aber nicht einschüchtern und that desgleichen!

Bei der Ankunft im Hafen von Buenos Aires wird man mittelst Ruderboot an das Ufer geführt. Komisch anzusehen sind die plumpen zweispännigen Carretas (Karren), die zur Ebbezeit ins Meer hinausfahren, um den Transport der Güter und des Gepäcks zu bewerkstelligen.

In Montevideo und Buenos Aires sind die Bootsleute und Gepäckträger fast durchweg Italiener.

Ich kam am Morgen des 1. August in Buenos Aires an und stieg im Gran Hotel Frascati ab.

Buenos Aires am La Plata-Strom, mit einer Bevölkerung von rund 350,000 Einwohnern laut neuestem Census vom 31. Mai 1884, die Hauptstadt der argentinischen Conföderation und nächst Rio de Janeiro wohl die wichtigste Handelsstadt in Südamerika, liegt ganz eben und ist eine schöne, regelmässig gebaute Stadt. Die schnurgeraden Strassen schneiden sich sämmtlich in rechten Winkeln; es ist daher sehr leicht, sich zu orientiren und fast eine Kunst, sich zu verirren! Die Vorstädte von Buenos Aires sind nicht gepflastert. Man kann sich nun denken, welch ein Koth im Winter und welch ein Staub im Som-

mer daselbst herrscht — der blosse Gedanke daran ist entsetzlich. — Doch kommt dieser Umstand andererseits den zahlreichen Schuhputzern zu gute, die mit unverdrossener Ausdauer den ganzen Tag ihrem mühseligen Geschäft obliegen und in deren Tasche mancher Papierpiaster (damals = 16 Cts.) wandert.

Ich benützte den ersten Morgen zu einer Fahrt mit der Pferdebahn nach Belgrano. Die Strasse dahin ist mit hübschen Villen besetzt. Allenthalben noch waren Spuren der kaum beendeten Revolution (die Stadt gegen die Nationalen) sichtbar. In einzelnen Strassen waren noch Barrikaden errichtet. Im vergangenen Juni brachen nämlich anlässlich der Präsidentenwahl, wobei die Porteños (Bewohner von Buenos Aires) den Gouverneur Tejedor, die Regierung (Avellaneda's Partei) aber den General Roca *) als Candidaten portirten, ernstliche Unruhen aus. Bei Barracas, etwa eine halbe Stunde von der Stadt entfernt, kam es am 20. Juni zu einem blutigen Gefecht zwischen den Porteños und den Regierungstruppen. Ein Basler, welcher dort in der Nähe wohnte, zeigte mir noch die Löcher in ihrem Hause, wo damals die Kugeln eingeschlagen, und sagte, sie hätten eine Zeit lang in beständiger Todesgefahr geschwebt. Der Belagerungszustand war noch über der Stadt verhängt, als ich ankam, und es war nicht rathsam, des Abends ohne sog. Papeleta, d. h. ohne einen in Buenos Aires ausgestellten Passirschein auszugehen. Ich führte stets meinen schweizerischen Pass bei mir; die Polizisten fragten aber nie darnach, ebenso wenig nach der Papeleta.

*) Roca wurde im October 1880 zum Präsidenten gewählt für 6 Jahre.

Der Präsident Avellaneda weilte zu jener Zeit mit den Truppen in Belgrano.

Buenos Aires hat mehrere grosse Plätze: Plaza 25 de Mayo, Pl. Victoria, Pl. Concepcion, Pl. Constitucion, Pl. Sud. Die sehr lange Calle Rivadavia durchschneidet die Stadt. Das Geschäftsquartier erstreckt sich hauptsächlich auf die Strassen San Martin, Reconquista und Victoria. An schönen Bauwerken sind in erster Linie die Kathedrale, die Börse, die Provinzialbank zu nennen; dann die Hypothekenbank und die Post. Ausser vier Theatern besass Buenos Aires z. Z. auch einen Skating-Rink, wo täglich lebhaft Schlittschuh gelaufen wurde.

Dank verschiedenen Empfehlungsbriefen an Landsleute wurde ich auch hier gut aufgenommen und besonders bei der Basler Familie S. wurde mir ein sehr freundlicher Empfang zu Theil. Ich traf auch mit einem ehemaligen Schulkameraden zusammen. Dass mich meine Freunde mit den Hauptsehenswürdigkeiten von Buenos Aires bekannt machten und in die schweizerische Bierhalle in der Calle Cangallo führten, versteht sich von selbst. Man trinkt dort freilich ausgezeichnetes Bier, doch klingt der Name des Locals durchaus nicht republikanisch, denn es heisst „Kaiserhalle“; immerhin ist dasselbe von Schweizern, namentlich aber von Deutschen (die der Name mehr anheimeln wird!) stark besucht. Gegenüber der Kaiserhalle liegt das Bureau des Geldwechslers Stump von Riehen.

Die Damen von Buenos Aires tragen bei ihren Ausgängen vielfach den sog. „Pañuelito“ (schwarzer Spitzen-schleier).

In der Absicht, auch die Umgebung der Stadt einiger-massen kennen zu lernen, fuhr ich eines Nachmittags per Ferro-Carril del Norte (Nordbahn, Tigre-Linie) nach San

Isidro. Ich hatte leider versäumt, vor der Abfahrt den Fahrplan genau nachzusehen und musste nun dafür büßen, denn am Ende der Fahrt angekommen, machte ich die unliebsame Entdeckung, dass vor 7 Uhr Abends kein Zug nach der Stadt zurückfähre. Das wäre nun soweit kein Unglück gewesen, aber gerade an jenem Tage kam es mir doch höchst ungelegen, da ich bei der Familie S. zum Nachtessen eingeladen war. So blieb mir nichts Anderes übrig, als eben schnurstracks per „pedes apostolorum“ auf demselben Wege, den ich soeben gefahren, nach der Stadt zurückzukehren. Neben der einförmigen, ebenen Landschaft, die zu damaliger Jahreszeit jeglichen Blätter- und Blumenschmuckes entbehrte, hatte ich das zweifelhafte Vergnügen, bei drohendem Wetter und heftigem Winde 2¹/₂ geschlagene Stunden lang auf dem Schienenweg — um nicht irre zu gehen — zu marschiren, bis ich schliesslich glücklich, allerdings erst bei dunkler Nacht in Belgrano anlangte, von wo ich dann sofort mit der Pferdebahn nach Buenos Aires fahren konnte.

Belgrano und Palermo (Park) sind Lieblingsspaziergänge der Porteños.

Die Geldrechnung geht in Buenos Aires nach Pesos. Im Umlauf sah ich nur Papiergeld, von klingender Münze, weder Silber, noch Kupfer, nicht einen Centesimo! Als kleinstes Geld figurirten die Billetes (Noten) von 1 Peso moneda corriente (§ m/c.), welche damals ungefähr 16 Cts. galten. Man unterscheidet:

1. den Peso moneda corriente (§ m/c.), in Noten von 1, 2, 5, 10, 20 § u. s. w.;
2. den Peso fuerte oro (§ fte.) à 100 Centesimos, wovon Noten von 8, 40 Centos. fts., 4 § fts. u. s. w.

$$1 \text{ § fte.} = 25 \text{ § m/c.}$$

2 \$ m/c. = 8 Centos. fts.

1 Goldunze (16 \$ fts.) = 400 \$ m/c.

Die Preise in den Läden, Gasthöfen, Cafés, Theatern u. s. w. lauteten jeweilen in Pesos corrientes (\$ m/c.).

Der Curs des Fuerte ist fortwährenden Fluctuationen unterworfen und wird jeweilen in den Blättern bekannt gemacht; er wechselt alle paar Tage — so wurden damals bis zum 4. August die Billetes del Banco de la Provincia von den Oficinas nacionales zu \$ 31. 20 m/c. per \$ fte. (5 Fr.) angenommen.

Wechsel a/London wurden Anfang August mit 49¹/₂—50 d. pr. \$ fte., Wechsel a/Paris mit Fr. 5. 18—5. 24 pr. \$ fte. notirt.

Mein Aufenthalt in La Plata fiel in die kälteste Periode des Jahres. Die Temperatur schwankte in Montevideo zwischen 7 und 12°, in Buenos Aires zwischen 5 und 12° R. Nach authentischen Angaben beträgt:

	Montevideo	Buenos Aires
Mittlere Jahrestemperatur	15,4° R.	13,8° R.
Mittlere Temperatur des		
kältesten Monats (Juli)	10,6° R.	8,3° R.
Mittlere Temperatur des		
wärmsten Monats (Dec.)	21,4° R.	(Jan.) 19,4° R.

Ich hatte leider keine Zeit, das bekannte Rosario de Santa Fé am Paraná zu besuchen, wo die grosse Centralbahn oder „Ferro-Carril trasandino“, die seit 1884 bis Mendoza eröffnet ist (Strecke Villa Maria-Mendoza ist provisorisch eingeweiht, aber noch nicht in Betrieb), und wohl nicht mehr lange wird es dauern, bis man von einer Küste zur andern quer durch den südamerikanischen Continent mit der Eisenbahn wird fahren können! Mein nächstes Reiseziel war Valparaiso (Chile) und zwar via Magellan-

strasse. Die Auswahl zwischen dieser Route, dem Seeweg und dem ebenfalls höchst interessanten Landweg via Rosario, Villa Maria, Rio Cuarto, San Luis, Mendoza und Uspallata-Pass (3927 m) über die Andes nach Valparaiso, wobei ich die Pampas und Andes gesehen hätte und den Mate hätte kosten können, war nicht leicht, doch da in Buenos Aires Berichte über Berichte einliefen, dass in den Cordilleren heuer ein ausnahmsweise strenger Winter herrsche, die Pässe total verschneit und die letzten Correos (Posten) ausgeblieben seien — so entschied ich mich, mit erster Gelegenheit durch die Magellanstrasse nach Valparaiso zu fahren. Zu diesem Behuf musste ich aber nach Montevideo zurückkehren, weil die von der Ost- nach der Westküste oder umgekehrt fahrenden Dampfer jeweilen nur Montevideo, nicht aber Buenos Aires anlaufen. Nach dem Pacific gehend waren der „Iberia“ von der Pacific Steam Navigation Co. und der „Luxor“ von der Kosmos-Gesellschaft Anfang August in Montevideo erwartet. Also mit dem ersten wollte ich fahren — welcher von beiden Dampfern es war, wird sich im nächsten Capitel zeigen.

IV. Von Montevideo durch die Magellanstrasse nach Valparaiso.

Abfahrt per Kosmos-Dampfer. — Stürmisches Wetter. — Das Feuerland. — Durch die Magellanstrasse. — Punta Arenas. — Cap Forward. — Schöne Scenerie in Glacier Bay. — Fahrt durch den Smyth-Canal. — Begegnung mit Indianern. — Die halbe Welt um ein Päckchen Tabak! — Nächtliche Explorationen am Lande. — Der Sarmiento-Canal. — Ankunft in Chile. — Coronel. — Talcahuano. — In Valparaiso.

Als ich am Morgen des 6. August wieder in Montevideo ankam, lag bereits der „Luxor“ auf der Rhede, gerüstet zur Abfahrt nach dem Pacífico. Ich musste eiligst meinen Koffer packen und das Passagebillet lösen.

Der „Luxor“ war Anfang Juli von Hamburg gesegelt und hatte in Antwerpen und St. Vincent (Cap Verd) Escale gemacht.*) Der Capitän des Dampfers war ein Schwede, der erste Offizier ein Norddeutscher; die beiden Seeleute unterhielten sich auf gut plattdeutsch. Ich war nicht wenig erstaunt, als ich gewahr wurde, dass wir nur unser zwei in erster Kajüte waren. Mein Compagnon war

*) Fahrplan der Kosmos-Dampfer: Von Hamburg nach Antwerpen, St. Vincent (facultativ), Montevideo, Punta Arenas, Coronel (oder Corral), Talcahuano, Valparaiso, Arica, Mollendo, Callao. Des peruano-chilenischen Kriegs, resp. der Blockade Callao's wegen fuhren sie damals an der Westküste nicht weiter als Arica hinauf. Diese Dampfer sind von Hamburg bis Valparaiso etwa 50 Tage unterwegs-

ein junger Deutscher aus Hameln, der Rattenfängerstadt, welcher ebenfalls nach Valparaiso reiste.

Der „Luxor“, ein kleiner, schmaler Dampfer von 1900 Tonnen und, wie ich mich später zur Genüge überzeugen konnte, ein „famoser Schaukler“, hat bloss sechs Kajüten erster Classe. In der zweiten Classe befanden sich etwa ein Dutzend Passagiere. Während der Mahlzeiten sind wir beide lediglich auf die Gesellschaft des Capitäns, des ersten Offiziers und des ersten Ingenieurs angewiesen. Die Küche ist urdeutsch: von 7 bis 9 U. V. Kaffee mit Butterbrod und Biscuits; um 10 U. das Frühstück, bestehend aus zwei Gerichten nebst Thee oder Kaffee; um 4 U. das Mittagessen (drei Gerichte); endlich um 8 U. Thee und kalter Aufschnitt.

Bis zum 10. hielten sich Wind und Wetter leidlich, dann aber begann es zu blasen und der gute „Luxor“ wurde ganz gehörig herumgeworfen, was natürlich zu allerlei drolligen Scenen Anlass gab. Der Steward war kaum mehr im Stande, bei Tisch das Ceremoniell zu wahren, denn Schüsseln und Teller, Flaschen und Gläser — kurz, Alles, was nicht wohl befestigt war, fiel klirrend übereinander, seinen Inhalt, den festen sowohl als den flüssigen, schonungslos über uns ergiessend. Wir, ja selbst die alten Seebären nicht ausgenommen, hatten äusserste Mühe uns auf den ungestüm auf und nieder, hin und her schaukelnden Planken nur einige Schritte weit frei zu bewegen und dabei das Gleichgewicht zu behaupten!

11. Aug. Der Capitän feierte heute seinen Geburtstag und liess bei diesem Anlass einige Flaschen Xeres entkorken, sowie Kuchen und Cigarren reichen. Sämmtliche Passagiere waren dazu geladen. Es entspann sich ein gemüthliches Festchen, wobei wir in fröhlicher Runde

auf die Gesundheit unseres verehrten Commandante tranken.

Mittags trat Schneegestöber ein, das zwar nur von kurzer Dauer war; die Temperatur sank auf $+ 1^{\circ}$ R.

Die Falkland-Inseln (britisch, zwischen 51 und 53° s. Br., 58 und 61° w. L. v. Gr. gelegen) berührten wir auf unserer Fahrt nicht, doch sollte der „Luxor“ bei der Rückfahrt dort anlaufen. Hauptort der Falklands und zugleich Gouvernements-Sitz ist Port Stanley ($51^{\circ} 41'$ s. Br.).

Die Nacht vom 11./12. war hell, aber sehr windig. In diesen südlichen Regionen sollen selbst zur Sommerszeit zuweilen arge Stürme toben.

12. Aug. Vormittags 9 Uhr erblickten wir Land: Feuerland zu unserer Linken, Patagonien zu unserer Rechten. Schaurig wild ist die Küste der Tierra del Fuego anzuschauen, kahl, ohne die mindeste Spur von Vegetation. Hohe Berge erheben sich im Innern: Mt. Darwin (2100 m), Mt. Sarmiento (2070 m) u. a. Diese Gipfel zu besteigen würde noch ein hübsches Stück Arbeit für die zukünftige Section Feuerland des S. A. C. abgeben!

Die Ostspitze Patagoniens wird durch Dungeness Point und Cap Virgins (Cabo de las Vírgenes) gebildet.

Ein prachtvoll sonniger Tag war dieser 12. August, eine angenehme Abwechslung gegen die vergangenen stürmischen und finstern Tage. Nachmittags $\frac{1}{2}3$ Uhr passirten wir die Narrows (Engen), welche den ca. 2 engl. Meilen breiten Eingang zur Magellanstrasse bilden.

Die Magellanstrasse, so benannt nach ihrem Entdecker, dem Portugiesen Fernando Magalhães (a. 1520), hat sehr grosse Tiefen. Die Schiffscapitäne unternehmen die Fahrt durch die Magellanstrasse ohne Lotsen, lediglich

an Hand der sehr guten und zuverlässigen Karten, wie denn auch unser Capitän und der erste Offizier die ganze Führung des „Luxor“ zu verantworten hatten.

Nachts kreuzten wir den auf der Rückfahrt nach Hamburg begriffenen Kosmosdampfer „Ibis“. Die üblichen Begrüssungssignale wurden gewechselt und unser Capitän liess sogar in der Freude über das Zusammentreffen einen Kanonenschuss abfeuern, welche Ehre jedoch zu seinem Verdruss vom andern Schiff nicht erwidert ward!

Wir blieben wegen der in der Strasse vorkommenden Untiefen und des Umstandes halber, dass keine Leuchthürme darin sind, bis zum nächsten Morgen in einer Bucht vor Anker.

13. Aug. Heute Morgen um 10 Uhr kamen wir vor Punta Arenas an.

Punta Arenas, oder wie es von den Engländern genannt wird, Sandy Point, unter $53^{\circ} 10'$ s. Br., $70^{\circ} 53' 30''$ w. L. v. Gr. gelegen, chilenische Colonie — die einzige chilenische Ansiedlung in Patagonien — war früher ein Deportationsort. Es ist die südlichste Stadt in der Welt. Punta Arenas, von Wichtigkeit als Kohlen- und Escalé-Station für die Pacificdampfer, mag gegen 1000 Einwohner zählen, worunter alle möglichen Nationalitäten vertreten sind: Patagonier, Chilenen, Engländer, Deutsche, Franzosen, Dänen, Russen, ja sogar auch Schweizer.

Wir ankerten in Entfernung von einer Seemeile vom Ufer. Die Ortschaft besteht aus kleinen einstöckigen Holzhäuschen mit Schieferdächern; einige haben bunt angestrichene Façaden. Gegenwärtig steckte die Landschaft tief im Schnee. Das frostige Wetter, verbunden mit einem bleifarbenen Himmel und der Mangel an Fahrgelegenheiten hielten mich vom Vorsatz ab, den Ort zu besuchen. Bald

erschienen die Notabeln von Punta Arenas an Bord, mit dem Hafencapitän, einem Holsteiner, an der Spitze. Dank ihren Bemühungen gedieh es so weit, dass bis zum Abend die Güter fertig ausgeladen waren und der nöthige Kohlenvorrath eingenommen war. Indessen thaten sich die Leute, welche sich wieder einmal einen vergnügten Tag machen wollten, bei einem guten Stück Braten und etlichen Gläsern Wein, Bier oder Grog gütlich und ermangelten nicht, vor dem Weggehen einen gehörigen „B'haltis“ einzusacken als Andenken an den „Luxor“, wobei ihr Anführer mit gutem Beispiel voranging. Dem Capitän wollte dieses Gebaren allerdings nicht sonderlich einleuchten und er schimpfte im Stillen weidlich über diese „patagonische Bescheidenheit“, wir stellten ihm jedoch vor, dass das den Puntarenos in Anbetracht des monotonen Lebens, das sie jähraus, jahrein führen, nicht zu hoch angerechnet werden dürfe!

Punta Arenas steht mit Europa in regelmässiger Verbindung durch die alle 14 Tage daselbst anlaufenden Dampfer der Pacific Steam Navig. Co. und alle 4 Wochen durch die Kosmos-Linie.

Das Klima von Punta Arenas soll rauher und kälter sein als das der Orte, welche in entsprechend gleicher nördlicher Breite liegen; nichtsdestoweniger soll es gesund sein. Die mittlere Temperatur des Jahres beträgt bloss 4,5°, des Sommers 9,3°, des Winters 2,2° R. *)

In der Nacht vom 13./14. doubirten wir Cap Forward, (53° 53' 45" s. Br.) die südlichste Spitze des süd-

*) Zum Vergleich sei Dublin (53° 23' n. Br.) angeführt, wo die mittlere Temperatur des Jahres 7,6°, des Sommers 12,2°, des Winters 3,7° R. beträgt.

amerikanischen Continentes, und steuern nunmehr in nord-westlicher Richtung.

NB. Es sei hier ein Wörtchen über das bekannte Cap Horn gestattet:

Die Umschiffung des wegen der fürchterlichen, hauptsächlich aus W. und S.W. dort tobenden Stürme berück-
tigten Cap Horn (55° 59' s. Br.) erfordert von W. nach
O. 3—4 Tage, oft bloss 36 Stunden, länger aber in der
umgekehrten Richtung. Segler nach oder von der West-
küste Südamerikas sind 3—5 Monate zur See. Aus frü-
hern Notizen finde ich als

Fahrdauer von Segelschiffen via Cap Horn:

von Håvre—Valparaiso	94, 109, 143	Tage,
von Håvre—Caldera	137	„
von Håvre—Callao	103, 137	„
von Iquique—Håvre	112, 135	„
von Pisagua—Falmouth	109	„

14. Aug. Magellanstrasse. Die Passage wird
enger und enger, bis wir uns plötzlich zu beiden Seiten
durch hohe Schneeberge und Gletscher umschlossen finden
und davor zur Linken niedrige, mit Sträuchern, Moosen
und Farnkräutern bedeckte Hügel erblicken. Wir sind
in der sog. Glacier Bay; ein Gletscher reicht bis knapp
zum Wasserniveau hinunter! Die Durchfahrtsstrasse mag
an einigen Stellen etwa 10 Minuten breit sein und macht
unzählige Biegungen, so dass man glauben könnte, in
einem Gebirgssee zu fahren. Umstrahlt von einem wol-
kenlosen Himmel, gewähren die Schneeberge und Gletscher
einen imposanten Anblick. Dabei fahren wir in ruhigem
Wasser dahin, und Möven in grosser Zahl umkreisen das
Schiff. Die Temperatur ist heute etwas milder, das Thermo-
meter zeigt Nachmittags + 3° R.

Wir gingen bei anbrechender Dunkelheit vor Anker. Die Magellanstrasse hätten wir nun durchfahren, doch da draussen in der offenen See allen Anzeichen nach starker Nordsturm tobte, so ordnete der Capitän die Fahrt durch den Smyth-Canal, statt im offenen Meer, an. Nachdem wir das übelberüchtigte Cap Pilar an der Nordspitze des Desolationslandes, den gefährlichsten Punkt der Magellanschiffahrt, links gelassen, verliessen wir die Strasse ca. 2 Uhr Nachmittags und steuerten in den Smyth-Canal ein, so heisst nämlich der enge Durchpass, beginnend zwischen Königin Adelaide-Archipel und King William IV.-Land und endigend bei Hannover Island. Die grossen Dampfer der Pacific Steam Navig. Co. wählen nur bei ausnahmsweise stürmischem Wetter ihre Route durch den sehr schmalen Smyth-Canal, während die kleinern Dampfer der Kosmos-Linie ihn gewöhnlich befahren, sobald es — um einen seemännischen Ausdruck zu gebrauchen — „draussen steif weht“.

Bald nachdem wir geankert, kamen zwei Canoes mit heftig gestikulirenden Indianern herangefahren. Es wurden ihnen sofort zwei Taue zugeworfen, worauf sie an der Schiffsseite anlegten. Die Indianer hatten Seehund- und Otterfelle, Pfeile und Bogen bei sich und streckten uns alle diese Gegenstände entgegen, um dagegen Tabak und Cigarren zu erhandeln. In den rohen Canoes befanden sich Männer, Weiber, Kinder und zottige Hunde; *) auf primitivem Herd glimmte ein Holzfeuer. Diese Indianer, welche wahrscheinlich dem Chonos-Stamme angehörten (der Capitän nannte sie „Canoes“-Indianer), waren von ziem-

*) Einer der Offiziere erhandelte sich einen solchen Hund und brachte ihn nach Valparaiso.

lich kleiner Statur. Ihre Hautfarbe war keine sehr dunkle, sondern schmutzigbraun; das tiefschwarze Haar hing ihnen in langen Strängen über's Gesicht herunter. Allen Unbilden der Witterung zum Trotz gingen sie beinahe nackt. Sie sprachen ein eigenes Idiom, hart und voller Gutturallaute; vom Spanischen schien ihnen einzig das Wort „Tabaco“ geläufig zu sein, nach dem sie auch unaufhörlich riefen — am liebsten wollten sie Kautabak haben, doch verschmähten sie auch den andern nicht. Wir willfahrten ihrer Bitte, indem wir unsern ganzen disponibeln Vorrath an Rauchmaterial gegen ihren wunderlichen Kram umtauschten; ich erhandelte mir bei dieser Gelegenheit zwei Pfeile und einen aus Knochen verfertigten sehr spitzen Dolch. Hierauf liessen wir einige der Indianer auf Deck kommen und regalirten sie mit einigen Tropfen „Feuerwasser“. Das mundete ihnen und in einer fidelen Stimmung führten sie ihre Tänze und Gesänge auf, zwar melancholische Weisen, die uns immerhin sehr belustigten.

Seit wir uns in so südlichen Breiten befinden, setzt mir die Tag für Tag andauernde Kälte — das Thermometer schwankt zwischen 0 und $+ 4^{\circ}$ R. — nach der brasilianischen Hitze doppelt zu. Zudem besitzt der „Luxor“ keinerlei Heizvorrichtungen, so dass wir uns nicht anders erwärmen können, als dass wir uns möglichst viel Bewegung geben, im Sturmschritt auf Deck auf- und abgehen, gymnastische Uebungen machen u. dgl. Wie sehne ich mich darnach, wieder in wärmere Regionen zu kommen!

Den folgenden Tag (15. Aug.) gingen wir zeitig am Abend, d. h. noch vor Dunkelheit — die jetzt schon gleich nach fünf Uhr eintritt — vor Anker und fuhren mit Erlaubniss des Capitäns Alle ans Land zu einer kleinen

Recognoscirung. Wir betraten ein ödes Haideland, welches mit spärlichem Gras und Gesträuch überwachsen war. Bäume waren bloss vereinzelte zu sehen. Der Boden, über den wir schritten, war mit weichem Moose bedeckt. Indem wir auf unserer Entdeckungsreise etwas weiter landeinwärts vordrangen, standen wir auf einmal vor einem kleinen Süßwasserfall und einige Schritte weiter lag ein See, der zur Hälfte zugefroren war. Wir beschlossen den Tag am Lande damit, dass wir grosse Feuer anzündeten. Die Gegend schien gänzlich unbewohnt zu sein, nirgends war die mindeste Spur von menschlichen Wohnstätten, von Zelten oder gar von Hütten zu erblicken.

In der Nacht trat starker Frost und Schneefall ein; infolge dessen war das Verdeck am folgenden Morgen mit einer Eisschicht überzogen, somit ganz und gar in eine Schlittenbahn umgewandelt.

16. Aug. Im Sarmiento-Canal. Das Wetter hellte sich heute prächtig auf. Wir haben nunmehr die unwirthlichsten Gegenden hinter uns, das Land zu beiden Seiten wird allmählig wieder reicher, üppiger und bei jeder Wendung unserer Fahrroute taucht wieder eine neue Scenerie, jedesmal von wunderbarer Schönheit, auf. Der Canal ist von zahlreichen dichtbewaldeten Inselchen durchschnitten.

Es fuhren zwei Canoes mit Indianern vorbei.

Bei einbrechender Nacht wurde zwischen zwei Eilanden geankert. Wir begaben uns wiederum ans Land. Das Aussehen der heutigen Landschaft war von der gestrigen wesentlich verschieden. Statt des mit niedrigem, dürrtigen Gras und Busch bewachsenen Landes fanden wir dichten, mit riesenhohen Bäumen besetzten Urwald

vor, der unserer Wanderlust ein jähes Ziel setzte! Die Matrosen hatten Aexte mitgenommen; bald sassen sie hoch oben in den Wipfeln und hieben rüstig Ast um Ast hinunter, die wir sofort auf Haufen schichteten und in Brand steckten. Es dauerte nicht lange, so prasselten lustige Feuer empor, welche die Winterlandschaft weit umher erhellten. Ein Streifzug, den ich mit mehrern der Mitreisenden längs der Bucht unternahm, führte uns über Gestein, auch mussten wir etliche Bäche durchwaten und über gefallene Baumstämme hinwegschreiten. Wir fuhren hierauf an einen andern Ankerplatz und waren eben am besten daran, dort gleichfalls grosse Feuer anzuzünden, als es plötzlich stark zu schneien begann — doch bald drang der Mond wieder durch das Gewölk und warf einen magisch schönen Schein auf die hohen Bäume und die Schneeberge ringsum.

Die Buchten im Smyth- und im Sarmiento-Canal sind sehr tief; an vielen Stellen ist eine Ankerung Sache der Unmöglichkeit.

17. Aug. In der Frühe legte wiederum ein Canoe mit Indianern am Dampfer an, aber diese hatten nichts auszutauschen. — Wir passirten heute die gefährlichen Stellen des Canals; der Capitän hielt sich deshalb den ganzen Tag auf der Commandobrücke und verliess seinen Posten selbst über die Mahlzeiten nicht. Wir fuhren einmal auf Steinwurfhöhe am Lande vorbei. An einer Stelle ist der Canal so eng, dass unmöglich zwei Dampfer an einander vorbeifahren könnten. Bei den zahllosen Windungen der Route und den vielen Inselchen bedarf es in der That aller Achtsamkeit und Kunst von Capitän und Steuermann vereint, um das Schiff glücklich durchzulenken.

Abends 8 Uhr fuhren wir in die offene See ein.

18. Aug. Der Wind weht heute stark von vorn (head-wind), was unsere Fahrt bedeutend hemmt. Innert 16 Stunden haben wir bloss 120 Seemeilen zurückgelegt.

Nachts (bei Mondschein) passirten wir mit Steuerbord die Insel Huamblin ($44^{\circ} 49'$ s. Br.).

19. Aug. Die Temperatur ist merklich im Zunehmen begriffen, dafür regnet und stürmt es heute ohne Unterlass. Nachts schlägt der Wind nach West um, so dass wir segeln können.

21. Aug. Morgens kommt die bergige Küste Chile's in Sicht und um 11 Uhr ankern wir vor Coronel, dem ersten chilenischen Hafen, zugleich Kohlenstation.

Südlich von Coronel liegt Lota, wichtig durch seine bedeutenden Kupferminen.

Es schifften sich in erster Classe sieben Chilenen ein, die nach Valparaiso reisen wollten; diese Gesellschaft brachte neues Leben an Bord.

Corral, den Hafen der betriebsamen Stadt Valdivia in Südhile, liefen wir nicht an, dagegen am folgenden Morgen (22. Aug.) Talcahuano, welches eine grosse, in schöner, geräumiger Bucht gelegene Ortschaft ist. In der Nähe derselben mündet der Fluss Biobio ein.

Unser Aufenthalt in Talcahuano verlängerte sich über alle Maassen: erst am 23. Nachmittags fuhren wir ab und langten endlich den 24., Abends 4 Uhr, in Valparaiso an.

Wie nie zuvor, hatte ich auf dieser Reise von Basel nach Valparaiso sehr bedeutende Unterschiede im Klima, folglich auch in der Tag- und Nachtlänge, sehr grosse Sprünge der Temperatur durchzumachen. So verliess ich Basel im Sommer, ungefähr zur Periode der längsten Tage, kam 3 Wochen später in die gleichmässig heisse Aequatorial-region, wo jahraus, jahrein die Sonne um sechs Uhr auf-

und um sechs Uhr untergeht. In Rio de Janeiro war ich zur Winterszeit: Tage ziemlich kurz, Temperatur ähnlich der unserer Sommermonate. In La Plata war ich zu Ende des Winters: kurze Tage und rauhe Witterung, ähnlich dem März- oder Aprilwetter bei uns. Von La Plata südwärts, sowie in der Magellanstrasse herrschte vollständiges Winterwetter mit Eis und Schnee, sehr kurzen Tagen und sehr langen Nächten. Endlich in Valparaiso traf ich auf Frühlingsanfang ein.

Vergleichstabelle

der Sonnenaufgänge, Sonnenuntergänge und Taglängen an verschiedenen Orten.

Ort	Geogr. Breite	Sonnenaufgang		Sonnenuntergang		längster Tag		Differenz zwischen dem längsten und kürzest. Tag
		frühester	spätester	frühester	spätester		kürzester	
Lima	12° 2' 34" S.	5 U. 39 M.	6 U. 21 M.	5 U. 39 M.	6 U. 21 M.	12 h. 42 m.	11 h. 18 m.	1 h. 24 m.
Rio de Janeiro	22° 54' 15" S.	5 U. 18 M.	6 U. 42 M.	5 U. 18 M.	6 U. 42 M.	13 h. 24 m.	10 h. 36 m.	2 h. 48 m.
Buenos Aires	34° 35' 30" S.	4 U. 50 M.	7 U. 10 M.	4 U. 50 M.	7 U. 10 M.	14 h. 20 m.	9 h. 40 m.	4 h. 40 m.
Basel	47° 33' 25" N.	4 U. 4 M.	7 U. 50 M.	4 U. 7 M.	7 U. 59 M.	15 h. 55 m.	8 h. 22 m.	7 h. 33 m.
London	51° 30' 49" N.	3 U. 44 M.	8 U. 9 M.	3 U. 49 M.	8 U. 19 M.	16 h. 33 m.	7 h. 44 m.	8 h. 49 m.
Cayenne	4° 56' 10" N.					12 h. 18 m.	11 h. 42 m.	— 36 m.

Logtafel des Kosmos-Dampfers „Luxor“,

Cap. Grundien.

Reise von Montevideo nach Valparaiso, August 1880.

Datum.	Position des Dampfers um 12 Uhr Mittags.		Zurückgelegte Distanz. Seemeilen.
	Geogr. Breite.	Länge (von Paris).	
1880 Aug. 7.	37° 20' S.	56° 13' W.	148
„ 8.	40° 45'	59° 4'	246
„ 9.	43° 46'	62° 6'	230
„ 10.	46° 45'	64° 34'	210
„ 11.	50° 20'	67° 7'	227
„ 12.	52° 22'	68° 56'	171
„ 13.	Punta	Arenas	—
„ 14.	53° 5'	73° 22'	154
„ 15.	51° 34'	74° 1'	—
„ 16.	50° 16'	74° 25'	—
„ 17.	—	—	—
„ 18.	45° 51'	75° 48'	120
„ 19.	42° 51'	75° 10'	189
„ 20.	39° 18'	74° 53'	217
„ 21.	Ank. in Coronel	11 a. m.	—
„ 22.	Abf. von Coronel	2 a. m. Ank. i. Talcahuano	8 a. m.
„ 23.	Abf. v. Talcahuano 33° 34' S.	3. 15 p. m. 72° 8' W.	—
„ 24.	Ank. in Valparaiso	4 p. m.	—

Meteorologische Beobachtungen

während der Reise von Montevideo durch die Magellanstrasse
nach Valparaiso.

Datum.	Temperatur (R°)			Wetter.
	Morgens.	Mittags.	Nachts.	
1880 Aug. 9.	5	6	5	Bedeckt.
" 10.	3,5	5	3	Regen und Wind.
" 11.	2,5	1	2,5	Heiter; Schnee.
" 12.	1	2,5	2	Heiter.
" 13.	1,5	3	2	Bedeckt.
" 14.	2	3	2	Bedeckt, später vollständig aufheiternd.
" 15.	1,5	3	0,5	Schnee; heiter.
" 16.	0	3	0	Schnee in der Nacht v. 15./16.; hernach völlig heiter.
" 17.	1,5	3,5	3	Heiter.
" 18.	4	7,5	7	Regen und Sturm am Morgen; bewölkt am Nachmittag.
" 19.	7	9	8	Regen und Wind.
" 20.	8,5	10,5	—	Heiter.

V. Chile.

Lage und Aussehen von Valparaiso. — Bevölkerung. — Deutsche und Schweizer. — Der Deutsche Verein. — Die Chilenen. — Umgebung und Klima von Valparaiso. — Soll man via Magellan oder via Panamá reisen? — Der Krieg an der Westküste. — Münzwesen. — Reise nach Santiago. — Die Eisenbahn zwischen Valparaiso und Santiago. — Santiago de Chile, das südamerikanische Paris. — Plaza de Armas. — Eine schöne Fahrt. — Die furchtbare Katastrophe vom 8. December 1863. — Tracht der Santiaguinas. — Klima. — Bekanntschaft mit Deutschen. — Cerro de Santa Lucía. — Die „Fiestas del diez i ocho de setiembre“. — Parade. — Pferderennen. — Theatervorstellung. — Revue im Cousiño-Park. — Volksfest. — Der Corso in der Alameda. — Die Schlussfestlichkeiten. — Rückkehr nach Valparaiso.

Die Stadt Valparaiso ist längs einer halbrunden Bai gebaut und hat eine bedeutende Ausdehnung. Die Bai ist von steilen Cerros (Hügeln), die den grössten Theil des Jahres kahl sind und nur jetzt infolge der kürzlich gefallenen Regen grün waren, umschlossen. Der Name „Valparaiso“ = „Paradiesthal“ scheint daher auf den ersten Anblick gar nicht gerechtfertigt! Der Hafen hat einen vorzüglichen Ankergrund, ist aber sehr den Nordwinden ausgesetzt und das Meer wird zuweilen furchtbar bewegt; so tobte z. B. im Juli d. J. der Norte (Nordwind) mit solcher Heftigkeit, dass der im Hafen vor Anker liegende grosse Pacificdampfer „Galicia“ acht Tage lang keine Ladung einnehmen konnte.

Das Geschäftsviertel liegt in der Nähe des Hafens. Der Hauptverkehr concentrirt sich auf die Strassen Coch-rane, Prat und Esmeralda; in den zwei erstern befinden sich die Comptoirs und Magazine, in letzterer die Läden (tiendas), die zum Theil sehr geschmackvoll und mit allen Artikeln der Neuzeit ausgestattet sind.

Die Gasbeleuchtung Valparaiso's fand ich nicht so gut als die von Pernambuco. In manchen Strassen erblickt man nichts als niedrige, einstöckige Häuser. Der Grund dieser Bauart, sagte man mir, sei in den häufigen Erd-beben zu suchen. An den Häusern fiel mir die Menge von Flaggenstangen auf — fast keines ist ohne eine solche — welche an jedem Festtag und der katholische Kalender zählt deren bekanntlich viele — zur Benützung kommen.

Eine Eigenthümlichkeit Valparaiso's sind die Que-bradas auf den Cerros, d. h. die Schluchten, an denen ein Theil der Stadt angebaut liegt.

Pferdebahnen verkehren nach allen Richtungen hin; die Fahrtaxen sowohl derselben als auch der Droschken sind billig.

Das Telephon war 1880 bereits in Valparaiso ein-geführt und demnächst sollte Viña del Mar in telephonische Verbindung mit Valparaiso gesetzt werden.

Telephonpreise: per Jahr 150 \$ c., 1 Depesche 20 Ctos.

NB. Die Telephongesellschaft machte Anfang Septbr. 1880 bekannt, dass sie in Anbetracht der zunehmenden Geldentwerthung und der mannigfachen Unkosten, welche die Legung der Leitungen und Aufstellung der Instru-mente sowohl, als die Unterweisung von Personen im Ge-brauche des Telephons mit sich bringen, genöthigt sei,

ihren Preis für den Telephondienst für Geschäftshäuser und amtliche Bureaux vom 15. Septbr. an um fünfzig Procent zu erhöhen, für den Privatgebrauch dagegen sollte der Preis wie bisher 100 Pesos betragen.

Ich verliess das Hotel Aleman (deutscher Gasthof, wo ich bei der Ankunft abgestiegen war) schon nach wenigen Tagen, nicht dass ich irgendwelche Ursache zur Unzufriedenheit gehabt hätte, im Gegentheil — da ich aber vorsah, mehrere Wochen in Valparaiso zu bleiben, so zog ich lieber in ein Privatkosthaus, wo man doch immer gemüthlicher als im Gasthof ist. In der deutschen Pension von Frau Grimm, Calle Chacabuco Nr. 69, meinem neuen Domicil, wohnten mehrere Deutsche: drei am Platz ansässige Kaufleute und ein ehemaliger preussischer Cavallerieoffizier, der sich aus Gesundheitsrücksichten schon seit Monaten in Chile aufhielt. Ihm schloss ich mich besonders an; wir unternahmen öfters zusammen Ausflüge in die Umgegend, z. B. nach Membrillo an der Bai zur Muschelsuche, auf den Cerro Alegre (wo ein schöner Kirchhof ist) etc., wobei mir mein Gefährte manches Stückchen aus seinem frühern Militärleben erzählte.

Valparaiso zählt etwa 110,000 Einwohner. Unter den Ausländern sind die Deutschen am zahlreichsten, dann folgen an Zahl die Engländer. Von einem deutschen Herrn, an den ich empfohlen war, wurde ich in den Deutschen Verein eingeführt, was mir sehr gut zu statten kam, da wegen der im Verhältniss zu den Deutschen geringen Zahl Schweizer in Valparaiso kein Schweizerverein besteht. Von meinen Landsleuten sind die Tessiner am zahlreichsten vertreten. Es ist ein Schweizer Consulat in Valparaiso; Consul war d. Z. Herr J. U. Zürcher, ein Appenzeller, Chef der Firma Zürcher und Co. Bei der

grossen Zahl von Deutschen, die in Valparaiso leben, sowohl als Kaufleute oder Handwerker, als auch als Wirthe oder Bierbrauer u. s. w. ihr Brod verdienend, fällt es einem neuen Ankömmling, welcher der spanischen Sprache noch nicht mächtig ist, leicht, durchzukommen. *)

In dem vorhin erwähnten Deutschen Club finden sich Bibliothek, Billard, Restaurant, und eine Menge Zeitungen und Zeitschriften gediegenen Inhalts liegen da auf.

Eine freiwillige Feuerwehr, worunter auch Schweizer sich befinden, ist in Valparaiso constituirt.

Ein Wörtchen über das chilenische Volk:

Einen malerischen Anblick gewähren in ihren bunten, im Winde flatternden Ponchos, **) mit mächtigen Sporen an den Stiefeln, die Rancheros (Farmer, Bauern) und Arrieros, welche durch die Strassen einhersprengen — es ist in Südamerika nämlich erlaubt, in beliebiger Gangart, sei es Schritt, Trab oder Galopp, durch die Stadt zu reiten. — Die Chilenen sind gute Patrioten, daneben vortreffliche Reiter. Der Pferdeschlag ist ein sehr schöner.

Frauen und Mädchen in Chile, selbst die der bessern Stände, tragen gewöhnlich den Manto (schwarzer Ueberwurf), mit dem sie auch den Kopf umhüllen. Die Chileninnen der Volksklassen rauchen zuweilen, doch sehr selten öffentlich.

*) Bekanntlich ist in ganz Südamerika (mit Ausnahme Brasiliens und der 3 Guyanas), in Centralamerika, Mexico, sowie auf einigen Antilleninseln das Spanische Landessprache und zwar wird es in Chile und Perú mit etwelchem andalusischen Accent gesprochen; ocupado spricht man z. B. „occupao“ aus.

**) Die im Lande selbst aus feiner Vicuña-Wolle verfertigten Ponchos kommen auf 40—50 Pesos.

Gut organisirt ist die chilenische Polizei, das muss man ihr lassen — nur ist ihr fortwährendes schrilles Pfeifen bei Nacht für den ruhigen Bürger etwas unangenehm.

Die Umgebung von Valparaiso ist ziemlich einförmig. Beliebte Ausflugspunkte, vornehmlich an schönen Sonntagen, sind Viña del Mar und Quillota, beides Stationen der Santiago-Bahn.

Das Klima von Valparaiso, das unter $33^{\circ} 1' 53''$ s. Br., $71^{\circ} 38'$ w. L. v. Gr. liegt, ist ein gemässigt und gesundes; es nähert sich dem südeuropäischen. Laut officiellen Angaben betragen:

Die mittlere Jahrestemperatur	11,6° R.
„ „ Temperatur des wärmsten Monats (Februar)	13,8° R.
„ „ Temperatur des kältesten Monats (August)	9,8° R.

Die von mir angestellten Beobachtungen ergaben folgendes Resultat (R.^o):

Datum.	Morgens.	Mittags.	Nachts.	Wetter.
1880 Septbr. 4.	14	—	12,5	Heiter.
„ 5.	13	16	12,5	„
„ 6.	11	12	—	Trübe.
„ 7.	11	12	11	„
„ 8.	11,5	12,5	—	Bewölkt.
„ 9.	13	15	10	Heiter.

Minimum 7° R.; Maximum 18° R.

Regen fiel während meines ganzen Aufenthalts in Valparaiso bloss zweimal.

Mit Ausnahme der Blattern sollen sozusagen nie Epidemien herrschen, Dank den starken Winden, welche alle

Unreinigkeiten aus der Stadt wegfeegen. Von December bis März ist die heisseste Zeit, Juni bis August sind die Regenmonate. Der Frühling beginnt im September und von da an bis zum Mai herrscht in der Regel schönes Wetter. Während das südliche Chile, besonders Valdivia und Ancud, sehr regenreich ist, herrscht im mittlern und nördlichen Landestheil vorwiegend trockene Witterung. In Nordchile, gegen Bolivia zu, regnet es fast gar nicht mehr. Schon in Valparaiso sind anhaltende Regengüsse eine Seltenheit. Beweis dafür war mir der Umstand, dass, als ich einmal meinen Regenschirm zur Reparatur geben wollte, ich in der ganzen Stadt herumliefe, bis ich glücklich einen Schirmmacher — den einzigen in ganz Valparaiso — ausfindig gemacht hatte!

Der Winter 1880, welcher also bei meiner Ankunft zu Ende ging, war, wie ich hörte, zur Ausnahme ausserordentlich regnerisch gewesen.

Für die Reise nach Europa hat man in Valparaiso die Wahl zwischen der Route via Magellan (zweimal monatlich per Dampfer der Pacific Steam Navigation Co. und zweimal monatlich per Kosmos-Linie) und der Route via Isthmus von Panamá (Dampfer der Pac. St. Nav. Co., anschliessend an die zweimal monatlich von Colon nach England abgehenden Royal Mail Steamers und an den französischen Steamer, einmal monatlich nach St. Nazaire. Fernere Dampfer-Anschlüsse in Colon: die West India & Pacific S. S. Co. und die Harrison Line nach Liverpool; die Hamburger-Linie, sowie Anschlüsse nach New York, San Francisco und Centralamerika).

Jede dieser Routen hat ihre Vortheile und ihre Nachteile. Die Vortheile der Magellanroute gegenüber derjenigen via Panamá sind:

1) die billigern Fahrpreise;
2) die kürzere Reisedauer (35—38 Tage gegen 47—50 Tage via Panamá);

3) kein Transbordement.

Nachtheilig dagegen sind:

1) die schroffern Klimagegensätze;

2) der hohe Seegang.

Die Fahrpreise I. Classe betragen:

via Magellanstrasse:

pr. Pac. St. Nav. Co. nach Bordeaux oder

Liverpool £ 75.—.—

pr. Kosmos-Linie nach Havre oder Hamburg M. 1200.—

via Panamá (incl. Panamábahn-Billet):

pr. Pac. St. Nav. Co. und Royal Mail Steam

Packet Co. nach Plymouth, Cherbourg

oder Southampton £ 85.12.6 d

pr. Pac. St. Nav. Co. und Co. gén. transatl.

nach St. Nazaire Fr. 2125.—

NB. Mit Eröffnung des Panamá-Canals wird zweifels-
ohne vorzugsweise der Seeweg via Isthmus benützt werden.

Zur Zeit als ich an die Westküste kam, wüthete noch immer der unglückselige Krieg zwischen Perú und Bolivia gegen das kleine Chile. Bereits im Februar 1879 hatte dieser sogenannte „Salpeter-Krieg“ begonnen und noch war kein Ende davon abzusehen. Wohl tauchten hin und wieder sanguinische Gerüchte von Friedensunterhandlungen auf, um aber ebenso schnell wieder zu verschwinden, als sie erschienen waren. Der Erfolg war bis dahin auf Seite der Chilenen: die peruanischen Häfen Iquique und Arica, sowie die bolivianischen Hafenplätze Antofagasta, Mejillones, Cobija u. a. befanden sich in ihren Händen; wieder andere, wie Mollendo und Callao wurden seit Monaten

blockirt, und jetzt rüsteten sich die Chilenen zum Hauptschlag, nämlich zur Eroberung von Lima, der Hauptstadt Perús; bereits war das Bombardement Callao's, des Hafens von Lima, eröffnet. Die Zeitungen sprachen selbstverständlich von nichts Anderm als vom Krieg. In Lima herrschte fürchterliche Noth und Panik — alle Geschäfte stockten. Der Wechselkurs auf London stand auf 4 $\frac{1}{2}$ Pence pr. Papier-Sol, dessen ursprünglicher Werth 4 Fr. gewesen und der nunmehr infolge des Kriegs fast ganz entwerthet war. Die meisten europäischen Kaufleute hatten die Stadt verlassen und auch die peruanischen Familien flüchteten mit Hab und Gut in die Cordillere. Den Chilenen dürfte zwar die Suppe vor Lima heiss eingebrockt werden (!) denn auf Befehl des Präsidenten Piérola, der sich zum Dictator hatte proclamiren lassen, war die gesammte männliche Bevölkerung Perús vom sechzehnten bis zum sechzigsten Altersjahr unter die Waffen gerufen worden. Zudem hatte Perú neulich bedeutende Ladungen von Waffen und sonstigem Kriegsmaterial erhalten. In dem mit Perú verbündeten Bolivia, resp. in den Städten La Paz, Potosí und Oruro bildeten sich Corps von Voluntarios (Freiwilligen), bereit, im entscheidenden Moment nach dem Kriegsschauplatz, der sich also dormalen in die Umgegend von Callao gezogen, abzumarschiren.

In Valparaiso merkte man allerdings vom Krieg nicht viel und hätte sich in tiefstem Frieden wähnen können, wenn man nicht durch die häufigen Truppenansammlungen, die vielen durchziehenden Militärs aller Waffengattungen, sowie durch das beständige Ausladen und Durchführen von Geschütz und Munition eines Andern belehrt worden wäre. Auch die in den Schaufenstern der Musikalienhandlungen und Papeterien ausgestellten „La toma de Tacna“

(„Die Einnahme von Tacna“, Walzer), „Himno Nacional“ (Nationalhymne) u. dgl. zeugten von kriegerischem Geiste.

Die Münzeinheit bildet in Chile der Peso (5 Fr.) zu 100 Centavos. Infolge des Kriegs war während August und September 1880 der Wechselkurs in Valparaiso sehr flau. Es wurden notirt:

London 90 T./S. = 25—25½ d. pr. Peso.

Paris 90 T./S. = Fr. 2. 60—2. 65 „ „

Als ich s. Z. bei der Ankunft von Montevideo mein englisches Gold in chilenische Währung umwechselte, erhielt ich 9 \$ 30 Ctos. pr. £. Vier Wochen später hätte ich ein schlechtes Geschäft gemacht, denn der £. galt dann bloss noch \$ 8. 60. Der Peso (Papier) kam mir durchschnittlich auf Fr. 2. 80 zu stehen.

Peruanische und columbianische Unzen (80 Fr.) wertheten 26—27 \$, der chilenische Condor (10 \$ Gold) galt 17 \$ Papier. Fuertes (Silberdollars) sah ich keine in Circulation, sondern lediglich Papierpiaster von 1 \$ aufwärts. In den letzten zwei Jahren waren nicht weniger als 24 Millionen Pesos Papiergeld emittirt worden. An kleinern Münzen circulirten die neu, d. h. 1879 und 1880 geprägten 20-, 10- (un decimo) und 5-Centavos-Stücke (medio decimo). Erstere hiessen im Volksmund „Chauchas“. Auf ihrem Avers ist ein Condor, das Emblem von Chile, mit der Devise: „POR LA RAZON O LA FUERZA“ (Durch Vernunft oder Gewalt) und der Jahreszahl. Das Revers enthält das chilenische Landeswappen, mit der Umschrift: „REPUBLICA DE CHILE“ und der Werthangabe: 20 Cents. Diese Münzen neuer Prägung hatten einen weit geringern Silbergehalt als die nämlichen Münzen der ältern Jahrgänge. Leider waren die guten vollwerthigen Stücke längst schon ins Ausland gewandert. Als

kleinste Münze cursirten die kupfernen 1- und 2-Centavos-Stücke mit der Aufschrift: „Economia es riqueza“ („Spar-samkeit ist Reichthum“). Die Tramway-Marken (frechas), d. s. kleine runde Scheiben aus Guttapercha im Werth von $2\frac{1}{2}$ und 5 Centavos wurden allenthalben in der Stadt an Zahlungsstatt genommen.

Die Importhäuser in Valparaiso schliessen ihre Ver-käufe meist per comptant ab, oder auf 6 Monate mittelst der sog. Pagarés (Schuldscheine). Der Umstand, dass die bolivianischen und peruanischen Häfen bis Ilo hinauf ge-schlossen oder schon durch die Chilenen besetzt waren, trug wesentlich dazu bei, dass die Hauptausfuhr nach dem Occupationsgebiet von Valparaiso ausging, weil dort oben der Handel gänzlich darniederlag.

Mittelst meiner Empfehlungen hatte ich Zutritt zur Bolsa comercial (Börse), wo ich Zeitungen in grosser Aus-wahl vorfand. Es werden daselbst auch meteorologische Aufzeichnungen gemacht und genaue Listen sämmtlicher ein- und auslaufenden Schiffe geführt.

Ausser den in Valparaiso täglich erscheinenden Zei-tungen „El Mercurio“ und „La Patria“ gelangt ein deut-sches Blatt, die „Deutschen Nachrichten“, wöchentlich zweimal zur Ausgabe. *)

An chilenischen Nationalgerichten sind zu nennen in erster Linie die Cazuela, Suppe mit Maiskolben, dann der Mote, ein vorzugsweise von den untern Volksklassen ge-nossenes Gericht aus Weizen, im Wasser gekocht; ferner

*) Wichtige deutsche Zeitungen in Südamerika: in Rio de Janeiro: die „Allgemeine Deutsche Zeitung“; in Porto Alegre (Südbrasilien): die „Deutsche Zeitung“; in Buenos Aires: das „Argentinische Wochenblatt“, die „Deutsche La Plata Zeitung“; in Valparaiso: die „Deutschen Nachrichten“.

die beliebten Tortillas (Maisfladen). Unter den Getränken spielt Chicha (Cider) die Hauptrolle. Der Durazos (getrocknete Früchte) sei hier noch als einer Landesspecialität Erwähnung gethan.

Es sind mehrere grosse Bierbrauereien in Valparaiso und deutsche Bierwirthschaften gibt es in grosser Zahl. Von den Deutschen und Schweizern wird mit Vorliebe der Biergarten der „dicken Marie“ (Jardin Polanco) besucht, woselbst sich neben gutem Bier eine Kegelbahn vorfindet und wo man sich hie und da auch an einem Tänzchen ergötzen kann. Es wird hauptsächlich einheimisches Bier, d. h. Valparaiso- und Valdivia-Bier getrunken. Die Flasche von dem im Lande gebrauten Bier kostet 20—25 Centavos, die Flasche Exportbier (europ.) 1 Peso.

Auch Wein wird in Chile gebaut. Der chilenische Wein hat einen angenehmen, wiewohl etwas herben Geschmack; in letzterer Hinsicht ähnelt er dem norditalienischen Wein. Der gewöhnliche Tischwein (Limache) kommt auf 30 Centavos, der feinere (Florida) auf \$ 1. 25 die Flasche zu stehen.

Reise nach Santiago.

Vom 17. bis 20. September werden alljährlich im ganzen Lande die „Fiestas del diez i ocho de setiembre“ (Feste des 18. September), d. h. die Gedenktage der Unabhängigkeitserklärung Chile's (Sept. 1810) gefeiert; am glänzendsten sind diese Feste in der Hauptstadt Santiago. In diese Periode nun verlegte ich meine Reise dorthin.

Santiago ist mit Valparaiso seit einer Reihe von Jahren durch eine Eisenbahn verbunden. Die Entfernung zwischen den beiden Städten beträgt 184 km und wird

von den Schnellzügen in 5, von den gewöhnlichen Zügen in 7 Stunden zurückgelegt. Es verkehren täglich 3, Sonnabends und Sonntags 4 Züge in jeder Richtung. Der Bau dieser Bahn*) hat ungeheure Summen gekostet wegen der Terrainschwierigkeiten, die zu überwinden waren: da galt es Tunnels zu bauen, Flüsse und Ströme zu überbrücken u. dgl. mehr. Eines der grossartigsten Werke der Ingenieurkunst auf dieser Bahn ist der Viaduct (puente) de los Maquis.

An den in fruchtbarer, wohlangebauter Gegend lieblich gelegenen Ortschaften Viña del Mar, Limache und Quillota vorbeieilend, erreicht die Bahn allmählig das Gebirge. In Llaillai, einer Station halbwegs zwischen Valparaiso und Santiago, ist kurze Rast zum Mittagsmahl. Von Las Vegas, Station unmittelbar vor Llaillai, führt eine Zweigbahn nach Santa Rosa de los Andes (gemeiniglich Los Andes genannt), dem Ausgangspunkt zum Cordillerenübergang via Uspallata-Pass nach Argentinien. — Die bedeutendsten Steigungen sind auf der Strecke Llaillai-Santiago. Damals, im Frühjahr, waren die Berge noch mit Schnee bedeckt. Bei Station Montenegro erreicht die Bahn ihren Culminationspunkt (ca. 750 m).

Es war natürlich, als am Vorabend des Diez i ocho, des Hauptfesttages, eine solche Menschenmenge aus nah und fern nach der Hauptstadt geströmt, dass ich mich vergeblich von Gasthof zu Gasthof nach einem Zimmer umsah; trotz der bescheidensten Ansprüche, die ich unter gegenwärtigen Verhältnissen machte, war eben nichts zu

*) Staatsbahn Valparaiso-Santiago-Angol. 1880 war die Linie von Santiago südwärts über Curicó bis Talca im Betrieb; Fahrzeit 12 Stunden.

haben — bis ich endlich in der Pension Alemana von Frau Ana Dreckmann das Gewünschte fand.

Santiago de Chile liegt unter $33^{\circ} 26'$ s. Br., $70^{\circ} 38'$ w. L. v. Gr., 560 m über dem Meeresspiegel, in einem fruchtbaren, vom Rio Mapocho durchströmten Thale. Die Einwohnerzahl beläuft sich auf 120,000 Seelen.

Die Stadt ist sehr schön regelmässig angelegt. Auf der Plaza de Armas, dem Hauptplatze, liegen die Kathedrale, der Palast des Erzbischofs, das Regierungsgebäude mit Post- und Telegraphenbureau und das Gran Hotel ingles. Zu zwei Seiten der Plaza laufen Arcaden hin, Pasaje de la Estrella und Portal Mac-Clure. Letzteres ist eine mit Glas gedeckte Halle im Genre der Pariser-Passages, zugleich ein öffentlicher Durchgang.

Die Läden befinden sich in den Arcaden, sowie in den Strassen Ahumada, Estado und Huérfanos.

Der Bahnhof liegt eine gute halbe Stunde von der Stadt entfernt.

Der Verkehr in der Stadt ist durch Pferdebahn und Fiaker sehr erleichtert; die Taxen sind niedrig: Tramway (ferrocarril urbano de Santiago): Intérieur 5 Ctos., Impériale die Hälfte; Fiaker, die einfache Fahrt im Stadtrayon: 20 Ctos.

Das schöne Wetter lockte mich gleich am Abend zu einer Fahrt nach der Recoleta (Friedhof). Prachtvoll ist an einem klaren Tage, wie jener es war, die Aussicht auf die Schneeberge, den Aconcagua (2 Spitzen, 6894 und 6970 m hoch), den Tupungato (6710 m), und wenn ich sage, dass man thatsächlich mitten in der Stadt fortwährenden Ausblick auf die Cordilleren hat, die mit ewigem Schnee bedeckt sind, so ist das gewiss ein seltener und ziemlich vereinzelt dastehender Fall!

An Sehenswürdigkeiten hat Santiago aufzuweisen: in der Stadt: die Plaza de Armas, die Kathedrale, die Arcaden, die Cámara de Diputados, das Museum; ausserhalb der Stadt: die Alameda (öffentliche Promenade), den Park Cousiño, den Jardin Botanico, den Cerro de Santa Lucía etc.

Es gibt in Santiago sehr gute und mit jeglichem Comfort ausgestattete Gasthöfe, so das Gran Hotel ingles auf der Plaza, Hotel Oddo, Calle de Ahumada, Hotel Donnay, Calle del Estado u. a. In der Pension Alemana, wo ich wohnte, zahlt man für Wohnung und Kost (incl. Wein) monatlich 40 \$ Papier.

Sehr zahlreich sind in der chilenischen Hauptstadt die Dulcerias (Conditoreien), spärlicher als in Valparaiso dagegen die Bierwirthschaften und Kaffeehäuser.

Nicht weit von der Plaza de Armas stand ehemals die Jesuitenkirche (Iglesia de la Compañia), welche durch die furchtbare Katastrophe vom 8. December 1863 eine traurige Berühmtheit erlangt hat. An jenem Tage nämlich, einem hohen katholischen Feiertage (Fest von Mariä Empf.) war beim Abendgottesdienste die Kirche dicht voll von Besuchern, meistens Frauen und Mädchen, als plötzlich, wahrscheinlich in Folge der unzähligen brennenden Kerzen der Altar in Brand gerieth. Im Nu war die Kirche ein Flammenmeer. In wilder Panik stürzten die Frauen gegen das grosse Hauptportal, aber verhängnissvoller Weise war dasselbe, wie es scheint, verschlossen. Die entsetzte Menge eilte hierauf den schmalen Seitenthüren zu; dadurch, dass sich nun Alles dorthin drängte, entstand ein so dichter Knäuel, dass nur einige wenige Beherzte sich durchwinden konnten und von dem draussen angesammelten Volk mittelst Lasso's gerettet wurden, wäh-

rend weitaus der grösste Theil der Unglücklichen, über 2500 Frauen und Mädchen, auf elendigliche Weise verbrannten oder erstickten. Die Priester waren in erster Linie auf ihre eigene Rettung und auf die der Heiligenbilder etc. bedacht, und derart war die Entrüstung des Volks über ihre Feigheit, dass beschlossen ward, die Kirche nicht wieder aufzubauen, sondern an der Unglücksstätte, dem jetzigen Platz O'Higgins, ein schönes Bronze-Monument zu errichten, das jetzt dort steht.

Die Santiaguinas tragen ebenso wie die Señoritas von Valparaiso den Manto (Mantille), aber bloss die Frauen aus dem Volk. Die Damen der höhern Stände kleiden sich nach französischer Mode. Es fiel mir auf, dass viele Mädchen in weissem und nicht in schwarzem Manto waren; man sagte mir, diese hätten ein „Compromiso“; ich vermuthete es bedeute, sie seien verlobt.

Es erscheinen in Santiago täglich zwei Zeitungen: „El Heraldo“ und „El Ferrocarril“, ferner zweimal wöchentlich das illustrierte Blatt: „El Nuevo Ferrocarril“.

Santiago hat ein gemässigttes und sehr gesundes Klima. Im Sommer soll es heisser, im Winter aber kälter sein als in Valparaiso. Laut authentischen Angaben beträgt:

die mittlere Jahrestemperatur von Santiago 10,2° R.

„	„	Temperatur des Frühlings	10,3°	„
„	„	„	Sommers	14,7°
„	„	„	Herbstes	10,2°
„	„	„	Winters	6,1°

Minimum (im Juni) — 2,4° R., Maximum (im Jan.) 25,6° R.

Ich hatte s. Z. in Valparaiso einen Empfehlungsbrief an einen in Santiago ansässigen Deutschen erhalten, wurde nun von diesem Herrn bestens empfangen und in das

deutsche Clublocal geführt. Sowohl Deutsche als Engländer sind in Santiago weit weniger zahlreich als in Valparaiso, überhaupt leben weniger Ausländer in der chilenischen Hauptstadt. Auch der Handel ist lange nicht so bedeutend als der von Valparaiso. Santiago ist vielmehr das Heim der reichen Chilenen, der Rentiers und Bummler; es wird deshalb auch das „Paris von Südamerika“ genannt.

Wenn auch infolge der durch den Krieg niedergedrückten Verhältnisse das eingangs dieses Capitels erwähnte chilenische Nationalfest heuer nicht so glänzend begangen wurde, wie zu Friedenszeiten, und die am Abend des 17. eingelaufene Nachricht, dass das chilenische Kriegsschiff „Covadonga“ von den Peruanern mittelst Torpedos in die Luft gesprengt worden sei, die Festfreude einigermaßen dämpfte, so herrschte dennoch über die 4 Festtage ein ganz ausserordentlich reges Leben und Treiben in der Hauptstadt. Sämmtliche Gasthöfe, von den vornehmsten bis zu den geringsten waren überfüllt. — In der Pension Alemana wurde ich mit einem jungen Deutschen aus einem Hause in Tacna (Perú) bekannt, der zur Erholung nach Chile gekommen war und dem ich mich über jene Zeit gerne anschloss.

Der grosse Diez i ocho (18. September) brach an, leider aber trübe und unfreundlich — ein richtiges Basler Festwetter! — Im Laufe des Vormittags erstieg ich mit meinem Freunde den Cerro de Santa Lucía. Es ist das ein mitten in der Stadt gelegener, ca. 100 m hoher Hügel, der in eine schöne Anlage mit guten Spazierwegen, künstlichen Grotten, Weihern u. dgl. umgestaltet worden ist und ein beliebtes Wanderziel der Santiaguiner sowohl als auch der Fremden ist. Von seiner Spitze genießt man aber auch die herrlichste Rundschau über Stadt und Thal,

die man sich nur denken kann. — Als wir von unserm Ausflug wieder hinunterkamen, trafen wir eben rechtzeitig ein, um die auf der Plaza de Armas stattfindende Parade zu sehen. Hernach wurde in der Kathedrale ein Te Deum gesungen und Misa (Messe) fand statt unter Anwesenheit S. E. des Präsidenten, sowie sämtlicher in Santiago garnisonirender Truppen.

Nachmittags wohnten wir dem Pferderennen bei, das auf einem weiten Felde in der Nähe des Cousiño-Parks abgehalten wurde. Der Club Hípico de Santiago hatte zur Feier des Tages zwei Flachrennen für ausländische und ein Hürdenrennen für chilenische Pferde veranstaltet. Geritten wurde — so viel ich beurtheilen konnte — nicht besonders schneidig. Nach dem Rennen war grosser Corso in der Alameda,*) wobei wir Gelegenheit hatten, die vielen glänzenden Equipagen, sowie die eleganten Toiletten des „beau monde“ Santiago's zu bewundern und den Eindruck bekamen, dass viel, sehr viel Reichthum im Lande sei und sich trotz des Kriegs eine grosse Sorglosigkeit geltend mache.

Abends fand Illumination und Feuerwerk in der Alameda statt und im Teatro municipal wurde die „Regimentstochter“ gegeben. Wir wohnten dieser Festvorstellung ebenfalls bei, mussten uns aber mit Stehplätzen begnügen, so gross war der Zulauf des Publicums.

Sonntag den 19. besuchten wir bei schönstem Wetter und sommerlicher Hitze den Parque (Park) Cousiño. Dieser Park ist ein Geschenk an die Stadt von dem ehrenwerthen

*) Die Alameda von Santiago, 4 km lang, ist eine der schönsten in Südamerika. Sie durchschneidet die Stadt von W nach O und ist mit Pappeln bepflanzt. In der Alameda steht die bronzene Statue des Generals und Libertador San Martin.

Don Luis Cousiño, nach dem er seinen Namen hat. Eigentlich kann man ihn jetzt kaum mehr „Parque“ nennen, es ist vielmehr eine weite Wiesenfläche mit Buschland. Die Wege sind schlecht unterhalten und bloss ein kleiner Theil des Parks sieht gepflegt aus und ist mit schattigen Alleen, Ruhebänken, Ziergärtchen, Bassins u. s. w. ausgestattet. — Nachmittags fand daselbst eine grosse Revue statt, welche der Präsident, Don Aníbal Pinto, zu Wagen und in Civil abnahm. Die berittene Polizei wollte anfänglich Niemand in den innern, für die Musterung reservirten Raum hereinlassen, doch das schaulustige, heissblütige Volk machte kurzen Process und drängte des Verbots ungeachtet in solchen Schaaren in den betreffenden Raum ein — wir thaten natürlich desgleichen — dass die Policia in klugem Einsehen, dass sie gegen eine solche Uebermacht nichts ausrichten konnte, stillschweigend ihre Einwilligung gab. — Gleichzeitig spielte sich in unmittelbarer Nähe des Parks ein eigentliches Volksfest ab. Ueberall waren Zelte und Chicherias (Chicha-Schenken) aufgerichtet, wo die Zamacueca getanzt wurde unter Mandolinen- und Castagnettenbegleitung und Gesang:

„Tus ojos me dicen sí,
Tu boca me dice nó;
Entre la boca i el ojo,
Al ojo me atengo yo.*)“

Dabei wurde reichlich der Chicha und den Tortillas (Maiskuchen) zugesprochen. Das Landvolk und die Arrieros — die Männer in bunten Ponchos, die Frauen und

*) (Deine Augen sagen mir ja,
Dein Mund sagt mir nein;
Zwischen Mund und Auge,
Wähle ich das Auge.)

Mädchen ebenfalls in den grellsten Anzügen, sowie sämtlich erbiten — hatten sich sehr zahlreich zum Feste eingefunden.

Einen kleinen Zwischenfall, welcher sich beim Abendcorso in der Alameda ereignete, und von dem ich selbst Augenzeuge war, will ich nicht unerwähnt lassen. Als nämlich im Wagengedränge die Kutsche des Präsidenten einen Augenblick still halten musste, ertönte plötzlich in deren unmittelbaren Nähe mitten aus der Volksmenge heraus der Ruf: „Abajo con (Nieder mit . . .) el Presidente, abajo Aníbal Pinto!“ Doch Niemand rührte sich, Niemand dachte daran, den Schreier zu ergreifen, sondern bloss die Umstehenden bemerkten unter mitleidigem Achselzucken: „Es loco!“ (Er ist verrückt!) während das übrige Publicum vom Vorfalle gar keine Notiz zu nehmen schien.

Noch effectvoller und grossartiger als die gestrige Illumination nahmen sich Nachts die Beleuchtung und das Feuerwerk auf der Plaza de Armas aus. Eine ungeheure Menschenmenge wohnte dem schönen Schauspiele bei. Die Dulcerias (Conditoreien) waren an jenem Abend dicht besetzt mit Besuchern, hauptsächlich mit Damen und Offizieren.

Ich hatte in Santiago Gelegenheit, den frühern Oberbefehlshaber des bolivianischen Heeres, General Camacho, zu sehen. Derselbe war damals Kriegsgefangener der Chilenen, durfte sich aber auf Ehrenwort frei in der Stadt bewegen. Der General war s. Z. in einem Gefechte ernstlich verwundet worden, schien sich aber, als ich ihn sah, bereits wieder erholt zu haben.

Nach den Fiestas wieder in Valparaiso zurück, fand ich die Stadt schon mehr mit Kriegsrüstungen beschäftigt, als da ich sie verliess. Das Regiment „Valparaiso“, einige tausend Mann stark, ging auf zwei Transportschiffen nach dem Norden resp. nach dem Kriegsschauplatz ab. Durch die bisherigen Erfolge waren die Chilenos äusserst stolz und übermüthig geworden und vollends seit der Katastrophe der „Covadonga“ (vgl. pag. 66) kannte ihre Erbitterung gegen die Peruaner keine Grenzen mehr. Man war daher in privaten Kreisen in nicht geringer Sorge um das Schicksal der peruanischen Hauptstadt und das damit eng verknüpfte der schönen Limeñas, denn man fürchtete, die Chilenen würden, wenn einmal drinnen, wie Furien hausen und Alles zerstören, was ihnen unter die Hände käme. *)

Die Zeit verstrich schnell mit den Anstalten zur Abreise, die ich auf den 25. September pr. Dampfer „Mendoza“ der Pacific Steam Navigation Co. festgesetzt hatte. Ich wollte aus dem Kriegsgetümmel heraus und wandte mich deshalb nordwärts — nach Ecuador, dort wenigstens herrschte Frieden. Guayaquil war mein nächstes Reiseziel. Obgleich ich einen Pass hatte, war ich dennoch genöthigt, auf der Intendanz zu Valparaiso einen Permiso oder Pasaporte (Pass) einzuholen, ohne welchen man mich einfach nicht aus dem Lande gelassen hätte. Es war dies in damaligen Kriegszeiten eine Ausnahmsmassregel seitens der chilenischen Behörden. Bis diese hochwichtige Angelegenheit erledigt war, musste ich manchen vergeblichen Gang machen.

*) Glücklicherweise hat sich das nicht realisirt. Lima wurde ohne jegliches Blutvergiessen am 17. Januar 1881 von den Chilenen eingenommen.

VI. Von Valparaiso längs der Küste nach Guayaquil.

Die Pacific Steam Navigation Company. — An Bord des „Mendoza“. — Coquimbo. — Die „Pasas del Huasco“. — Caldera. — Die Wüste Atacama. — Taltal. — Antofagasta. — Mejillones de Bolivia. — Cobija. — Tocopilla. — Der regenlose Küstenstrich. — Iquique in Perú. — Salpeterhandel. — Pisagua. — Arica. — Der Morro. — Reise nach Tacna. — Ein gastliches Haus daselbst. — Tacna's Handel. — Route nach Bolivia. — Von Arica bis Chimbote. — Ilo. — Valle de Tambo. — Mollendo, der Hafen von Arequipa. — Mittheilungen über Arequipa. — Die peruanischen Eisenbahnen. — Route nach Cuzco. — Quilca. — Pisco. — Die Guano-Inseln. — Abenteuer in Chilca. — Chimbote. — Das regen- und vegetationslose Paita. — Tumbes. — Prachtvolle Einfahrt in den Guayas-Fluss. — Insel Puná. — Ankunft in Guayaquil, Ecuador.

Die Pacific Steam Navig. Co., welche ihren Hauptsitz in Liverpool hat, entsendet regelmässig alle 14 Tage einen Dampfer von Liverpool via Bordeaux (Pauillac) und Lissabon nach Brasilien, Montevideo und durch die Magellanstrasse nach Valparaiso und hinauf bis Caldera in Chile, unterhält ferner einen regelmässigen Verkehr zwischen sämtlichen Häfen an der Westküste, von Valparaiso südwärts bis Puerto Montt (zweimal monatlich), nordwärts bis Panamá (alle Wochen). Letzterer Dienst zerfällt in die zwei Linien:

Valparaiso-Callao,
Callao-Panamá.

Seit der Blockade von Callao durch die Chilenen fand das Transbordement jeweilen in Chimbote statt, einem kleinen, etwas nördlich von Callao gelegenen Hafen.

Seit Ausbruch des chileno-peruanischen Kriegs war die Pacific-Dampfergesellschaft ohne jegliche Concurrenz im Pacífico — sie konnte somit schalten und walten nach Belieben; wohl oder übel mussten sich die Reisenden die von ihr geforderten exorbitanten Fahrpreise gefallen lassen, wenn sie befördert sein wollten. So kostete z. B. die Passage von Guayaquil nach Panamá, eine 4—5tägige Fahrt mit directem Dampfer in I. Classe nicht weniger als 100 Soles (ca. 450 Fr.), während für die Reise von Valparaiso bis Guayaquil, welche fast die vierfache Zeit in Anspruch nimmt, nur 22 Soles mehr bezahlt werden mussten. Verhältnissmässig noch höher waren die Intermedios-Taxen, d. h. die Fahrpreise von einem Hafen zum nächsten. — Die Pacific-Küsten-Dampfer haben nur erste Classe und Zwischendeck.

Der „Mendoza“, an Bord dessen ich mich also den 25. September einschiffte, war damals ein ganz neuer Schraubendampfer und hatte erst einige Fahrten an der Westküste gemacht. Die Kajüten erster Classe befinden sich auf Deck, was von grosser Annehmlichkeit für die Passagiere ist. Stürme, wie im Atlantischen Ocean, sind nämlich an der Pacific-Küste selten. — Ueber dem Deck erhebt sich ein zweites Verdeck, wo sich die Commandobrücke befindet und worauf sich die Passagiere nach Willkür ergehen können, wenn sie Bewegung und schöne Fernsicht haben wollen. Der Esssaal ist sehr geräumig und mit drei die ganze Saallänge einnehmenden Tischen und mit verschiebbaren Stühlen (revolving-chairs) ausgestattet. Die Kajüten sind ziemlich comfortabel eingerichtet

und grösser als ich sie auf irgendwelchem Dampfer vorher getroffen hatte. Die meisten Cabinen enthalten zwei Betten, zwei Waschtische und ein Sofa; sogenannte Familiencabinen mit vier Betten sind nur einige vorhanden.

Die Zwischendeckpassagiere (steerage-passengers) werden auf dem obersten Deck und, wenn der Raum nicht ausreicht, auf dem untern Deck installirt; das Bett müssen sie selbst mitführen.

Die Schiffskost lässt etwas zu wünschen übrig; es ist grösstentheils stockenglische Küche nebst Zugabe von einigen südamerikanischen Gerichten, wie z. B. Puchero (Gericht von Rindfleisch, gepfeffert und vermischt mit allen möglichen Gemüsen, süssen Kartoffeln, Kohl, Bananen, Wurststückchen) und Frejoles (schwarze Bohnen).

Pac. St. Navig. Co. Küstenlinie. Speiseordnung:

6. 30 a. m. Kaffee oder Thee; 9. 30 a. m. Déjeuner; 1 p. m. Lunch; 5 p. m. Dîner; 8 p. m. Thee.

Es befanden sich viele chilenische Offiziere an Bord, welche sich nach Arica begaben, u. a. Oberst Lagos, eine hervorragende militärische Persönlichkeit, der s. Z. die Truppen beim Sturme auf Arica und Tacna befehligt hatte. Weit aus die Mehrzahl derselben trug Civilkleidung. Auch viele Civilisten, die das neu erworbene Territorium ausbeuten wollten, sowie Beamte, die ihre neuen Functionen antreten mussten, reisten mit.

Doch nun Adieu, schöne Vegetation — denn auf der ganzen Strecke von Valparaiso bis hinauf zur ecuadorianischen Küste werden wir nur spärlichen Baumwuchs zu sehen bekommen!

Am Nachmittag des 26. hielten wir kurze Zeit vor Coquimbo und berührten nach 36stündiger Fahrt, ab Valparaiso gerechnet, am 27. früh die kleine Ortschaft Huasco,

welche in einer öden, traurigen Gegend liegt und einzig berühmt ist durch ihre trefflichen getrockneten Weintrauben, die sog. Pasas del Huasco, welche an Güte den europäischen kaum nachstehen. Kaum hat der Dampfer in Huasco geankert, so kommen Frauen und Mädchen mit kleinen Kistchen solcher Pasas an Bord, welche sie den Passagieren für ein paar Reales feilbieten; ich brachte auch welche nach Europa.

Abends ankerten wir vor Caldera, wichtig als Kohlenstation für die Dampfer. Es ist die letzte Station der Liverpool-Pacific-Steamers; die Kosmos-Dampfer legen dagegen hier nicht an. Die Umgegend könnte kaum eine einförmigere sein: eine endlose Sand- und Steinwüste, so weit das Auge reicht. Kein Grün ist zu sehen, nichts als niedrige Sand- und Steinhügel umgeben die Stadt. Hier beginnt nämlich die berühmte Wüste (desierto) Atacama. Regen fällt in Caldera nur höchst selten.

Eine Eisenbahn führt von Caldera in einigen Stunden nach der Stadt Copiapó.

Am 28. Abends machten wir einen kurzen Halt in Chañaral (Kupferwerke).

Frühmorgens am 29. langten wir in Taltal an, dem nördlichsten Hafen in Chile. Taltal ist ein wichtiger Platz für die Salpeter-Ausfuhr. Es sind einige deutsche und englische Geschäftshäuser hier niedergelassen. Die Haupt-handelsverbindung ist die mit Valparaiso. Der Salpeter (salitre) wird in Säcken verladen und kommt auf 3—4 Pesos pr. Quintal (Centner) zu stehen.

Die Strassen Taltal's sind grösstentheils ungepflastert, bloss mit Holztrottoirs versehen. Das Hotel Esmeralda ist das einzige Gasthaus in der Stadt.

Der Morgen des 30. sah uns in Antofagasta, einem

bolivianischen, damals aber von den Chilenen besetzten Hafen. Es ist ein wichtigerer und grösserer Handelsplatz als Taltal, mit regelmässigen Strassen. Eine reiche chilenische Gesellschaft, die „Compañia de Salitre y Ferrocarril de Antofagasta“, hat daselbst ihren Sitz. — Eine Eisenbahn führt 30 Leguas landeinwärts nach den Minen von Salinas, von wo eine Strasse zu den berühmten Silberminen von Caracoles angelegt ist.

Die Einfahrt in den Hafen von Antofagasta ist der Riffe wegen ziemlich gefährlich und muss immer bei Tage bewerkstelligt werden.

Nachmittags traf der P. S. N. Co.-Dampfer „Payta“ ein. — Wetter hell und Hitze im Zunehmen.

Von Antofagasta bis zum nächsten Hafen Mejillones de Bolivia muss, um die Bai von Mejillones zu erreichen, die Landspitze Punta Angamos doublirt werden. Ein heftiger, durchdringend kalter Wind blies und die See ging hohl, so dass diese Fahrt keineswegs gemüthlich war.

In Mejillones sind Guano-Lager. Der Ort ist im Zerfall begriffen.

Den 1. October früh ankerten wir vor Cobija, offic. La Mar. Dies war ehemals ein bedeutender bolivianischer Hafen, wichtig durch seine grossen Guanacos- und Vicuñas-Züchtereien; gegenwärtig aber ist die Ortschaft zerfallen und halb in Ruinen, denn sie besteht lediglich aus wenigen ärmlich aussehenden Baracken.

Eine Strasse führt von Cobija nach Atacama.

Weiter berühren wir Tocopilla, in dessen Nähe bedeutende Kupfer- und Salpeterminen sich befinden. Einige englische Kaufleute sind hier angesiedelt. *)

*) Die Küste von Bolivia erstreckt sich von der Mündung des Flusses Loa bis zum 24. Grad südl. Br. und enthält die Häfen Toco-

Den 2. October früh um 6 Uhr kamen wir in Iquique an, einer Stadt in Südperú von 10,000 Einwohnern. Seit dem 21. Mai*) 1879 (Datum der Schlacht bei Iquique) ist diese Stadt in chilenischem Besitz und hat chilenische Administration.

Ich begab mich alsbald ans Land. Bei bewegter See ist das Uebersetzen vom Dampfer nicht ungefährlich der zahlreichen Riffe wegen.

Iquique ist der wichtigste Handelsplatz an der Küste zwischen Valparaiso und Lima, und seit die Chilenen wieder geordnete Zustände eingeführt, hat sein Handel beträchtlichen Aufschwung genommen. Die Salpeter-Ausfuhr ist sehr bedeutend; es wird hauptsächlich der Di-

pilla, Cobija, Mejillones und Antofagasta. Es ist ein dürrer, regenloser Küstenstrich. Wasser, spärlich und schlecht, findet sich nur in Cobija vor. Die mittlere Jahrestemperatur dieses Gebiets beträgt 18° R.

Welch ein Unterschied zwischen diesen Häfen oder vielmehr Nestern an der Westküste und denjenigen an der Ostküste Südamerikas! Hier, in der Salpeter-Region, ein Haufen von halbzerfallenen Holz- oder Adobes-Häusern in einer trostlosen, kahlen, jeglicher Vegetation baaren Gegend, wo weit und breit kein Baum, kein Strauch zu erblicken ist, weil eben der Hauptfactor, das Wasser, fehlt, denn von Taltal bis Paita fällt sozusagen nie ein Tropfen Regen! An der Ostküste hingegen sind es wohlaussehende, scheinbar florirende Häfen inmitten üppigster Vegetation. Und was ist das für elendes, kümmerliches Leben an jenen öden Orten der Westküste für den Minenarbeiter, besonders für einen Ausländer, der oft lange Jahre dort ausharren muss, bis er sich ein Vermögen erworben hat und in seine schönere Heimath zurückkehren kann, zu einem freudenvollern Dasein!

*) Nach diesem denkwürdigen Tag war eine 1880 in Iquique erscheinende Zeitung betitelt, nämlich: „El Veintiuno de Mayo“ („Der einundzwanzigste Mai“).

strict von Tarapacá ausgebeutet. Eine Eisenbahn führt von Iquique nach den Salitreras (Salpeterminen) von La Noria und weiter führt eine Strasse nach Tarapacá. — Seit der chilenischen Occupation sind jedoch die meisten Peruaner von Iquique weg —, nach dem freien Norden gezogen. Von Fremden sind mehrere angesehene englische und deutsche Firmen hier; Haupt-Salpeterverlader im Jahr 1880 waren die HH. Gildemeister und Gibbs.

Auf der Plaza Mayor nahe beim Landungsplatze befindet sich eine hübsche Gartenanlage mit einer Palme — der einzigen in ganz Iquique — und einigen künstlich *) gezogenen Bäumchen und Blumenbeeten. Inmitten der Plaza erhebt sich ein Monument, welches die Chilenen ihrem Helden Arturo Prat, der s. Z. im Seetreffen bei Iquique fiel und nach dem heute ein Stadtplatz seinen Namen trägt, errichtet haben.

Ich durchwanderte die Stadt nach allen Richtungen, besuchte auch den Gottesacker. Das Wetter war bedeckt, allein der Glast auf den Sandboden ungemein stechend und lästig. Ob wohl die stark ins Gelbe spielende Hautfarbe der Iquicaner, die mir besonders auffiel, im Zusammenhang damit steht?

Die Strassen von Iquique sind regelmässig angelegt und mit Gas beleuchtet, die Läden sind schön ausgestattet. Es gibt 2 gute Gasthäuser in der Stadt: Gran Hotel Valparaiso und Hotel Universo.

Das Kleingeld (moneda sencilla) war damals in Iquique so rar, dass ich nirgends, weder in den Läden, noch in den Hotels einen Papierpiaster in Chauchas (20 Ctos.) oder kleinere Münze umwechseln konnte.

*) Es regnet nämlich nie in Iquique!

Truppen exercirten, in fusshohem Sande watend, auf den Hügeln vor der Stadt und zogen um 11 Uhr mit klingendem Spiel, in strammer, disciplinarischer Haltung und guter Ausrüstung durch die Stadt nach ihren Quartieren.

Infolge von Regenmangel fehlt es der Stadt gänzlich an Trinkwasser; dasselbe muss theils von Arica zugeführt, theils aus Seewasser destillirt werden.

Iquique ist mehrmals von schwerem Unglück betroffen worden. Im August 1868 gänzlich zerstört durch das grosse Erdbeben, welches vielerorts an der Westküste furchtbare Verheerungen anrichtete, wurde die Stadt im Jahre 1875 ein Raub der Flammen. Merkwürdig ist der Umstand, dass die Bewohner Iquique's nach zweimaliger Zerstörung ihrer Stadt dieselbe zum Theil in Eisenblech wieder aufgebaut haben, da sie einsahen, dass steinerne Häuser den Erdstößen nicht genugsam widerstehen, und in einem so glühenden, regenlosen Klima, wie das der Südküste Perús es ist, ein einziger Funke genügen würde, das von der Tropensonne ausgedörrte Holzmaterial den Flammen zu überliefern.*)

Wir fuhren erst Abends wieder weiter. Mehrere italienische Kaufleute hatten sich mit Bestimmung Pisagua an Bord des „Mendoza“ eingeschifft. Nachts hielten wir in Pisagua. Dieser Hafen wurde s. Z. von den Chilenen bombardirt und in Brand gesteckt.

Ueberall an der Küste, resp. in Taltal, Antofagasta, Cobija u. s. w. bis nach Arica werden Ochsen ausgeladen, ebenso führt der Dampfer eine Menge Hühner, Gänse, Schafe und Ziegen nach all den Häfen mit, wodurch das

*) Iquique wurde neuerdings im März 1883 durch eine Feuersbrunst heimgesucht, welche 1000 Häuser einäscherte.

Verdeck buchstäblich in eine schwimmende Menagerie umgewandelt ist.

3. October. Arica. Der Hafen ist seit Juni 1880 wieder offen, nachdem er von November 1879 an von den Chilenen blockirt gewesen war. Arica ist durch den gewaltigen Morro vertheidigt, d. i. ein steiles Vorgebirge oder vielmehr ein senkrecht ins Meer hinausragender Felsen, auf dessen Spitze seit der blutigen Schlacht von Arica (7. Juni 1880) die chilenische Flagge weht; zahlreiche Opfer aber hat die Eroberung des Morro den Chilenen gekostet! Bei einem Spaziergang, den ich dort hinauf unternahm, um die herrliche Aussicht auf Stadt und Bai von Arica zu genießen, entdeckte ich im Schutt Ueberreste aller Art, wie Bruchstücke von Waffen, Uniformfetzen, sämmtlich noch von der Schlacht herrührend.

Der schöne eiserne Muelle (Hafendamm), ehemals eine Zierde von Arica, wurde durch die Chilenen zerstört.

Als wir ankamen, lag gerade das britische Kriegsschiff „Shannon“, Admiral Dolcey, in den Gewässern von Arica, und unser Dampfer hatte kaum Anker geworfen, als auch sogleich ein Offizier vom „Shannon“ herangefahren kam, um Nachrichten zu holen und welche vom Kriegsschauplatz zu bringen.

Da, wie der Capitän sagte, der „Mendoza“ nicht weniger als 7000 Volumes (Stück) Güter für Arica an Bord hatte, deren Ausladen unmöglich in 1 Tag bewerkstelligt werden konnte, so sollte unser Aufenthalt daselbst bis zum Abend des folgenden Tages dauern. Ich folgte daher gerne der freundlichen Einladung eines deutschen Herrn und Mitpassagiers seit Valparaiso, nämlich des Herrn Hellmann von Tacna, ihn nach dieser Stadt, wo er seit langen Jahren residirt, zu begleiten und fuhr alsbald

nach dem Frühstück mit ihm ans Land. Herr H. lebt seit 1846 in Tacna und spricht das Spanische mit gleicher Geläufigkeit wie Deutsch und Englisch.

Auch Arica hat eine traurige Vergangenheit. Im Jahre 1868 wurde die Stadt durch das furchtbare Erdbeben vom 13. August (vgl. pag. 78) gänzlich zerstört, ebenso durch Erdbeben im Jahre 1877. Eine ungeheure Meereswoge, 50—60 Fuss hoch, über die Trümmer sich ergiessend, vollendete im Jahr 1868 das Zerstörungswerk. Das auf der Rhede vor Anker liegende amerikanische Kriegsschiff „Wateree“ wurde durch diese Welle eine Meile weit landeinwärts geschleudert; heute noch liegt dessen Wrack im Sand begraben und dient zahlreichen Familien zur Wohnstätte! Bemerkenswerth ist die That- sache, dass bei dem Erdbeben vom 9. Mai 1877 das Wrack durch die Sturzwelle um 800 m näher gegen das Meer zurück geworfen wurde; es blieb aber — zum Glück für seine Bewohner, denen es bei dieser unfreiwilligen Dislocirung nicht sonderlich wohl zu Muthe gewesen sein dürfte — wiederum im Sande stecken, als ob es Mitleid mit ihnen fühlte!

Von den in Arica lebenden Ausländern, deren Bekanntschaft ich durch Vermittlung des Hrn. H. zu machen die Ehre hatte, vernahm ich, dass in dieser Stadt jährlich wohl an 100 Erdstösse vorkommen sollen! Die Häuser sind deshalb einstöckig, die Kirche ist unansehnlich und aus Eisenblech erbaut. Die Chilenen haben eine schöne Aduana (Zollhaus) errichtet. Platzcommandant von Arica war im October 1880: Señor Don Valdivieso.

Es sollen in Arica jährlich durchschnittlich 8 (!) Regentage vorkommen, folgendermassen sich vertheilend: 4 im August, 3 im Juli und 1 im September.

Reise nach Tacna.

Nachmittags 3 Uhr setzte ich mich mit Hrn. H. in den Eisenbahnzug, der uns in weniger als 3 Stunden nach Tacna führen sollte. Die Entfernung zwischen Arica und Tacna beträgt 39 englische Meilen. Die Bahn, seit dem Jahre 1855 in Betrieb, steht unter amerikanischer Leitung. In jeder Richtung verkehrt täglich 1 Zug, nach folgendem Fahrplan:

ab Arica 3 p. m.,
in Tacna gegen 6 p. m.,
ab Tacna 9 a. m.,
in Arica 11. 30 a. m.

Der Fahrpreis I. Classe beträgt 2 \$ 40 fts. (ca. 11 Fr.).

Die Bahnroute geht anfangs dem Meer entlang, biegt sodann landeinwärts, graduell in Schneckenlinie ansteigend. Die Landschaft, die wir mit dem Dampfross durchheilen, könnte nicht wohl trostloser erscheinen: es ist eine blendende, dürre Sand- und Steinwüste (pampa) mit einer einzigen Station (Schenke) halbwegs. Erst der Blick auf den schneeigen Pico Tacora (6019 m) gewährt eine willkommene Abwechslung; es tauchen wieder einzelne Sträucher und Bäume auf und endlich gegen 6 Uhr Abends fahren wir in den Bahnhof von Tacna ein. Wie eine Oase in der Wüste sticht das freundliche, inmitten bewässerter, grüner Umgebung liegende Tacna gegen das kahle Arica ab. — Auf dem Bahnhof wartete Herr H's. Schwiegersohn mit einem Wagen. Herr H. wollte es durchaus nicht anders, als dass ich ihn nach seiner Wohnung begleiten und bei ihm als Gast über Nacht bleiben sollte. Er stellte mich seiner Tochter und einem Deutschen, Hrn. G., vor, der in seinem Hause, einem Importgeschäft, arbeitet. Ich

verbrachte den Abend in sehr gemüthlicher Weise mit diesem letztern Herrn, der nicht müde wurde, mich überall in Tacna herumzuführen und mit allem Sehenswerthen bekannt zu machen.

Tacna, das in einer Höhe von 560 m über dem Meeresspiegel liegt, unter 18° 2' s. Br., 70° 14' 30" w. L. v. Gr., ist ein anmuthiges, sauberes Städtchen von etwa 15000 Einwohnern. Seine Strassen sind gut gepflastert und mit Gas beleuchtet. Die Erdbeben richteten hier weit weniger Schaden an als in Arica, weil das Terrain nicht Sand, sondern Conglomerat, ähnlich der Nagelfluh ist. Die meisten Häuser sind aus Stein gebaut. Sehenswerth ist die Alameda, welche nach dem Vorbilde derjenigen in den spanischen Städten angelegt und mit Weiden bepflanzt ist; ferner der viereckige Marktplatz (recoba). Von der Alameda aus erblickt man den Nevado (Schneeberg) de Tacora.

Abends — es war Sonntag — spielte die Garnisonsmusik vor der Wohnung des chilenischen Platzgouverneurs, General Don Manuel Baquedano, Oberbefehlshaber des gesammten chilenischen Heers, Sieger von Los Angeles, Tacna und Arica. Tacna fiel nach heissem Kampfe am 26. Mai 1880 in die Hände der Chilenen;*) damals im October lagen wohl an 12000 Mann in Tacna, Arica und Umgegend. Die Chilenen hatten ihre Vorposten bis nach Pachía, 4 Leguas von Tacna, vorgeschoben. Die Sicherheit in den Strassen bei Nacht war noch nicht die allerbeste; nach der Schlacht sollen Raub und Mord an der Tagesordnung gewesen sein. Mein Freund, Herr G., mahnte

*) Nach dem Friedensschlusse im Jahr 1883 musste Perú Tacna, Arica und Tarapacá für die Dauer von 10 Jahren an Chile abtreten.

mich wiederholt, die Uhr und das Geld wohl zu verwahren und auf der Hut zu sein. Wir besuchten verschiedene Cervezerias (Bierhäuser) und Cafés, so das vom Deutschen Hoffmann und das von dem italienischen Schweizer Luzio gehaltene Kaffeehaus; wir wurden überall freundlich empfangen.

Die Bewohner Tacna's befinden sich in glücklicher Lage für eine schnelle Luft- und Ortsveränderung. Wird es ihnen in ihrer Stadt zu heiss, so reiten sie in die Sierra nach dem beliebten Pachía oder Tacora, wo sie in grossartiger Schneebergumgebung die reine Cordilleraluft einathmen können; ist das Wetter in Tacna kalt und unfreundlich, oder haben sie Lust zu einem Seebad, so führt sie die Eisenbahn in kürzester Zeit ans Meer.

Es sind mehrere deutsche Engros-Häuser, ebensolche Läden, Bierkneipen, sowie eine deutsche Apotheke in Tacna; ferner ist ein deutsches, ein französisches, ein britisches und ein österreichisches Consulat daselbst. Die Hauptausfuhrartikel von Tacna sind: Zinn, Kupfer und Wolle.

Seit der chilenischen Occupation befinden sich in Tacna sowohl als in Arica Filialen der Bank von Valparaiso, welche auf die Plätze Valparaiso, Antofagasta, Iquique u. s. w. giriren. Es circuliren nunmehr seit Mai 1880 in Tacna die chilenischen Banknoten (1 Peso Papier = 60—80 Ctos. fts. Silber), ausserdem die peruanischen Soles, kurzweg „Fuertes“ genannt, sowie peruanische, chilenische (alte) und bolivianische Silbermünzen im Werth von 4, 2, 1 und $\frac{1}{2}$ Real. Im täglichen Verkehr wird nach Pesos à 80 Centavos oder 8 Reales gerechnet, zum Unterschied des Fuerte à 10 Reales.

Eine Flasche Valdivia-Bier kostet in Tacna 60 Ctos.

Silber oder 1 $\frac{1}{2}$ Papel. In norwegischem und deutschem Bier ist starker Consum. Gasthöfe in Tacna: Grand Cardinal (französisch), Hôtel et Café de Paris; beide sind gut, aber ziemlich theuer.

Tacna ist wichtig durch den Transithandel mit Bolivia. Die Handelshäuser, zur Mehrzahl ausländische, vornehmlich deutsche, französische, englische und italienische, stehen in regem Geschäftsverkehr mit Bolivia. Sie besorgen die Durchfuhr der europäischen Waaren nach La Paz, Potosí, Sucre (Chquisaca) und Cochabamba.

Die Kaufleute in Tacna erhalten hinwiederum aus Bolivia Produkte, Geld- oder Metallsendungen. Ich habe gehört, dass den Arrieros (gewöhnlich sind es Aymará-Indianer) das grösste Zutrauen geschenkt wird; es sind auch grundehrliche Leute, und Beträge, die einen grossen Werth repräsentiren, werden ruhig einem einzigen Mann anvertraut. Bedeutende Ladungen von Silber, gemünzt oder in Barren, Kupfererz etc. kommen auf Lama- oder Maulthiersrücken von La Paz, Potosí, Oruro resp. über hundert Stunden weit her nach Tacna hinunter, lediglich in Begleit dieser Arrieros, in der Regel zur Sicherheit karawanenweise, und werden richtig an ihrem Bestimmungs-orte abgeliefert, ohne dass ein Centavo daran fehlt. — Auch die Reisenden sind sicher. Ein landeskundiger Freund behauptete, man könne sein Geld über Nacht im Freien auf der blanken Pampa ausbreiten und finde es am folgenden Morgen unangetastet wieder! . . . (Diese Probe habe ich nun freilich nicht angestellt!)

Es ist hiebei zu verstehen, dass zu damaligen Kriegzeiten solche patriarchalische Zustände, wie die eben geschilderten, keineswegs im Lande herrschten. Der Reisende, welcher ins Innere wollte, hatte überhaupt Mühe, in Tacna

Arrieros und Saumthiere aufzutreiben — denn erstere dienten im Militär, letztere hatte die Regierung zu Kriegszwecken annectirt — gelang ihm dies nun schliesslich, so lief er immerhin Gefahr, unterwegs einer der im Lande herumstreifenden Guerrilla-Banden in die Hände zu fallen, welche ihm, wenn sie ihn nicht ausraubte, doch zum Mindesten die Maulthiere auf Requisition wegnahm.

Die Reisenden und Arrieros nehmen ihren Weg über die Höhen von Tacna und Tacora nach der Stadt La Paz, oder direct via Oruro nach Cochabamba, Sucre und Potosí, ja trotz einer mühseligen Reise von 6—7 Tagen durch die unwirthlichsten Regionen, über Pässe, die zwischen 4 und 5000 m *) hoch liegen, wo in der dünnen Luft das berüchtigte Soroche Mensch und Thier befällt — ziehen sie diesen Weg sogar der Eisenbahnroute Arequipa—Puno, Chililaya vor. Für den Waarentransport besteht hiebei der Vortheil, dass kein Umladen stattzufinden hat und dieselben Thiere und Arrieros von La Paz etc. bis Tacna hinunter gehen oder umgekehrt. — Es sei hier bemerkt, dass in Südamerika die Arrieros in der Regel nie aufsitzen, sondern die längsten Strecken neben ihren Thieren einherlaufen. Die Entfernung zwischen Tacna und La Paz be-

*) Passhöhen in den Andes:

auf Route	Lima—Cerro de Pasco	über 5000 m	
" "	Oroya-Bahn	4769 m	
" "	Tacna—La Paz { Chulluncayani-Pass	4621 m	
		Huaylillas-Pass	4496 m
" "	Puno-Bahn (Station Vincocaya)	4585 m	
" "	Quito—Papallacta (Huamani-Pass)	4572 m	
" "	Riobamba—Cuenca	4545 m	
" "	Caldera—Buenos Aires (Come Caballos-Pass)	4426 m	
" "	Guayaquil—Quito (Chimborazo-Pass)	4343 m	
" "	Buenos Aires—Santiago (Uspallata-Pass)	3927 m	

trägt 86 Leguas und wird in 6—7 Tagen zurückgelegt; die Spesen dieser Reise belaufen sich auf 120—150 Soles Silber. Freilich liegt seit dem Krieg mit Chile der Handel und Verkehr mit Bolivia gänzlich darnieder und es kommen wenige oder keine bolivianischen Kauffleute nach Tacna. — Da vom Innern keine practicable Route an einem bolivianischen Hafen ausmündet, so sind die Bolivianer, um an die Küste zu gelangen, effectiv gezwungen, durch das peruanische Gebiet zu reisen und können da zwischen den zwei Routen wählen: entweder über den Titicaca-See nach Puno und per Bahn nach Arequipa und Mollendo, oder per Maulthier via Tacora-Pass nach Tacna und per Bahn nach dem Hafen von Arica.

Wenn ich nicht schon in Valparaiso feste Pläne zur Weiterreise gefasst, so hätte ich mich fast verleiten lassen, mich zwei bolivianischen Herren aus Cochabamba, Mitpassagieren an Bord des „Mendoza“, die in Chile gewesen und zwei Pferde heim nach Bolivia brachten, anzuschliessen.

Routen- und Distanzenplan der Reise von Tacna nach La Paz (Bolivia),

(nach den mir durch Herrn H. in Tacna freundlichst übermittelten Angaben):

Von Tacna nach Dorf Pachia	4 Leguas.*)
„ Pachia nach Dorf Palca	8 „
„ Palca nach Tambo Tacora	9 „
	21 Leguas.

*) Die Leguas-Maasse weichen in den verschiedenen südamerikanischen Republiken sehr von einander ab; so beträgt die peruanische Legua 3, die bolivianische ca. 4 englische Meilen (1 englische Meile = 1,61 km). In Ecuador und Columbia wird, so viel ich weiss und nach meiner Reise schätzen kann, nach peruanischen Leguas gerechnet.

	21 Leguas.
Von Tacora nach Tambo Uchusuma	6 "
" Uchusuma nach Tambo Ancomarca	8 "
" Ancomarca nach Tambo Mauri	6 "
" Mauri nach Tambo Chulluncayani	6 "
" Chulluncayani nach Dorf Santiago de Machaca .	6 "
" Santiago de Machaca nach Dorf San Andres . .	6 "
" San Andres nach Dorf Nasacara	5 "
" Nasacara nach Tambo Tambillo	11 "
" Tambillo nach Dorf Viacha	5 "
" Viacha nach Stadt La Paz	6 "
Totaldistanz Tacna—La Paz . .	86 Leguas.

Schema der Route nach La Paz via Arequipa,
Puno und Titicaca-See.

Von Mollendo Hafen bis Arequipa	8 Stunden	} Eisenbahn
" Arequipa bis Puno	1½ Tage	
" Puno pr. Dampfer auf dem Titicaca-See nach Chililaya	ca. 2 Tage,	
" Chililaya pr. Diligence nach La Paz (14 Leguas)	12 Stunden.	
Total: Mollendo-La Paz . .	5—6 Tage.	

Tacna, 4. October. Vormittags 9 Uhr fuhr ich mit dem Eisenbahnzug nach Arica zurück. Eben im Begriff mich Nachmittags wieder an Bord des „Mendoza“ zu begeben und in die Schaluppe, welche mich an den Dampfer bringen sollte, zu steigen, wurde ich von einem am Landungssteg postirten Soldaten angehalten, der in gebieterischem Tone meinen Pass forderte. Ich wies ihm denselben nach Wunsch vor, aber der Mann gab sich damit nicht zufrieden, sondern verlangte energisch, der Pass müsse vorerst auf der Commandantur visirt werden, eher dürfe ich nicht von Arica fort. Während ich noch

mit dem allzu pflichteifrigen Soldado discutirte, kam ein Engländer hinzu und wollte sich ins Mittel legen, gleichzeitig erschien auch der chilenische Commandant selbst, der mich dann sofort ohne weitere Formalitäten passiren liess.

Abends wurden die Anker gelichtet.

Ilo, das wir am folgenden Morgen berührten, war früher ein ziemlich bedeutender Hafen wegen des Weinbaues im District Moquegua; eine 63 engl. Meilen lange Eisenbahn, die aber unlängst von den Chilenen zerstört worden war, verbindet Ilo mit Moquegua.

Vormittags 11 Uhr erblickten wir das schöne Valle (Thal) de Tambo auf der Route von Mollendo nach Arequipa und konnten die Eisenbahnstation Tambo ganz gut sehen. Das Wetter war leider neblig*) und von dem sonst weit vom Meer aus sichtbaren Vulkan Misti konnten wir nur schwache Umrisse wahrnehmen. Bald darauf passirten wir Mollendo.

Mollendo, seit 9 Monaten durch die Chilenen blockirt, ist der Hafen von Arequipa und mit dieser Stadt seit dem Jahr 1870 mittelst Eisenbahn verbunden.

Acht Seemeilen nördlich von Mollendo, resp. zwischen Mollendo und Quilca liegt Islay, das wir um 1 Uhr Nachmittags ohne Halt passirten. Islay war früher der Hafen von Arequipa, hat aber seit dem Erstehen vorgenannter Eisenbahn ganz und gar an Bedeutung verloren. Die

*) Im Winter, d. h. von Juni bis September oder October hängen über dem peruanischen Küstengebiete dichte Nebel (garuas), die Alles mit Feuchtigkeit durchdringen und den eigentlichen Regen ersetzen, während gleichzeitig in der Sierra (Hochland) klarer Himmel vorherrscht; umgekehrt, wenn es in der Sierra regnet (November bis April), herrscht an der Küste schönes Wetter.

Route von Islay nach Arequipa, 24 Stunden zu reiten, führt durch die total wasserlose Sandwüste Pampa de Islay.

Leute, welche in Quilca, dem ersten freien peruanischen Hafen, wo wir Nachmittags anlegten, an Bord kamen, meldeten als neueste Nachricht vom Kriegsschauplatz, dass die Blockade von Mollendo aufgehoben sei. In der That hatten wir kurz zuvor eine in der Richtung von Mollendo kommende Corvette („Magallanes“) gekreuzt. Die Peruaner berichteten des Weiteren, dass demnächst in Arica eine internationale Conferenz behufs Friedensunterhandlungen zusammentreten sollte. Wie es sich jedoch später herausstellte, waren alle diese Gerüchte falsch!

Betreffs der Verbindung mit Arequipa erfuhr ich in Quilca, dass die Eisenbahnlinie theilweise unterbrochen sei, indem die Chilenen von der Küste bis zur Station Tambo die Schienen aufgerissen hätten; des Ferneren wurde berichtet, dass der Verkehr mit Arequipa und Puno wegen starken Kohlenmangels nur durch je einen wöchentlich abgelassenen Eisenbahnzug vermittelt würde. Wiewohl ich unter solchen Umständen das Project, Arequipa und Puno zu besuchen, aufgab, so kann ich doch nicht umhin, bei diesem Anlass einige Worte über Arequipa, die zweite Stadt Perús, zu sagen.

Arequipa, 2300 m ü. M. gelegen, zählt etwa 40,000 Einwohner. Wie schon bemerkt, besteht seit 1870 zwischen Mollendo und Arequipa Eisenbahnverbindung. Erbauer der Bahn ist der Nordamerikaner Henry Meiggs; der Bau wurde 1868 begonnen und 1870 vollendet. Länge der Linie = 107 engl. Meilen oder 172 km; Fahrzeit 8 Stunden, abwärts etwas kürzer.

Arequipa liegt am Fusse des berühmigten Vulkans

Misti*) und ist häufigen Erdbeben unterworfen — es sollen wöchentlich 1—2 Erdstöße vorkommen. Nach Reclus wurden von 1811—1845 nicht weniger als 826 Erdstöße in Arequipa beobachtet. Es könnte fast scheinen, als ob der vulkanische Boden, auf dem diese Stadt gebaut ist, gewissermassen einen Einfluss auf den Charakter ihrer Bevölkerung ausübe, denn sie ist ein Hauptherd von Revolutionen! — Die Arequipeños sind stolz auf ihre Stadt, und im Nationalcongress wollten sogar einmal die betreffenden Deputirten nicht zugeben, dass sie eine Binnenstadt sei, sondern erklärten rundweg, sie sei eine Küstenstadt — die kleine Entfernung bis zur See komme ja gar nicht in Betracht!

Ueber die Sitten und Gebräuche der Bewohner Arequipa's liegen von den Reisenden J. J. v. Tschudi, Paul Marcoy, Ch. Wiener u. a. ausführliche und interessante Mittheilungen vor.

Seit Juni 1874 ist die Eisenbahn von Arequipa nach Puno am Titicaca-See in Betrieb; sie wurde ebenfalls von Meiggs erbaut; begonnen im Juli 1870, vollendet im Juni 1874. Die Puno-Bahn hat eine Länge von 218 engl. Meilen oder 350 km. Die höchste Station auf dieser Eisenbahn ist Vincocaya (4585 m), welche an Höhe einzig durch den nahezu noch 200 m höher liegenden Tunnel auf der Oroya-Bahn übertroffen wird!

Mollendo-Arequipa-Eisenbahn.

Länge 172 km; Fahrzeit aufwärts 8, abwärts 6 Stunden.

Stationen: Mollendo Hafen, Ausgangspunkt; Ensenada, Tambo (305 m), Cachendo, La Joya (1270 m), Vitor, Quintuarani, Uchumayo, Tingo und Arequipa.

*) Der Misti (6100 m) wurde vor einigen Jahren vom Deutschen Falb erstiegen.

Arequipa-Puno-Eisenbahn.

Länge 350 km; Fahrzeit 1½ Tage (mit Halt über Nacht).

Stationen: Arequipa, Yura (2870 m), Cañaguas (4150 m), Vincocaya (4585 m), Maravillas (3960 m), Yayataya, Cabanillas, Uyupampa, Colco, Juliaca (3830 m, Abzweigung nach Cuzco) und Puno (3824 m).

Fahrpreise

(laut im October 1880 eingezogener Erkundigung):

	I. Cl.	II. Cl.
Mollendo—Arequipa	20 Papier-Soles	12 Papier-Soles
Arequipa—Puno	35 "	20 "

Mittelst Maulthier beträgt die Strecke Mollendo—Arequipa 30, Arequipa—Puno 35 km, Tacna—Moquegua 27½ Leguas.

Reisende nach Cuzco, der berühmten alten Incastadt, können die Bahn bis Santa Rosa (z. Z. Terminus der projectirten Zweigbahn Juliaca—Cuzco) benutzen, von wo sie noch ein paar Tage Maulthierritt haben.

Quilca (Forts.). Einen wohlthuenden Contrast gegen die kahlen Felswände, von welchen der Hafen von Quilca umgeben ist, bildet eine neben der Ortschaft sich ausbreitende Wiesenfläche dar, welcher Landstrich aber als höchst ungesund, fiebererzeugend gilt und aus dieser Ursache gänzlich unbewohnt ist.

Es wurden in Quilca 4 Lanchas (Barken) voll Güter ausgeladen und eine Ladung Cascarilla (Chinarinde) eingenommen.

Nach Aussage der Leute im Ort galt der peruanische Papier-Sol damals bloss 10 Centavos fuertes (= ca. 50 Cts.) gegen seinen frühern Werth von 4 Fr. So sehr war das peruanische Papiergeld infolge des Kriegs entwerthet!

Distanzen:

Quilca—Mollendo (pr. Ruderboot)	14 Stunden,
„ „ (Ritt)	12 „
Quilca—Arequipa „	2 Tagereisen.

Den 6. October passirten wir unter kurzen Halten die unbedeutenden peruanischen Ortschaften Chala und Lomas.

7. October. Pisco. Ich unternahm mit dem Capitán eine kleine Entdeckungsreise am Lande. Wir bekamen aber nicht viel Erfreuliches zu sehen, denn der Ort — sonst ein hübsches Städtchen — war verödet, die Häuser waren von ihren Insassen verlassen, die Geschäfte und Magazine geschlossen. Eine Reihe anmuthigster Villen zieht sich am Strande entlang, welche aber jetzt ebenfalls gänzlich leer und vernachlässigt dastanden — Alles das eine traurige Folge des Kriegs. Pisco ist nämlich ein beliebter Badeort, doch in gegenwärtiger Zeit war davon nichts bemerkbar! Auf unserer Wanderung trafen wir süsse Kartoffeln (camotes), Bananen und sogar einige Palmen. Das Volk wohnt in niedrigen Adobes-Hütten (adobe ist eine Art Backstein, wird aus Lehm und Sand fabricirt).

Die Landung ist in Pisco gut und sicher; ein schöner eiserner Muelle (Hafendamm) führt von der Plaia (Gestade) nach der Stadt. Pisco ist für Perú von Wichtigkeit durch seinen Weinbau. Es wird hier ein Schnaps, der sog. Pisco, hergestellt, der im ganzen Lande wegen seiner Güte bevorzugt ist. Ausserdem werden noch zwei andere Sorten Branntwein zubereitet, „Italia“ und „Moscatel“; die Flasche guten Moscatel's kostet 2—3 Soles.

In der Nähe von Pisco liegen die Chincha-Inseln, Guano-Lager, die jedoch jetzt erschöpft sind. Die Inselgruppe ist unbewohnt.

Abends 8 Uhr langten wir vor dem Hafen Chilca an. Kaum waren wir vor Anker gegangen und hatte sich der Capitän von der Wachbrücke auf Deck hinunter begeben, so ertönte ein Kanonenschuss; gleichzeitig konnten wir durch die Dunkelheit der Nacht die Umrisse eines Schiffskolosses erkennen. Wir sollten gleich aus unserer Ungewissheit befreit werden: eine Minute später legte eine Schaluppe an der Langseite des „Mendoza“ an, und ein Offizier, gefolgt von einigen Soldaten, stieg an Bord. Es war das chilenische Kriegsschiff „Angamos“, das durch den soeben gefallenen Kanonenschuss seine Anwesenheit bekundet hatte, und der an Bord gekommene Offizier erklärte kategorisch, dass der Hafen von Chilca in Blockade sei. Der Chilene wollte, aufs Höchste entrüstet darüber, dass der „Mendoza“ ohne Beachtung der Blockade in den Hafen eingefahren war und mit den Bewohnern des Ortes verkehrt hatte, dass ferner der Capitän nicht einmal die Etiquette beobachtet, ihn, den chilenischen Offizier, als er das Schiff betrat, an der Landungsbrücke zu empfangen! — den Dampfer für einige Stunden in Chilca festhalten. Der Capitän, ein couragirter Sohn Albion's, liess sich aber sobald nicht einschüchtern, drohte vielmehr, er werde Chile für jede Verzögerung, welche der „Mendoza“ als Mail-Steamer erleide, verantwortlich machen und schloss mit einer leisen Anspielung auf die an der Küste kreuzenden englischen Kriegsschiffe — H. M. S. „Shannon“ lag ja bekanntlich vor Arica!*) Kurz und gut, der gestrenge

*) Uebrigens soll, wie ich später hörte, nach den Vorgängen in Chilca der betreffende Offizier des „Angamos“ wegen seines hochtrabenden Wesens an Bord des „Shannon“ gefangen gehalten worden sein.

Chilene gab nach und begnügte sich einzig damit, das ganze Schiff einer genauen Visitation zu unterwerfen. Nun hätte Einer die Peruaner bezw. Chilcaner sehen sollen, welche bereits vor diesem Vorfall an Bord gekommen waren. Im Nu waren sie Alle verschwunden, als die Chilenen anrückten, hatten sich stracks in alle möglichen Schlupfwinkel des Schiffs verkrochen und verhielten sich mäuschenstill, bis die Herren Chilenen wieder abgezogen waren. Nun trat der fatale Umstand hinzu, dass auf den Schuss hin auch vom Lande Niemand mehr sich dem Dampfer zu nähern wagte; so hatten wir die Leute von Chilca am Hals, ebenso befanden sich unsere Passagiere, die hier aussteigen wollten, noch an Bord und konnten auch nicht fort. Erst im letzten Augenblick, da schon wieder Anstalten zur Abfahrt getroffen wurden, erschienen die Boote und befreiten die armen Gefangenen!

Wir passirten Callao, Hafen von Lima, den wir, weil blockirt, nicht anlaufen konnten, in der Nacht, so dass von der Stadt Lima leider nichts zu sehen war.

Eine Eisenbahn führt in ca. $\frac{1}{2}$ Stunde von Callao nach Lima; das Billet I. Cl. kostet 40 Centavos Silber.

Chimbote erreichten wir am Abend des 8. Es ist ein geräumiger Hafen in geschützter Lage. Dorthin hat sich seit der Blockade von Callao die Hauptagentur der Pacifiedampfer-Gesellschaft gezogen. Vor dem Kriege war Chimbote sehr unbedeutend, und beim Anblick der paar elenden hölzernen Baracken würde man auch jetzt dem Orte nicht mehr Wichtigkeit beigemessen haben, wenn nicht derselbe, wie es thatsächlich der Fall war, den Rang des gesperrten Hafens von Callao eingenommen hätte, als Halt- und Terminus-Station der Dampfer von Valparaiso einerseits und Panamá andererseits.

Ein chilenisches Streifcorps unter Lynch setzte kürzlich das Zollgebäude von Chimbote in Brand, die Gebäulichkeiten der P. S. N. Co. dagegen wurden respectirt.

Es lagen, als wir ankamen, mehrere Storeships und 5—6 Dampfer der Pacific Co. im Hafen von Chimbote.

9. October Morgens lief, von Callao herkommend, ein amerikanisches Kriegsschiff ein, das eine grosse Zahl flüchtender Limeños beherbergte.

Mittags transbordirte ich mit einem Irländer, Mitpassagier seit Arica, der nach Europa zurückkehrte, auf den Dampfer „Columbia“, welcher den Dienst zwischen Chimbote und Panamá versieht. Verglichen mit dem „Mendoza“ ist der „Columbia“ ein hässlicher alter Kasten (er wurde 1873 gebaut).

10. October. Nachmittags zwischen 3 und 4 Uhr passirten wir die Lobos-Inseln (Guano). — Das Wetter war bedeckt und schwül.

11. October. Am frühen Morgen kamen wir in Paíta an. Paíta, unter 5° 5' 30" s. Br., 81° 5' 30" w. L. v. Gr. gelegen, ist die westlichste Stadt in Südamerika, aber ein trauriger, lediglich aus einer Accumulation von Strohhütten bestehender Ort in einer ebenso traurigen, dünnen und sandigen Gegend — es soll hier gar nie regnen. Kein grünes Fleckchen, kein Baum, kein Strauch ist ringsumher zu sehen. Wasser ist auch keines vorhanden und muss 63 engl. Meilen weit von Piura, welches jenseits der Wüste von Sechura liegt und mit Paíta durch eine Eisenbahn verbunden ist, hergebracht werden.

Wir begaben uns ans Land und nachdem wir im Hotel italiano — beiläufig gesagt, eine schmierige alte Bude — gefrühstückt hatten, sahen wir uns in Ort und Umgegend, welche letztere, wie aus Obigem ersichtlich,

allerdings trostlos genug ist, ein wenig um. Auch hier waren Spuren der Verwüstung durch die Chilenen bemerkbar: das Zollhaus war von denselben gänzlich niedergebrannt worden.

Gleichwie in Iquique, herrschte auch hier in Paíta starker Mangel an Kleingeld und überhaupt war Geldnoth; als wir nun in einigen Tiendas (Läden) Umschau hielten, sahen wir zu unserer grossen Verwunderung, wie die Leute, um sich Kleingeld zu verschaffen, Banknoten einfach entzwei schnitten — ein ingenüoses Aushülfsmittel!

Der „Columbia“ nahm in Paíta eine beträchtliche Ladung Baumwolle ein; diese wird hier nicht, wie sonst im Allgemeinen üblich, in Ballen, sondern in Säcken verpackt.

Wir fuhren um 5 Uhr Abends aus, und gleichzeitig dampfte auch der Eisenbahnzug nach Piura ab, wie wir deutlich von Bord aus sehen konnten.

Frühmorgens den 12. liefen wir in den Rio Túmbes ein. Von Túmbes, der etwa 3 Meilen flussaufwärts hart an der ecuadorianischen Grenze gelegenen Ortschaft, konnten wir nichts erkennen; der Himmel war umzogen, gleichwohl herrschte eine fast unerträgliche Hitze.

Nachmittags $\frac{1}{2}$ 2 Uhr passirten wir Dead Man's Island. Abends 6 Uhr kreuzten wir einen von Panamá kommenden englischen Dampfer und fuhren hierauf in den Guáyas-Fluss oder Rio Guayaquil ein. Uns, die wir von der öden peruanischen Küste her kamen und seit Verlassen Valparaíso's sozusagen nichts Grünes mehr gesehen hatten, gewährte die Einfahrt in den von üppigster Vegetation (vorherrschend Mangrove-Bäume) strotzenden Guáyas einen angenehm überraschenden Anblick.

Um 9 Uhr Abends passirten wir den Leuchthurm

auf der Insel Puná, wo die Zollbeamten von Guayaquil an Bord der Dampfer zu steigen pflegen, um jegliche Schmutzgelei im Fluss zu verhüten.

Letzte Nacht an Bord des „Columbia“ — beim Erwachen am nächsten Morgen (13. October) gewährte ich, dass der Dampfer im Guáyas-Fluss geankert war, in Front des malerisch gelegenen Haupthafens der Republik Ecuador: Guayaquil.

Distanzen

zwischen den Häfen der Westküste Südamerikas
von Valparaiso nach Panamá.

	Seemeilen.
Valparaiso—Coquimbo	195
Coquimbo—Husco	98
Husco—Carrizal	23
Carrizal—Caldera	72
Caldera—Chañaral	46
Chañaral—Taltal	63
Taltal—Antofagasta	111
Antofagasta—Mejillones de Bolivia	55
Mejillones de Bolivia—Cobija	36
Cobija—Tocopilla	29
Tocopilla—Pabellon de Pica	67
Pabellon de Pica—Iquique	48
Iquique—Mejillones del Perú	21
Mejillones del Perú—Pisagua	18
Pisagua—Arica	70
Arica—Ilo	81
Ilo—Mollendo	54
Mollendo—Islay	8
Islay—Quilca	22
Quilca—Chala	125

1242

	Seemeilen.
	1242
Chala—Lomas	41
Lomas—Pisco	156
Pisco—Chilca	70
Chilca—Callao	59
Callao—Chimbote	171
Chimbote—Paita	329
Paita—Túmbes	125
Túmbes—Guayaquil	95
Guayaquil—Ballenita	148
Ballenita—Manta	84
Manta—Bahía de Caráques	28
Bahía de Caráques—Esmeraldas	122
Esmeraldas—Tumaco	92
Tumaco—Buenaventura	167
Buenaventura—Panamá	345
Valparaíso—Panamá	3274

VII. In Guayaquil.

Stadt und Hafen. — Das Leben auf dem Malecon und auf dem Flusse. — Wenig Erbauliches aus der innern Stadt. — Bevölkerung. — Die fremden Kaufleute in Guayaquil. — Handel. — Klima. — Plagen und Krankheiten. — Die Landesausstellung. — Es brennt! — Vorbereitungen zur Reise nach Quito.

Nach dem üblichen Markten mit den Bootsleuten — ohne das es einmal nicht abgeht — war das Ausschiffen rasch erledigt. Man fährt in kaum mehr als 10 Minuten vom Dampfer ans Land. Während das Gepäck in der Aduana (Zollhaus) deponirt wurde, machte ich mich in Begleit eines Burschen auf die Suche nach einer Wohnung. Das war aber eine so leichte Aufgabe nicht. In einem französischen Gasthof, wo wir zuerst Nachfrage hielten, hiess es, alle Zimmer seien besetzt. Ein italienisches Gasthaus war im Umbau begriffen, also auch dort nichts zu finden — endlich nach mehreren vergeblichen Versuchen erhielt ich Quartier bei einer ecuadorianischen Familie im „Antiguo Hotel frances“ und konnte mich nach erledigter Gepäcksvisitation und glücklicher Installation in einem geräumigen, zwar nicht eleganten Zimmer, nunmehr mit Musse in der Stadt umsehen.

Guayaquil, nach dem vollständigen Namen Santiago de Guayaquil genannt ($2^{\circ} 12' 24''$ s. Br., $79^{\circ} 52' 42''$ w. L. v. Gr.), liegt am rechten Ufer des Guáyas-Flusses,

in einer Entfernung von 60 engl. Meilen vom Stillen Ocean. Von der Flussseite macht Guayaquil mit seiner stattlichen Häuserreihe am Quai und seinen vielen Kirchen ganz den Eindruck einer Grossstadt. Der Verkehr concentrirt sich auf den Malecon (Quai), welcher sich in einer Länge von über 1 km dem Flusse entlang erstreckt. Die Häuser am Malecon, sämmtlich zweistöckig, sind mit gedeckten Arcaden ausgestattet. Im Erdgeschoss der Häuser reiht sich Kaufladen an Kaufladen und befinden sich die Bureaux und Magazine der einheimischen und fremden Handelsleute, während das obere Stockwerk zu Privatwohnung dient. Den ganzen Tag, besonders aber am Abend, wogt eine bunte Menschenmenge in den Arcaden auf und nieder, theils um sich durch einen gemächlichen Spaziergang nach der Tageshitze zu erfrischen, theils um Einkäufe zu machen oder die von Europa eingetroffenen neuesten Artikel in Manufacturen, Quincaillerie u. s. w. zu durchmustern. Herren und Damen aus den bessern Ständen sind nach Pariser Mode gekleidet, daneben aber sieht man dunkelfarbige Arrieros (Cholos, d. h. Abkömmlinge von Indianern und Weissen), im Poncho oder auch bloss mit Hemd und Hose bekleidet, welche damit beschäftigt sind, Waaren in Ballots und Kisten zu verpacken. Indianer, mit ungeheuern Lasten von Säcken und Ballen für die Schiffe beladen, eilen geschäftig vorbei. — Der Fisch- und Fruchtmart wird gleichfalls auf dem Malecon abgehalten.

Ein nicht minder lebhaftes Bild bietet der Fluss. Die englischen Dampfer der Pacific Steam Navig. Co., von Panamá und Chimbote kommend, legen je einmal wöchentlich in Guayaquil an, ferner kommen und gehen täglich kleine Dampfer von und nach den Ortschaften am Guáyas und dessen Nebenflüssen. Segelschiffe aus aller

Herren Ländern, namentlich französische, deutsche und englische, liegen beständig gegenüber der Stadt vor Anker.

Leider wird der Ankömmling beim Betreten der innern Stadttheile um manche seiner Illusionen gebracht, die er sich anfänglich von der Grossartigkeit der „Capital del Guáyas“ gemacht haben mag. Die Strassen sind ungepflastert, mit hölzernen Trottoirs versehen und ihre Sauberkeit lässt bedeutend zu wünschen übrig. Gasbeleuchtung ist allenthalben in der Stadt eingeführt. Die Mehrzahl der Gebäude, einige wenige am Malecon und in der Calle del Comercio (Hauptstrasse) ausgenommen, haben ein verwittertes, schäbiges Aussehen; zudem sind es der Erdbeben wegen meist Holzbauten und sind daher Feuersbrünste in der trockenen Jahreszeit nichts Seltenes.

Ausser den zahlreichen Restaurants und Kaffeehäusern in europäischem Stil, wo eine leidliche französische Küche zu finden ist, gibt es eine Menge kleiner, enger Speisehäuser für das Volk, Spelunken, denen ein widerlicher Geruch von geschmorten Fischen, von Früchten und anderm Mischmasch entströmt, welcher nichts weniger als appetitreizend auf den Vorübergehenden einwirkt!

Die Stadt enthält ausser der Kathedrale — ein hölzernes, ziemlich anspruchsloses Gebäude — keine Sehenswürdigkeiten von Belang.

Ich musste mich schon Nachmittags von meinen Mitreisenden trennen, da der Dampfer „Columbia“ noch den nämlichen Abend nach Panamá weiterfuhr. — Trotz meiner eifrigsten Bemühungen in Valparaiso, Empfehlungen nach Guayaquil zu erlangen, hatte ich bloss einen einzigen Brief an ein spanisches Handelshaus bekommen können. Ich stattete daselbst meinen Besuch ab. Der Chef dieses Hauses, eines Exportgeschäfts, machte mir den Eindruck

von einem etwas griesgrämigen, kränklichen Alten. Señor de B . . . klagte über das schlechte Klima von Guayaquil, über die fortwährende Hitze u. s. w. und sagte, er habe zwanzig Jahre in dem „Loche“ zugebracht, ohne auf einen grünen Zweig gekommen zu sein — was schon eher seine trübe Stimmung erklärt!

Durch Vermittlung des Purser (Zahlmeisters) des „Columbia“ wurde ich mit einem deutsch-russischen Geschäftshause (Import von Manufacturwaaren) bekannt, woselbst mir eine sehr freundliche Aufnahme zu Theil ward.

Schon bei unserer Ankunft in Paita hatte sich das Gerücht verbreitet, dass in Guayaquil einzelne Fälle von gelbem Fieber vorgekommen seien, was mir nunmehr unter der Hand bestätigt wurde. Ich beschloss deshalb, um mich nicht unnöthiger Weise dem Fieber auszusetzen, mich ins Innere zu begeben und zunächst die Hauptstadt Quito zu besuchen. Herr R. von obenerwähntem Hause bestärkte mich nicht nur in meinem Vorhaben, sondern versprach auch, mir Empfehlungsbriefe auf die Reise mitzugeben und ertheilte mir in bereitwilligster Weise jede nur wünschenswerthe Auskunft über Land und Leute, Ausrüstung u. s. f., indem er selber mehrmals die Reise gemacht hatte und sie demnach aus dem Fundament kannte.

Guayaquil hat eine Bevölkerung von 25,000 Einwohnern, bestehend aus Ecuadorianern (spanische Abkömmlinge), Mestizen, Chinesen, Indianern und den Fremden resp. Europäern, Nordamerikanern. Neger gibt es nur sehr wenige hier. Es sind mehrere deutsche, französische, englische und amerikanische Handelshäuser hier etablirt. Consulate finden sich mehrere: ein britisches, ein nordamerikanisches, ein französisches, ein deutsches und ein österreichisches.

NB. Die Schweiz hat an der Westküste Südamerikas einzig in Valparaiso einen Consul. *) Ich traf überhaupt keinen Schweizer weder in Guayaquil, noch im Innern des Landes an.

Die Ausfuhr von Guayaquil besteht in Cacao (Hauptartikel), Häuten, Kaffee, Chinarinde u. A., sowie Strohhüten (sombrosos). Diese Hüte, welche zwar unter dem Namen „Guayaquil- oder Panamá-Hüte“ in den Handel kommen, werden in keiner dieser beiden Städte fabricirt, sondern im Innern Ecuador's, in den Dörfern der Provinz Manabí resp. in Montecristi (beste Sorten) und Jipijapa, sowie in der Nähe von Cuenca. Feine Sorten werden mit 25—30 Pesos (ca. 100—120 Fr.), ja noch höher bezahlt.

Die usuellen Platzconditionen lauten: Verkauf auf 6 Monate ohne Sconto gegen baar.

Das gelbe Fieber und die Feuersbrünste sind Guayaquil's Hauptfeinde, ohne die es gewiss schon zu grösserer Blüthe gelangt wäre als Haupthafen und Entrepôt der ecuadorianischen Republik.

Es erscheinen in der Stadt wöchentlich zweimal die beiden Zeitungen: „Los Andes“ und „El Comercio“, die wichtigsten Blätter des Landes.

Die Essenszeiten sind in Guayaquil von 10—11 Uhr Vormittags und von 5—7 Uhr Abends. Während dieser Stunden sind alle Bureaux, auch die öffentlichen wie z. B. die Post, geschlossen. In den Fondas (Speisehäusern) gibt es keine Mahlzeiten à prix fixe, sondern man bezahlt jedes

*) Beim Schreiben dieser Zeilen (September 1884) brachten die Zeitungen die Nachricht, dass in Perú ein schweizerisches Consulat mit dem Sitz in Lima, errichtet worden sei.

Gericht einzeln. Wein und Bier sind theure Artikel. Die Flasche vom gewöhnlichsten französischen Rothwein kostet 6—8 Reales; glasweise bezahlt man 1—1½ Reales (1 Real = 45—50 Cts.). Bis spät am Abend sind die Neverias (Eishäuser) mit Besuchern aller Stände überfüllt. Da sitzt der geringste Arriero neben dem stolzen Caballero am Tisch und mit Wohlbehagen schlürft Jedermann seinen Fresco. So heissen nämlich die erfrischenden, in Eis gekühlten Getränke, welche in grosser Mannigfaltigkeit, dem verschiedensten Geschmacke Rechnung tragend, zu 1 Real das Glas ausgebaut werden, wie z. B. Fresco de piña (Ananassaft) — de limon (Citronensaft), — de grosellas (Johannisbeersaft) und wie sie alle heissen. Auch für den Liebhaber von Eis ist gesorgt. In einem so heissen Klima, wie das von Guayaquil, wird es Einem zum unumgänglichen Bedürfniss, sich die trockene Kehle von Zeit zu Zeit anzufeuchten, und da sich nun dieses Bedürfniss bei dem gewaltigen Durst, den man infolge der grossen Hitze immerwährend verspürt, sehr oft einstellt, so eignen sich diese Frescos als durststillende Getränke ganz besonders gut, um so mehr als sie ohne nachtheilige Folgen für die Gesundheit in grossen Quantitäten absorbirt werden können, während die gleiche Menge Wein, Bier oder sonstiger Spirituosen in diesem Klima nur schädlich wäre.

Die mittlere Jahrestemperatur von Guayaquil beträgt 22,7° R. (nach ecuador. Angabe bloss 20,8° R.). Da die Stadt nur 2 Grade vom Aequator entfernt liegt, so werden bloss 2 Jahreszeiten beobachtet: vom Juni bis November die trockene, Verano (Sommer) genannt (obschon sie eigentlich hier, auf der südlichen Halbkugel, der Winter ist), und die nasse, der Invierno (Winter) während der übrigen 6 Monate. Die starken Regen beginnen gewöhn-

lich im December, doch regnet es auch im Sommer hie und da. Der März ist der regenreichste, der Juli der kühlsste Monat. Es wäre jedoch irrig zu glauben, der Winter sei hier kühler als der Sommer — im Gegentheil — es ist gerade umgekehrt. Obschon von December bis Juni, also während der Regenzeit, bedeckter Himmel vorherrscht, hält sich die Temperatur dennoch durchschnittlich zwischen 21 und 25° R. Die Luft gleicht der eines Backofens, so schwül und windstill ist es. Selbst in der Nacht sinkt das Thermometer nicht unter 19—20°. Im Sommer dagegen weht fortwährend eine kräftige Brise, welche die Sonnenhitze mildert und diese Jahreszeit zu einer weitaus gesündern und erträglicheren macht. Zu Obigem kommen im Winter (wie ich mich s. Z. selbst überzeugte) noch andere Landplagen hinzu: ein ganzes Heer von Schlangen, Scorpionen, Tausendfüsslern, Ameisen, Mosquitos u. s. w. peinigt Einen, so dass man beständig auf seiner Hut sein muss; ebenso treten alsdann Ruhr, gelbes Fieber und verschiedene andere Fieberkrankheiten (calenturas und Malaria) besonders bösartig auf.

Temperaturbeobachtungen in Guayaquil (R°).

Datum.	Morgens.	Mittags.	Nachts.
1880 October 14.	20	—	20
„ 15.	19,5	—	20
„ 16.	19,5	—	19
1881 Januar 9.	21	24	23
„ 10.	21	24	22
„ 11.	21,5	22,5	22

Der Sommer 1880 war ausserordentlich heiss und trocken; mit Spannung erwartete man die ersten Regen.

Wie sehr die Umgegend dürr und ausgesogen war, davon überzeugte ich mich bei einem längern Spaziergang, den ich eines Abends auf der Strasse nach dem Badeort Salado unternahm, wohin täglich frühmorgens ein Tramway zum Seebad fährt. Ich kam leider nicht dazu diese Fahrt zu machen.

Obschon ich durch meinen frühern Aufenthalt unter den Tropen schon hinlänglich an die Hitze gewöhnt war, so war mir dieselbe doch nirgends so lästig erschienen als gerade hier in Guayaquil. Die Bäder im Guáyas-Fluss gewährten zwar einige Erfrischung, aber das Wasser hatte nahezu die gleiche Temperatur wie die Luft. Die geringste Thätigkeit, z. B. das Aus- und Einpacken des Koffers, das Ankleiden u. dgl. bringt Einen schon ganz in Schweiss! — Es ist somit begreiflich, dass Hängematte und Schaukelstuhl eine wichtige Rolle in den guayaquilensischen Haushaltungen spielen.

Im Gegensatz zu den Brasilianern, welche jahraus, jahrein bezüglich Kleidung eine rigoröse Etiquette beobachten, resp. in schwarzem Tuchanzug und Cylinderhut einhergehen, tragen die Einheimischen von Ecuador, Columbia und Venezuela meistens weisse oder helle Kleidung und den weissen Sombrero, was doch unstreitbar dem Klima besser angepasst scheint.

An einem der Abende meines Aufenthalts besuchte ich die „Exposicion Universal“, eine Ausstellung von Landeserzeugnissen: Producte, Stoffe, schöne Sättel aus Cuenca u. A.

Eines Nachts wurde ich plötzlich aus dem besten Schlafe geweckt durch den unheimlichen Ruf: „Feuer! Feuer!“ Auf der gleichen Etage schlief noch ein Franzose mit seinem Bedienten. Letzterer rannte wie toll durch

den Gang und schrie in einem fort: „Fuego, fuego!“ (Feuer, Feuer). Ich zauderte nicht lange. Aus dem Bett mit einem Satz und schnell die nöthigsten Kleider umwerfen, war das Werk eines Augenblicks. Als ich ins Freie trat und mich nach dem vermeintlichen Brand umsah, erfuhr ich, dass es allerdings zu brennen angefangen hatte und zwar in einem Magazin im Gebäude nebenan, das von unserm Hause einzig durch eine dünne, baufällige Lehmwand getrennt war. Dank dem sofortigen energischen Eingreifen der Feuerwehr, die, beiläufig gesagt, sehr gut organisirt ist, wurde der Brand glücklicherweise rasch bewältigt.

Guayaquil ist das Paradies der Orgelmänner! Da sind sie sicher vor der Verfolgung einer gestrengen Polizei. Niemand verjagt sie. Schaarenweise durchziehen sie von Morgens früh bis Abends spät die Stadt und erfüllen die Luft mit den Klängen ihrer Leierkästen. Beneidenswerthe Guayaquileños, die bei den Melodien der „Fille de Madame Angot“ erwachen und sich unter Anhören einer Arie aus dem „Troubadour“ zu Bett legen. Immerhin hat das Ge-
klimper seine gute Seite, indem es den Chorus der Frösche, Grillen und von wer weiss noch was — in harmonischer Weise übertönt.

Ausser Herrn R., Chef des deutsch-russischen Hauses und dem Spanier lernte ich wenige Fremde kennen. Es war mir insbesondere der beginnenden Fieberepidemie wegen sehr daran gelegen, die Abreise nach dem Innern möglichst zu beschleunigen.

Wie schön wäre es, nun von hier aus in einem eleganten Pullman Car unter indianischer Führung nach Quito dampfen zu können. Durch Urwälder, dann über die Andes, in Sicht schneebedeckter Pies, ginge die

Fahrt, bis man in Bälde am Ziele angelangt wäre! Das sind aber bis jetzt nur schöne Träume! Nur immer langsam voran — so schnell geht es mit dem Reisen in Ecuador noch nicht. Da ist von Eisenbahn keine Rede, sondern man muss sich mit Pferd und Maulthier behelfen und zwar auf die Dauer von mindestens 8—9 Tagen.

Ich erhielt von verschiedenen Seiten genaue Aufschlüsse über die Route. Täglich aus dem Innern ankommende Reisende versicherten, der Weg sei noch in sehr gutem Zustande resp. ganz trocken. Mitte October beginnt nämlich gewöhnlich die Regenzeit, das Jahr 1880 machte aber, wie gesagt, eine Ausnahme von dieser Regel.

Der Tag vor der Abreise war allerlei Vorbereitungen gewidmet. Eine solche Inlandreise, wie die von Guayaquil nach Quito, für den Einheimischen eine Bagatelle, ist es nicht für den Europäer, welcher sie zum ersten Male unternimmt und erfordert umfassendere Massregeln, als eine blosse Seereise. Unumgänglich nothwendig ist einige Kenntniss der Landessprache, des Spanischen.

Ich schaffte mir eine Menge Gegenstände an, die man mir als zweckmässig und zugleich unentbehrlich anempfohl: 1) an Ausrüstung: den Poncho cauchado und die Polainas (Regenmantel und Ueberhosen von Mackintosh), ein Cachenez, in der Sierra zu tragen; 1 Packet Kerzen, Stricke etc. etc.; 2) an Lebensmitteln: 2 Flaschen Cognac, 1 Schachtel englischer Biscuits, Zucker, Sardinien, Kaffee-Extract (jarabe de café).

Bezüglich des Gepäcks war ich einigermassen in Verlegenheit, weil der eine meiner Koffer sehr voluminös und gewichtig war, so dass ich nicht recht wusste, was damit anzufangen, denn das Geschlepp über die Cordillere und eventuell wieder zurück, wollte ich womöglich vermeiden.

Da erbot sich die Donna des Hotels in zuvorkommendster Weise, sie wolle den Koffer bis zu meiner Rückkehr aufheben, welchen Vorschlag ich natürlich mit Vergnügen annahm.

Dass es zuweilen Leute gibt, die selbst über die ihnen nächststehenden Verhältnisse falsch berichtet sind, beweist Folgendes: Als ich s. Z. an Bord des „Columbia“ zwei peruanische Passagiere über die Reise nach Quito befragte, bemerkten jene Herren achselzuckend und quasi höhnisch, es sei eine sehr, sehr beschwerliche Reise; man müsse allen Proviant, ja sogar das Bett von der Küste weg mit sich führen, denn im Innern sei rein nichts zu haben und zu beissen! Als ich mich nun in Guayaquil hierüber erkundigte, hörte ich, dass dem nicht also sei. Man erhalte auf dem ganzen Wege sowohl Essen als auch Nachtquartier.

Ich ging somit einer mir gänzlich neuen und unbekannten Reise entgegen. Was wird sie wohl in ihrem Schoosse bergen? Wie wird sie ablaufen? Gut oder schlecht? — Solche und ähnliche Gedanken gingen mir im Kopf herum und liessen mich die Nacht vor der Abreise lange nicht zu Schlafe kommen. War ich bis jetzt meist auf guten Schiffen gefahren, wo jeder nur erdenkliche Comfort herrscht, wie in den besten europäischen Gasthöfen, und hatte ich bisher mit lauter gebildeten und „civilisirten“ Leuten Umgang gehabt, so musste ich mich jetzt auf einen langen Ritt durch das Innere gefasst machen, wobei ich bis zur Ankunft in Quito schwerlich hoffen durfte, Europäer anzutreffen. Ich freute mich aber, neue Gegenden zu sehen und ein fremdes Volk kennen zu lernen und nahm die unvermeidlichen Strapazen und Mühen der Reise gerne mit in den Kauf.

VIII. Die Reise nach Quito.

Flussfahrt nach Babahoyo (Bodegas). — Bodegas, der grosse Stapelplatz Ecuador's. — Wie man in Südamerika reist. — Von Bodegas nach Guaranda. — La Mona. — Das erste Nachtlager im Innern. — Ueberschwengliche Vegetation der Küstenregion. — Sabaneta. — Das Leben in der Tierra caliente. — Die Freuden und Leiden einer Reise in Ecuador. — Die Herberge Balsapamba. — Aenderung in Temperatur und Landschaft. — Das Hochthal von Chimbo. — Ecuadorianische Gastfreundschaft. — Der Chimborazo. — Ankunft in Guaranda. — Ueber den Chimborazo-Pass. — In den Páramos. — Das Arenal. — Tambo Totorillas. — Chuquipoyo. — Mocha. — Die Stadt Ambato. — Posada Aurora. — Die Diligence zwischen Ambato und Quito. — Zwei Franzosen als Reisebegleiter. — Latacunga. — Der Vulkan Cotopaxi. — Tiopullo. — Machachi, letzte Etappe. — Tambillo. — Quito in Sicht!

Begleitet von den besten Wünschen meiner Bekannten und der freundlichen Wirthin „para un feliz viaje“ (für eine glückliche Reise), schiffte ich mich am Nachmittag des 17. October an Bord des kleinen Dampfers „Quito“ nach Babahoyo ein. Dort sollte die Landreise beginnen.

Die kleinen, nach dem Muster der amerik. River-Steambots gebauten Dampfer der Guáyas-Dampfschiffahrtsgesellschaft, welcher der „Quito“ angehörte, verkehren regelmässig, beinahe täglich, zwischen Guayaquil und Babahoyo. — Ein sonderbarer Umstand ist der, dass die Regierung die Briefpost von Guayaquil nach Quito oder vice-versa nicht durch diese Flussdampfer nach und von

Babahoyo (7—8 stündige Fahrt) befördert, sondern nach altem Brauch per Ruderboot, die sog. „Canoa del Gobierno“. Letztere Locomotion nimmt wohl die vierfache Zeit in Anspruch. Man wird sich mit Recht über eine solch absonderliche Massregel wundern!

Die Ufer des Guáyas-Flusses sind mit einer äusserst üppigen Vegetation bedeckt. Dörfer und Haciendas wechseln mit Cacao- und Kaffeeplantagen; am bedeutendsten ist die Cacaocultur. Es soll im Guáyas von Krokodilen wimmeln; trotzdem konnte ich während der ganzen Fahrt nicht eine dieser Bestien erspähen — andernfalls hätte ich ihnen ein schönes Denkzeichen mit dem Revolver auf ihren Schuppenpanzer gepfeffert; ich glaube, dass sie sich infolge des starken Verkehrs auf dem Flusse allmählig mehr in die Canäle und Seitenarme des Rio gezogen haben.

Die Gesellschaft an Bord des „Quito“ bestand ausschliesslich aus Ecuadorianern; es waren u. A. zwei Herren von Ibarra da, welche Geschäfte halber schnell nach Guayaquil gekommen und nun wieder auf der Rückreise begriffen waren. Ich war der einzige Ausländer unter den Passagieren.

Bei heller Mondnacht kamen wir etwa um 11 Uhr nach einer achtstündigen Fahrt vor Babahoyo an, welches 70 engl. Meilen (112 km, vgl. Tabelle am Anhang) von Guayaquil entfernt liegt. Der vorgerückten Stunde wegen mussten wir die Nacht noch an Bord zubringen.

Babahoyo, oder wie es im Lande gewöhnlich genannt wird, Bodegas, liegt am rechten Ufer des gleichnamigen Flusses,*) unter $1^{\circ} 44' 15''$ s. Br., $0^{\circ} 58' 19''$ w. L. von

*) Der Rio Babahoyo nimmt nach seiner Vereinigung mit dem Rio Daule den Namen Guáyas an.

Quito, 5 m über dem Meeresspiegel. Seine mittlere Jahrestemperatur beträgt 22,4° R.

Bodegas, Städtchen von einigen tausend Einwohnern, ist das Alpha und das Omega des gesammten Reisenden- und Güterverkehrs nach und von der Hauptstadt und man kann da mit Schiller sagen: „Es führt kein anderer Weg nach Küssnacht“ — resp. nach Quito! Alles, was nach Quito geht, oder von da kommt, muss in Bodegas durch.

Die Herren in Guayaquil hatten mir ein Empfehlungsschreiben an ihren Consignatär in Bodegas mitgegeben, um mir die Reise zu erleichtern. Dieses Schreiben war deshalb werthvoll, da der Fremde in diesen Gegenden, selbst wenn er der Landessprache mächtig sein sollte, aber auf sich allein angewiesen ist, verloren und verkauft ist.

Mit dem ersten Morgengrauen, Montag den 18. October, begab ich mich ans Land und geradewegs ins Haus des Consignatario Don Feliz Constante. Trotz der frühen Morgenstunde traf ich diesen Herrn bereits emsig an der Arbeit. Ich übergab ihm den Brief von Guayaquil und liess eine Rede in schönstem Castellano von Stapel. Das wirkte! Herr C. versprach, er werde mir sofort einen Arriero und Thiere verschaffen — binnen weniger Stunden seien sie zur Stelle. Alles Weitere solle ich ihm ruhig überlassen, den Preis wolle er schon mit dem Arriero abmachen, er verlange auch keine Commission für seine Mühe, wie andere Consignatärs zu thun pflegten, sondern mache Alles gratis u. s. w.! — Dieser würdige Ecuadorianer hatte kurz vorher das Unglück gehabt, einen ganzen Schuppen voll Waaren durch Feuersbrunst zu verlieren.

In Bodegas ergänzte ich meine Ausrüstung und

schaffte mir vor Allem ein Paar gewaltiger Sporen an — 7 cm massen die Rädlein im Durchmesser. Die gemieteten Reitthiere sind eben in der Regel entsetzliche Schindmähren, bedürfen daher eines ganz energischen Antreibmittels. Für unsere Basler Gäule möchte ich zwar ein solches Marterinstrument gerade nicht anempfehlen! Sodann kaufte ich eine Funda (Wachstuchüberzug für den Hut zum Schutz gegen Regen und Staub), ein Paar wollene Handschuhe für die Sierra, ein Paar Alforjas (Packtuchtaschen) zum Bergen von Proviant und andere Kleinigkeiten mehr.

Die Stadt Bodegas liegt vertheilt auf beiden Seiten des Flusses. Manche Häuser sind eigentliche Pfahlbauten, d. h. sie bestehen aus einem auf 4 Pfosten ruhenden Raum, in den man mittelst einer Leiter oder einer Art Treppe hinaufsteigt. Mit der primitiven Bauart hat es übrigens seine besondere Bewandniss, denn während der Regenzeit steht ein grosser Theil der Ortschaft unter Wasser und die Bewohner sind genöthigt, zu höhern Sphären ihre Zuflucht zu nehmen! — Einige Restaurationen und Kaffeehäuser, die von Chinesen gehalten sind, finden sich im Orte, dagegen ist nirgends ein Gasthaus, wo man übernachten könnte.

Ich musste auch die Erfahrung machen, dass „Paciencia“ (Geduld) ein Haupterforderniss zum Reisen in Südamerika ist und der Reisende, der diese an und für sich so schöne Eigenschaft nicht besitzt, einfach nicht vom Flecke kommt. Ich hatte mit dem Arriero die Abreise auf Mittags zwölf Uhr festgesetzt, aber es wurde zwölf, ein, zwei Uhr u. s. f. — kein Arriero erschien — endlich um vier geruhte der Mann mit einem Reitpferd und einer Mula für das Gepäck anzurücken.

Ich muss hier einige Bemerkungen über die Art des Reisens in Ecuador und andern Theilen Südamerikas einschalten:

Eine regelrechte Beförderung der Reisenden findet in ganz Ecuador nicht statt, mit Ausnahme etwa der zwischen Ambato und Quito verkehrenden Postkutsche. Jeder muss selbst zusehen, wie er am besten vorwärts kommt, d. h. muss mit den Arrieros (die in Ecuador, Perú und Bolivia eine wichtige Classe von Leuten bilden) einen Accord schliessen betreffs der Preise, Festsetzung der Abreise etc. Der Reisende in Südamerika ist vollständig der Willkür dieser Arrieros preisgegeben. Er muss sie aufsuchen, und haben sie sich dann gnädigst herbeigelassen, auf den und den Tag die gewünschte Anzahl Reit- und Lastthiere zu liefern, so entsteht zwischen beiden Theilen zuletzt eine grossartige Marktereie, bis schliesslich — der Gescheidtere nachgibt.

Unzweifelhaft einer der wichtigsten Factoren der Reiserequisiten ist der Poncho.*) Der Poncho ist ein Stück farbigen Zeugs mit einem Schlitz in der Mitte, durch welchen der Kopf gesteckt wird. Man trägt ihn allgemein in Uruguay, Argentinien und an der Westküste. In Ecuador sah ich 4 Arten Ponchos im Gebrauch:

1) an der Küste einen leichten, von Baumwolle oder Leinwand und von heller Farbe, meistens weiss und schwarz oder weiss und blau;

2) im Innern einen halbwollenen, buntfarbigen, den sog. Poncho doble. Poncho „con dos caras“ (wörtlich: „mit zwei Gesichtern“) — so lautet die im Lande übliche

*) Ich muss jedoch bemerken, dass ich mich für die Reise nach Quito ohne Poncho behalf und mir erst dort zwei deren kaufte.

Benennung für diesen auf Vorder- und Hinterseite verschiedenfarbigen Poncho. Wechselnd, wie die menschlichen Capricen, wird z. B. heute bei schönem Wetter oder festlichem Anlasse die bunte bezw. scharlachrothe und blaue, morgen bei düstern oder regnerischem Wetter aber die andere, dunkelbraune Seite des Poncho zur Schau getragen!

3) einen dichten, aus grober Wolle, den sog. Poncho grueso, welcher in der Sierra gute Dienste leistet; endlich

4) den Poncho cauchado (Regenmantel). Derselbe wird vorn am Sattel aufgeschnallt, damit man ihn nöthigfalls gleich zur Hand habe.

Sattel, Zaum und Gurten müssen vor dem Aufsitzen stets einer genauen Prüfung unterworfen werden, denn, einmal unterwegs, hat man seine ganze Aufmerksamkeit dem Wege zuzuwenden. Die Steigbügel sind aus Messing oder Holz, in Schuhform gestaltet; beim Volk und bei den Arrieros versehen oftmals einfache Schnüre oder Stricke die Stelle der Bügel! Im Innern werden zum Reiten Ueberhosen von Ochsen-, Schaf- oder Jaguar-Fell getragen. Es wird stets eine Decke über den Sattel gelegt. Zweckmässig ist es auch, das Gepäck mit einem Packtuch- oder Wachstuchüberzug zu versehen, damit es vor allfälliger Beschädigung möglichst geschützt sei. Die Packthiere schreiten eben durch Dick und Dünn ihren Weg dahin, streifen dabei an Felskanten oder an Baumzweige; im Walde z. B. obstiniren sie sich oft, vom Pfade abgehend gerade durch das Dickicht zu dringen.

Es ist Sitte, die Reise nach Quito in folgenden Etappen zu machen:

- 1) Bodegas—Guaranda (zu Pferd),
- 2) Guaranda—Ambato (mit Maulthier),

3) Ambato—Quito (zu Pferd oder pr. Diligence).

Von einer Etappe zur nächsten müssen immer wieder von Neuem Thiere gemiethet werden.

Die Entfernung von Bodegas nach Quito beträgt ungefähr 72 Leguas (die Legua entspricht einer starken Wegstunde) und wird gewöhnlich in 8—9 Tagen zurückgelegt. Privatleute mit guten Pferden, sowie Regierungsbeamte und der Correo (die Post) machen die Reise in 4—5 Tagen. Die Arrieros von Bodegas gehen selten über Guaranda hinaus und niemals bis Quito; umgekehrt scheuen sich die Arrieros der Sierra, bis zur Küste hinab zu gehen. Warum, kann ich nicht sagen — wahrscheinlich ist es wegen des grossen Klimaunterschieds. Sodann könnte nicht ein und dasselbe Thier die ganze Strecke von Bodegas bis Quito zurücklegen.

Kommen wir nach dieser Abschweifung wieder auf die Reise zurück:

Im Magazin von Don Feliz herrschte eine fieberhafte Thätigkeit. Arrieros kamen, ihre Dienste anzubieten, andere gingen mit Kisten und Ballen beladen aus, wieder andere sassen herumlungend in der Nähe des Depots und warteten auf eine günstige Gelegenheit — das Geschäft des Herrn C. besteht nämlich darin, den Transit der Waaren von und nach dem Innern zu besorgen.

Gegen Abend brach unsere Karawane auf. Señor Estevan Nuñez — so hiess mein Arriero, brachte mir ein Reitpferd, eine sog. Bestia de silla, die nicht schlecht aussah und den Marsch bis Guaranda auszuhalten versprach, eine „Bestia magnífica“ (ein Prachtsthier), wie Herr C. sich äusserte. Das Gepäck wurde der Mula aufgeladen und — fort ging's. Voran ritt ich, zu Fuss folgten der Arriero und ein Junge (peon), den Schluss

bildeten — nicht weniger als sieben beladene Maulthiere, eines mit meinem Gepäck und die sechs übrigen mit Cargo. Ein stattlicher Zug! Nun erklärte sich die Verzögerung: Der schlaue Arriero nämlich, nicht zufrieden mit dem Verdienst allein, den ich ihm zuwies, hatte ausserdem mit Don C. contrahirt, für dessen Rechnung eine Ladung Waaren nach Guaranda zu führen. Zwei Fliegen mit einem Schlag! Ich war natürlich über diesen Zuzug keineswegs erfreut und gelangte nicht schneller ans Ziel — im Gegentheile — es war ja nicht anders möglich, als dass unterwegs überflüssige Aufenthalte resultirten. Doch was konnte da Reclamiren nützen? Weniger als nichts! Ich musste gute Miene zum bösen Spiel machen.

Die nächste Umgegend von Bodegas ist flach und sandig, bald aber folgt Wald. Wir gedachten unser Nachtlager in La Mona aufzuschlagen, einem 3 Stunden von Bodegas entfernten Dorfe. Bei dem verspäteten Abtritt war nicht mehr daran zu denken, noch an jenem Abende nach Sabaneta, welches gewöhnlich die erste Etappe auf der Route nach Quito ist, zu gelangen. Es dunkelte bereits. Wir durchritten eine Art See, La Mona genannt. Brücke war keine vorhanden, und eines der Packthiere war nur mit äusserster Mühe durch das Wasser zu treiben. Einige Minuten später kamen wir in La Mona an und hielten vor dem Hause eines gewissen Rodriguez. Es war die Posada (das Gasthaus) des Orts; der Mayordomo (Wirth) war ein Neger.

La Mona ist ein ärmliches, aus einigen Bambushütten bestehendes Dorf. In der Regenzeit ist der ganze Platz überfluthet.

Nach einem frugalen Abendessen, das aus Kaffee,

einigen Sardinen und Biscuits bestand, denn etwas Besseres und mehr war nicht aufzutreiben — zog ich mich zur Ruhe zurück, aber kein gutes, weiches Bett nahm mich da auf. Nein, darnach hätte ich mich in meinem Schlafgemach, das mehr einer Scheune als etwas Anderm glich, vergeblich umgesehen, sondern ich musste mir erst selber ein Lager herstellen, was ich mittelst der Reisedecke, Kleidungsstücke und einer Kiste, so gut es ging, fertigbrachte. Der Wirth überlässt diese Arbeit, wie es scheint, gern seinen Gästen.

19. October. Von La Mona nach Balsapamba. Lange vor Tagesanbruch schon wurde es lebendig im Ort. Ein wirrer Lärm, herrührend vom Getrampel der Mulas, vom Geschrei und Gerede der Arrieros, weckte mich. Die Karawanen brachen auf. Um 6 Uhr war die unsrige ebenfalls marschfertig.

Kaum hat man La Mona verlassen, so befindet man sich schon im dichtesten Urwald. Der ohnedies schmale Pfad verschwindet zeitweise gänzlich unter der Menge von Schlingpflanzen, Farnkräutern und der prächtigen, 8—10 Fuss hohen Musas (Bananenblätter). Selbst im Sommer ist die Feuchtigkeit in dieser Waldwildniss so gross, dass Zucker und Chocolate des Reisenden quasi schmelzen, welche unliebsame Erfahrung ich auch machen musste.

Wir machten Rast zum Frühstück im Dorfe Sabaneta. Eine gute Posada findet sich daselbst. Sabaneta dient im Winter als Stapelplatz der Waaren aus dem Innern; der Weg nach Bodegas ist alsdann überschwemmt, „Camino negado“, wie man hierzulande sagt, und Canoes müssen den Verkehr vermitteln.

Das Dorf Sabaneta verlassend, betreten wir wieder

die offene Savanne. Die Gegend ist wohl angebaut mit Bananen und Zuckerrohr und ziemlich bevölkert. Interessant ist es, in eine Hütte der Bewohner der Tierra caliente (des Küstenlandes) hineinzugucken. Eine oder zwei Hängematten, zwei Kessel, einige Teller und Calebassen bilden die ganze Hauseinrichtung. Gleichgültig gegen die Aussenwelt wiegen sich die Männer in der Hamaca, mit der Cigarette im Mund, dem *dolce far niente* huldigend und die Arbeit den Frauen überlassend. Es ist factisch eine Kunst, von den Leuten etwas abzukriegen, weder für Geld, noch für gute Worte.

Ich bekam schon heute einen kleinen Vorgeschmack, was das heisst, in Ecuador zu reisen. Zahllose Bäche und Flösschen, zuweilen wilde, reissende Gewässer, müssen durchritten werden; gefallene Baumstämme versperren den Weg — kurz, Hindernisse jeglicher Art thürmen sich vor uns auf. Auf alle Seiten hin heisst es aufpassen: jetzt muss man sich im Sattel niederducken, um nicht von tückisch überhängenden Aesten durchspießt zu werden; im nächsten Augenblicke gilt es, über einen Baumstamm zu setzen u. s. w. Und das soll die Strasse nach Quito sein!

Bis gegen Mittag, da wir Playas, das Haus von Pablo Urtado, passirten, wo ebenfalls Quartier erhältlich ist, war das Wetter bedeckt; hernach brach die Sonne sich Bahn und sandte ihre Gluthstrahlen erbarmungslos auf uns hernieder. Hitze und Staub nahmen zu und in dem Grad steigerte sich auch unser Durst; glücklicherweise war Wasser stets in reichlicher Menge vorhanden. Schöne, buntgefiederte Vögel und prächtig schillernde Schmetterlinge umflatterten uns in grosser Menge. Welch reiche Ausbeute hätte da ein Naturforscher machen können! Doch für uns war keines Bleibens, wir mussten vorwärts,

immer vorwärts, fort und fort spornten wir die Thiere an, unablässig ertönte der monotone Ruf der Arrieros: „Anda, mula! Anda! Caramba!“ Wir trafen hin und wieder Trupps beladener Maulthiere an, die theils unsern Weg, theils die entgegengesetzte Richtung verfolgten. An einzelnen engen Passagen müssen die Reisendenzüge auf einander warten. Eine solche heikle Stelle ist der Paso de Pisaguas, eine jähe Felshalde. Man darf sich glücklich schätzen, wenn man, ohne Hals und Bein zu brechen, da hinüber kommt. Dem Rathe des Arriero folgend blieb ich nichtsdestoweniger bei dieser Passage im Sattel sitzen, indem ich mich gänzlich meinem sichern, an derlei abscheuliche Pfade gewöhnten Pferde anvertraute — das Experiment lief gut ab.

Trotz der schlechten Wege hörte ich nie von irgend einem Unfall reden. So lange die Thiere noch durchzukommen im Stande sind, so gilt die Route noch immer für gut und nach ecuadorianischen Begriffen ist das „un muy buen camino“ (ein sehr guter Weg). In der gegenwärtigen (trockenen) Jahreszeit ist die Route stark begangen und es vergeht keine Viertelstunde, dass man nicht ganze Karawanen von Reisenden und Lastthieren antrifft. Wenn sich zwei Karawanen begegnen, so schüttelt man sich die Hand, ergiesst sich in den schönsten Begrüßungsreden, offirt einander Cigarrillos und nimmt den üblichen „Traguito“ (Schluck zur Stärkung).*) Dann geht es an ein gegenseitiges Ausfragen über den Weg. „Es corriente, es bueno“ oder „es malo, es pésimo“, d. h.

*) Der Fremde muss sich aber wohl hüten, etwas Angebotenes — von wem es auch komme, zu refusiren — das wäre in den Augen der Südamerikaner eine Beleidigung.

„Er (der Weg) ist normal, gut“ oder „er ist schlecht, sehr schlecht“, heisst es. Die Beschaffenheit der Route bildet in Ecuador stets ein wichtiges Gesprächsthema.

Mit der Sicherheit von Person und Eigenthum ist es in Ecuador ganz gut bestellt. Räuber und Wegelagerer kennt man nicht und Bettler sind ziemlich selten. Während meines Aufenthalts im Lande hörte ich ein einziges Mal von einem Raubanfall, der sich zwischen Ambato und Riobamba ereignete, wobei der Arriero durch einen Sporen verwundet wurde, sein Herr dagegen ungefährdet davon kam.

Unmittelbar nach dem Abstieg über den Paso de Pisaguas hatten wir ein reissendes, vom Gebirge heruntertotes Flösschen, den Rio Pisaguas, der etwa dreimal so breit wie die Birs sein mag, zu überschreiten. Der Weg wurde je länger, desto schlimmer und konnte wirklich keinen Anspruch mehr auf den Namen „Strasse“ machen; das Terrain war höckerig und ausgetreten, in der Quere von kleinen Erdaufwürfen, sog. „Camellones“ durchzogen.

Der Weiler Balsapamba war unser heutiges Ziel. Die Häuser ruhen auf Pfählen. Ich wurde von den Leuten in der Posada Vargas freundlich aufgenommen, plauderte noch ein Stündchen mit ihnen und legte mich frühzeitig schlafen auf einer Veranda.

20. October. Von Balsapamba bis zum Tambo Ichapá. In der Nacht und bis gegen Morgen herrschte dichter Nebel. Sobald die Sonne am Horizont erschien, brachen wir auf. Von Balsapamba an wurde die Strasse bedeutend besser, höher und höher im Zickzack bis zum Dorfe Huanachay ansteigend. Nachdem wir Tambo Loma (ca. 2080 m) passirt, machten wir um 10 Uhr im Pueb-

lecito (Dörfchen) Huanachay den ersten Halt und liessen uns etwas zum Frühstück geben. Dasselbe bestand aus Locro de papas, Fleisch und Eiern. Locro oder Locrito, ein ecuadorianisches Nationalgericht, ist einfache Kartoffelsuppe unter Zuthat von Eiern, Käse und Ají (spanischer Pfeffer).

Weiter führte unser Weg durch Wald. Gegen Abend trat ein merklicher Wechsel in Temperatur und Landschaft ein. Der Karte gemäss befanden wir uns allerdings unter dem Aequator, aus der Landschaft und Temperatur jedoch zu schliessen, waren wir ausser dem Bereich der Küsten- und Tropenregion. Am Morgen in Balsapamba war es noch recht heiss gewesen, jetzt hier oben wehte uns kühle Bergluft entgegen. Die Plagen der Tierra caliente, aber auch ihre Vorzüge und Schönheiten lagen hinter uns, dagegen erblickten wir ein fruchtbares, rings von hohen Bergen, den Vorläufern der Cordilleren umschlossenes Thal, nämlich das zwischen 8 und 9000 Fuss hoch liegende Valle de Chimbo mit seinen Kornfeldern, Weiden, Pueblos und Haciendas. Ich glaubte mich in die Schweiz zurückversetzt!

Nach ununterbrochenem, strengen Ritt seit Huanachay — um womöglich noch am gleichen Tage nach Guaranda zu gelangen — erreichten wir um 5 Uhr Abends die Dörfer Cochabamba und Asancoto. „Drei Leguas sind es noch bis nach Guaranda“ — lautete auf unsere Frage die wenig tröstliche Auskunft aus dem Mund eines Dorfbewohners. Doch verzweifelten wir darob nicht und trotz Müdigkeit, Hunger und Durst setzten der Arriero und ich allein — die Lastthiere blieben zurück — den Weg in der Richtung nach Guaranda fort. Die Dunkelheit, welche in diesen Breiten bekanntlich sofort nach Sonnen-

untergang eintritt, überraschte uns noch in den Quebradas.*) Ein weiteres Vorgehen hielt selbst der ortskundige Arriero nicht für rathsam; die Gegend sei bei Nacht nicht die sicherste — sagte er und erbot sich, mich in das nächstgelegene Tambo**) zu führen, wo Bekannte von ihm wohnten und wo ich sicher auf eine freundliche Aufnahme rechnen dürfe. Gesagt, gethan. Bald tauchten die Umrisse einer Hütte auf — es war das Tambo Ichapá, sein Besitzer hiess Julian Sanchez. Ohne alle Umstände machten wir vor dem Hause Halt und ich stieg vom Pferde. Meine Bitte um Quartier für die Nacht ward mir, kaum ausgesprochen, von den Leuten aufs Gastfreundlichste gewährt. Die Frau trug Speise und Trank auf: Mayorca (das landesübliche Getränk), Locro und Dulce, bereitete mir sodann ein gutes Lager. Das Tambo bestand lediglich aus zwei finstern Gemächern ohne Fenster: an Mobiliar waren vorhanden: ein Bett, einige alte Stühle und der Kochherd. Fürwahr keine prinzliche Wohnung! War es nun aber das (relativ) weiche Bett, oder waren es die Strapazen des zwölfstündigen Ritts — kurz und gut ich schlief ausgezeichnet ungeachtet aller Flöhe und Wanzen, dieser abscheulichen und unvermeidlichen Plage in Ecuador. Freilich muss ich hier beifügen, dass die Leute, um mich möglichst davor zu schützen, mich mit Decken und Tüchern förmlich überdeckten.

*) Quebrada bedeutet eine Schlucht oder ein verengtes Thal in der Cordillere.

**) Tambo, ursprünglich „Tampú“, zur Zeit der Incas = befestigte Wohnung, bedeutet in Südamerika heutzutage eine Hütte, dienend als Haltstation resp. Obdach für die Reisenden und Arrieros, kurz eine Karawanserei. Das Tambo, gewöhnlich in Adobes (Lehmziegeln) erbaut und mit einem Strohdach gedeckt, kann bewohnt sein oder nicht.

21. October. Tambo Ichapá—Guaranda. Das Wetter war prächtig klar am Morgen; kein Wölkchen stand am Himmel. In Front der Hütte zeigte sich in seiner ganzen Pracht der majestätische Chimborazo, „el Rey de los Andes“ (König der Andes) mit seinen weiten Schneefeldern, die in den Strahlen der aufgehenden Sonne glitzerten.

Der Chimborazo, ursprünglich „Chimpurazu“, d. h. „Berg von Schnee“ in der Quichua-Sprache, erhebt sich in einer Höhe von 6530 m ü. M. und hatte früher als der höchste Berg in Südamerika gegolten. Es hat sich aber in neuerer Zeit erwiesen, dass der Aconcagua in Chile ihn noch um nahezu 1500 Fuss überragt und mit 6970 m der höchste Berg der Andes ist. Humboldt's Versuch zur Besteigung des Chimborazo misslang, ebenso scheiterten die Versuche von Dr. Alph. Stübel und Boussingault. Humboldt kletterte am Chimborazo bis zur Höhe von ca. 6000 m, Boussingault kam etwas höher hinauf. Dem berühmten englischen Bergsteiger Edward Whymper gebührt einzig der Ruhm, den Chimborazo bezwungen zu haben!*) Er erreichte die Spitze (6530 m) nach unsäglichem Beschwerden glücklich den 4. Januar 1880. Whymper bestimmt die Höhe des Chimborazo auf 21,424 engl. Fuss, die höchste Spitze (nach Humboldt 21,420 Fuss), die Höhe der andern Spitze auf 6254 m. Der Berg erinnerte mich in seiner Gestalt einigermassen an die Jungfrau — die Formen sind jedoch bedeutend schärfer abgegrenzt. An ganz klaren Tagen soll der Chimborazo sogar von Guayaquil aus sichtbar sein.

*) Whymper hatte die Gebrüder Carrel aus Val Tournanche zu Führern.

Da gerade von hohen Bergen die Rede ist, so will ich nicht unerwähnt lassen, dass der Reisende C. Wiener im Mai 1877 den 6131 m hohen Illimani (Bolivia) erstieg; ferner dass Dr. Paul Güssfeldt am 21. Febr. und 5. März 1883 die Besteigung des vorhin genannten Aconcagua unternahm, leider aber nicht auf die Spitze gelangte; er erreichte beim ersten Versuch die Höhe von 6560 m, beim zweiten Mal 6100 m. Bekanntlich hat im Jahr 1883 der Engländer W. W. Graham in Begleit der zwei Schweizer Führer Emil Boss und Ulrich Kaufmann im Himalaya noch bedeutendere Höhen erreicht und zwar 7320 m (Kabru-Spitze), der höchste Punkt, den überhaupt je ein menschlicher Fuss betreten hat. Derartige Leistungen sind wirklich staunenswerth!

Im Laufe des Vormittags (21. October) kam ich in der Stadt Guaranda an und stieg in der Posada von Consignatär Sr. Antonio Badillo ab. Ich verabschiedete meinen Arriero, der in seine Heimat Bodegas zurückkehrte, nachdem ich alle Ursache gehabt hatte, mit dem Manne zufrieden zu sein. Er hatte mich auch nicht ein einziges Mal angepumpt, weder um Geld, noch um Lebensmittel — was in Ecuador viel heissen will — sondern verlangte seine Bezahlung erst bei der Ankunft in Guaranda. Ich bemerke nämlich zur Erläuterung des Obigen, dass es bei Reisen im Innern Ecuador's Sitte ist, „Seña“ zu geben, d. h. der Arriero verlangt von dem Reisenden, gleichviel ob derselbe ein Einheimischer oder ob er ein Fremder sei, am Abend vor Antritt der Reise eine Abschlagszahlung von einigen Piastern, die sog. Seña. In einem Lande, wo sozusagen Jeder seinem Nächsten misstraut, ist das Seña-Geben ein Act gegenseitiger Sicherheit. Ohne Seña in der Hand fürchtet der Arriero, sein Patron werde

eventuell im letzten Moment einen andern Arriero engagiren — andererseits bietet die Seña dem Reisenden eine gewisse Garantie für richtiges Erscheinen des Arriero und der Thiere an dem zur Abreise festgesetzten Tage.

Bei diesem Anlass sei erwähnt, dass das Futter der Mieththiere, die sog. Yerba, stets zu Lasten des Reisenden ist und dasselbe nicht in den mit dem Arriero von einer Etappe zur andern abgemachten Preisen inbegriffen ist.

Guaranda (2704 m ü. M.) liegt am Flösschen Chimbo, in einem Thal in wilder und wegen der Nähe des Chimborazo rauher Gegend. Die Stadt hat ca. 6000 Einwohner. Die öffentlichen Gebäude, Bureaux und Läden befinden sich auf der Plaza Mayor (Hauptplatz), wo zugleich der Sammelplatz der Waarenkarawanen ist. Das Haus von Badillo ist die erste ordentliche Herberge seit Guayaquil. Man bekommt daselbst Bett und Licht, aber weder Linnen, noch Decken und — mittelmässige Kost. Ich blieb den ganzen Tag in Guaranda, da ich mich nach einem Arriero und nach Thieren für die Weiterreise umsehen musste. Interessantes gab es im Städtchen wenig; überhaupt machte mir dasselbe einen ärmlichen und langweiligen Eindruck. Ich hörte dieselbe Aussage später von verschiedenen Seiten bestätigen.

Der Chimborazo-Pass.

22. October. Ungefähr um 2 Uhr Morgens erschien der Arriero, mit dem ich Tags zuvor contrahirt hatte. Er brachte für mich ein Maulthier und einen Esel für den Transport des Gepäcks. Maulthiere eignen sich für hohe Uebergänge in den Andes besser als Pferde. Es galt nämlich heute, den Chimborazo-Pass zu überschreiten, die wichtigste Strecke der Reise nach Quito.

Wir verliessen Guaranda bei prachtvoller Mondnacht. Tiefe Stille herrschte ringsumher. Bei einem der letzten Häuser des Städtchens, resp. bei einer Schenke hielten wir an und klopfen den Wirth heraus, um nach Landessitte vor dem Abritt eine kleine Stärkung zu nehmen. Man „wichst“ den Arrieros eine Copita (Gläschen), die sie auf die Gesundheit ihres Herrn Patron trinken.

Nach etwa 1½ Stunden hielten wir in einem ärmlichen, aus einigen Strohhütten bestehenden Pueblo (Weiler). Ein Junge kam, um fortan die Führung zu übernehmen, während der Arriero nach Guaranda zurückkehrte. Der Junge war ein Peon, d. h. er stand im Dienste des Arriero; ich hatte mit Letzterm abzurechnen.

Als der Tag anbrach, befanden wir uns schon in einer beträchtlichen Höhe, wohl zwischen 11—12,000 Fuss. Das Wetter war schön und windstill und die Sonne brannte sehr heiss. Bäume und Sträucher wurden nach und nach spärlich. Wir stiegen höher und höher auf dem schmalen Pfad, der auf der einen Seite von Felswänden eingeschlossen war, während sich auf der andern (linken) Seite tiefe Abgründe zeigten. Bei der Quebrada de Totorillas fliesst das Wasser über den Weg hin den Abhang hinunter. — Bald kam das Chimbo-Thal ausser Sicht und ringsum schlossen kahle Berge die Route ein. Wir waren nunmehr in der Páramo-Region. Páramos heissen in Ecuador die Weiden, welche in den Cordilleren zwischen ca. 3700 m Höhe und der Schneegrenze liegen. (Dies ist die stricte Definition des Páramo, es wird aber auch zuweilen tiefer liegendes Weideland mit diesem Namen bezeichnet.) Der Páramo ist baumlos und als einziger Vegetation mit ziemlich hohem Büschelgras (paja) bewachsen. Der Ritt im Páramo wird oft theils durch

unebenes, theils durch infolge von Erdbeben zerklüftetes Terrain erschwert.

Der Weg blieb bei alledem gut, etwa $1\frac{1}{2}$ — $1\frac{3}{4}$ m breit, trocken und ohne eigentlich gefährliche Stellen. Fortwährend hatten wir zu unserer Linken den schneebedeckten Gipfel des Chimborazo vor Augen. Derselbe bleibt sichtbar, bis man Chuquipoyo erreicht.

Es mochte ungefähr 10 Uhr sein, als wir die Passhöhe (el Arenal) erreichten, welche 4343 m hoch liegen soll. Von Guaranda bis hierher rechnet man 6 Leguas. Das Arenal ist etwa 10 Minuten lang, eben und mit Sand und Geröll bedeckt. Vegetation ist keine mehr hier oben. Es ist nothwendig, die Passhöhe so früh als möglich am Morgen zu erreichen, denn in den Nachmittagsstunden wird sie gewöhnlich von fürchterlichen Stürmen, vermischt mit Regen und Hagel, heimgesucht, die sich namentlich im Juli und August mit besonderer Heftigkeit einstellen. Die Geschichte berichtet sogar, dass einige der spanischen Eroberer dort oben vor Kälte umkamen, und die grosse Reisende Ida Pfeiffer sagt, sie habe bei ihrem Chimborazopass-Uebergang, Ende März 1854, einen kurzen Schneefall erlebt! Zwei Herren, die ich auf der Fahrt von Guayaquil nach Bodegas getroffen, erzählten mir, sie hätten den Chimborazo-Pass Anfang October unter fürchterlichem Hagelsturm überschritten. Einen ähnlich schlechten Uebergang hatten zwei Franzosen, die ich später auf der Reise traf. Ich war somit sehr froh, dass das Wetter am heutigen Tage sich bis zur Passhöhe so ausgezeichnet hielt, sowohl wegen der schönen Aussichten, welche der Uebergang bietet, als auch wegen vorhin erwähnter Gefahren. Einzig droben auf dem Arenal blies ein durchdringender, kalter Wind, der mir einmal den Hut ab-

wehte — es war aber auch die höchste Zeit zum Uebergang — schon stiegen Nebel auf und begann es zu regnen, sobald wir in niedrigere Regionen gelangten. Ich verspürte in dieser Höhe von über 14,000 Fuss keinerlei Symptome der Bergkrankheit (soroche), die sich durch Athmungsbeschwerden, Uebelkeit, allgemeines Unbehagen etc. äussert und der manche Reisende, besonders die Küstenbewohner, unterworfen sind.

Der Chimborazo-Pass wird täglich stark begangen. Reisende in dichten Ponchos, das Gesicht bis an die Augen mit Tüchern und Mofandas (Cachenez) eingehüllt, blaue Brillen zum Schutz gegen Staub und Sonne tragend, ritten gravitatisch an uns vorbei. Indianer gingen im Laufschrift — um sich zu erwärmen — über die Passhöhe dahin; ab und zu begegneten wir solchen, welche Lama-Herden führten und, bis wir vorbei waren, mit dem Hut in der Hand demüthigst zur Seite des Weges stehen blieben, um ein Almosen flehend: „Un realito, Señor patron . . .“

Etwa eine halbe Stunde vom Arenal entfernt liegt am Fusse des Chimborazo das Tambo Totorillas, 3910 m ü. M., wo man etwas zu essen findet und die erstarrten Glieder am Feuer wärmen kann. Als wir ankamen, waren noch einige ecuadorianische Herren dort, die nach Guaranda hinunter wollten; sie trugen vollständige Sierra-Ausrüstung: Poncho, Polainas u. s. w. Ich liess dem Mahl, das aus Locro (Kartoffelsuppe) und Chocolate bestand, alle Ehre angedeihen, denn etwas Anderes und Besseres war nicht erhältlich. Die Leute vom Tambo, eine arme, aber ehrliche Indianerfamilie, verlangten dafür das bescheidene Süm্মchen von 1 Real (ca. 50 Cts.). Für die Thiere findet sich hier bloss Luzerneklees (alfalfa) vor. Das Tambo ist von einem Steinwall umgeben;

Fenster hat es nicht, auch keinen eigentlichen Fussboden, und das „Gastzimmer“ — wenn man es so nennen darf — ist von dem von der Familie bewohnten Raum bloss durch einen Vorhang getrennt.

Frisch gestärkt setzten wir die Reise fort im Páramo hinunter bis zum grossen Tambo Chuquipoyo, welches wir um 2¹/₂ Uhr Nachmittags erreichten. Dieses liegt in einer Höhe von 3604 m und dient gleichwie Totorillas den vorbeireisenden Karawanen als Nachtquartier. Von der Passhöhe bis Chuquipoyo sind es 5 Leguas. Die Strecke von Totorillas bis Chuquipoyo hatten wir Regen, hernach wieder Sonnenschein.

In Chuquipoyo sind wir auf der Hochebene angelangt. Hier beginnt die Via carretera oder Fahrstrasse, welche der frühere † Präsident von Ecuador, der hochherzige García Moreno,*) bis Quito anlegen liess. Die Diligence geleitete vor einigen Jahren den Presidente einmal von Chuquipoyo bis nach Quito; in jüngster Zeit ist die Route aber arg vernachlässigt geblieben — eine Brücke wurde durch Hochwasser weggerissen und der Schaden nicht wieder gut gemacht — so dass jetzt Fuhrwerke noch nicht ab hier, sondern erst ab Dorf Mocha circuliren können.

Die schwierigste, gewiss aber die interessanteste Strecke der Quito-Reise lag nun hinter mir. Ich wollte jedoch, da es noch früh am Nachmittag war, mein Tagewerk noch nicht beschliessen, sondern auf der guten Strasse bis Mocha vordringen. Unweit Chuquipoyo holten mich

*) Gabriel García Moreno, der sich um das Land in so hohem Maasse verdient gemacht hat, wurde am 6. Aug. 1875 in Quito ermordet.

zwei Herren ein, die von Riobamba herkamen. Da sie das nämliche Reiseziel, wie ich, im Auge hatten, so schloss ich mich ihnen gerne an. Die Herren waren beide aus Quito; der Eine, Estudiante (Student), ein jüngerer Mann, sprach ziemlich geläufig französisch, während sein Begleiter, dem Anschein nach in den Dreissigen stehend, nur spanisch sprach.

Wir langten Abends 5 Uhr in Mocha an und stiegen in der Posada von Fidel Carrera ab, welche nach Aussage meiner Gefährten von den zweien im Ort die bessere sein sollte. Ich war — offen gestanden — ziemlich müde und hungrig.

Das grosse Dorf Mocha liegt in 3322 m Höhe. Es finden sich in dessen Nähe Ueberreste einer Festung der Shiris vor, der einstmaligen Beherrscher des Königreichs Quito (Vorgänger der Incas).

23. October. Mocha — Ambato. Unter strömendem Regen, aber durch die Polainas und den Poncho cauchado möglichst geschützt, ritten wir um $\frac{1}{2}$ 7 Uhr Morgens ab. Nachdem wir ein kleines Dorf mit Namen Palaguas passirt, kamen wir allmählig wieder in wärmere Gegenden, wo das Getreide anfängt, und erreichten nach vierstündigem Ritt die Stadt Ambato. Wir stiegen im Hotel Aurora (Besitzerin Doña Rosalía Sá) ab.

Ambato, die Hauptstadt der Provinz Tungurahua, nächst Quito die wichtigste Stadt der Republik Ecuador, 2588 m ü. M. (nach ecuadorian. Angabe 2608 m), liegt am Rio Ambato, in einem fruchtbaren, milden Thale; die mittlere Jahrestemperatur beträgt $12,2^{\circ}$ R.

Ambato ist eine hübsche Stadt von etwa 15,000 Einwohnern. Die Strassen sind regelmässig angelegt. Die Plaza Mayor, wo die Kathedrale steht, besitzt einen

schönen Brunnen. Alle Montage wird grosser Markt auf der Plaza abgehalten, bei welcher Gelegenheit, dem sog. *Dia de feria*, geschäftiges Treiben in der Stadt herrscht.

Die Posada Aurora ist sehr originell in ihrer Art und will ich hier ein kurzes Wort darüber sagen, damit sich der geneigte Leser eine Idee von den ecuadorianischen Gasthäusern machen kann, welche alle ziemlich im gleichen Stil gebaut und eingerichtet sind.

Das Hotel Aurora ist ein einstöckiges Gebäude. Unter einem steinernen Thor durchreitend, gelangt man in den Patio (Hof). Rings um den Patio läuft ein Gang und auf diesem befinden sich 3 oder 4 Zimmer für die Gäste und der Speisesaal. Die Zimmer sind geräumig, aber gering möblirt. Die Betttücher werden von der Wirthin nur auf specielles Verlangen geliefert; Licht und Waschtuch muss man selbst mitführen. Die Bedienung (*mozo*), gewöhnlich ein Indianer, lässt eher zu wünschen übrig. Kein dienstbarer Geist stürzt dem Ankommenden entgegen — das Absatteln, Abzäumen und Anbinden des Pferdes (letzteres geschieht im Patio an einem Pfosten) muss der Reisende besorgen — das ist selbstverständlich. Alles Aufbegehren und Parlamentiren hilft hierzulande wenig!

In Ecuador bezahlt man in den Städten gewöhnlich 8—10 Reales (ca. 4—5 Fr.) für Zimmer und Kost per Tag. Dafür darf man allerdings keine zu grossen Ansprüche machen.

Ambato wurde zweimal durch Erdbeben gänzlich zerstört und zwar in den Jahren 1698 und 1797.

Hauptindustrie der Bewohner ist die Schuhfabrikation. Sie verfertigen sehr billige Waare, die aber von zweifelhafter Qualität ist. Ein Paar Stiefel kostet 8—10 Reales;

Lackstiefel, deren Sonntags Jedermann trägt, kosten 12—15 Reales.

Während unseres mehrtägigen Aufenthalts in Ambato im December 1880 belagerten die Leute förmlich unser Zimmer mit einer Batterie von Schuhen und Stiefeln aller Art. Da ich einerseits in diesem Artikel genugsam versehen war, andererseits aber „civilisirtern“ Gegenden zusteuerte, so wollte ich mit dem Ambatener-Fabrikat lieber nicht nähere Bekanntschaft machen — ich fürchte, es wäre mir sonst ergangen, wie damals den Preussen bei der Kaiserparade zu Strassburg!

Ich hatte mich, als ich in Ambato ankam, schon gefreut, nichts mehr mit dem lässigen Arriero-Volk zu thun zu haben, sondern von da an die wöchentlich einmal nach Quito fahrende Diligence benutzen zu können. Es war Samstag, am folgenden Dienstag sollte sie abfahren. *) Da erhielt ich den unwillkommenen Bescheid, dass alle Plätze im Postwagen bereits auf Wochen hinaus vergeben seien. Somit blieb mir nichts Anderes übrig, als mich neuerdings nach einer Reitgelegenheit umzusehen. Es traf sich nun zufälligerweise, dass gerade damals in der Posada Aurora zwei Franzosen logirten, die, wie ich hörte, ebenfalls nach Quito zu reisen beabsichtigten und schon alle Vorbereitungen, um am nächsten Tage dahin aufzubrechen, getroffen hatten. Wie es in Südamerika geht, wurden wir schnell miteinander bekannt und be-

*) Die Diligence verlässt Quito jeweilen Montag früh, übernachtet in Latacunga und trifft in Ambato Dienstag Vorm. ein; fährt von dort Dienstag Nachm. wieder ab, übernachtet in Latacunga und erreicht Quito Mittwoch Nachts. — Man bezahlt per Platz für die ganze Strecke (25 Leguas): Coupé 7 \$, Intérieur 6 \$, Impériale 3 \$.

schlossen, zu dritt zu reisen. Es handelte sich nun darum, für mich 2 Bestias, d. h. 1 Reit- und 1 Lastthier, ausfindig zu machen. Zu diesem Zweck begaben wir uns sofort nach Tisch in die Wohnung des Arriero meiner neuen Reisegefährten. Derselbe wohnte ganz unten in der Stadt. Wir trafen den Mann nicht zu Hause, wohl aber seine Frau, eine Indianerin. Inzwischen sie ihren Marido holen liess (er war auf dem Felde beschäftigt) setzte sie uns eine Calebasse mit Chicha vor. Nach langer Discussion, herbeigeführt durch tausenderlei Ausflüchte des Arriero: „er habe keine Pferde, kein Reitzeug und Dies und Jenes . . .“ verstand sich der Mann endlich dazu, mir auf den morgenden Tag 2 Thiere sammt „Montura completa“ (Sattel und Zaumzeug) zu liefern. So war der Handel im Reinen, aber nach welchen Mühen!

Abends statteten wir einem Arzt von Ambato in seiner Wohnung Besuch ab. Der Herr empfing uns in zuvorkommendster Weise und zeigte uns interessante Specimen von Schlangen, Insecten u. A., die er auf Reisen im Innern gesammelt hatte.

24. October. Ambato—Latacunga. Wir wollten Abrede gemäss früh um 6 Uhr abreiten, doch bei der gewohnten Lässigkeit wurde es sieben, bis die Arrieros mit den Thieren erschienen, und eine weitere Stunde dauerte das Beladen der ungebärdigen, widerstehenden Mulas, denen die Arrieros, zum grossen Ergötzen für uns Zuschauer, durch den ganzen Hof nachrennen mussten, bis sie zuletzt ihrem Schicksal nicht mehr entkommen konnten. Unsere Karawane bestand aus zwei Arrieros, uns drei Reitern und vier Maulthieren mit Gepäck und Waaren. Schlag 8 Uhr setzten wir uns in Bewegung. Am Ausgange der Stadt kam ein Kerl auf

mich zu gelaufen, wünschte mir guten Tag, heftete aber gleichzeitig bedeutsame Blicke auf meine Steigbügel und sagte, ich müsse ihm dieselben unbedingt hergeben, sie seien sein Eigenthum! „Nichts da, was geht mich das an? Der Arriero hat sie mir geliehen, dem allein und Niemand Anderm habe ich darüber Rede zu stehen,“ entgegnete ich ihm, warf rasch mein Pferd herum und — überliess den Mann seinen Gefühlen. Er machte auch keine weitem Anstalten, in den Besitz seiner „Estribos“ zu gelangen!

Sobald wir ausserhalb der Stadt waren, schlugen wir einen lebhaften Trab an, die Führer mit der Carga weit hinter uns lassend, und passirten 1 Stunde später die schöne steinerne Brücke „Puente de la Liria“. Die Strasse ist auf beiden Seiten von Alohecken begrenzt. Zahlreiche Tambos finden sich am Wege, doch nirgends ist etwas zu bekommen, weder Milch, noch Chicha. Wir trafen viele Indianer und Indianerinnen an; letztere trugen schwere Ladungen von Thongeschirr auf dem Rücken. — Mittags kamen wir in dem grossen Dorf San Miguel an, wo gerade Féria (Markt oder Messe) stattfand, zu der eine ungeheure Menschenmenge aus der Umgegend herbeigeströmt war. Wir machten einen kurzen Halt, um einen Schluck Chicha zu nehmen und einige Galetas (Maiskuchen) zu verzehren, sowie unsere etwas müden Pferde einen Augenblick verschnaufen zu lassen. — Weiter ging es auf der guten Landstrasse, abwechselnd im Trab und Galopp. Mein Pferd, ein Schimmel, war ein ausgezeichnete Traber, hielt dagegen mit den zwei andern Gäulen nicht gut Schritt.

Von San Miguel bis Latacunga, unserm heutigen Ziel, beträgt die Entfernung 2 Leguas. Wir passirten den

Rio Patate und langten circa 2 Uhr Nachmittags in Latacunga an, wo wir in der Posada von Pompeio Baquero Quartier nahmen. Wir waren kaum abgestiegen, als ein im Gasthofe wohnender Herr auf uns zukam und uns mit einer Menge neugieriger Fragen bestürmte: Woher wir kämen, wozu wir reisten,*) mit was wir handelten? u. dgl. In der südamerikanischen Sierra wird nämlich jeder Reisende für einen Händler angesehen — dass man andere Zwecke verfolge, können die Leute nur schwer begreifen.

Die Posada Baquero geniesst den Ruf, das beste Gasthaus in der Republik zu sein. Ich fand sie in der That vorzüglich. Zum ersten Male seit Guayaquil schlief ich hier wieder in einem saubern, regelrechten Bett. Auch die Speisen waren appetitlich und schmackhaft zubereitet, und die Wirthsleute erwiesen sich sehr zuvorkommend. — Es sei hier nur vorübergehend erwähnt, dass die Bollos (Kuchen aus Mais, Butter etc. zubereitet) eine Specialität der Latacunganer Küche sind und vorzüglich schmecken.

Latacunga, 2801 m hoch, die Hauptstadt der Provinz Leon, liegt am Fusse des berühmten Vulkans Cotopaxi, in einer schönen Ebene. Die Bevölkerung, zum grössten Theil aus Indianern bestehend, beläuft sich auf etwa 14,000 Einwohner. Die Stadt macht einen etwas melancholischen Eindruck. Die Häuser sind aus Bimsstein (piedra pómez) gebaut und tragen vielfältige Spuren von Erdbeben; selbst eine der Kirchen (es sind deren 8) hat grosse Risse aufzuweisen.

*) In Ecuador, diesem vom grossen Touristenschwarme gewiss selten berührten Lande, bildet noch heutigen Tages die Ankunft eines Fremden, insbesondere eines Europäers, ein sensationelles Ereigniss.

Latacunga hat ein unfreundliches, ziemlich rauhes Klima.

Der Cotopaxi, der zweithöchste der thätigen Vulkane (der Sajama in Bolivia, 6544 m, ist der höchste) erhebt sich in 5992 m Höhe, nur wenige Leguas NNO von der Stadt und schweben die Bewohner Latacunga's wegen seiner bedrohlichen Nähe auch in beständiger Furcht vor einem Ausbruch. Innert des Zeitraums von 1698—1797 ist die Stadt infolge der vulkanischen Eruptionen und durch Erdbeben nicht weniger als viermal zerstört worden.*)

Der Gipfel des Cotopaxi wurde zum ersten Male von dem deutschen Forschungsreisenden, Dr. Reiss, am 27. bis 28. November 1872 von Mulaló aus erstiegen; zum zweiten Male im darauffolgenden Jahre (8. März 1873) durch den Deutschen Dr. Alphons Stübel und zum dritten Male im Jahr 1880 von dem Engländer Edw. Whymper, welch letzterer volle 26 Stunden (!) auf der Spitze verweilte und hiebei das seltene Schauspiel einer kleinen Eruption aus nächster Nähe genoss. — Der Berg hat die Gestalt eines abgeschnittenen Kegels.

Die Cotopaxi-Höhe beträgt:

nach trigonometrischer Messung von Dr. Reiss	5942 m
„ barometrischer „ „ „ „	5992 m
„ Whymper (barometrisch)	5989 m
„ Dr. Stübel „	5996 m

25. October. Von Latacunga bis Machachi. Unsere Arrieros hatten die Mondnacht benützt, um mit

*) Bei einer Eruption des Cotopaxi im Jahre 1878 trat sogar in dem entfernten Quito eine solche Finsterniss ein, dass am hellen Mittag Licht angezündet werden musste! (Dies wurde mir s. Z. in Quito erzählt.)

den Lastthieren noch vor Tag aufzubrechen, während wir erst um 6 $\frac{1}{4}$ Uhr Morgens das gastliche Haus von Baquero verliessen. Der Morgen war wolkenlos und ziemlich kalt. Wir schlugen nicht die Fahrstrasse ein, sondern die alte, kürzere Route, welche sich beim Tambo Tiopullo mit jener wieder vereinigt. Auf dem ganzen Wege hatten wir freien Ausblick auf den schneebedeckten Cotopaxi und konnten deutlich die aus seinem Krater aufwirbelnden Rauchsäulen sehen. Vegetation ähnlich wie gestern: Cactusbüsche und Aloehecken. — Um 10 Uhr erreichten wir das Tambo Tiopullo (3555 m), wo wir ein solides Frühstück einnahmen.

Die ganze Gegend zwischen Latacunga und Tiopullo ist eine öde, unangebaute Hochebene, besät mit einer Masse zum Theil grosser Steinblöcke, die wahrscheinlich von den Ausbrüchen des Cotopaxi herrühren. Der Boden ist mit Bimsstein, Schlacken und vulkanischer Asche bedeckt. — Nördlich von Latacunga befindet sich die Ebene Callo, und in einer Hacienda dort erblickt man heute noch die Ruinen des Incapalastes Pachusala. Wir kamen daran vorbei.

Von Tiopullo an hat man etwa 1 Stunde lang eine starke Steigung zu überwinden, den sog. Nudo (Bergknoten) de Tiopullo oder Chisinchi, welcher die Grenze der Provinzen Leon und Pichincha und die Wasserscheide der durch den Rio Pastaza und Amazonenstrom in den Atlantischen Ocean und der durch den Rio Esmeraldas in den Stillen Ocean sich ergiessenden Gewässer bildet.

Nachmittags kreuzten wir die von Quito herkommende vierspännige Postkutsche, welche mit Passagieren dicht besetzt war. In einiger Entfernung folgte der Fourgon mit Gepäck und Fracht. Es war drollig anzuschauen,

wie die Kutscher ihre ganze Beredsamkeit aufboten, bald scheltend, bald schmeichelnd, um die faulen Maulthiere anzutreiben und, wenn dies nichts half, sie nicht eben sanft mit Stockschlägen tractirten. — Wir trafen ferner lange Züge von Indianern an, welche mit von Eseln (burros) transportirten Wollenladungen nach Quito gingen. Es waren Indianer aus der Gegend von Cuenca; sie trugen sonderbarer Weise ihr Haar in Zöpfen, wie die Chinesen.

Früh am Abend ritten wir in Machachi ein, wo wir zu übernachten gedachten. Wir stiegen im Gasthause des Señor Gallo, dem „Hotel de los Andes“, ab.

Das Dorf, nach seinem richtigen Namen „Carrera de Machachi“, kurzweg aber immer Machachi genannt (das eigentliche Machachi liegt abseits von der Strasse), liegt in einer Höhe von 3018 m ü. M. in romantischer Gegend, rings umgeben von Schneegeipfeln, dem Iliniza, Antizana u. a.

Es erhob sich im Laufe des Abends ein starker Wind und wurde empfindlich kühl, so dass wir vorzogen, nach dem Essen im Zimmer zu bleiben, und uns zeitig zu Bett legten.

26. October. Machachi—Quito. Der zehnte und letzte Reisetag war gekommen, ein schöner, aber kalter Morgen. Zur Rechten und zur Linken unserer Route, der Hochebene von Quito, ragen Schneeberge empor: Antizana (5833 m) und Sincholahua (5278 m) von der östlichen Kette; Iliniza (5305 m) und Atacazo (4539 m) von der westlichen Kette.

Im Dorfe Tambillo, das noch 3 Stunden von Quito entfernt liegt, wurde der letzte Halt gemacht und Milch getrunken. So mannigfache Abwechslung die Reise von Guayaquil bis Quito auch geboten hatte, so war ich doch

herzlich froh, dem Ziel nahe zu sein. Es geht wohl Jedermann so, sowohl bei Land- als bei Seereisen — Ausnahmen natürlich vorbehalten! Um wie viel mehr aber sehnt und freut man sich auf die Ankunft in einer Stadt, wenn man während acht Tagen beinahe jeden Tag zehn Stunden lang im Sattel gesessen, schmale Kost genossen und auf hartem Lager geschlafen hat! — Im freudigen Vorgefühl der baldigen Ankunft spornen wir unsere Pferde an, so schnell sie auf der gepflasterten Strasse — sie ist es nämlich von Machachi bis Quito — zu laufen vermögen. Ein prachtvoller Anblick lohnt uns alsbald: vor uns breitet sich die Ebene Iñaquito aus mit der Stadt Quito, und zu beiden Seiten des Thals erheben sich, wie Schildwachen, die Vulkane Antizana*) und Pichincha.

Indianer, unter schweren Lasten keuchend, gehen eiligen Schrittes dahin; beladene Maulthiere ziehen durch; Herren und Damen in eleganten Ponchos galoppiren höflich grüssend an uns vorbei — Alles das kündigt die Nähe der Hauptstadt an. Wir passiren die schöne steinerne Brücke über das Flösschen Machángara (der städtische Waschplatz) und kommen zu einer Reihe ärmlich aussehender Häuser, den Arrabales (Aussenquartieren der Stadt), reiten sodann über eine zweite, einen tiefen Abhang überspannende Brücke „Puente de Gallinazos“, und ziehen endlich Mittags zwölf Uhr in die Hauptstadt Ecuador's, Quito, ein. Weiter geht es über den Platz Santo Domingo und durch einige gutgepflasterte Strassen, bis wir schliesslich in der Calle del Correo vor dem „Grande

*) Der Antizana, ein erloschener Vulkan, wurde am 10. März 1880 von Edw. Whymper erstiegen; nach dessen Messung beträgt die Höhe 19335 engl. Fuss (vgl. Maassstabelle am Anhang).

Hotel de Francia“, unserm Absteigquartier, halten, wo uns der Wirth Domingo Giacometti, ein Corse, durch die Arrieros bereits von unserer Ankunft benachrichtigt, schon am Hofthor erwartet. Unser Gepäck ist richtig und vollzählig im Patio aufgestapelt — die Arrieros waren einige Stunden zuvor angekommen.

Distanzenzeiger

in Leguas (1 Legua = 4,8 km).

Bodegas

5	Sabaneta											
9	4	Playas										
28	23	19	Guaranda									
34	29	25	6	Paso del Chimborazo, Passhöhe								
35	30	26	7	1	Totorillas							
39	34	30	11	5	4	Chuquipoyo						
47	42	38	19	13	12	8	Ambato					
54	49	45	26	20	19	15	7	Latacunga				
60 ^{1/2}	55 ^{1/2}	51 ^{1/2}	32 ^{1/2}	26 ^{1/2}	25 ^{1/2}	21 ^{1/2}	13 ^{1/2}	6 ^{1/2}	Tiopullo			
65	60	56	37	31	30	26	18	11	4 ^{1/2}	Machachi		
68	63	59	40	34	33	29	21	14	7 ^{1/2}	3	Tambillo	
72	67	63	44	38	37	33	25	18	11 ^{1/2}	7	4	Quito

Route Bodegas—Quito (Ecuador).

Quito

4	Tambillo									
7	3	Machachi								
11 ^{1/2}	7 ^{1/2}	4 ^{1/2}	Tiopullo							
18	14	11	6 ^{1/2}	Latacunga						
25	21	18	13 ^{1/2}	7	Ambato					
36	32	29	24 ^{1/2}	18	11	Riobamba				
42	38	35	30 ^{1/2}	24	17	6	Totorillas			
43	39	36	31 ^{1/2}	25	18	7	1	P. d. Chimborazo, Passh.		
49	45	42	37 ^{1/2}	31	24	13	7	6	Guaranda	
68	64	61	56 ^{1/2}	50	43	32	26	25	19	Playas
72	68	65	60 ^{1/2}	54	47	36	30	29	23	4 Sabaneta
77	73	70	65 ^{1/2}	59	52	41	35	34	28	9 5 Bodegas

Route Quito—Bodegas via Riobamba.

Reise von Guayaquil nach Quito.

Preisangaben etc.

Preise in Pesos (1 \$ = ca. Fr. 3. 50).

Von Guayaquil nach Bodegas (7—8stündige Dampferfahrt)	4 \$
	pr. Mieththier
Von Bodegas nach Guaranda (2½—3 Tage)	
im Sommer incl. Reitzeug	6 \$
im Winter (4 Tage) incl. Reitzeug	8—10 \$
Von Guaranda nach Ambato (2 Tage)	4 \$
Von Ambato nach Quito (3 Tage)	6 \$

Sattelmiethe von einer Etappe zur andern beträgt gewöhnlich 1 \$; zuweilen sind für Zaummiethe 4 Reales zu entrichten.

Für den Transport des Gepäcks resp. für ein Lastthier zahlt man gewöhnlich gleichviel wie für ein Reitthier. Sind mehrere Last- und Reitthiere bei einer Reisendenkarawane, so lassen die Arrieros in der Regel eine kleine Preisermässigung eintreten. Wie schon auf pag. 125 erwähnt, müssen, nachdem der Accord geschlossen ist, vom Reisenden jeweilen einige Pesos Seña vor Antritt der Reise entrichtet werden, und am Tag der Abreise selbst verlangt der Arriero zuweilen das gesammte Contractgeld (flete) im Voraus, weil oft nur Peones, d. h. den Arrieros Untergeordnete, als Führer mitgehen.

Trinkgeld zu geben ist eigentlich nicht üblich; ein paar Reales schaden immerhin nichts.

Bei mehrtägigen, eventuell mit Aufhalten in Städten verbundenen Reisen, die aber mit den gleichen Arrieros und Thieren gemacht werden, wird bezüglich der Verköstigung der Arrieros ein besonderer Accord abgeschlossen.

Die Yerba (Futter) bezahlt der Reisende; der Preis variirt je nach der Jahreszeit und Oertlichkeit, beträgt z. B. im Küstenland $\frac{1}{2}$ —1 Real (ca. 25—50 Cts.), in der Sierra 1—2 R. und mehr; im Winter bezahlt man bis 6 R.

Yerba-Preise in Ecuador (1880—1881).

Ort.	Preis pro 2 Thiere	
	Sommer	Winter
La Mona (Küstenregion)	$\frac{1}{2}$ R.	—
Balsapamba (über 1500 m)	2 R.	—
Guaranda (Sierra, 2704 m)	2 R.	—
Ambato (Sierra, 2588 m)	3 R.	—
Tiopullo (Sierra, 3555 m)	2 R.	—
Huanachay (ca. 2100 m)	—	6 R.
Seiba (ca. 500 m)	—	4 R.
Potrillo (Küstenregion)	—	1 R.

In Ecuador wird der Waarentransport mittelst Maulthier, Esel, Pferd und Lama bewerkstelligt. Die Producte des „Oriente“, d. h. des östlichen Gebiets bringen die Indianer auf dem Rücken her.

Güter-Ladungen in Centralamerika und Ecuador.

In Mexico und Guatemala werden die Lastthiere (bestias de carga) bis mit 15 Arrobas Gewicht beladen, in Ecuador gewöhnlich nur mit 8—10 Arrobas (1 Arroba = 25 $\bar{a}$).

Statistische und geographische Notizen
über Ecuador.

Die Republik Ecuador hat ca. 1 Million Einwohner, davon nimmt man an:

600,000 Indianer;

300,000 Gemischte Race (Cholos, Zambos, Mulatten und Neger); *)

100,000 Weisse Race.

Sprachen: Spanisch und Quichua, sowie die verschiedenen Sprachen der unabhängigen Indianerstämme.

Laut Mera's Geographiebuch ist Ecuador in 13 Provinzen eingetheilt, einschliesslich der Provinz Oriente und der Galápagos-Inseln; 42 Cantones und 350 Parroquias. Das Land ist ferner eingetheilt in die drei Militärdistricte:

1) Quito (die Provinzen Imbabura, Pichincha, Leon, Tungurahua und Chimborazo);

2) Guayaquil (die Provinzen Guáyas, Los Rios, Manabí und Esmeraldas);

3) Cuenca (die Provinzen Azuay und Loja).

*) Cholos oder Mestizen = Mischlinge von Weissen und Indianern.

Mulatten = Mischlinge von Weissen und Negern.

Zambos = Mischlinge von Negern und Indianern.

• Creolen = die in den ehemaligen spanischen, portugiesischen und französischen Colonien Amerikas, Afrikas und Indiens geborenen Weissen.

Territorialeintheilung der Republik Ecuador

nach Juan Leon Mera's „Geografía de la República del Ecuador“ (1875) und den auf der Reise gesammelten Notizen.

Provinzen.	Hauptstadt der Provinz.	Einwohnerzahl	Höhe ü. M. in Metern	Geographische Lage		Mittl. Jahres-temperatur (R°)
				Breite	Länge (von Quito)	
Imbabura	Ibarra	8000	2340	0° 21' N.	0° 26' 41" O.	12,8
Pichincha	Quito	60000	2850	0° 14' S.	—	10,5
Leon	Latacunga	14000	2801	0° 55' 4" S.	0° 4' 30" W.	11,4
Tungurahua	Ambato	15000	2608	1° 14' 20" S.	0° 5' 32" W.	12,2
Chimborazo	Riobamba	16000	2798	1° 41' 46" S.	0° 3' 36" W.	11
Azuay	Cuenca	25000	2581	2° 55' 3" S.	0° 28' 8" W.	11,7
Loja	Loja	10000	2090	3° 59' 30" S.	0° 56' W.	14,4
Los Rios	Babahoyo oder Bodegas	5000	5	1° 44' 15" S.	0° 58' 19" W.	22,4
Guayas	Guayaquil	25000	3	2° 11' 25" S.	1° 12' 40" W.	20,8
Manabi	Portoviejo	8000	255	1° 2' S.	1° 27' W.	16
Esmeraldas	Esmeraldas	10000	15	0° 55' 50" N.	1° 15' 35" W.	19,2
Oriente	Archidona	500	645	0° 40' S.	1° 40' 45" O.	20
Galapagos-Inseln	—	50—60	—	zwischen 1° 40' N. u. 1° 22' S. und 13° W.		—

Berghöhen in Ecuador.

Westliche Andeskette.			Oestliche Andeskette.			Berge in der Provinz Pichincha (bei Quito):
	Ecuador. Angabe	Whymper's Angabe		Ecuador. Angabe	Whymper's Angabe	
Chimborazo	m 6530	{ 6530 6254	Cotopaxi	m 5992	m 5989	Paschoa 4255
Ilinza	5305		Cayambe	5840	5852	Rumiñahui 4192
Casalagua	5000		Antizana	5833	5893	Pambamarca 4129
Cotacachi	4966		Altar oder			
Chiles	4818		Cápac-ureo	5320		
Corazon	4816		Sincolahua	5278	4988	
Pichincha {	4787	4887	Sangay	5219		
Carhuairazo	nach 4595	4852	Sarauro	5215	4274	
Yanauro	4556	André 4854 5023	Tungurahua	4927		
Atacazo	4539		Quilindña	4800		
			Azuay	4757		
			Llanganate od.			
			Cerro hermoso	4576		

Thätige Vulkane in Ecuador: Cotopaxi, Cotacachi, Pichincha, Sarauro, Tungurahua und Sangay; im Osten der östlichen Kette die wenig bekannten Vulkane: Jorobado, Mulatos, Margajitas und Juanchouroco.

IX. Quito.

Schöne Lage. — Geschichtliches. — Oeffentliche Gebäude. — Kirchen und Klöster. — Plätze. — Häusliche Einrichtung. — Kleinhandel und Hausirwesen. — Präsident Veintemilla und die ecuadorianische Miliz. — Die Post. — Bevölkerung. — Sitten und Gebräuche der Bewohner. — Etwas über die Señoritas quiteñas und ihre schönen Nachbarinnen an der Küste. — Der ecuadorianische Clerus. — Volksbelustigungen. — Literarisches. — Erwerbszweige verschiedener Art. Berühmte Quiteños. — Indianer. — Die „Indios del Napo“. — Die Fremdencolonie in Quito. — Hotelwesen. — Preisangaben. — Geldwesen. — Handel. — Landesproducte und Industrie. — Thierleben. — Speisen und Getränke. — Verkehrswege in Ecuador. — Die Napo-Route und andere Communicationswege zwischen der West- und Ostküste Südamerikas. — Klima und Krankheiten von Quito. — Ein kleines Pronunciamento. — Unsere Besteigung des Pichincha. — Höher als die Montblanc-Spitze!

Wenn man nach einer beschwerlichen, mit Strapazen aller Art verbundenen Reise, auf welcher man alle erdenklichen Vegetations- und Klimawechsel durchzumachen Gelegenheit hatte, endlich in der Hauptstadt Ecuador's ankommt, so ist man gewiss höchlich und zugleich angenehm überrascht, mitten in den Cordilleren, sozusagen unter dem Aequator, eine so bedeutende und schöne Stadt zu finden und das in einer Höhe, wo in unsern Zonen schon Eis und Schnee liegt, unter den Tropen aber ewiger Frühling herrscht. — Quito liegt unter $0^{\circ} 14' \text{ s. Br.}$, $78^{\circ} 45' 16''$ w. L. v. Gr., 2914 m ü. M. (nach Mera 2850 m, nach

Orton 2902 m, nach Annuaire du bureau des longitudes 2913 m).*)

Bevor ich von der Stadt selbst rede, mögen einige Bemerkungen über deren Ursprung und Geschichte vorausgehen.

Es ist nicht genau bekannt, wann Quito gegründet worden ist. Die ersten Bewohner, von denen die Geschichte weiss, waren die Quitus im zehnten Jahrhundert n. Chr., welche der Stadt ihren jetzigen Namen gegeben haben. Gegen Ende des zehnten Jahrhunderts wurde Quito von den Cáras erobert, ging sodann an die Dynastie Duchicela über, bis es im Jahre 1475 nach der Schlacht bei Hatuntaqui, worin der Herrscher der Duchicelas, Cacha, getödtet wurde, in die Hände des Inca von Perú, Huaina-Cápac, fiel. Huaina-Cápac machte Quito zu seiner Residenz. Nach seinem Tode ging die Herrschaft auf dessen einen Sohn Atahualpa über, während sein anderer Sohn Huáscar in der Stadt Cuzco regierte. Zwischen den beiden Brüdern brach jedoch bald Zwist aus. Huáscar wurde von Atahualpa in der Schlacht bei Quipaipan im Jahr 1532 gefangen genommen und in Jauja (Perú) getödtet. Der siegreiche Atahualpa liess sich nach Beendigung des Bürgerkriegs zum Kaiser von Perú krönen, und Quito ward zur Hauptstadt des Incareichs erhoben. Wie bekannt ist, wurde Atahualpa durch den spanischen Eroberer Francisco Pizarro 1532 in der Schlacht bei Cajamarca (Perú) gefangen genommen und zum Tode verurtheilt; er starb am 29. August 1533. Seine Leiche ward nach Quito verbracht und dort begraben. Rumiñahui, General

*) Zum Vergleich mögen folgende Höhen-Angaben aus den Alpen dienen:

Glärnisch 2913 m; Lobbia bassa (Adamello-Gruppe) 2912 m; Triglav (Krain) 2864 m; Piz Sol 2847 m; Stilsferjoch 2797 m.

von Atahualpa, liess sich hierauf zum Shiri (König) proclamiren. Im folgenden Jahre kam der Spanier Benalcázar an die Herrschaft, ihm folgte Gonzalo Pizarro (Bruder des Eroberers von Perú), und im Jahr 1564 wurde als erster spanischer Präsident Don Fernando de Santillan eingesetzt.

Von Quito ging am 10. August 1809 der erste Ruf zur Unabhängigkeit Südamerikas, resp. zur Freimachung von der spanischen Herrschaft aus. Im Mai 1822 fand die entscheidende Schlacht am Pichincha statt, worin der venezolanische General Antonio José de Sucre die Spanier unter Don Melchor de Aimerich schlug, worauf Quito, von dem spanischen Joche befreit, der Republik Columbia (die jetzigen Staaten Neu-Granada, Venezuela und Ecuador) einverleibt wurde. 1830, nachdem sich Venezuela von Columbia getrennt, lösten sich die südlichen Departamentos, Quito, Guayaquil und Azuay ebenfalls von Columbia los und bildeten fortan den selbständigen Staat Ecuador. Juan José Flores wurde zum Präsidenten der neuen Republik erwählt. Nach manchen Wechseln und Revolutionen wurde im Jahr 1861 Gabriel García Moreno zum Präsidenten erwählt, welchem 1865 Jerónimo Carrion und 1868 Dr. Javier Espinosa folgten. Im März 1869 wurde wiederum García Moreno Präsident von Ecuador und verblieb an diesem Posten bis zu seinem Tode, 6. August 1875 — er fiel durch ruchlose Mörderhand. 1880 war Präsident: General Ignacio de Veintemilla, gewählt den 3. April 1878 auf vier Jahre.

NB. Im Januar 1883 wurde Veintemilla gestürzt und Quito durch General Salazar nach blutigem Kampfe eingenommen. Veintemilla behauptete sich noch eine Zeitlang mit dem Rest seiner Getreuen in Guayaquil. Doch auch diese Stadt ward am 9. Juli 1883 durch General Alfaro,

der sich inzwischen die Präsidentenwürde angemasst hatte, erobert, und Veintemilla flüchtete nach Perú. 1884 war J. M. P. Caamaño Präsident von Ecuador.

Die Stadt Quito ist auf den Ausläufern des Pichincha erbaut; ihre Lage ist daher, obschon auf einer Hochebene, durchaus keine ebene. Manche der Strassen der Stadt, selbst die hauptsächlichen, sind auffallend steil, eng und holperig; die Häuser liegen auf zerklüftetem, schluchtenartigen Terrain und der Zugang ist zuweilen gar nicht unbedenklich, einige Geschicklichkeit, ja man kann sagen Schwindelfreiheit erfordernd! So wird sich Niemand mehr darüber wundern, dass Fuhrwerke in Folge dieser Verhältnisse ein seltener Artikel in Quito sind. Ich sah deren vielleicht zwei oder drei, die von den Strassenjungen und Indianern wie ein Meerwunder angestaunt wurden.

Quito ist nach spanischem Stile angelegt. Die Strassen, hier eigenthümlicherweise „Carreras“ genannt (während die sonst im Spanischen übliche Benennung „Calle“ lautet), schneiden sich unter rechtem Winkel, sind ziemlich breit, gut gepflastert und mit schmalen, ebenfalls gepflasterten Trottoirs versehen, jedoch nicht beleuchtet des Nachts — Gas besitzt Quito bis jetzt noch nicht. Da viele der Seitenstrassen von offenen Abzugscanälen für das Wasser durchzogen sind, so kann man sich leicht eine Vorstellung machen, wie gemüthlich es ist, bei stockfinsterer Nacht, wenn der Mond nicht scheint, sich dort zurecht zu finden und sich nicht — mir nichts dir nichts — plötzlich um einige Fuss der Unterwelt näher gerückt zu sehen! Die Quiteños scheinen jedoch diesen Mangel an moderner Civilisation durchaus nicht zu empfinden.

Unter den öffentlichen Gebäuden seien die Universität (die einzige in Ecuador), die verschiedenen Schulen (colegios), das von Pater Menten gegründete Observatorium erwähnt. Weder ein Museum, noch irgend ein Kunstwerk, noch ein literarisches Cabinet konnte ich ausfindig machen.

Auffällig ist die grosse Menge von Kirchen und Klöstern in Quito, welche gewiss den vierten Theil des Stadtareals einnehmen. Von einem benachbarten Höhepunkt aus zählten wir deren wohl an fünfzig! Jeder Kirche, die Kathedrale ausgenommen, schliesst sich ihr Kloster an.

Die Kathedrale zeichnet sich weder äusserlich, noch im Innern, durch besondere architektonische Schönheit oder durch besondern Schmuck aus. Damals im October 1880 wurden gerade bauliche Veränderungen an ihr vorgenommen.

Die Jesuitenkirche (la Compañía) ist mit grossem Prunk ausgestattet, ebenso die Iglesia (Kirche) de San Francisco, welche aus den Schätzen Atahualpa's erbaut wurde und deren Inneres von Gold strotzt. Das Jesuitenkloster, von riesigen Dimensionen, hinter dicken Mauern verschanzt, gleicht viel eher einer Festung als einem Kloster.

In den wenigsten Kirchen finden sich Bänke oder Stühle für die Besucher, welche vielmehr auf dem Boden sitzen oder knien müssen. Jeden Sonntagmorgen begab sich die gesammte Garnison in grosser Gala und unter rauschender Musik nach der Iglesia de la Compañía zur Misa (Messe); schon zu früher Stunde zog das Militär durch unsere Strasse — es war somit dafür gesorgt, dass wir nicht zu lange in den Tag hinein schliefen.

Quito besitzt drei grössere Plätze: Plaza Mayor, Plaza

de San Francisco und Plaza de Santo Domingo, sowie einige kleinere Plätze.

Die Plaza Mayor enthält die Kathedrale, den erzbischöflichen Palast (Palacio arzobispal), das Regierungsgebäude (Palacio de Gobierno), das Rathhaus (Casa municipal) und mehrere stattliche Privathäuser. In der Mitte des Platzes erhebt sich ein schöner steinerner Brunnen mit fließendem, vom Pichincha herkommendem Wasser. García Moreno liess einst die Plaza Mayor mit einer hübschen Gartenanlage ausschmücken, aber der jeder Neuerung feindlich gesinnte Pöbel verwüstete dieselbe schlechterdings. Der Präsident begann nichtsdestoweniger sein Werk von Neuem und liess die Plaza Mayor militärisch bewachen, bis diesem Vandalismus ein gehöriges Ziel gesteckt war. — Jetzt fand ich die Anlage in einem ziemlich verwahrlosten und uncultivirten Zustande vor.

Auf der Plaza de San Francisco wird der Obst- und Gemüsemarkt, an gewissen Tagen auch der Markt für Stiere und Maulthiere abgehalten.

Der Erwähnung verdient noch der Schuhmarkt (la gran venta de zapatos), welcher jeweilen Samstagabends in einer der Seitenstrassen abgehalten wird. Schuhe und Stiefel von jeglicher Form und Qualität sind da aufgestapelt. Billig muss die Waare sein, dabei doch elegant, das ist hierzulande (ebenso in Brasilien) dem Käufer viel wichtiger, als dass sie gerade sehr dauerhaft sei. Die Leute setzen ihren Stolz auf eine zierliche, tadellose Fussbekleidung, erneuern dieselbe daher sehr häufig.

Die wichtigern Gebäude und Wohnhäuser befinden sich im Centrum der Stadt, in der Nähe der Plaza Mayor. Schöne Häuser sind eine Ausnahme; die meisten sehen verwittert, von Wind und Wetter hart mitgenommen aus.

Die Häuser, im Allgemeinen zweistöckig und mit Balkonen versehen, haben vorspringende Dächer, welche bei den oft plötzlich eintretenden Platzregen ein erwünschtes Obdach bieten. Auf Befehl S. E. des Präsidenten mussten im März 1880 alle Häuser neu angestrichen werden.

Die reichern Familien wohnen in der Nähe der Plaza Mayor, in der Carrera de Pichincha, C. de Venezuela, C. de Mejía u. a. Manche Häuser sind mit grossem Luxus möblirt, die Wohnzimmer mit Teppichen versehen und mit werthvollen Gemälden geschmückt. Die Ausstattung wird häufig aus Paris bezogen. So hatte z. B. Don José Maria Lasso, einer der angesehensten Quiteños und grosser Grundbesitzer, sein Haus in einen wahren Palast (für dortige Verhältnisse) umgewandelt, indem er sämmtliches Mobiliar und Zubehör unter enormen Kosten direct von Paris hatte kommen lassen, für das er schwärmte, da er lange Jahre dort verlebt hatte. Ich hatte durch gefl. Vermittlung eines Freundes in Basel ein Empfehlungsschreiben von einem Pariser Hause an Señor Lasso und wurde von diesem Herrn in liebenswürdigster Weise empfangen und in seine Familie eingeführt. Ich speiste einmal daselbst zu Abend.

Die Hausthüren sind tagüber stets offen; Niemandem ist der Eingang ins Haus verwehrt. Manchmal sind sogar, trotzdem Alles ausgeflogen, dennoch Thor und Thüren unverschlossen — glückliches Land, wo so wenig Furcht vor Dieben herrscht! Glocken gibt es nicht, sondern bloss eiserne Pocher an den Thüren. Es ist nicht üblich, dass der Besucher, wie bei uns in Europa der Fall ist, anklopfe; in Südamerika annoncirt er sich lediglich in der Weise, dass er mehrmals in die Hände klatscht und zuwartet, bis Jemand kommt, ihn zu empfangen.

Die Bauart und innere Einrichtung der Häuser ist ähnlich wie in den übrigen Städten von Spanisch-Südamerika. Jedes Haus hat seinen Patio (Hof). Eine steinerne oder hölzerne Treppe führt auf eine gewöhnlich mit Backsteinen gepflasterte Veranda, auf welche die hauptsächlichsten Zimmer ausmünden. Die untern Räumlichkeiten sind meist von den Dienstboten bewohnt. Im Hausflur tummeln sich eine Menge kleiner Kinder herum unter Aufsicht ihrer braunen Criadas (Mägde, gewöhnlich Indianerinnen oder Cholas).

Unter den Häusern auf der Plaza Mayor ziehen sich breite Bogengänge hin, die sog. Portales. Nachts sind dieselben durch einige Laternen (Oellampen), welche übrigens oft schon um 10 Uhr auslöschen, spärlich erleuchtet. In diesen Arcaden befinden sich, wie in Guayaquil, die Verkaufslocale; von früh sieben Uhr bis zum Anbruch der Nacht (hernach Schluss) herrscht darin ein rühriger Verkehr. Die Läden (tiendas) bleiben nur über die Essenszeit geschlossen. Wenn der Patron (Besitzer) sich entfernt, so schliesst er auch seine Bude zu, lässt sogar den Angestellten nicht allein darin. Concurrenz ist keine bedeutende, ein Jeder trachtet eben, höchstmögliche Preise für seine Waaren zu lösen.

Wenn man irgendwo markten lernen will, so kann man es hier in Quito. Alles, vom Präsidenten bis zum untersten Arriero, besitzt eine meisterhafte Fertigkeit hierin. Kaum hat sich der Käufer nach dem Preise eines Artikels erkundigt, so lautet seine Frage schon: „Y el último?“ (Wie äusserst?) indem er zum Voraus weiss, dass der Krämer ihn überfordert und jedenfalls merkliche Concessionen machen werde. Nach einigem Besinnen bietet er (der Käufer) die Hälfte des verlangten Preises. „Como

no, *) Señor! Aber, mein Wertheater,“ sagt der Krämer, „schauen Sie die Waare doch einmal sorgfältig an. So etwas Feines hat man in Quito noch gar nie gesehen. Haute nouveauté de Paris! Ganz frisch angekommen! Spottbillig erlasse ich es Ihnen, geschenkt, rein geschenkt ist es, sage ich Ihnen —.“ Nach langem Hin- und Herreden fragt der Krämer schliesslich seinen Kunden: „Cuanto ofrece V.?“ d. h. „Wie viel wollen Ew. Gnaden (V. = Usted) geben?“ — Man sieht, im Handeln sind die Quiteños so zäh und geizig wie die Juden, und eines lumpichten Medio ($\frac{1}{2}$ Real) wegen können sich die Leute ad indefinitum mit dem Händler herumzanken. Wo aber in der Welt wäre es viel besser?

Meine Reisebegleiter, die Franzosen, welche einen grossen Vorrath von Quincaillerie, Mercerie und Manufacturwaaren (Sandelholz-Halsbänder, Ohrringe, Knöpfe und Broschen von Email, Strümpfe, Schnupftücher, Strohhüte etc.) zum Verkauf nach Quito gebracht, hatten ihre liebe Noth mit den Leuten. Diese liessen sich die Waaren lang und breit vorlegen, betasteten Alles, warfen es hernach wieder hin, bewunderten das Eine, tadelten das Andere, bis sie schliesslich ihre Wahl trafen. Nachdem sich beide Theile punkto Preis verständigt hatten und der Kauf in aller Form abgeschlossen schien, ereignete es sich mehr als einmal, dass in der nächsten Minute der betreffende Kaufliebhaber den Handel wieder rückgängig machte und die Gegenstände dem Händler am Hals liess. Auch dem sanftesten Negociante wird bei solcher Handlungs-

*) Como no ist eine an der Westküste sehr gebräuchliche Redensart, welche einmal als Ausruf des Erstaunens, ein anderes Mal in bekräftigendem, bejahendem Sinn gebraucht wird, wie: Was tausend auch! Ja freilich! Warum nicht gar!

weise und unnützer Zeitverschwendung zuletzt die Geduld ausgehen und man darf es ihm kaum verargen, wenn er mit einem donnernden Caramba! und dem Ausspruch: „Mas vale tratar con los salvajes del Napo que con Ustedes!“ (Es ist leichter, mit den Wilden vom Napo zu handeln als mit Euch!) das Haus verlässt. —

Auch vielfache Enttäuschungen muss der Händler erfahren. Nicht zu reden davon, dass er mancherorts mit den Worten: „No hay plata“ (Es ist kein Geld vorhanden) empfangen und auf bessere Zeiten vertröstet wird, hat er sich z. B. den ganzen Tag abgemüht und glücklich Dank seiner Eloquenz Einiges abgesetzt, so bekommt er das Geld erst nicht, sondern wird auf den Abend beschieden, um die und die Stunde, um es zu holen. Stellt er sich dann pünktlich ein, so findet er das Haus verschlossen und Niemand ist da — die Familie ist auf der Alameda oder in einer Tertulia oder gar auf der Hacienda — er muss wieder abziehen und sein Heil am folgenden Morgen versuchen. So geht es Tag für Tag, aber der Negociante darf sich nicht entmuthigen lassen, wenn er Geschäfte machen will. Auf der andern Seite aber wird er entschädigt durch die den Leuten (überhaupt den südlichen Nationen) angeborene Courtoisie und Gastfreundschaft. Er kommt z. B. gerade während der Essenszeit in ein Haus. Die Leute laden ihn freundlichst ein, näher zu treten, Platz zu nehmen und am Mahle mitzuhalten: „Sírvasse V., caballero, no haga ceremonias“ (Greifen Sie nur zu — ohne Umstände). Man reicht ihm die besten Stückchen, schenkt ihm ein und er leert sein Glas auf das Wohl der gastlichen Familie.

Gewisse Artikel, welche die Franzosen importirt hatten, z. B. die sog. Boutons chinois, Boîtes-à-surprise, niedliche

Kinderfächer, Ohrringe von Email, italienische Strohhüte *) waren noch ganz unbekannt **) in Quito, fanden daher anfänglich reissenden Absatz und zu guten Preisen. An der Küste, besonders in Guayaquil, wurde jedoch nach Aussage meiner Compagnons ein weit besserer Verkauf erzielt als im Innern; schlechter als in Quito aber fiel der Verkauf in den kleinern Städten aus wie z. B. Latacunga, Riobamba etc.

In der Carrera de Pichincha, einige Schritte von der Plaza Mayor weg, liegt die Wohnung des Präsidenten von Ecuador, S. E. Don Ignacio de Veintemilla. „Palacio del Presidente“ (Palast des Präsidenten), wie die Quiteños es heissen, kann nach europäischen Begriffen das ziemlich unansehnliche Gebäude kaum genannt werden. Am Eingang des Palacio sind zwei Soldaten mit aufgepflanztem Bajonett als Schildwachen postirt — 's ist aber nicht so gefährlich als es aussieht! Treppe und Corridor sind gedrängt voll Soldaten, indess die Offiziere rauchend und plaudernd auf einer Bank vor dem Palacio sitzen. Die Truppen ziehen hin und wieder zu einem Manöver aus. Die Soldaustheilung findet auf der Plaza Mayor statt. Die Uniformen sind nach altmodischem Schnitt: rothe Hosen, schwarzer Waffenrock mit rothen Aufschlägen und Tschakos.

*) Diese flachen sog. „Pastora-Hüte“ erwarben sich durch ihre zierliche, für Quito neue Form und ihre hübsche rothe oder blaue Garnitur rasch die Gunst des Publicums — alle Mütter wollten für ihre Töchter welche kaufen; bald war der Vorrath gänzlich ausverkauft und die gesammte Mädchenwelt Quito's spazierte in solchen Bergère-Hüten herum.

**) So sah ich in einem Engros-Geschäft die damals in Europa schon längst bekannten Thauspritzen für Parfum eben erst auspacken, eine Neuigkeit für die Quiteños.

Die Offiziere tragen dunkelblauen Rock mit rothen Aufschlägen, sowie Epauletten und Kepis.

Ueber den Presidente hörte ich folgende ergötzliche Anekdote erzählen: Señor Veintemilla hatte einen sehr guten Koch (ein Japanese), den er als Belohnung für seine treuen Dienste — zum Hauptmann in der Armee ernannte! Koch und Hauptmann, wie reimt sich das zusammen?

Die Post von Guayaquil trifft in der Regel jeweilen Dienstag und Freitag Morgens in Quito ein und geht Mittwoch und Samstag Nachts nach der Küste ab. Das Porto eines Briefs von Quito nach Guayaquil beträgt $\frac{1}{2}$ Real (ca. 25 Cts.), eines solchen nach Basel 2 Reales.*) Die Postangestellten arbeiten in einem Gemach, welches durch Gitter und Schiebfensterchen gegen jeglichen Eingriff von aussen abgeschlossen ist. Die Briefdistribution geht auf folgende primitive, zugleich aber expeditiv Art von statten: Die Namen der Adressaten erscheinen, alphabetisch geordnet, auf einem grossen, an der Mauer angeschlagenen Placat. Männiglich eilt nun an obgenannten Tagen (so that auch ich) ins Portal des Palacio de Gobierno, wo sich die Post befindet, um nachzusehen, ob Briefe eingelaufen seien, welche alsdann auf Angabe des Namens ausgehändigt werden. Bei dieser Gelegenheit ereignete es sich öfters, dass eine Frau oder ein Mädchen vom Volk mich fragten, ob nicht der und der Name auf der Liste figurire, ich solle doch so gut sein und für sie nachsehen. Offenbar konnten sie weder lesen, noch schreiben!

Ich konnte keine genaue Auskunft über die Einwohnerzahl Quito's erhalten. Die Angaben schwanken

*) Ecuador ist seitdem ebenfalls dem Weltpostverein beigetreten.

zwischen 60—80,000. Erstere Zahl halte ich für massgebender. Die Bevölkerung besteht aus:

- 1) Ecuadorianern,
- 2) Mestizen oder Cholos,
- 3) Indianern,

4) Ausländern als da sind: Europäer und Südamerikaner anderer Republiken, spec. Columbianer und Peruaner; so wohnen z. B. in Quito zahlreiche Familien aus Pasto (Columbia).

England, Frankreich, Deutschland, Chile, Perú, Bolivia und Columbia haben ihre Vertreter in Quito.

Umgangssprache ist das Spanische. Quichua wird von den Indianern gesprochen.

Ich lasse Einiges über die Sitten und Gebräuche der Quiteños folgen:

Die Ecuadorianer tragen bei Ausritten in der Stadt, oder wenn sie sich auf Inlandreisen befinden, stets den Poncho. Dagegen wird nie ein Quiteño von besserm Stande zu Fuss im Poncho einhergehen — das thun bloss die Arrieros und Indianer — sondern der quitenische Caballero kleidet sich nach französischer Mode. Vielfach auch sah ich Männer, welche die Capa de España, d. h. den spanischen Mantel trugen.

Die Damen tragen die spanische Mantille, hier „Pañuelon“ genannt, mit grosser Eleganz und Grazie an den Sonn- und Festtagen und beim Kirchgang. Wenn sie in die Stadt gehen, Besuche zu machen, so hüllen sie sich in einen farbigen Shawl von blauem oder rosa Merino ein, den sie kapuzartig über den Kopf ziehen. Hüte werden von den Señoritas der Sierra nur sehr selten getragen, in Guayaquil dagegen fast allgemein. Selten wird eine

Quiteña in der Messe anders als im Pañuelon erscheinen, niemals aber mit einem Hut.

Die Ecuadorianerinnen tragen das Haar gewöhnlich in zwei langen Flechten.

Bei einem längern Aufenthalte in der Andenstadt hatte ich Gelegenheit, das häusliche Leben und Treiben ihrer Bewohner etwas näher kennen zu lernen. Die Haupttugenden der Quiteños sind ohne Zweifel ihre grosse Höflichkeit und Gastfreundschaft. Der Fremde wird mit Versprechungen aller Art überhäuft; fast muss er, der nüchterne Nordländer, unter der — sanften Last der nie endigenden Complimente, der vielen Ceremonien und überschwenglichen Redensarten erliegen! Wohl hundertmal des Tags wird die Phrase wiederholt: „Mi casa está á la disposicion de Usted“ (Mein Haus steht zu Ihrer Verfügung) oder, wenn der Extranjero (Fremde) über irgendeinen Gegenstand im Hause seine Bewunderung ausdrückt, ja ihn nur anschaut, so heisst es gleich: „Es de V.“ (Es steht Ihnen zu Diensten). Die Leute würden aber grosse Augen machen, potztausend! — wenn man, von dieser Redensart wörtlich Gebrauch machend, sich plötzlich von ihnen eine schöne Vase oder eine kostbare Uhr erbitten oder gar „zum Andenken“ mitnehmen wollte! Es bedeutet diese Phrase lediglich, dass man von nun an als Freund der Familie betrachtet werde und stets „bien venido“ (willkommen) sei.

Nicht ganz so brillant ist es mit der Volksbildung bestellt. Selbst bei gutsituirten Leuten trifft man zuweilen unglaubliche Unwissenheit an. Was über ihr Land hinausgeht, ist ihnen grösstentheils unbekannt — Quito und allenfalls den Weg nach Riobamba oder Guayaquil, das kennen sie. Reiselustig sind bloss die Costeños (Küsten-

bewohner), welche ab und zu die Hauptstadt besuchen; die Serranos (Hochlandsbewohner) dagegen bleiben mit wenigen Ausnahmen immer zu Hause. Von NewYork und London haben sie eine ziemlich oberflächliche Idee, mit Paris*) da ist es schon anders, davon wissen sie schon mehr zu erzählen — Paris, ja das geht ihnen über Alles! Wie konnte ich mich unter solchen Umständen noch wundern, dass viele Leute nicht wussten, wo die Schweiz sei, denn stets lautete ihre erste Frage: „De dónde viene V.? (Wo kommen Sie her?) La Suiza está en Francia? (Liegt die Schweiz in Frankreich?)“

Eigenthümlich ist es, dass man hierzulande sozusagen hinter jedem Fremden einen Engländer vermuthet. „Ingles“ oder „Inglesito“ ist die courante Bezeichnung für den Ausländer, und mussten folglich auch wir es uns gefallen lassen, uns in dieser Weise benannt zu hören.

Es ist schwierig zu sagen, womit die Leute eigentlich ihre Zeit verbringen und ich glaube, nicht Wenige würden bei der Frage, was sie von Beruf seien, in eine kleine Verlegenheit gerathen. Natürlich gibt es auch hier, wie überall, rühmliche Ausnahmen. „Doctor“ . . . „Abogado“ (Advocat) . . . steht an jeder zweiten Thüre zu lesen, was mich zur Vermuthung führt, dass das Examen Einem in Quito nicht so sauer gemacht werde als bei uns!

Reiche Leute sind wenige in Quito und da noch steckt der Reichthum zumeist in Grundbesitz, in Haciendas u. dgl. Aufwand wird nicht viel getrieben; die Mehrzahl der Einwohner lebt still und eingezogen. — Ebenso wenig aber kommt hier Armuth vor in ihrer erschreckenden

*) Ich traf einen Herrn, der die 1878er Ausstellung besucht hatte.

Gestalt, wie in den grossen Städten Europa's. Es macht sich vielmehr selbst bei den untern Ständen ein gewisser Wohlstand geltend; so darf in keinem Haushalte beim Sonntagsmahl das Spanferkelchen fehlen. Oft wenn wir auf unsern Spaziergängen in ein Haus hineinguckten, sahen wir ein solches appetitliches „Lechoncillo“ schönstens gerüstet und geschmückt auf dem Tische stehen.

Die Frauen und Mädchen gehen regelmässig jeden Morgen zur Messe: von 7 bis 9 Uhr Vormittags befindet sich sozusagen Quito's gesammte weibliche Bevölkerung in der Kirche. Die Leute, namentlich die Frauen, legen überhaupt in dieser Hinsicht eine grosse Gewissenhaftigkeit an den Tag; Krankheit allein hält sie vom gewohnten Kirchenbesuch ab.

Jede Quiteña, gleichviel ob verheirathet oder nicht, wird mit dem Titel „Señorita“ (Fräulein) angesprochen, so dass man jedem Zweifel in der Anrede enthoben ist.

Die Damen machen selten selbst Einkäufe, wie die Guayaquileñas, sondern lassen sich durch ihre Criadas (Mägde) Muster der gewünschten Artikel ins Haus bringen. Die Señoritas bringen den Tag mit Besuchmachen, Näh- und Häkelarbeit und mit Schwatzen zu. Etwas Klavierspiel und Gesang treiben sie auch. Einige sprechen oder vielmehr radebrechen etwas wenigens Französisch. Zu Hause sitzen sie am liebsten auf dem Bodenteppich oder auf einem Schemel oder Divan und erheben sich nicht einmal, um Besuche zu empfangen. (Nirgendsonst sah ich Aehnliches.) Das Rauchen ist nicht ganz ungewöhnlich unter ihnen.

NB. Die Frauen nehmen an der Politik nicht minder eifrigen Antheil als die Männer.

Es mag vielleicht meine verehrten Leserinnen interessieren, etwas Näheres aus dem Alltagsleben ihrer schönen

Rivalinnen jenseits des Oceans zu vernehmen, um einigermaßen eine Idee vom Wortreichthum der spanischen Sprache sowohl, als auch von der lebhaften Phantasie der Aequatorialen zu bekommen:

Eine Dame sendet die Criada (Magd), eine Cholita, mit folgender Botschaft an ihre Freundin:

„Di á la señorita Dolores . . . , mi amigita en la carrera de Bolivia, que hace ya un siglo que no nos vemos, y que me muero de verla — que venga luego á verme — y le envío mil afectuosos recuerdos, y quisiera saber como estaba, y si su muy digno señor marido estaba bueno de salud, y los chiquitos: la linda Enriqueta y la Juanita con sus rizos negros, y el ágil Manuel, si van siempre bien, y si tambien están buenos en su familia? Y dile que es mi cariño y corazoncito querido mio, y le envío mil abrazos y suplicole que me haga el favor de prestarme para las fiestas una cinta de seda azul de su tocador surtido.“

(Sage der Frau Dolores . . . , meine gute Freundin in der Bolivia-Strasse, es sei schon eine Ewigkeit her, seit wir uns zuletzt gesehen, und ich sterbe fast vor Sehnsucht nach ihr — sie solle nur bald wieder einmal zu mir kommen, und ich lasse sie recht schön grüssen und fragen, wie es ihr gehe, und wie das Befinden ihres verehrten Herrn Gemahls sei, und was die lieben Kleinen machen, die niedliche Enriqueta und die schwarzlockige Juanita und der flinke Manuel, ob sie immer gesund und munter seien, und ob auch in der Familie Alles wohl sei? Und sage ihr, sie sei stetsfort mein liebes Schätzchen und Herzchen, und ich schicke ihr viel tausend Küsse und lasse sie fragen, ob sie vielleicht so gut sein möchte, mir über die kommenden Festtage ein blauseidenes Band aus ihrem wohl-assortirten Putzkästchen zu leihen.) — — — — —

Ich darf dieses Thema nicht abbrechen, ohne zu sagen, dass sich der „bello sexo de Quito“ im Allgemeinen durch eine natürliche Anmuth auszeichnet. Sie sind, wie der spanische Ausdruck hiefür treffend lautet: simpáticas.

Ein Reisender sagt nun, indem er die Guayaquileñas mit den Quiteñas vergleicht, Folgendes:

Die Guayaquileñas haben:

„Les yeux vifs et ardents, le pied fin et mignon, les teintes chaudes et dorées.“

Von den Quiteñas sagt er hingegen:

„Les yeux ne lancent pas de flammes, le pied est sans gentillesse, l'épiderme ne reflète pas les rayons du soleil“

Aus eigener Anschauung kann ich mich mit dieser Kritik nicht ganz einverstanden erklären, sondern finde, dass die Bewohnerinnen der Hauptstadt in ihren Reizen dabei entschieden beeinträchtigt und die Contraste etwas zu schroff gezeichnet sind; ich kann im Gegentheil sagen, dass die Quiteñas, unter denen sich auch viele Blondinen finden, alle fast ohne Ausnahme hübsch sind. Pobrecitas niñas! Gewiss hat der Reisende, der ein solch hartes Urtheil über sie fällte, keinen Stein mehr im Brett bei ihnen (wenn er überhaupt jemals einen hatte?) — sie werden ihm so etwas nie vergessen — bei den bevorzugten Guayaquileñas dagegen wird er in dauernder Gunst stehen!

* * *

Laut Census von 1873 betrug die Zahl der Priester, Mönche und Nonnen in der Republik Ecuador 537, vertheilt auf die Städte Quito (192), Ibarra (50), Riobamba (57), Cuenca (107), Loja (70), Guayaquil (49) und Portoviejo (12). Quito ist Sitz des Erzbischofs.

In Quito sind folgende geistliche Orden:

Franziskaner, Dominicaner, Jacobiner (Sandieganos), Augustiner, Mercenarios, Jesuiten, Hermanos de las Escuelas Cristianas.

Letztere haben eine Schule und das Protectorado católico unter sich.

Nonnenklöster sind folgende:

El Cármén, la Concepcion, la Encarnacion, Santa Clara und Santa Catalina; das Kloster der Hermanas de la Caridad (der barmherzigen Schwestern), das der Hermanas de los Sagrados Corazones (d. hl. Herzen), das der Hermanas de la Providencia, endlich das Kloster der Hermanas del Buen Pastor.

Die Carmelitas (Carmeliterinnen) haben zwei Klöster (conventos) in Quito, eines in Ibarra und eines in Cuenca. Die Conceptas haben Klöster (monasterios) in Quito, Ibarra, Riobamba, Cuenca und Loja; ihr Personal beläuft sich auf 124. Die Nonnen de la Encarnacion haben bloss ein dürftiges Kloster in Quito; die Nonnen de Santa Clara und die de Santa Catalina besitzen je ein Kloster in Quito.

Die Hermanas de la Caridad oder Sœurs de la charité (Französinen) haben das Hospital de San Juan de Dios*) in Quito unter sich und das Findelhaus (casa de expósitos), ferner in Cuenca ein Spital und in Guayaquil deren zwei. Die Hermanas de los Sagrados Corazones leiten die Mädchenschulen (colegios de señoritas) in Quito, Riobamba, Cuenca und Guayaquil. Die Hermanas de la Providencia haben das Waisenhaus (casa de huérfanas) in Quito unter sich.

Der verstorbene Präsident García Moreno liess im Jahr 1871 eine grosse Zahl Jesuiten nach Quito kommen. Die Jesuiten stehen der Universität und den Schulen

*) Dieses Spital, ausschliesslich unter der Obhut der barmherzigen Schwestern stehend, ist nicht sehr gut eingerichtet. Ein Franzose, den ich auf der Reise gekannt, lag dort mehrere Wochen krank darnieder, und ein von der Küste heraufgekommener, im höchsten Grade schwindsüchtiger Italiener starb daselbst. Alles Lob sei den barmherzigen Schwestern gezollt für ihre aufopfernde, liebevolle Pflege, welche sie den Kranken angedeihen lassen!

(colegios) vor in Quito, Riobamba, Cuenca und Guayaquil, wo sie Klöster haben. Durch alle Schichten der Bevölkerung macht sich ihr Einfluss geltend; sie dominiren überall und haben es dahin gebracht, dass das Volk nicht nur gut katholisch, sondern eigentlich fanatisch katholisch geworden ist. Selbst die Costeños werden von ihren Nachbarn im Hochland, den Serranos, nicht als Rechtgläubige resp. nicht als ihresgleichen betrachtet!

Einen düstern und melancholischen Eindruck machen auf den protestantischen Fremden die vielen Processionen und Umzüge in Quito. An jedem Donnerstagmorgen sah ich einen Zug von Pfaffen und Civilpersonen mit Fahnen und einem Christusbilde durch die Strassen ziehen, indem sie einen Trauermarsch spielten und von Haus zu Haus um einen Obolus bettelten.

Am Charfreitag des Jahres 1880 brach in einem der Nonnenklöster eine Feuersbrunst aus. Menschenleben waren keine zu beklagen. Das Volk betheiligte sich voller Eifer an der Rettung der Heiligenbilder, zog die rauchenden Ueberreste auf die Plaza und tanzte heulend und weinend um die Bilder herum. Tags darauf brachten die Leute massenhaft Holz und Backsteine herbei, auf diese Weise ihr Scherflein zum Wiederaufbau des Klosters beitragend.

Die Begräbnisse finden in Quito bei Nacht statt; jeder der Theilnehmer trägt eine lange Kerze. — Die Protestanten werden in einem abgesonderten Winkel des städtischen Kirchhofs bestattet.

Vergnügungen und Unterhaltungen gibt es in Quito nicht viele. Zu den Volksbelustigungen gehören:

- 1) die Maskeraden während der Semana santa (Charwoche);
- 2) der Carneval;

- 3) die Hahnenkämpfe ;
- 4) das Ballspiel auf der Alameda (dem ich mehrmals beiwohnte).

Quito besitzt ein Theater, das aber durch eine simple Bretterbude repräsentirt ist. Während der Monate October bis December 1880 spielte eine spanische Zarzuela-Truppe,*) führte Dramen, Lustspiele und Opern, u. A. den „Trovatore“ gar nicht übel auf.

Der bigotte García Moreno wollte s. Z. kein Theater gestatten.

Der Curiosität wegen will ich hier noch die Extra-Feiertage (dias de fiesta) aus dem quitenischen Kalender pro 1880 anführen. Es sind deren: im Januar 1, Februar 1, März 2, Mai 1, Juni 1, September 1, November 1 und im December 1.

In Quito erscheinen jeden Samstagabend zwei Zeitungen:

- 1) „El Fenix“, welcher jeweilen bei Ciro Mosquera im Portal del Arzobispo auf der Plaza Mayor à 1 Real pr. Nummer käuflich ist;

- 2) „El Ocho de Setiembre“, periódico oficial (Amtsblatt).

Bücher sind in Quito sehr theuer, selbst die inländischer Literatur; am billigsten noch sind sie bei den Jesuiten käuflich. Von ecuadorianischen Autoren ist Manuel Villavicencio durch sein Werk: „Geografía de la República del Ecuador“ in rühmlicher Weise bekannt. Ein Schriftsteller der Gegenwart ist Don Juan Leon Mera, correspondirendes Mitglied der spanischen Akademie. Um

*) Zarzuela = komische Oper.

auch ein Product ecuadorianischer Literatur mit nach Europa zu bringen, kaufte ich:

von Mera: „Cumandá“, Roman nach einer Legende des Landes, erschienen 1879, und den „Catecismo de Geografia de la República del Ecuador“, erschienen 1875; ferner von P. F. Cevallos den „Compendio de la Historia del Ecuador“ (Geschichte von Ecuador), Quito 1879.

Von Europa oder den Vereinigten Staaten werden wenige Bücher importirt. Eine eigentliche Buchhandlung existirte in Quito zu meiner Zeit nicht.

Die Mischlinge (Cholos) bilden in Quito die Handwerkerklasse; es sind Schneider, Schuster, Sattler u. s. w. Viele dienen auch bei der Armee. Bei allen Aufträgen oder Reparaturen verlangen die Leute „Seña“ (Anzahlung, vgl. pag. 125), wie die Arrieros, führen dann aber die Arbeit prompt und gewissenhaft aus. Sogar beim geringfügigsten Geschäft, wie z. B. ein Paar Stiefel neu sohlen zu lassen (Kosten 6 Reales) musste ich 2—3 Reales Seña zahlen, damit die Leute, wie sie sagten, das hiezu benöthigte Leder kaufen könnten! Dafür war die Sache binnen einem halben Tage erledigt.

Eine grosse Industrie bildet die Fabrikation von Heiligenbildern, ferner werden kleine Figürchen aus Corozo (eine harte Frucht), Trinkbecher aus Horn und andere, dem Lande eigenthümliche Gegenstände verfertigt. Reit utensilien findet man in Quito ebenso gut und billiger vor als an der Küste, sowie gute Photographien und Malereien. Ich kaufte eine Anzahl Photographien von Stadt und Land bei Pedro José Vargas, Platz Santa Clara.

Quito ist die Heimath mehrerer (dort) berühmter Männer, so der Maler Miguel de Santiago, Samaniego und Antonio Salas; des Bildhauers Chil, bekannt unter

dem Volksnamen „el Capiscara“; des hervorragenden Redners Don José Mejía u. a.

Die indianische Bevölkerung von Quito mag sich auf ca. 10,000 Seelen belaufen. Die Indianer verrichten Knechtesdienste, sind Aguadores (Wasserträger), Carregadores (Lastträger) bei sehr kärglichem Verdienst, höchstens wenige Reales im Tag ausmachend. Sie sind von mittlern Wuchse, besitzen dabei eine unglaubliche Körperkraft und sind äusserst genügsam. — Dem neu Ankommenden werden die „Indios del Napo“ auffallen, welche in langem Zuge, schweigsam und düster, mit der Tauna (Stock) in der Hand, im „Gänsemarsch“ in der Mitte der Strasse einher laufen. Es sind Indianer vom Napo-Gebiet, welche aus der „Provincia del Oriente“,*) d. h. von den Ortschaften Papallacta, Baeza, ja sogar von Archidona her nach Quito kommen, um Landesproducte gegen Lebensmittel, Mercerie und Quincaillerie auszutauschen.

Der Anzug der Napo-Indianer besteht aus der sog. Cotona (eine Art grobe baumwollene Weste), aus dito Hosen und einem baumwollenen oder wollenen Poncho eigener Manufactur. Die Weiber tragen einen Ueberwurf von hellblauer oder brauner Farbe und um die Hüften einen selbstgewobenen wollenen Gürtel. Oft gehen die

*) Mit „Provincia del Oriente“ wird das im östlichen Theile der Republik Ecuador liegende Gebiet bezeichnet, welches sich von Quito ostwärts gegen den Amazonenstrom erstreckt, resp. von dessen Zuflüssen, wie Rio Napo, Pastaza, Morona (Upano) u. s. w. durchströmt wird und theilweise noch unerforscht ist. Die „Capital“ (Hauptstadt) des Oriente ist Archidona am linken Ufer des Rio Misagalle, eines Nebenflusses des Napo. Die Jesuiten haben mehrere Missionsstationen in dortiger Gegend angelegt, so in den Ortschaften Archidona, Tena und Napo.

Indianer barfuss und mit nackten Beinen; die „reichern“ unter ihnen jedoch tragen Sandalen und einen Filz- oder Strohhut. Die Weiber hegen eine grosse Vorliebe für glänzenden Schmuck, besonders erpicht sind sie auf Korallenhalsbänder, dito Ohrringe und Armbänder; wir wurden oftmals auf der Strasse von ihnen um welche bestürmt. „El Sr. patron no vende corales? — Déme V. corales“ (Verkauft der Herr keine Korallen? — Geben Sie mir Korallen) hiess es von allen Seiten. Man trifft mitunter Indianerinnen mit schönen, dem europäischen Typus sich nähernden Gesichtszügen. Entschieden hässliche Gesichter sind bei den Indianern selten; stets aber haben sie einen herben, melancholischen Ausdruck — höchst selten oder nie sieht man sie lachen.

Ich komme mit einigen Worten auf die in Quito residirenden Europäer zu sprechen. Sie sind in erstaunlich geringer Zahl, denn die ganze Colonie wird ihrer zwischen 30 und 40 betragen. Am zahlreichsten vertreten sind die Franzosen. Wie in den meisten südamerikanischen Städten fehlen auch hier nicht der französische Coiffeur, der deutsche Uhrmacher (zugleich Photograph), die dänische Apotheke, ein französischer Zahnarzt, der deutsche Hutmacher u. s. w.

1880 gab es in Quito drei grössere fremde Geschäftshäuser, die „por mayor y menor“, d. h. en gros et en détail verkauften. Von dem mir befreundeten Hause in Guayaquil hatte ich ein Empfehlungsschreiben an das deutsch-englische Handelshaus Woodhouse y Kusell, Import von Manufacturwaaren, zugleich deutsches Viceconsulat.

In Ermangelung eines Clubs oder Vereins bildet das Hotel von Giacometti in der Carrera de Venezuela all-

abendlich das Rendez-vous der Fremden, insbesondere der Franzosen. Ich verbrachte da bei einer Partie Billard oder einem Piquet- oder Rams-Spiel einige angenehme Stunden und erhielt manche interessante Auskunft über Land und Leute. Ich denke jetzt noch mit Vergnügen an den freundlichen Empfang zurück, der uns hauptsächlich seitens der Franzosen zu Theil wurde, und wie sie miteinander wetteiferten, uns den Aufenthalt in Quito so angenehm wie immer möglich zu machen.

Während unseres Dortseins trieb sich ein deutscher Jude in der Stadt herum, welcher in Folge der in Guayaquil wüthenden Gelbfieber-Epidemie von der Küste in die Sierra gekommen war und ebenfalls bei Giacometti wohnte. Der Mann handelte mit Uhren und Bijouterien, machte sich aber durch sein vorlautes, zudringliches Wesen sowohl bei den Einheimischen als auch bei den Fremden bald dermassen verhasst — er war zudem ein starker Trinker — dass es selbst dem geduldigen Giacometti schliesslich zu bunt wurde und dieser ihm eines schönen Tages die Thüre wies. Wer aber immer wieder auftauchte, war unser Jude, ein buchstäblicher Ahasverus! Eine drollige Geschichte fällt mir eben ein: Einst nämlich gerieth der Mann — angetrunken wie er war — in einem Laden mit den Leuten einer geringfügigen Ursache wegen in Wortwechsel. Als er erbost das Local verliess, folgte ihm die gesammte Strassenjugend unter lautem Halloh auf dem Fusse nach. Das schien ihn doch zu ärgern, denn plötzlich schoss er, um die Jungen zu erschrecken oder auch nur zum Jux (?) seinen Revolver ab — glücklicherweise ging der Schuss in die Luft — ob absichtlich oder unabsichtlich, bleibe dahingestellt. Daraufhin natürlich die ganze Policia mit dem Präfecten an der Spitze dem

Juden nach und es entspann sich ein förmlicher Wettlauf durch die Stadt. Schliesslich musste unser Herr Jude doch den Kürzern ziehen und konnte nun bis zum folgenden Morgen am Schatten kühler Denkungsart brummen! — Ein ander Mal bekam der Mann Streit mit einem Franzosen, Stammgast bei Giacometti, bis sich Beide bei der Gurgel packten. Das Ende vom Lied war, dass der Jude hinausgeschmissen wurde. — Ich sah ihn einige Wochen später in Guaranda, hernach in Guayaquil wieder und hörte, dass er auf der Rückreise nach der Küste gänzlich ausgeplündert worden sei. Ich konnte den Señor judío trotz seines vielfachen Missgeschicks nicht stark bedauern, hatte er doch sein Unglück grösstentheils selbst verschuldet. Und dieser Mann soll früher in guten Verhältnissen, ja reich gewesen sein und nur durch das unglückselige Trinken war er so heruntergekommen.

Zu unserer Zeit hielt sich auch ein deutscher Botaniker in Quito auf. Derselbe durchstreifte die Umgegend nach allen Richtungen und beabsichtigte, später Forschungen in dem noch völlig unbekannten Gebiete des Rio Caquetá (oder Rio Japurá, Nebenfluss z. L. des Amazonasstromes) anzustellen.

Es wäre ungerecht, wenn ich nicht auch den beiden Franzosen, meinen Reisegefährten, welche Freud und Leid in Ecuador mit mir theilten, einige Zeilen widmen wollte. Der Eine, Pierre Jouve von Aiguilles (Hautes Alpes), hatte wegen des peruano-chilenischen Kriegs sein Geschäft in Lima aufgegeben und war mit einem Stock von Manufactur- und Merceriewaaren nach Ecuador gekommen. Er reiste damit von Stadt zu Stadt. — Sein Compagnon, Gustave Scioville von Cherbourg — ein fideler Normand — hatte in gleicher Eigenschaft bereits grosse

Reisen in Centralamerika (Guatemala und Costa Rica) und in Südamerika (spec. Columbia) gemacht. Sie stimmten beide darin überein, dass nirgends in Südamerika mit den Leuten so schwierig zu handeln sei als in Ecuador! „C'est le dernier peuple du monde“ behaupteten sie in ihrer „verve française“ von den Quiteños! Doch alle Schicksalstücken und Beschwerden auf der Reise vermochten nicht, ihren Humor zu dämpfen; immer waren sie fröhlich und guter Dinge, und ich habe manche lustige Stunde in ihrer Gesellschaft verlebt.

Das Grand Hôtel de France von Domingo Giacometti ist das einzige fremde Gasthaus in Quito. Ich logirte und ass dort während meines ganzen Aufenthalts in dieser Stadt und bezahlte per Monat: für Zimmer (incl. Bedienung) 10 \$, für Kost 25 \$. Bei kürzerm Aufenthalt beträgt der Tagespreis des Zimmers 4—10 Reales, der Kost 1 \$.*) Dies sind in der That keine übertriebenen Preise, zudem war ich mit dem Hotel in jeder Beziehung zufrieden.

Ecuadorianische Gasthöfe (posadas) und Speisehäuser (fondas) gibt es in Quito die Hülle und Fülle; die Preise daselbst sind niedriger als bei Giacometti, doch sind Zimmer und Verpflegung in den meisten Fällen herzlich schlecht. Man bezahlt für Wohnung per Tag 2—3 Reales, per Monat 5—8 \$; für Kost per Tag 3—4 Reales, per Monat 12—15 \$. Der Posadero (Wirth) liefert, wenn es nicht von vornherein einbedungen wird, weder Bettzeug, noch Licht. Die Bedienung ist gleichfalls ausgeschlossen, indem nach Landessitte jeder Reisende seinen

*) Bei den ecuadorianischen Preisaufzeichnungen ist jeweilen der Peso feble (\$) à 8 Reales verstanden (1 \$ = ca. 3½ Fr.).

eigenen Criado (Diener) hält, oder andernfalls für ein paar Reales einen Indianerjungen zur Besorgung der häuslichen Dienste dingt. Bei diesen Criados oder Peones muss zuweilen energisch mit Stock oder Peitsche nachgeholfen werden, um sie zum Gehorsam zu zwingen, wie ich selbst einmal in Riobamba Zeuge war. Die Scenen, die sich da abspielten, übergehe ich lieber mit Stillschweigen!

Unter den Posadas in Quito nenne ich als eine der besten die von Ramon Pazmiño in der Carrera de Venezuela unweit Giacometti's Hotel.

Es ist aus Vorstehendem ersichtlich, dass Quito kein theurer Platz ist; man kann dort billiger leben als mancherorts in Europa. Alles ist im Verhältniss billiger als an der Küste. Das Fleisch ist in Quito gut und nicht theuer, ebenso kommt in grossen Mengen ausgezeichnetes Obst (Bananen, Chirimoyas, Orangen, Abacates etc.), das von den Indianern aus den heissen Thälern hergebracht wird, täglich auf den Markt und ist wohlfeil zu haben.

Folgende Tabelle diene zur Vergleichung der couranten Preise verschiedener Artikel in Quito und in Guayaquil:

Artikel.	Quito.	Guayaquil.
Zimmer im Gasthof pr. Tag .	2—3 R.	1 §
Beköstigung pr. Tag	3—4 R.	1 § 2 R.
1 Flasche Rothwein	1 ¹ / ₂ —2 §	1 §
Rothwein glasweise	—	1 R.
1 Flasche ausländisches Bier .	1 §	4—6 R.
1 „ ecuadorianisches Bier	2 R.	—
1 „ Chicha	1 ¹ / ₂ —1 R.	—
1 „ Mayorca (Landes- branntwein)	4 R.	—

Artikel.	Quito.	Guayaquil.
1 Flasche Cognac	2 ¹ / ₂ §	—
1 Consumation im Kaffeehaus (Wermuth, Sherry etc.) . .	1 R.	1 R.
1 Fresco de piña, — de mora, — de limon etc.	¹ / ₂ R.	1 R.
Helados (Gefrorenes) pr. Portion	1 R.	2 R.
Pasteles (Pastetchen) pr. zwei .	¹ / ₂ R.	—
¹ / ₂ Dutzend Stearin-Kerzen . .	3 R.	2 R.
1 Päckchen ecuadorianischer Ci- garetten	¹ / ₂ —1 R.	¹ / ₂ R.
Havana-Cigaretten { pr. 3 Päckch.	2 R.	—
{ pr. 4 "	—	2 R.
Schwedische Zündhölzchen pr. 4 Schachteln	¹ / ₂ R.	¹ / ₂ R.
Wachszündhölzchen pr. Schachtel	¹ / ₂ R.	—
Poncho „con dos caras“ (halb- vollener, importirter) . . .	5 ¹ / ₂ —6 §	—
Poncho gruesco (v. Guano, in- länd. Manufact.)	3 ¹ / ₂ §	—
Poncho de bayeta (v. Cotacachi, inländ. Manufact.)	1 ¹ / ₂ §	—
Cylinderhut	4 ¹ / ₂ —5 §	von 5 § an
Strohhut (inländ. Manufact.) .	—	„ 5 § „
Kaltes Bad	¹ / ₂ R.	1 R.
Barbier	1 R.	2 R.
Transport des Gepäcks . . .	2 ¹ / ₂ R.	6 R.
Muelle-Taxe bei Landung in Guayaquil, pr. Gepäckstück (bulto)	—	1 R.

Landeswährung in Ecuador ist der Peso oder Piaster (§). Man unterscheidet nun:

1) den Peso fuerte (Silber), kurz „Fuerte“ genannt, à 100 Centavos oder 10 Reales, ca. 5 Fr. valiirend;

2) den Peso feble (Papiergeld oder 8 Reales Silber), kurzweg „Peso“ genannt, à 8 Reales.

Die Banco de Quito, einziges Bankinstitut in der ecuadorianischen Hauptstadt, welche vor einigen Jahren gegründet wurde, gibt Noten aus von 1 Peso aufwärts.

Im täglichen Verkehr rechnet man in Ecuador stets per Peso à 8 Reales und unterscheidet den Peso fuerte durch seine speciellen Benennungen wie z. B.: „Sol“ (1 peruanischer \$), „Fuerte“ (für den chilenischen und columbianischen Silberpiaster).

An Silbermünzen sind im Umlauf:

1) von Fuertes: Soles, chilenische und columbianische Pesos, französische Fünffrankenstücke etc.;

2) von Unterabtheilungen des Piasters:

5, 4, 2, 1 und $\frac{1}{2}$ Reales-Stücke (chilenische, peruanische und columbianische Münzen), ferner 4, 2, 1 und $\frac{1}{2}$ Reales-Stücke ecuadorianischer Währung.

NB. Ganze und halbe ecuadorianische Fuertes bekam ich keine zu Gesicht.

Im Kleinhandel wird in der Regel nach Reales und halben Reales (Medios) gerechnet.

Kupfermünzen in Circulation in Quito: 1 und 2 Centavos-Stücke ecuadorianischer Prägung.

Die kleinste in Quito im Kleinverkehr gebräuchliche Münzart ist der Calé (= 3 Centavos); darunter kann man nichts kaufen. — Halbe Centavos gibt es nicht.

Papiergeld. Es circuliren sowohl Noten der Bank von Quito im Werthe von 1, 5, 10, 20, 50, 100 Pesos, als auch solche der Bank von Ecuador (in Guayaquil), letztere kurzweg „Billetes de Guayaquil“ benannt. Bis in die neuere Zeit konnten diese Billetes de Guayaquil nur unter Verlust in der Hauptstadt verwerthet werden; jetzt

gelten sie gleichviel wie die Quito-Banknoten, ja noch besser.

Die Noten von Guayaquil werden in der ganzen Republik an Zahlung genommen, während die Noten der Bank von Quito von Quito abwärts nur bis Guaranda passiren. Guayaquil geniesst also einen grössern Credit als die Hauptstadt! — Die Kupfermünzen passiren bloss im District von Quito und von da abwärts bis Mocha, weiter hinunter nicht mehr, ebensowenig in Riobamba. Manche der ecuadorianischen Silbermünzen haben ein Loch und sind fast bis zur Unkenntlichkeit abgeschliffen. Die Regierung selbst soll s. Z. das Durchlöchern der Münzen anbefohlen haben, um auf diese Weise der Ausfuhr entgegen zu steuern — allerdings ein probates Mittel, indem solche durchlöchernte Münzen an der Küste nicht passiren.

Gold sah ich keines in Umlauf.

An Kleingeld, besonders an Medios ($\frac{1}{2}$ Reales) herrschte a. 1880 in der Hauptstadt starker Mangel; bei der Abreise von Quito konnte ich selbst auf der Bank keine bekommen, was mir sehr unangenehm war, da gerade die Medios auf Reisen in Ecuador eine sehr bequeme Münze sind.*)

Schema der in Ecuador gebräuchlichen
Münzsorten.

1 Peso papel (Papierpiaster) = 8 Reales Silber = 80 Centavos,
1 „ fuerte (Silberdollar) = 10 „ „ = 100 „

*) Ich erhielt einmal in Guayaquil wegen Mangels an Kleingeld ein Päckchen Cigaretten statt eines Medio, und in Riobamba geben die Indianerinnen auf dem Markt oft Früchte, z. B. eine Orange anstatt eines Medio heraus.

1 Real = 10 Centavos Kupfer,

$\frac{1}{2}$ " = 5 " "

1 Calé = 3 " "

Französische und amerikanische Silbermünzen werden in Ecuador ebenfalls an Zahlung genommen und zwar valiiren:

1 Fünffrankenstück	}	10 Reales
1 amerikanischer Dollar		
$\frac{1}{2}$ " "		5 "
2 Fr.		4 "
1 Fr.		2 "
50 Cts.		1 Real.

Silberne französische 20-Centimes-Stücke gelten $\frac{1}{2}$ Real (in Riobamba). — Ich sah in Quito häufig one dime- und half dime-Stücke (10 und 5 Cents), die 1 Real und $\frac{1}{2}$ Real gelten; auch ganz alte Fünffrankenstücke befinden sich in Circulation.

Der Peso feble stellte sich im October 1880 in Guayaquil beim Umwechseln von £ (Gold), amerikanischem Gold und südamerikanischen Unzen auf Fr. 3. 45.

1 Real also = 43 Cts.

Für je 1 £ erhielt ich $7\frac{1}{2}$ \$ ecuadorianisches Geld.

Für Gold musste in Guayaquil, October 1880, folgendes Agio gezahlt werden:

52 % für amerikanisches Gold;

50 % " englisches "

48 % " französisches "

38 % " peruanisches "

38 % " columbianisches "

Quito ist nicht Handelsstadt wie Guayaquil. Sämmtliche Kaufleute verkaufen en gros et en détail und in der

Regel nur gegen baar. Ausschliessliche Grossisten gibt es nicht.

Die bedeutendsten Artikel inländischer Manufactur sind:

Grobe Baumwollstoffe, Ponchos, Stroh Hüte, Teppiche, Sättel, Sporen und sonstiges Reitzzeug, Schuhe, Sandalen, Geschirr, Malereien, Cigaretten, Mayorca (eine Art Branntwein), Chicha, Dulces (Süssigkeiten).

Der Export von Quito beschränkt sich auf Zucker, etwas Baumwolle, Getreide, Vieh (Production der Haciendas im Innern).

Die Lage Ecuador's unter der Linie und seine verschiedenartige Bodenbeschaffenheit ermöglichen alle Klimastufen von der tropischen Hitze an der Küste und im Oriente (östlicher Theil) und dem gleichmässigen, milden Klima der zwischen den beiden Andesketten gelegenen Hochebene bis zur sibirischen Kälte auf den Cordilleren-Spitzen. Daher kommt es auch, dass Pflanzen und Früchte der tropischen, der gemässigten und der kalten Zone zu finden sind, und es soll sogar Punkte geben, von welchen aus man zugleich Korn- und Kartoffelfelder, Zucker- und Ananaspflanzungen übersehen kann.

Die Küstenregion und die Thäler im Oriente produciren Cacao, Reis, Bananen, Zuckerrohr, Yuca etc., die Hochebenen (planicies interandinas) alle Arten von Getreide und Gemüsen wie Mais, Weizen, Gerste etc. In den die Hochebenen unterbrechenden heissen Thälern gedeihen ebenfalls Producte der Küste: Zuckerrohr, Kaffee, Tabak etc.

In Quito und Umgebung werden u. A. Mais, Weizen, Gerste und Kartoffeln gebaut; von Pflanzen finden sich hauptsächlich Fuchsias und Enzianen vor. — Auch Erd-

beeren, an Grösse und Geschmack unsern Walderdbeeren nicht unähnlich, gibt es im ecuadorianischen Hochland.

Indem ich hier in Kürze die Haupt-Industriezweige Ecuador's, sowie einige der Landesspecialitäten aufführe, sei vorerst genannt:

Guayaquil als erster Hafen und Handelsplatz der Republik; dann Bodegas, Stapelplatz für das Innere; das Transport- und Arriero-Wesen in Guaranda; es seien erwähnt die Schuhe und sonstige Lederarbeiten von Ambato; die Heiligenbilder-Industrie, Malereien und Reitzug in Quito; ferner die Ponchos von Cotacachi und Guano; die grossen Wollwebereien in Guano; die Mineralquellen von Baños; die Goldminen von Zaruma; der Handel mit Edelsteinen in Cuenca und Loja; die China-Wälder von Auritosinga (Provinz Loja); der vorzügliche Cacao und Tabak von Esmeraldas; der ebenfalls sehr geschätzte Cacao vom Guáyas-Gebiet; die Stroh Hüte, verfertigt in der Provinz Manabí; endlich die Producte des Oriente.

Es werden im Thale von Quito u. A. Hasen und Eichhörnchen getroffen. In den Urwäldern des Oriente hausen der Jaguar und der Puma. Schlangen sind in der Sierra höchst selten. Schmetterlinge sah ich nur in spärlicher Zahl. Mosquitos und Niguas (Sandflöhe) kommen im Hochland nicht vor, dafür umsomehr Ratten,*) Mäuse und anderes Ungeziefer, von dem ich früher gesprochen habe.

In Quito finden bloss zwei Mahlzeiten des Tags statt: das Almuerzo (Frühstück) zwischen 9 und 11 Uhr Vormittags und die Comida (Hauptmahlzeit) zwischen 3 und 5 Uhr Abends.

*) In Pará (Brasilien) hält man in den Läden grosse Boa-Schlangen als Rattenvertilger — so wurde mir erzählt.

Einer Eigenthümlichkeit muss ich noch Erwähnung thun, nämlich der, dass die Frau unseres Wirthes die Mahlzeiten nicht mit ihrem Manne, sondern meistens allein auf ihrem Zimmer mit den Kindern und — gewöhnlich auf dem Fussboden sitzend — einnahm.

Es ist in Quito nicht Sitte, den Morgenkaffee zu nehmen; wir selbst kehrten uns aber nicht daran, sondern blieben unserer alten Gewohnheit treu.

Mit Locro (Kartoffelsuppe) beginnt und mit Locro endet eine richtige ecuadorianische Mahlzeit. Die Speisen sind mit Ají (spanischer Pfeffer) gewürzt und stark mit Zwiebeln und Tomaten vermenget. — Von Gemüsen werden Rüben, Blumenkohl und Spinat gezogen. Tropische Früchte, z. B. Bananen, Chirimoyas, Avocas, Orangen und Guindas (eine Art Kirschen) erscheinen täglich auf der Tafel. Landesgetränke sind: Mayorca (Branntwein), Chicha (aus Mais, Ananas oder Zuckerrohr zubereitet) und Bier (cerveza).

In der Stadt finden sich unzählige Mayorca- und Chicha-Schenken, sog. Pulperias. Man unterscheidet Chicha dulce und Chicha ágría (süsse und saure Chicha).

Auch Bier wird in Quito gebraut — billig und nicht besonders gut.

Eine Specialität von Quito sind die Dulces (Süssigkeiten) und Pasteles (Backwerk), ferner die Frescos con nieve (mit Schnee gekühlte Getränke) wie z. B. Fresco de piña (Ananassaft), Fresco de mora (Maulbeersaft), Leche con nieve (Milch mit Schnee), sowie verschiedene Sorten Gefrorenes (helados). Nieve oder Razu (Schnee) wird täglich durch Indianer vom Pichincha her in die Stadt hinuntergebracht.

Der Hauptstadt nächste Umgebung ist sehr romantisch

und wechselnd. Wenn nur bessere Communicationen existirten! Der gewöhnliche Sonntagsspaziergang der Quiteños geht nach dem Garten des Observatoriums, der sog. Alameda mit Weiher (Kahnfahrten u. dgl.). — Sehr lohnend ist die Ersteigung des Panecillo, eines etwa 600' über der Stadt sich erhebenden Hügels (3079 m ü. M.), von dessen Spitze sich ein prächtiges Panorama über die Stadt darbietet.

Die wichtigste von Quito ausgehende Strasse ist die, welche nach Süden resp. nach Bodegas (Babahoyo) führt und, wie bereits erwähnt, von Quito bis Ambato fahrbar ist (la carretera). Es ist die grosse und bis jetzt alleinige Verkehrsstrasse zwischen Quito und der Küste. — In nördlicher Richtung führt von Quito eine Strasse oder vielmehr ein Saumpfad, sog. „Camino de herradura“, über Otavalo nach der Stadt Ibarra und weiter über die Grenze bis nach Pasto in der Republik Columbia. — Von Quito ostwärts führt ein Weg (bis Papallacta Saumpfad) über den Huamani-Pass (4572 m) nach dem 3204 m ü. M. gelegenen Indianerdorf Papallacta und weiter über Baeza, Archidona etc., resp. durch den „Grande Oriente“ nach dem Napo-Fluss. Diesen hinabfahrend gelangt man an den Amazonenstrom!*)

*) Die Reise von Quito nach dem Rio Napo (wobei man, wenn von der Küste herkommend, beide Andesketten, die westliche via Chimborazo-Pass, die östliche via Huamani-Pass zu überschreiten hat) und auf diesem Fluss per Canoe nach dem Amazonenstrom wurde in neuerer Zeit zum ersten Male im Jahr 1867 von dem amerikanischen Forscher James Orton ausgeführt (sie wurde nämlich schon im Jahr 1540 von Orellana und 1637 von Pedro Teixeira gemacht); zum zweiten Mal im Jahr 1880 durch den Reisenden Charles Wiener, jetzt französischer Viceconsul zu Guayaquil. Wiener brach am 23. Mai

Mit der Napo-Route ist demnach eine neue practicable Verbindung quer durch den südamerikanischen Continent vom Pacific bis zum Atlantic hergestellt, also folgendermassen: Ausgehend von Guayaquil, nach Quito und von da nach dem Rio Napo führend, diesen Fluss hinunter bis zum Amazonenstrom, welch letztern man bei der peruanischen Ortschaft Pebas erreicht, sodann den Amazonenstrom hinabfahrend bis nach Pará an der Atlantischen Küste. Zur Zeit gehört dieser Uebergang jedoch noch zu den schwierigsten Unternehmen punkto Reisen in Südamerika, wie aus vorstehenden Zeilen leicht ersehen werden konnte. Als Curiosum verdient noch erwähnt zu werden, dass von den bis zum heutigen Tage bekannten Routen

1880 von Quito auf und erreichte nach 101tägiger Reise voll Beschwerden und Gefahren endlich glücklich am 1. September via Rio Napo den Amazonenstrom. Einen Begriff von den Mühsalen dieser Reise macht man sich am besten aus der Thatsache, dass Wiener bloss von Quito bis Papallacta, eine Strecke von nicht ganz 56 km, volle vier Tage brauchte; von Papallacta bis Baeza 5 Tage; von Baeza bis Archidona ca. 6 Tage; von Archidona (100 km von Papallacta entfernt) bis Tena 1 Tag und von Tena bis an die Ufer des Napo 1 Tag. Die Fahrt auf dem Napo bis zum Amazonenstrom und kleine Excursion auf dem untern Rio Coca dauerten über 50 Tage. Besondere Schwierigkeiten boten: Der Uebergang über den Huamani-Pass, äusserst mühsam wegen seiner beträchtlichen Höhe (15000 engl. Fuss); der Abstieg nach Papallacta; ferner das Ueberschreiten mittelst Baumstämmen der Rios Maspa und Ossayacu (zwischen Papallacta und Baeza); das Durchwaten des infolge der Regengüsse hoch angeschwollenen Rio Cosanga und das Ueberschreiten der Serrania (Gebirgszug) de Huacamayo (zwischen Baeza und Archidona); schliesslich das Passiren der zwei grossartigen Stromschnellen des Rio Napo: Latas und Serafines. (Der Napo wird nämlich erst dann schiffbar, nachdem er den Rio Misagalle aufgenommen hat, resp. unterhalb Serafines.) Theilweise musste überhaupt ein Weg gebahnt werden,

von der West- nach der Ostküste Südamerika's keine andere als die Napo-Route so nahe dem Aequator hin führt und zwar auf dem ganzen Traject.

In westlicher Richtung geht von Quito keine eigentliche Strasse aus; es war zwar früher eine Route nach dem nahe bei der columbianischen Grenze gelegenen Hafen Pailon projectirt, der Plan wurde aber wieder aufgegeben. — Die Entfernung von Quito nach dem Hafen von Esmeraldas wäre viel kürzer als nach Guayaquil, es existirt jedoch wie gesagt keine reguläre Communication nach jener Seite hin. Der bekannte Reisende und Schriftsteller Fr. Gerstäcker soll s. Z. den Weg von Esmeraldas nach Quito gemacht haben.

und am reissenden Strome Cosanga musste der Reisende längere Zeit auf das Fallen des Wassers warten, bis er passiren konnte — nicht zu reden vom Kampfe mit Krankheit, mit Entbehrungen aller Art — nicht zu reden ferner von den wilden Indianern, den Ohas, den Sunos, den Piojès-Cotos, den Záparos u. a.; von den Schwierigkeiten, Träger und Schiffeute zu bekommen u. s. w. — Natürlich war damals, als ich mich in Quito aufhielt, noch nichts bekannt über den Ausgang der Expedition. — Der Zweck von Wiener's Reise war, neben der genauen Aufnahme der Route von Quito bis zum Napo und der Napo-Region überhaupt, hauptsächlich: nachzuforschen, ob und inwiefern am Napo Handelsstationen errichtet werden könnten, um die Verladung der mannigfaltigen Producte dieses Gebiets auf kürzerem Wege als auf der schwierigen Route über Quito—Guayaquil, nämlich zu Wasser via Amazonenstrom nach Europa zu bewerkstelligen. Wiener hat aber leider zur Einsicht kommen müssen, dass, so wie die Dinge heute stehen, der Moment zu solchen sanguinischen Hoffnungen noch lange nicht gekommen sei. — Hoffen wir jedoch, dass, wie jetzt Aller Augen und Interesse nach dem dunkeln Erdtheil gerichtet sind, ebenso für das innere Südamerika einst — und nicht in allzu ferner Zeit — der Tag anbrechen möge, wo auch dieses von der Natur so reich ausgestattete Land der Cultur erschlossen werde!

Uebersicht einiger practicablen Routen von der West- nach der Ostküste Südamerikas
quer durch den Continent.

Route	Ausgangspunkt	Ankunftspunkt	Ausdehnung der Route in geogr. Breite		in geogr. Länge		Ort auf der betreffenden Route am nächsten am Aequator		am weitesten vom Aequator	
1. Napo-Route (von Ecuador nach Brasilien). Von Guayaquil über Quito und Papallacta nach dem Rio Napo und Amazonenstrom bis Pará.	Guayaquil 2° 12' 24" S. 79° 52' 42" W. Gr.	Pará 1° 28' S. 48° 30' 30" W. Gr.	4°		31 1/3°		Quito 0° 14' S.		Tabatinga 4° 14' 31" S.	
2. Moyo-bamba-Route (von Peru nach Brasilien). Von Pacasmayo über Cajamarca und Chachapoyas nach Moyobamba und Yurimaguas; auf Rio Huallaga und Amazonenstrom bis Pará.	Pacasmayo 7° 25' S. 79° 34' 45" W. Gr.	Pará 1° 28' S. 48° 30' 30" W. Gr.	6°		31°		Pará 1° 28' S.		Pacasmayo 7° 25' S.	
3. Cuzco-Ucayali-Route (von Peru nach Brasilien). Von Islay via Arequipa nach Cuzco und von dort nach dem Rio Ucayali; via Sarayaen nach Nauta und auf Amazonenstrom bis Pará.	Islay 17° S. 72° 7' 15" W. Gr.	Pará 1° 28' S. 48° 30' 30" W. Gr.	15 1/2°		23 1/2°		Pará 1° 28' S.		Islay 17° S.	
4. Chilen-argentin. Route (von Chile nach Argentinien). Von Valparaiso via Santiago, Santa Rosa und Uspallata-Pass nach Mendoza und Buenos Aires.	Valparaiso 33° 1' 53" S. 71° 38' W. Gr.	Buenos Aires 34° 35' 30" S. 58° 22' W. Gr.	2°		13 1/4°		Villa Maria 32° 30' S.		Buenos Aires 34° 35' 30" S.	

Der Wirth Giacometti erzählte mir, er habe einmal versucht, von seiner westlich von Quito gelegenen Hacienda San Domingo aus in westlicher Richtung vorzudringen, um den nächsten Hafen Caráques zu erreichen, was auf regelrechtem Wege in 2—3 Tagen ausführbar gewesen wäre. Die Expedition habe aber total fehlgeschlagen, indem sie sich in den Urwäldern verirrt und nur dadurch vor dem Hungertode retteten, dass sie sich auf einem selbstgebauten Floss einen (ihnen) unbekannten Fluss hinabtreiben liessen und endlich nach wochenlangem Reisen voll Entbehrungen — sie lebten grösstentheils von Früchten — mehr todt als lebendig an der Küste anlangten.

Diese Route Quito-Caráques würde allerdings der Karte nach eine der directesten Verbindungen zwischen Hauptstadt und Küste bilden — dafür nun, dass dennoch in dieser Richtung hin kein Weg besteht (auf welchem man, wie man mir s. Z. in Caráques selbst sagte, die Küste in 3—4 Tagen, also in weniger als der Hälfte der Zeit, die man sonst braucht, erreichen könnte, und dessen Anlage dem Lande gewiss von grösstem Nutzen wäre), sondern dass der ganze Güter- und Reisendenverkehr seit undenklichen Zeiten nach wie vor auf der langen Route Quito—Chimborazopass—Guayaquil von stattem geht, dafür müssen gewichtige und erschwerende Umstände vorliegen, deren Beseitigung, so wünschenswerth sie auch sei, doch nur mit der Zeit und mit der stets weiter fortschreitenden Civilisation, in erster Linie aber mit gehörigem Capitalaufwand wird vor sich gehen können.

Nachstehendes Verzeichniss gibt die Termini an der Küste der Routen aus dem Innern Ecuador's:

für	Ankunftsort am Littoral.
Quito, Latacunga, Ambato, Riobamba, Guaranda etc.	Bodegas,
Cuenca	Naranjal und Machala,
Loja	Santa Rosa,
Otavallo	Esmeraldas,
Alóag	Caráques,
Riobamba	Pueblo Nuevo.

Reisedauer von der Küste bis:

Guaranda	4 Tage,
Ambato	6 "
Latacunga	7 "
Quito	8—9 "
Ibarra (via Quito)	12—13 "
Pasto in Columbia (via Quito)	17 "
Papallacta (via Quito)	12 "
Riobamba	5 "
Loja (via Zaruma)	5 "
Cuenca	4 "

von einer Stadt zur andern:

Quito—Otavallo	3 Tage,
Quito—Riobamba	4 "
Riobamba—Guaranda	1—2 "
Riobamba—Cuenca	5 "
Cuenca—Loja	5 "
Zaruma—Loja	2 "
Zaruma—Cuenca	5 "

Während des Winters bezw. der Regenzeit (Januar bis Mai) sind die Communicationen vom Innern mit der Küste in Folge der bodenlosen Wege sehr mangelhaft, ja fast gänzlich unterbrochen. Waaren werden wenige befördert und bleiben oft wochenlang in den verschiedenen Etappen liegen. Die Post, welche in der trockenen Jahreszeit die Strecke Guayaquil—Quito in 4—5 Tagen zurücklegt, braucht hiezu im Winter das Doppelte oder

Dreifache dieser Zeit. Natürlich reist alsdann Niemand im Land herum, der nicht absolut muss. Die Arrieros fordern im Winter beträchtlich höhere Preise für Pferd- oder Mula-Miethen, ebenso sind die Frachten und Futterpreise höher als im Sommer (vgl. pag. 143 und 144).

Eine Eisenbahn — die einzige in Ecuador — ist gebaut von Yaguachi bis zum Chimbo-Fluss; in Betrieb sind 122 km.

Nachdem ich im Wesentlichen von Quito und seinen Bewohnern gesprochen, seien mir einige Bemerkungen über sein Klima gestattet.

Quito darf sich rühmen, die dritthöchste Hauptstadt der Welt zu sein.*) Wenngleich andere, ebenfalls ansehnliche südamerikanische Städte wie z. B. Cuzco (3467 m), Oruro (3819 m), Puno (3824 m), Potosí (4115 m), Cerro de Pasco (4352 m) an Höhe Quito übertreffen, so soll doch keine der genannten ein so angenehmes Klima besitzen und eine so schöne, mannigfaltige Umgebung aufzuweisen haben, und keine andere Hauptstadt liegt dem Aequator so nahe wie Quito, das „Wunderbarste der Welt“, nach Humboldt's Ausspruch.

Das Klima von Quito ist gesund und zeichnet sich durch grosse Gleichmässigkeit aus. Temperaturextreme kommen nicht vor, weder übergrosse Hitze, wie sie an der Küste auf den Europäer erschlaffend einwirkt, noch starke Kälte: es ist nie zu warm, nie zu kalt! Man bedarf weder Jalousien, noch Fächer gegen die Hitze, weder

*) Die höchstgelegene Hauptstadt ist La Paz in Bolivia (3720 m ü. M.), seit 1880 zur Hauptstadt dieses Staates erhoben; den zweiten Rang nimmt die 3565 m ü. M. liegende Hauptstadt von Tibet, Lhassa, ein.

Oefen oder irgend einer andern kostspieligen Heizvorrichtung, noch Vorfenster gegen die Kälte. Eis und Schnee mit ihrem unvermeidlichen Gefolge von Schnupfen und Frostbeulen kennt man in Quito ebensowenig als Hundstage und Sonnenstich. — Während bei uns in Europa die Jahreszeiten mit scharf getrenntem Charakter auftreten und jede ihre besondern Erscheinungen und Reize mit sich bringt: da der Frühling nach dem langen, traurigen Winter von Alt und Jung mit Freuden begrüßt wird und fröhliche Lieder das Wiedererwachen der Natur besingen; da der Sommer mit seinen schönen, warmen Tagen zu Ausflügen und Reisen animirt, der Herbst dem Winzer sein Fass füllt; wo schliesslich die ersten Schneeflocken im November den Winter einleiten und bald darauf Schlittenfahrten und Eissport die Nähe des Weihnachts- und Neujahrsfestes andeuten u. s. f. — gibt es von alledem in Quito nichts: der Wechsel der Jahreszeiten ist völlig null, daher sind auch ihre speciellen Eigenthümlichkeiten und Vergnügungen unbekannt. Das ganze Jahr herrscht annähernd die gleiche Temperatur. Die Tage sind jahraus, jahrein beinahe gleich lang — tagtäglich geht die Sonne um 6 Uhr Morgens auf, tagtäglich geht sie um 6 Uhr Abends unter und sofort nach Sonnenuntergang, plötzlich, fast ohne Dämmerung, folgt die Nacht auf den Tag. Die Bäume bleiben immer belaubt, es gibt das ganze Jahr hindurch Blumen und Obst. (Theils Aussagen, theils eigene Beobachtung.)

Die Regenzeit tritt in Quito jährlich zweimal ein: im Februar, bis in Mai sich erstreckend, und im October/November. Der April soll der regenreichste Monat sein. Trocken sind die Monate Juli, August und September.

Witterung während der Regenzeit (invierno). Die Morgen sind fast stets heiter, erst gegen Mittag ziehen

finstere Wolken auf und gewöhnlich zwischen 2 und 3 Uhr Nachmittags, fast regelmässig zur nämlichen Stunde, entladet sich ein furchtbares Gewitter mit sündfluthartigem Regen und zuweilen von starkem Hagelfall begleitet. Ich erlebte mehrmals solche heftige Gewitter. Aller Verkehr auf den Strassen stockt momentan und wer just unterwegs ist, sucht Unterkunft im ersten besten Haus. Diese Güsse (aguaceros) dauern jedoch selten länger als $\frac{1}{2}$ —1 Stunde; hernach klärt sich der Himmel wieder auf, zugleich tritt aber nicht selten eine bedeutende Abkühlung ein. Auch in der Regenzeit gibt es häufig schöne Tage. Anhaltendes Regenwetter wie bei uns in der Schweiz gehört zur Seltenheit; so erinnere ich mich eines einzigen Tages im November, an dem es ohne Unterlass fort regnete. Der Sommer 1880 war aussergewöhnlich lang und die Regen begannen erst Ende November. Die erste Zeit unseres Aufenthalts hatten wir ganz prachtvollere Tage mit einer Temperatur, so köstlich, so angenehm, wie an den schönsten Mai- oder Septembertagen bei uns. Später wurde das Wetter veränderlicher. — Wind herrschte relativ wenig, was mir als Basler, in dieser Hinsicht gerade nicht verwöhnt, angenehm auffiel. Doch keine Rose ohne Dornen! Auch das Klima von Quito hat seine Schattenseiten. Besonders anfangs, wenn man von der heissen Küste herkommt, spürt man den Temperaturunterschied empfindlich, und heisst es vorsichtig sein. Tagüber ist es heiss (16—17° R.), die Sonne brennt gewaltig, des Nachts dagegen ist es sehr kühl, nur 7—8° R.). Es ist deshalb nothwendig, beständig Sommer- und Winter-Garderobe bei der Hand zu haben, indem man beider täglich bedarf. Nach der treibhausartigen Wärme der Küste wird man aber diese frische Sierra-Luft sehr bald schätzen

lernen. Zwei Dinge freilich vermisst man hier oben gänzlich, nämlich die schönen langen Sommerabende und die damit verbundenen Unterhaltungen im Freien; da wird man sich vergeblich nach einem Biergarten, einem Gartenconcert *) u. dgl. umsehen, wie man in Europa gewohnt ist. Auch die Strassen erscheinen nach eingetretener Dunkelheit wie ausgestorben, Alles bleibt zu Hause — nur noch einzelne Fussgänger sieht man vorüberhuschen. Die schlechte Beleuchtung mag freilich zu diesem Umstande wesentlich beitragen!

Eine Erscheinung konnte ich an mir persönlich wahrnehmen, nämlich die, dass in dieser Höhe von beinahe 10,000 Fuss die geringste Steigung mir anfänglich Herzklopfen und Athemnoth verursachte. Späterhin verschwanden diese Beschwerden und ich war im Stande, ohne irgendwelches Unbehagen die steilen Strassen der Stadt zu erklimmen.

Die mittlere Jahrestemperatur von Quito beträgt nach neuern Angaben 10,5° R.

Die mittlern Monatstemperaturen (R.°) sind:

Januar	10,9	Juli	10
Februar	10,8	August	10,6
März	10,3	September	10,4
April	10,2	October	10,6
Mai	10,6	November	10,9
Juni	10,2	December	10,7

Der Unterschied zwischen dem höchsten und niedrigsten Monatsmittel beträgt also, wie aus vorstehender Tabelle ersichtlich ist, bloss 0,9° R. Extreme lt. einer Angabe 4,8 und 17,6° R. (Ich beobachtete aber 18½° R.)

*) Ich muss hier die vor dem Palacio del Presidente 8—10 p. m. stattfindenden Militärconcerte ausnehmen.

Die Temperaturschwankungen innerhalb 24 Stunden betragen durchschnittlich 10°.

Die Zahl der Regentage in Quito beträgt im Jahr durchschnittlich 161 (44,1%); mittlere jährliche Regenmenge = 1185 mm.

Witterungsaufzeichnungen
während meines Aufenthalts in Quito.

Datum.	Temperatur (R.°)			Wetter.
	Morgens.	Mittags.	Abends.	
1880,				
October 26.	—	15,5	12	Heiter.
" 27.	—	17,5	11	"
" 28.	10	17,5	—	"
" 29.	—	18,5	10,5	"
" 30.	10	17	—	"
" 31.	10	17	—	"
November 1.	10	16,75	9	Morgens heiter; Abds. Gewitterregen.
" 2.	11	16,5	11	Bewölkt.
" 3.	—	—	11,5	Heiter; Nachts starker Regen.
" 4.	11,5	16,5	11	Heiter.
" 5.	11	17	10	"
" 6.	11	16,5	11	"
" 7.	11	16	9	Morg. heiter; Nachm. starkes Gewitter.
" 8.	8	17	9	Bewölkt.
" 9.	8	17,5	11	Heiter.

Die gewöhnlichen in Quito vorkommenden Krankheiten sind: Katarrh, Nervenkrankheiten und Magenbeschwerden. Asthma ist häufig. Lungenkrankheiten herrschen im Küstenland vor, in der Sierra nicht und Schwind-süchtige kommen daher häufig nach Quito, um Heilung zu suchen. Bei Herzleiden soll der Aufenthalt in solcher

Höhe wie Quito nicht empfehlenswerth sein. Gelbes Fieber, Cholera und Dysenterie, alles Krankheiten der Küstenregion, treten hier oben nicht mehr auf.

In den Monaten November und December 1880 wüthete eine fürchterliche Gelbfieber-Epidemie in Guayaquil und Bodegas — eine förmliche Panik bemächtigte sich der Costeños. Was fort konnte, flüchtete in die Sierra — bis nach Quito kamen die Leute! „La fiebre amarilla no pasa el Chimborazo!“ (Das gelbe Fieber geht nicht über den Chimborazo hinaus.) — sagen die Serranos. In Quito wurden schreckliche Geschichten über die Epidemie in Guayaquil erzählt; so hiess es u. A., die Kranken würden bei lebendigem Leibe schon in die Särge gelegt — kaum glaublich! Auf den Plätzen der Stadt brannten allabendlich grosse Theerfeuer, um die verpestete Luft zu reinigen.

Während unseres Aufenthalts in der Hauptstadt spielte sich in Esmeraldas am Stillen Ocean, dem zweitwichtigsten Hafen Ecuador's, eine kleine Revolution ab, die von Eloy Alfaro gegen Don Antonio Flores angezettelt war, jedoch Dank den energischen Massregeln des Präsidenten Veintemilla sofort unterdrückt wurde. Quito selbst blieb vollkommen ruhig.

Die Besteigung des Pichincha.

In Kürze will ich noch eines unserer interessantesten gemeinschaftlichen Erlebnisse in Ecuador erwähnen, nämlich der Besteigung des Vulkans Pichincha, welche wir (die beiden Franzosen Jouve, Scioville und ich) am 28.

und 29. November ausführten. Der 4854 m hohe Pichincha liegt nordwestlich von Quito.

Ein Prachtwetter begünstigte uns auf diesem Ausflug. Frühmorgens 6³/₄ Uhr, Sonntag den 28. November, unter Führung des Arriero Jesús Cordoba von Chillogallo und begleitet von einem Jungen als Träger der Decken und des Proviant, von Quito aufbrechend, erreichten wir auf gutem Wege die Dörfer Magdalena (7. 15 a. m.) und Chilibulo. In letztem Ort ward gerastet und Chicha getrunken. Von da begann die Steigung über den Cerro de Lungui, wobei wir eine schöne Aussicht auf verschiedene Dörfer genossen. Um 11 Uhr kamen wir zu einem Indianer-Tambo, wo wir neuerdings eine kurze Rast machten und Milch tranken. Mittags 12 U. 10 M. langten wir in der Hacienda de S. Domingo an. Diese in einer Höhe von 3130 m ü. M. gelegene Meierei dient den Pichincha-Besteigern gewöhnlich als Nachtquartier. Da wir aber weder den Mayordomo, noch sonst Jemand von den Hausbewohnern antrafen, einen Indianer ausgenommen, so beschlossen wir schon nach 20 Minuten, unsern Weg fortzusetzen. Ueber Mattland und durch Wald streng ansteigend, ging unser Marsch bei der dünnen Luft, und da wir wegen Unpässlichkeit des Muchacho (Jungen) abwechselnd selbst als Träger fungiren mussten, nur langsam von statten. Die Landschaft ist äusserst romantisch: liebliche Waldscenerie wechselt mit grünen Wiesen, auf denen das Vieh von der nahen Hacienda weidet. — Nachmittags 2 Uhr gelangten wir zu einem Tambo, gen. Páramo de Pichincha, über 12,000 engl. Fuss hoch liegend, wo wir die Nacht über campiren*) wollten und unser Lager unter

*) Whympfer erstieg den Pichincha im März 1880 und campirte hiebei in Höhen von 14000 und 14990 engl. Fuss.

einem einige Schritte vom Tambo entfernten, auf 4 Pfählen ruhenden Dache aufschlugen. Das Tambo, eine armselige Strohütte, war von einer Indianerfamilie bewohnt. Der Wald erstreckt sich bis zu dieser Höhe.

Wir brachten den ganzen Nachmittag damit zu, trockenes Holz zur Feuerung während der kommenden, voraussichtlich sehr kalten Nacht herbeizuschaffen, indess Arriero und Muchacho auf der Weide Gras schnitten, um im offenen Verschlag Palissaden bzw. Wände herzurichten und uns auf diese Weise eine möglichst behagliche Schlafstätte zu bereiten. Noch waren wir mit diesen Arbeiten beschäftigt, als das majestätische dumpfe Rollen des Donners ein heftiges Gewitter im Thal unten ankündete, während wir da oben vom Regen gänzlich verschont blieben. Abends hielten wir von unserm von Quito mitgenommenen Proviant ein treffliches Mahl — und gut war's, dass wir uns gehörig vorgesehen hatten, denn im Tambo selbst waren bloss einige wenige Eier zu bekommen.

Die Männer unterhielten die ganze Nacht hindurch ein grosses Feuer — es war grimmig kalt und, trotzdem wir uns in alle vorrätigen Decken und Ponchos einhüllten, erhoben wir uns dennoch am nächsten Morgen lange vor Tagesanbruch, d. h. schon um 3 Uhr, da die schneidend kalte Luft uns nicht länger schlafen liess.

Sobald der Mond aufgegangen war, marschirten wir ab. Das Schreiten im Halbdunkel durch das schlüpfrige, hohe Gras war ziemlich beschwerlich, und mit Freuden begrüsstten wir den völligen Anbruch des Tags. Immer höher stiegen wir hinan im einsamen Páramo, von Zeit zu Zeit Halt machend, um Athem zu schöpfen, zugleich aber, um die herrliche Aussicht auf die schneeblinkenden Häupter der östlichen Cordillere, vornehmlich von Coto-

paxi, Antizana und Cayambe zu bewundern. Endlich nach anstrengendem Steigen gelangten wir um 9 Uhr zum Kraterkegel, dem Arenal del Pichincha, wo jegliche Vegetation aufhört und die Lavafelder beginnen. *) Noch ein letztes Stück Arbeit galt es zu bewältigen: ein schmaler, steiler Pfad führte im Zickzack über ein hartgeschmolzenes Lavafeld hinan zur Kraterspitze. Das Athmen wurde immer beschwerlicher — alle paar Minuten musste gerastet werden.

„Nimm alle Kraft zusammen, die Lust und auch den Schmerz! Es gilt heut, zu erobern Pichincha's Vulkanherz.“

Endlich um 9 U. 37 M. Morgens standen wir auf der Spitze des Pichincha und befanden uns in diesem Augenblicke also noch 44 m höher als der Montblanc-Gipfel und noch dazu auf schneefreiem Boden! Ein wunderbar grossartiges Schauspiel entfaltete sich vor unsern erstaunten Blicken: hinter uns dehnten sich die steilen Lavafelder aus, vor uns gähnte ein unten mit Steinen gefüllter Schlund von überraschender Tiefe und Weite: der Krater des Pichincha, aus dessen Grunde Rauchsäulen von Schwefeldämpfen emporstiegen. Der Blick in diese geheimnissvolle Tiefe war uns leider nur kurze Zeit vergönnt, indem bald nach unserer Ankunft oben ein dichter Nebel den Krater vollständig einhüllte; dagegen bot sich uns eine fast unumschränkte Aussicht auf die Cordilleren dar. Das Wetter blieb schön und windstill, wie es beim Aufstieg gewesen, und die Sonne brannte mit einer Gluth, dass wir uns eher in der Ebene als in einer Höhe von

*) In den Andes unter dem Aequator liegt die Schneegrenze bei 4820 m; in der Magellanstrasse bei 1100 m; in den Alpen bei 2700—2800 m; in Norwegen (Küste) unter dem 60. Breitengrad bei 1360 m; unter dem 70.° bei 884 m.

16,000 Fuss zu befinden glaubten. Es versteht sich von selbst, dass wir uns nach den überstandenen Strapazen unser Frühstück und die letzte (!) Flasche Wein trefflich munden liessen.

Das Hinabsteigen in den Krater ist ausführbar, jedoch mit grossen Schwierigkeiten, ja selbst Gefahren verbunden, wegen der Abgründe und ungeheuern Felsblöcke. S. und ich stiegen einige Meter hinab.

Der Pichincha wurde zum ersten Male im Jahr 1742 von einigen Franzosen erstiegen. García Moreno war der Erste, der (a. 1845) das kühne Wagniss unternahm, in den Krater hinab zu steigen. Selbst Alexander v. Humboldt hielt den Abstieg für unmöglich. Einem Franzosen, der vor einigen Jahren dem Schlunde des Pichincha einen Besuch abstattete, wäre es bei diesem Anlass beinahe schlecht ergangen. Er gelangte wohl hinunter, aber nicht wieder hinauf und musste im Krater unten warten, bis die von Quito nach ihm ausgesandte Hilfsmannschaft eintraf und ihn, den Halbverschmachteten, aus seiner misslichen Lage befreite!

Der Pichincha soll von allen Vulkanen der Welt den tiefsten Krater besitzen; die Kratertiefe*) beträgt 2527 engl. Fuss, der Kraterdurchmesser auf dem Grunde 1500 Fuss. Ich schätze die Zeit, welche man zur Umgehung des Kraters brauchen würde, auf mindestens 20 Minuten. Der Pichincha gehört zu den thätigen Vulkanen Ecuador's, doch seit 1859 soll kein Ausbruch stattgefunden haben. Zu beiden Seiten des Kraters erheben sich die zwei Felspitzen Rucu-Pichincha und Huahua-Pichincha.

*) Andere Kratertiefen:

Kilauea (Hawaii)	600 engl. Fuss,	Aetna	300 engl. Fuss,
Orizaba (Mexico)	500 " "	Hekla	100 " "

Nachdem wir uns gehörig erlabt und ausgeruht, traten wir um 10³/₄ Uhr den Rückweg an über den Rucu-Pichincha. Rasch stiegen wir durch die endlose „Graswüste“ (páramo) hinunter. Gegen Abend, nachdem wir eben an einem Bache gerastet und unsern brennenden Durst an dem sprudelnden Nass gestillt hatten, stellte sich plötzlich ein dichter Nebel ein. Ohne erwähnenswerthen Vorfall erreichten wir Abends 1¹/₂ 7 Uhr den Tejar (eine Vorstadt von Quito) und trafen eine halbe Stunde später wohlbehalten in unsern Quartieren ein.

Die Pichincha-Besteigung ist als Fusspartie — man kann nämlich bis auf 1¹/₂ Stunde vor der Spitze hinaufreiten — der dünnen Luft halber wohl etwas ermüdend und beschwerlich, doch da unser Ausflug so in jeder Beziehung gut ablief, so bereue ich die gehaltenen Mühen keineswegs — werde ich doch schwerlich je wieder dazu kommen, mich in solchen Höhen zu bewegen! Meine Begleiter waren ebenfalls von der Tour sehr befriedigt.

Ein kleines Andenken an den Pichincha habe ich nach Europa mitgebracht, nämlich eine Pflanze, die ich unmittelbar unter dem Kraterkegel an der Vegetationsgrenze pflückte. Dieselbe ist von Farbe gelblichgrau, löffelförmig und weich wie Sammet anzufühlen. Der Führer sagte mir, sie erweise sich, bei Kopfschmerz auf die Stirn gelegt, als gutes Linderungsmittel.

X. Von Quito über Riobamba an die Küste.

Ueber Magdalena und Chillogallo nach Machachi. — Latacunga. — Ambato. — Mocha. — San Andres. — Acht Tage in der Stadt Riobamba. — Die Weihnachtsfeierlichkeiten daselbst. — Trennung von meinen Freunden und Abreise. — Sylvester in Totorillas in der Cordillere. — Noch einmal über den Chimborazo-Pass. — In Guaranda. — Winterreise an die Küste. — Chimbo. — Huanachay. — Aspect von Gegend und Route während der Regenzeit. — Gastliche Aufnahme in Balsapamba. — Seiba. — Sabaneta. — Potrillo. — Ueber die Hacienda del Palmar nach Bodegas. — Auf dem Rio Guáyas. — Rückkunft in Guayaquil.

Mittwoch der 15. December war als Tag unserer Abreise von Quito festgesetzt. Meine Freunde, die Franzosen, und ich beschlossen nämlich nach der schon zusammen gemachten Reise und dem Aufenthalt in Quito auch wieder miteinander abzureisen und zwar nach Riobamba. In dieser Absicht hatten wir mit einem Arriero bezüglich Lieferung von guten Reit- und Lastthieren bis Riobamba einen Contract abgeschlossen.

Der Abschied von der originellen Stadt und ihren Bewohnern, namentlich aber von den uns so freundlich entgegengekommenen Franzosen, that uns wirklich leid! Es war Vormittags halb elf Uhr an obgenanntem Tage, als wir das schöne Quito verliessen.

In Quito, wie überhaupt in der Sierra, besteht die löbliche Sitte, dass man den Abreisenden jeweilen eine

Strecke weit das Geleit gibt und sich nicht trennt, ohne einen „Traguito“ (Schluck) auf gegenseitiges Wohl genommen zu haben. In Abwesenheit unseres Wirths entledigte sich nun dessen Sohn dieser Pflicht in bester Weise.

Den Weg über die Dörfer Magdalena und Chillogallo einschlagend, eine uns neue Route (Hügelland und Weiden), langten wir erst Abends 4 Uhr in Tambillo an. *) Unweit dieses Dorfs trafen wir mit alten Bekannten zusammen, nämlich mit den Herren Giacometti und Cachet, die von der Hacienda S. Domingo herkamen und auf dem Rückweg nach Quito begriffen waren. Bei anbrechender Nacht ritten wir in Machachi ein, wo wir in der uns wohlbekannten Posada de los Andes abstiegen.

Nach einem erquickenden Schläfe sassen wir frühzeitig am nächsten Morgen wieder im Sattel und traten unsern Ritt, den wir an diesem Tage bis Latacunga ausdehnen wollten, bei heiterm Wetter an. Ein Italiener hatte sich uns in gleicher Absicht angeschlossen. Zum Ueberschreiten des Nudo de Tiopullo hatten wir Nebel, welcher sich aber wieder zerstreute, als wir Tambo Tiopullo erreichten (um 10 a. m.). Dort frühstückten wir. — Die ganze Strecke beinahe von Tiopullo bis Latacunga goss es in Strömen und unter furchtbarem Aguacero (Platzregen), wie man nur in den Tropen erleben kann, ritten wir pudelnass Abends 4 $\frac{1}{4}$ Uhr in Latacunga ein und suchten schleunigst

*) Unterwegs in einem Tambo trafen wir mit zwei Herren zusammen, welche behaupteten, von Archidona (Provincia del Oriente) herzukommen. Sie hatten Lammfell-Hosen an und sahen ganz danach aus, als ob sie diese strapaziöse Reise (vgl. pag. 184) gemacht hätten. Ich hätte mich dessen gern vergewissert — es blieb mir aber keine Zeit hiezu, da wir uns nach einem Schluck Chicha gleich wieder trennten.

Schutz vor dem Unwetter unter dem gastlichen Dache der Posada Baquero.

Nach einem zweitägigen Aufenthalt in Latacunga, über den ich nichts von Bedeutung zu verzeichnen habe (Details über die Stadt finden sich pag. 136) traten wir am 19. December, Morgens 6 Uhr, unsere Weiterreise nach Riobamba an, passirten $1\frac{1}{2}$ Stunden später das Dorf San Miguel und kamen bereits um $11\frac{1}{2}$ Uhr in Ambato an.

19.—21. Decbr. Aufenthalt in Ambato. Wir logiren wiederum in der Posada Aurora.

20. Decbr. Heute ist grosser „Dia de feria“ (Markttag); ein äusserst reges Leben und Treiben herrscht in der Stadt.

22. Decbr. Nach Riobamba. Wir verliessen Ambato bei schönem Mondschein um $3\frac{1}{4}$ Uhr Morgens. Auf der Route wird der Vulkan Tungurahua (4927 m) sichtbar. Derselbe wurde zum ersten Mal durch Dr. Alph. Stübel erstiegen von Baños aus am 8. Februar 1873.

Von Mocha, wo wir um $7\frac{1}{2}$ Uhr anlangten und in der Posada von Fidel Carrera frühstückten, über Páramo-Land weiterreitend, hielten wir Nachmittags $\frac{1}{2}2$ Uhr kurze Rast im Dorfe San Andres. Von dort führt der Weg über sandige Ebenen hinweg nach Riobamba. — Das Wetter war schön und heiss.

Wir trafen gegen 4 Uhr Abends in Riobamba ein und bezogen Quartier in der Posada von Avelardo.

In Riobamba.

Die Stadt Riobamba, südwestlich von Quito, 2798 m ü. M., hat eine Bevölkerung von 16,000 Einwohnern und liegt in einer sandigen, beinahe nur von Aloe- und Cactus-

büschen bewachsenen Ebene, in Sicht der Schneegipfel Chimborazo und Carhuairazo. Die Stadt erschien mir noch unansehnlicher und stiller als Ambato. Das Gasthaus von Avelardo liegt auf der Plaza (Hauptplatz), wo sich gleichfalls die Kathedrale befindet. Die Strassen sind eng, die Häuser niedrig, die Fenster zumeist vergittert.

Die Umgebung von Riobamba ist schattenlos, öde und sandig; einzig an den Ufern des $\frac{1}{2}$ Stunde von der Stadt entfernten Flüsschens (wo wir einmal ein erfrischendes Bad nahmen) ist die Landschaft wieder freundlich grün.

Das alte Riobamba (*Riobamba antigua*) wurde durch das furchtbare Erdbeben vom 4. Februar 1797 gänzlich zerstört, wobei 20,000 Menschen umgekommen sein sollen. Die neue Stadt ist drei Stunden weit von der alten erbaut worden, und auf den Trümmern des untergegangenen Riobamba stehen jetzt die Dörfer Cicalpa und Cajabamba.

Nördlich von Riobamba, ca. $1\frac{1}{2}$ Stunden Ritt davon, befindet sich das durch seine Ponchos- und Tuchfabriken im Lande berühmte, 5000 Einwohner zählende Städtchen Guano; wir liessen dasselbe s. Z., als wir von Ambato herkamen, auf unserer Route links liegen.

Wir machten in Riobamba die Bekanntschaft eines Franzosen, der erst kürzlich von Europa herübergekommen war, jedoch vom Lande nicht sehr entzückt schien.

Am Weihnachtstage fanden Umzüge verkleideter Indianer unter Trommel und Musik statt, ferner Hahnenkämpfe; auf der Plaza wurde grosser Jahrmarkt (*féria*) abgehalten.

Es befand sich damals eine Akrobatentruppe in Riobamba. Die Zuschauer mussten nun jeweilen ihre eigenen Bänke oder Stühle in die Vorstellung mitbringen, und die betreffende Bude war so primitiv und mangelhaft gebaut,

dass eines Abends, da es stark regnete, einfach keine Vorstellung stattfand — es war auch besser so, denn sie hätte sich sonst höchst wahrscheinlich im Wasser abspielen müssen!

Die Trennungsstunde sowohl von meinen Bekannten als auch von Ecuador selbst war für mich gekommen! Den 31. December, Morgens 7 $\frac{1}{2}$ Uhr, ritt ich in Begleitung eines Arriero von Riobamba ab, um auf dem kürzesten Wege via Chimborazo-Pass und Guaranda die Küste resp. Guayaquil zu erreichen, wo ich mich mit erster Gelegenheit nach Panamá einzuschiffen gedachte. Meine Reisegefährten dagegen blieben in Riobamba zurück, mit der Absicht, von dort weiter ins Innere vorzudringen und zunächst die Stadt Cuenca zu besuchen.

Mein Weg führte über die Dörfer Calpi, San Juan und durch die Páramos nach dem Tambo Totorillas am Fusse des Chimborazo. Dieses hatte ich bekanntlich schon auf der Hinreise passirt. Beim Abritt von Riobamba hatte ich bestimmt gehofft, noch am nämlichen Tage, wie die Reise gewöhnlich von statten geht, nach Guaranda zu gelangen — eine Strecke von 13 Leguas — aber ich hatte die Rechnung ohne den Wirth, d. h. ohne die faulen Lastthiere gemacht. Es war bereits 4 Uhr Abends, als ich in Totorillas ankam, somit natürlich viel zu spät, um den „Chimborazo“ zu überschreiten. Der Arriero mit dem Gepäck traf gar erst um 7 Uhr ein, so dass ich mich drein schicken musste, im Tambo über Nacht zu bleiben. Ich hatte Zeit, allerhand Betrachtungen und Vergleiche anzustellen zwischen einem Sylvesterabend unter wildfremden Leuten in einem dürftigen südamerikanischen Tambo und einer gemüthlichen Sylvesterfeier in der Heimath. Welch ein Unterschied!

Ich hatte den ganzen Tag nichts gegessen und musste überdies bis nach 7 Uhr auf das Nachtessen warten — eher kochten die Indios vom Tambo nichts. Inzwischen führte ich mein Pferd auf die Weide im Páramo.

Mehrere vor mir angekommene Arrieros wollten gleichfalls in Totorillas übernachten. Es waren freundliche, höfliche Leute. Sie traten mir willig den ganzen innern Raum der Hütte zum Nachtquartier ab und begnügten sich damit, sich bestmöglich auf ihren Waarenballen auf der Veranda vor dem Hause zu betten.

1881.

1. Januar. Wir erhoben uns zu früher Morgenstunde und wünschten einander ein glückliches neues Jahr. Die Arrieros — unter ihrer rauhen Hülle schlug ein warmes Herz! — luden mich ein, an ihrer aus Mais und süsser Mayorca zubereiteten Morgensuppe theilzunehmen. Gerührt nahm ich von ihnen Abschied und machte mich mit meinem Führer um 7^{3/4} Uhr auf den Weg.

Der Abstieg nach Guaranda über den Chimborazo-Pass ging unter den denkbar günstigsten Verhältnissen von statten. Das Wetter war bedeckt und windstill. Vom Arenal (Passhöhe) bis zum Dorf Casebamba, das ich Nachmittags erreichte, herrschte dichter Nebel und es fiel ein feiner, durchdringender Regen.

Guaranda. Nachmittags 3 Uhr hielt ich vor der Posada des Señor Badillo;*) ich war jedoch allein, weil

*) Résumé der Reise: 31. December, 7. 30 a. m. Abreise von Riobamba; 11 a. m. San Juan; 4 p. m. Ankunft in Totorillas. 1. Januar, 7. 45 a. m. Aufbruch von Totorillas; 8. 45 a. m. Passhöhe; 2 p. m. Casebamba; 3 p. m. Ankunft in Guaranda.

der Arriero mit den Lastthieren zurückgeblieben war. Nämlich beim Erwachen am Neujahrmorgen in Totorillas wurden wir zu unserm Schrecken gewahr, dass 1 Mula und 1 Pferd von unserm Zuge fehlten, welche sich in der vergangenen Nacht losgemacht hatten und offenbar thalwärts gesprengt waren. Mein Arriero spähte nun den ganzen folgenden Tag fleissig nach den vermissten Thieren aus, ohne sie aber wieder zu erwischen oder überhaupt je zu Gesicht zu bekommen. Schliesslich trafen sie doch Tags darauf unversehrt in Guaranda ein.

Nachts machte ich mich bei Regen und Dunkelheit in der Richtung nach Casebamba auf die Suche nach Arriero und Gepäck. Es war eine unheimliche, pechschwarze Nacht, so dass ich kaum die Hand vor den Augen, geschweige denn die Strasse sehen konnte. Ich musste mich lediglich durch die Richtung leiten lassen und hatte alle Mühe, den geräuschlos dahinschreitenden Maulthierkarawanen auszuweichen. Dabei muss ich vom Wege abgekommen sein, denn plötzlich wich der Boden unter mir und ich fiel einen etwa 10 Fuss tiefen Graben hinunter, Gott Lob ohne Schaden zu nehmen, da ich mich im Fallen am Gesträuch festhalten konnte. Als bald kam ein Mann mit einer Laterne hinzu und da übersah ich meine Situation: ich war in ein ausgetrocknetes Bachbett gerathen! Die Lust zu weiterer Recognoscirung war mir auf das hin in Befürchtung weiterer derartiger Abenteuer ganz und gar vergangen — ich hatte genug für heute und kehrte schleunigst in die Posada zurück.

In der Frühe des folgenden Morgens machte ich mich neuerdings auf den Weg nach Casebamba, wo ich richtig den Arriero mit meinem gesammten Gepäck vorfand, an dem auch nicht ein Stück fehlte!

1.—4. Januar. In Guaranda. Herr M. von der mir befreundeten Firma Reinberg, Meyendorff & Co. in Guayaquil, den ich zufällig in Riobamba getroffen, hatte mir s. Z. ein Empfehlungsschreiben an seinen Geschäftsfreund Don Julio Prado in Guaranda mitgegeben. Ich suchte diesen Herrn alsbald auf; derselbe ertheilte mir erwünschte Auskunft über die Reiseroute, Arrieros u. s. w.

Ich engagierte den gleichen Arriero, der mich seit Riobamba geleitet, für die Weiterreise bis Bodegas.

Den 4. Januar, Morgens um 7 Uhr, brachen wir von Guaranda auf. Eines in europäischen Augen gewiss lächerlich erscheinenden Umstandes muss ich hier Erwähnung thun: Mein Arriero nämlich hatte ausser einer Ladung Kartoffeln, die er im Tiefland verkaufen wollte, noch etliche Hühner mit, um solche gleichfalls an der Küste zu verkaufen; ein paar Reales Profits (?) wegen brachte er seine lebendige Fracht die ganze lange Strecke auf bodenlosen Wegen von der Sierra nach dem Küstenland hinunter!

Wir schlugen die grosse Route ein, die sog. Via carretera. In Chimbo (2492 m), einer hübschen Ortschaft von etwa 2500 Einwohnern, wurde um 11 Uhr gefrühstückt. Das Wetter war windig und kühl. — Erst Abends 6 Uhr trafen wir im Weiler Huanachay ein, wo wir zu übernachten beschlossen. Wir waren bis auf die Haut nass, denn unweit Chimbo schon hatte es zu regnen begonnen und bis zum Abend nie aufgehört. Die Leute von Huanachay bereiteten mir Locro, die übliche Kartoffelsuppe. Ich legte mich bald schlafen, nachdem ich mit Ponchos und Decken, so gut es ging, auf der Veranda ein Lager hergerichtet hatte. — Die Nacht verstrich ohne Regen.

5. Januar. Abritt von Huanachay früh um 6 Uhr. Bald fing es neuerdings an zu regnen. Der Weg wurde, je weiter abwärts wir kamen, desto abscheulicher; fast verzweifelten wir, überhaupt noch vorwärts zu kommen. Auf Schritt und Tritt sanken die Thiere bis an den Bauch in den schlüpfrigen Lehm Boden ein, ganze Strecken förmlich fortgleitend, wie auf einer Eisbahn! Ich hatte grosse Mühe, mein Pferd, das ohnehin schwach auf den Beinen war, aufrecht zu halten — es stürzte mehrmals. Der Wald war in Nebel gehüllt, und ein durchdringender, feiner Regen fiel nieder. Unter solchen Umständen kamen wir nur sehr langsam voran, passirten Tambo Loma um 7¹/₄ Uhr und erreichten endlich um 1¹/₂ 2 Uhr Nachmittags den Weiler Balsapamba, wo ich bei der gastlichen Familie Vargas ankehrte und mir etwas zu Mittag kochen liess.

Weiterritt Nachmittags 3 Uhr. Zwei Stunden später hielten wir im Tambo Seiba, einem hölzernen Haus mit Stockwerk, und wollten daselbst übernachten. Ein Knecht erbot sich, die Pferde über Nacht auf den nahen Potrero (Weideplatz) zu führen, indem er sich als Führerlohn zwei Reales bedang. Ich sagte ihm das Geld zu, unter der ausdrücklichen Bedingung, dass er die Pferde am folgenden Morgen pünktlich zu der von mir festgesetzten Zeit (6 Uhr) wieder vorführe. Der Mann hatte augenscheinlich dem Cañazo (Rohrbranntwein) stark zugesprochen, infolge dessen unsere Unterhandlung in ziemlich lebhafter Weise geführt wurde!

Die Leute von Seiba verlangten 1 Real pro Thier, beanspruchten dagegen nichts für unser Nachtquartier. — Ich schlief auf einer Bank der Veranda.

6. Januar. Bei prachtvollem Wetter brachen wir

um 6 Uhr Morgens auf. Die Pferde waren überraschender Weise pünktlich zur Stelle und schienen nach dem reichlichen Futter von Seiba wieder rüstig und bei frischen Kräften zu sein. — Wir haben nunmehr die schlimmsten Wege hinter uns und nähern uns rasch der Küste. Schon umgibt uns von allen Seiten die prächtig üppige Vegetation der Tierra caliente; wir sehen aller Art Palmen, mächtige Lianen und Bananenpflanzungen. Auch die Hitze beginnt nachgerade lästig zu werden. Um 9 Uhr überschritten wir den berüchtigten, seit October zwar bedeutend ausgebesserten (compuesto) Paso de Pisaguas. Nachdem wir Tambo Muñapamba (ca. 380 m ü. M.) passirt, sowie im Walde mehrere Pfützen, welche durch die Regengüsse des Invierno in reissende Bäche oder in Weg und Steg überfluthende Seen verwandelt waren, durchritten und Mittags 12 Uhr Playas passirt hatten, langten wir Abends 4 Uhr in Sabaneta an, wo ich zum ersten Male seit dem Abtritt von Seiba den Sattel verliess, um zu Mittag zu essen. — Es war Gesang und Tanz im Ort.

Nach kurzer Rast setzten wir unsern Weg fort. Die Unmöglichkeit, noch am nämlichen Tage Bodegas zu erreichen, leider einsehend, wollte ich wenigstens so weit als möglich in dieser Richtung vordringen und zwar auf Anrathen des Arriero bis Potrillo, einem $\frac{3}{4}$ Stunden von Sabaneta entfernten Tambo, wo wir auf ein Nachtquartier zählen durften, und für die Thiere gute, billige Weide zu bekommen war. Gemeinschaftlich mit zwei von Bodegas eingetroffenen Arrieros, die uns mit allerlei Schauer- geschichten über das Fieber behelligten — schiefen wir auf einer Pritsche in der Nähe des Hauses, wurden aber die ganze Nacht stark von den Mosquitos belästigt.

Zwischen Seiba und Potrillo hatte ich im Wald

Tukane gesehen, sowie einen grossen Leguan und einige Alligatoren im Flusse. — Das Wetter war den ganzen Tag ausgezeichnet schön gewesen.

7. Januar. Abritt Morgens 6 $\frac{1}{2}$ Uhr unter strömendem Regen. Wir schlugen den Weg durch den Urwald über die Hacienda del Palmar ein, da die andere, zwar kürzere Route via La Mona nach Bodegas (die ich im October begangen hatte) der vorgerückten Regenzeit wegen bereits nicht mehr zu Pferd passirbar, resp. schon „Camino negado“ war. Bevor man die Hacienda del Palmar erreicht (8. 45 a. m.), kommt man über eine schöne hölzerne Brücke „el puente del Palmar“, und muss hier $\frac{1}{2}$ Real pro Thier Brückengeld entrichtet werden. Von Palmar zieht sich die Route fortwährend durch Wald bis nach Bodegas. Endlich um 1 Uhr Nachmittags langte ich in Bodegas an. Damit hatte meine Cordillerenreise ihren glücklichen Abschluss gefunden — denn ja nur wenige Stunden trennten mich noch von der Küste! Bald auch waren die Strapazen und Widerwärtigkeiten der Reise, zu damaliger Jahreszeit wahrlich kein Plaisir, vergessen.

Ich suchte sogleich meinen Bekannten Don Feliz Constante auf, erkundigte mich bei ihm über den Gesundheitszustand an der Küste und war sehr erfreut zu hören, dass sowohl hier in Bodegas als auch in Guayaquil die Gelbfieber-Epidemie, seit die Regenzeit begonnen, bedeutend nachgelassen habe. (Das gelbe Fieber sollte im November und December in Bodegas noch stärker gewüthet haben als in Guayaquil.) Ich miethete für die Nacht ein Zimmer am Fluss. Nachts traf der Dampfer „Quito“ von Guayaquil ein, welcher am folgenden Morgen wieder dahin zurückfahren sollte.

8. Januar. Früh um 9 Uhr schiffte ich mich an

Bord des „Quito“ ein und traf nach einer angenehmen, wiewohl verregneten Fahrt elf Stunden später wohlbehalten in Guayaquil ein, wo ich mich in den bekannten Räumen des Hotel frances bald wieder heimisch fühlte und die s. Z. unter Obhut der Doña R. zurückgelassenen Effecten in bestem Zustande vorfand.

Eine äusserst intensive, drückende Hitze, mit heftigen Schauern verbunden, herrscht hier jetzt im Winter und bildet einen scharfen Contrast gegen die europäische Temperatur des Innern. Das Thermometer steigt Mittags bis auf 24—25° und sinkt Nachts nicht unter 21½° R.

Ich traf alle Vorbereitungen zur Abreise nach Panamá und nahm Passage an Bord des kleinen Küstendampfers „Casma“ der Pac. St. Nav. Co., welcher am 13. mit Anlaufen sämtlicher Zwischenhäfen nach Panamá abgehen sollte. Der direct ohne Escale nach Panamá mit Anschluss an den am 22. Januar ab Colon nach Southampton segelnden Royal Mail Steamer bestimmte Dampfer „Islay“ sollte erst am 18. von Guayaquil auslaufen.

XI. Von Guayaquil über Panamá nach NewYork.

An Bord des „Casma“. — Ballenita; strenge sanitäre Maassregeln seitens Perú. — Die ecuadorianischen Häfen Manta, Bahia und Esmeraldas. — Tumaco in Columbia. — Reges militärisches Leben an Bord. — Buenaventura. — Angaben über die Reise nach Bogotá. — Ankunft in Panamá. — Fahrt auf der Panamá-Bahn. — Von Colon nach NewYork.

Donnerstag den 13. Januar, Mittags, schiffte ich mich auf dem „Casma“ ein. — Abends begann es stark zu regnen und regnete fort die ganze Nacht.

14. Janr. Abends um 5 Uhr kamen wir in Ballenita an, dem Hafen von Santa Elena. Da der von Panamá nach Chimboße segelnde englische Dampfer laut Decret der peruanischen Regierung wegen des gelben Fiebers in Guayaquil diesen letztern Hafen nicht anlaufen durfte — trotzdem der Dampfer „Esmeraldas“ einige Tage zuvor in besonderer Mission nach Paita gesandt worden war, um anzuzeigen, dass die Epidemie in Guayaquil als erloschen zu betrachten sei — so mussten wir, um die südwärts (von Guayaquil) reisenden Passagiere an ihre respectiven Bestimmungsorte zu bringen, auf diesen von Panamá herkommenden und zum Zweck, eventuelle Passagiere von unserm Dampfer aufzunehmen, Ballenita anlaufenden Dampfer, vor diesem Hafen B. warten und unsere Geduldsprobe währte bis zum 15. Janr. Abends

7 Uhr, da endlich Steamer „Santa Rosa“ erschien und unsere Reisenden aufnahm.

16. Janr. Wir lagen heute einige Stunden in Manta vor Anker.

Abends liefen wir in den Hafen von Bahia (auch Bahia de Caráques oder Caráques genannt) ein. Die Einfahrt ist schwierig und der Sandbänke wegen gefährlich; wir mussten warten, bis der „Práctico“ kam und den Dampfer glücklich hineinlotste. Die Ortschaft liegt in einer schönen, von bewaldeten Hügeln eingeschlossenen Bucht, fast genau unter dem Aequator.

17. Janr. Ich begab mich ans Land. Die Wohnungen sind sammt und sonders auf Pfählen ruhende Holzhäuser. Ich besuchte einige Magazine. — Die Hitze war sehr stark, das Wetter prachtvoll.

Nachmittags 3 Uhr fuhren wir weiter.

18. Janr. Vor Esmeraldas, dem letzten resp. nördlichsten ecuadorianischen Hafen. Hier muss der Dampfer im Rio Esmeraldas vor Anker gehen und zwar auf gut 3 Meilen Distanz von der Stadt wegen der grossen Seichtheit des Flusses. Die Güter werden mittelst grosser Lantschen auf Schooner verladen. — Der „Casma“ lud Caoutchouc (in Säcken), Cacao, Tabak (in Ballots von Kuhhaut verpackt) und trockene Häute (cueros secos). Esmeraldas producirt den besten Cacao von Ecuador und Tabak, der nach ecuadorianischer Aussage an Güte nur vom Havana-Tabak übertroffen werden soll.

Wir verliessen Esmeraldas Abends $\frac{1}{2}$ 7 Uhr. — Stille, warme Nacht.

19. Janr. Fröh Morgens ankerte der „Casma“ vor Tumaco, dem südlichsten Hafen der Republik Columbia. Ich besuchte die Ortschaft, welche auf einer vegetations-

reichen, mit vielen Kokospalmen besetzten Insel am Ausflusse des Rio Mira liegt.

In der Nähe von Tumaco liegt das Städtchen Barbacoa.

Es schifften sich zwei Compagnien columbianisches Militär, die nach Panamá beordert waren, auf dem „Casma“ ein. Die Mannschaft wurde auf dem Oberdeck einquartiert, und einige Offiziere erhielten Kajüten angewiesen.

Ich bemerke hier, dass sich unter den Zwischendeck-Passagieren auch einige Chinesen befanden.

Wir verliessen Tumaco Vormittags $\frac{1}{2}$ 11 Uhr. — Abends 6 Uhr erblickten wir Gorgona-Eiland, bemerkenswerth als die erste Stelle, wo Pizarro, der Eroberer von Perú, den südamerikanischen Boden betrat.

20. Jan. Die zwischen Inseln mit üppigster Vegetation sich durchwindende Einfahrt nach Buenaventura, wo wir Morgens 7 Uhr einliefen, bietet reizende Landschaftsbilder.

Buenaventura ist Ausgangspunkt der Reise in das an Mineralien und Producten sehr reiche Cauca-Thal. Eine stark begangene Route führt von der Küste nach dem Städtchen Cali im Cauca.

Wir erhielten in Buenaventura willkommenen Zuwachs durch 3 Engländer, die über Land von Santa Fé de Bogotá*) gekommen waren. Sie hatten eine beschwer-

*) Santa Fé de Bogotá (kurzweg Bogotá), 2650 m ü. M., Hauptstadt der Estados Unidos de Colombia.

Scioville, mein ehemaliger französischer Reisebegleiter, der in Bogotá gewesen ist, gab mir über die Reise dahin folgenden Aufschluss:

Angangspunkt: Sabanilla am Caraibischen Meer.

Von Sabanilla per Eisenbahn nach Barranquilla (Strecke von 28 km);

liche Reise von mehrern Wochen hinter sich (Route über Ibague, Cartago, Palmira, Cali).

In Tumaco und Buenaventura luden wir Tabak und Taguas (Elfenbeinnüsse, im Handel zu Messer- und Löffelgriffen etc. verarbeitet).

Auch in Buenaventura schifften sich Soldaten ein, etwa 70 an der Zahl. Die Leute betrugen sich musterhaft an Bord; das Fassen der Speisen ging ruhig und in vollkommener Ordnung vor sich.

Witterungsbeobachtungen
während der Reise von Guayaquil nach Panamá.

Datum.	Ort der Escala am betreffenden Tage.	Temperatur (R. ^o)			Wetter.
		Morgens.	Mittags.	Nachts.	
1881,					
Januar 15.	Ballenita	—	—	21,5	Heiter.
" 16.	Manta	20,5	23	21	Bedeckt.
" 17.	Bahia de Caráques	21	24	21	Heiter.
" 18.	Esmeraldas	21	23	21	"
" 19.	Tumaco	21	—	22	Bewölkt.
" 20.	Buenaventura	21	24	21	Heiter.

21. Janr. Heute haben wir Regen und Gegenwind.

23. Janr. Erst heute Morgen um 6 Uhr legte der „Casma“ an der Insel Taboga an, welche noch etwa 6 engl. Meilen von Panamá entfernt liegt und den grossen Dampfern als Ankerplatz dient, da das seichte Wasser mehr Annäherung zum Hafen nicht gestattet. Ein Steam-

von Barranquilla nach Honda, Dampferfahrt auf dem Magdalena-
strom 8—14 Tage;

von Honda nach Facatativa (Hochebene), Maulthierritt 3 Tage;

" Facatativa nach Bogotá, per Diligence 1½ Tage.

tender der Pac. St. Nav. Co. kam alsbald, um uns Passagiere, sowie das Gepäck aufzunehmen und nach Panamá zu befördern.

Um $1\frac{1}{2}$ 9 Uhr Vormittags stieg ich in Panamá ans Land und begab mich sofort nach dem Grand Hôtel. Doch meines Bleibens da war nicht lange! Schon am 25. entschloss ich mich zur Weiterreise, d. h. zur Rückkehr nach Europa. Ich fuhr mit dem Frühzug der Panamá-Eisenbahn (7 a. m.) nach Colon (Aspinwall) hinüber,*) wo ich mich noch den nämlichen Abend an Bord des Pacific Mail S. S. Co.-Dampfers „Crescent City“ nach NewYork einschiffte. Infolge merkwürdiger Coincidenz der Umstände war es das gleiche Schiff, auf dem ich im Juli 1879 die nämliche Fahrt, nur in umgekehrter Richtung, gemacht hatte.

Nach einer verhältnissmässig langen, infolge von Sturm und Kälte keineswegs gemüthlichen Fahrt kam ich am 4. Februar Mittags in NewYork an und war da innert dieser kurzen Frist aus dem heissesten Sommer in den eisigsten Winter versetzt. In den Strassen lag Schnee;

*) Die Fahrt von Ocean zu Ocean mitten durch den Urwald ist zwar prachtvoll, muss aber theuer erkaufte werden: nicht weniger als 25 Dollars amerikanisches Gold oder L. St. 5.— haben transitirende Reisende für die 75 km lange Strecke, zurückgelegt in ca. vier Stunden, zu bezahlen. Die Localbewohner von Panamá und Colon kommen billiger weg.

Panamá-Canal. Im Janr. 1881 begannen die Vorarbeiten zum Canal-Bau. Da die Zeitungen jeweilen hinlänglich über den Gang dieses grossartigen Unternehmens berichten, so enthalte ich mich, hier weitere Mittheilungen darüber zu machen und bemerke nur noch, dass Hoffnung auf Vollendung des Canals per 1888 vorhanden ist.

es wurde Schlitten gefahren und auf dem Central-Park-Weiher Schlittschuh gelaufen.

Ich lasse einen kurzen Tagebuchsauszug der Reise folgen:

25. Janr. Abends 6 Uhr Abfahrt von Colon. — Nacht vom 25./26. sehr stürmisch.

27. Janr. Schönes Wetter und ruhige See; Temperatur Nachmittags 81° F. ($21,8^{\circ}$ R.).

28. Janr. Abends passirten wir Island Navassa, 611 Seemeilen von Colon entfernt.

29. Janr. Gegenwind. Zwei Segler in Sicht. Vom 28.—29. haben wir (in 24 Stunden) bloss 174 Seemeilen zurückgelegt.

30. Janr. Wetter schön und warm, aber fortwährend weht conträrer Wind. Vom 29.—30. 242 Seem. durchlaufen. Nachm. $3\frac{1}{2}$ Uhr passirten wir den Pharol von Watlings Island. Diese zur Bahama-Gruppe gehörige Insel soll, wie man mir sagte, das erste Land Amerikas gewesen sein, das Columbus entdeckte, 12. Octbr. 1492.

Abends bekamen wir die Küste von Florida zu Gesicht.

31. Janr. Wetter prachtvoll, es beginnt jedoch empfindlich kühl zu werden.

1. Febr. See „rough“, Wind günstig; kaltes Wetter. Von gestern bis heute 345 Miles gemacht. — Cap Hatteras um 5 p. m. passirt. In der Nacht erhob sich ein förmlicher Sturm (gale); wir konnten vor Kälte und Rollen des Schiffs kein Auge schliessen. Fortwährend schlugen die Wellen über Deck.

2. Febr. Der Sturm hat sich heute etwas gelegt, doch geht die See noch sehr hoch und es herrscht strenge Kälte.

3. Febr. Endlich nach drei miserablen Tagen und

Nächten, wo wir beständig wie die leibhaftigen Schneider froren, ankerte der „Crescent City“ um Mitternacht in Sandy Hook, von NewYork noch ca. 2 Stunden entfernt.

4. Febr. Früh um 8 Uhr wurde der Pilot genommen und in NewYork-Harbor eingefahren. Ein Theil des Hafens war fest zugefroren.

Ich bezog Wohnung im Continental Hotel (corner 20th Street and Broadway), weil in dem mir von 1879 her bekannten Glenham Hotel, wo ich eigentlich hatte absteigen wollen, kein Zimmer mehr frei war.

Pacific Mail S. S. Co.

New York- und Aspinwall-Route.

Distanzentafel

in Seemeilen.

Von NewYork südwärts. Seemeilen.	Localität.	Von Aspinwall nordwärts. Seemeilen.
0	Pier 42 NewYork.	1970
20	Sandy Hook.	1950
63	Barneгат.	1907
334	Hatteras.	1636
998	Watlings Island.	972
1078	Bird Rock Island.	892
1096	Fortune Island.	874
1122	Castle Island.	848
1237	Cape Maysi.	733
1359	Island of Navassa.	611
1970	Aspinwall.	0

XII. Von NewYork bis Basel.

Der Inman-Dampfer „City of Berlin“. — Einrichtung desselben und Schiffsvorschriften. — In 8 Tagen von NewYork nach Queenstown. — Ankunft in Liverpool. — Heimkehr.

Nach einer in angenehmster Weise verbrachten Woche, umgeben von allem Comfort, wie es nur NewYork bietet, schiffte ich mich den 12. Februar an Bord des prachtvollen Dampfers „City of Berlin“*) der Inman Line nach

*) Notizen über den Royal and United States Mail Steamer „City of Berlin“ der Inman Line.

Dampfer „City of Berlin“, Cap. James Kennedy, von 5491 Tons, 1000 Pferdekräften und 522 engl. Fuss Länge, hat Accommodation für

1241 Zwischendeck-Passagiere (steerage-passengers) und
206 Passagiere erster Classe (cabin-passengers).

Zwei Kinder unter 12 Jahren werden zusammen für 1 Person gerechnet.

Vorschriften der Inman Linie für die Passagiere der
I. Cl. (Mai 1878).

Mahlzeiten: Breakfast: 8—9.30 a. m.; Lunch: 1 p. m.;
Dinner: 6 p. m.

Nach dem Dinner wird je nach Belieben Kaffee und Thee servirt.

Mahlzeiten der Kinder: Breakfast: 7.30 a. m.; Dinner:
12 m.; Thee: 5 p. m.

Schluss der Bar (des Schenkstands): 11 p. m.

Liverpool ein — und musste somit zum zweiten Mal von dem mir lieb gewordenen Welttheil scheiden!

Lichterlöschen: Saloon 11 p. m.; Kajüten 11. 30 p. m.

Das Rauchen in den Kajüten sowohl als in den Saloons ist strengstens untersagt.

Passagiere haben ihre Beschwerden in erster Instanz an den Purser (Zahlmeister) zu richten.

Werthsachen. Der Purser ist ermächtigt, Geld, Kleinodien und andere Werthgegenstände der Passagiere spesenfrei in Verwahrung zu nehmen, zu welchem Behuf ein Safe (eiserne Kasse) an Bord vorhanden ist. Der Purser soll für die bei ihm deponirten Gegenstände einen Empfangsschein aushändigen, andernfalls kann die Gesellschaft keinerlei Verantwortlichkeit übernehmen.

Der Purser ertheilt den Reisenden auf Wunsch jegliche Auskunft bezüglich Abfahrt der Eisenbahnzüge, sowie über Gasthöfe, Gepäck- und Droschkentaxen u. s. w.

Kein Passagier von irgendwelchem Dampfer der Inman Linie darf ausschiffen, wenn die Ankunft in Liverpool später als 10 $\frac{1}{2}$ Uhr Nachts erfolgt; ebensowenig darf in NewYork an Land gegangen werden, wenn das Schiff nicht vor Sonnenuntergang die Visite der Sanitätsbehörde empfangen hat.

Steamer „City of Berlin“ besitzt eine Schnelligkeit von 14—15 Knoten (Seemeilen) per Stunde. Er hat schon mehrmals sehr rasche Ueberfahrten gemacht.

Ich gebe nachstehend eine kleine Uebersicht der raschesten Dampferfahrten zwischen Europa und Amerika:

Queenstown—NewYork (Sandy Hook).

	Tage.	Stunden.	Minuten.
„Oregon“ (Cunard Linie), April 1884	6	9	22
„Britannic“ (White Star L.), Aug. 1877	7	10	53
„Germanic“ „ „ „ April 1877	7	11	37
„City of Berlin“ (Inman L.) Oct. 1877	7	14	12
„City of Berlin“ „ „ „ Sept. 1875	7	18	17

Reise pr. Dampfer „City of Berlin“ von New York nach Liverpool (Tagebuchsauszug).

Die Abfahrt, welche eigentlich auf Nachmittag 3 Uhr festgesetzt war, fand dichten Nebels wegen erst am fol-

New York (Sandy Hook)—Queenstown.

	Tage.	Stunden.	Minuten.
„Oregon“ (Cunard Linie), Dec. 1884	6	10	40
„Etruria“ „ „ Mai 1885	6	12	25
„America“ (National L.), Juni 1884	6	14	18
„Britannic“ (White Star L.), Dec. 1876	7	12	41
„City of Berlin“ (Inman L.) Oct. 1875	7	15	48

Auf dem Hintertheil des Dampfers „City of Berlin“ sind innere und äussere Kajüten I. Cl.; die erstern, welche nicht gegen die See ausmünden, sind sehr klein, eng und so finster, dass den ganzen Tag Licht darin brennen muss.

Passagepreise: I. Cl. 60, 80 und 100 Dollars und zwar:
60 Dollars für einen Platz (berth) in einer innern Kajüte.

80 „ „ „ „ „ „ „ äussern „

100 „ „ „ „ „ „ „ der äussern und
amidships (in der Mitte des Schiffs) gelegenen Kajüten, welch' letztere geräumiger, eleganter eingerichtet und mit Oellampen versehen sind. Sämmtliche Kajüten (staterooms) übrigens sind mit Wasser und elektrischen Glocken versehen.

Der Saloon (Speisesaal) ist durch 4 grosse Lampen mit elektrischem Licht beleuchtet, ebenso findet sich bei der Capitäns-Cabine und im Maschinenraum elektrische Beleuchtung vor. Die übrigen Lampen im Saloon werden nicht angezündet. Der Speisesaal enthält 4 Tische; es können somit 200—250 Personen gleichzeitig speisen.

Auf Deck befindet sich der Damensalon und daneben ist das Rauchzimmer.

Arzt, Barbier und zwei Stewardesses befinden sich an Bord.

Die Passagiere haben freie Benützung der Schiffsbibliothek;

genden Morgen (13. Febr.) um 4, von Sandy Hook um 7 Uhr statt.

Es sind zwischen 50 und 60 I. Cl.-Passagiere an Bord, meist Amerikaner und Engländer, 1 Brasilianer.

14. 15. 16. Febr. Wetter ziemlich schön; See mässig bewegt. Der Dampfer geht „steady“, d. h. schaukelt wenig.

Den 15. Febr. in der Frühe passirten wir die Newfoundland-Banks.

17. Febr. Nachmittags setzte ein starker „South Wester“ ein, der in der darauffolgenden Nacht zum Sturm anwuchs. Die Wellen schlugen unaufhörlich über Deck

ebenso stehen alle möglichen Fahrpläne, Reisehandbücher u. dgl. zu Diensten.

Verpflegung. Morgens 7 $\frac{1}{2}$ Uhr ertönt die erste Frühstücksglocke als Signal für etwaige Langschläfer zum Aufstehen für's Breakfast, das übrigens nach Belieben zwischen 8 und 9 $\frac{1}{2}$ Uhr eingenommen werden kann. Alle möglichen Gerichte sind da aufgetragen: Fische, Steaks, Chops, Ham and Eggs, Irish Stew, kaltes Fleisch; Kaffee, Thee, Cacao, Chocolate etc.

Lunch à la carte.

Dinner. Die Gerichte werden von den Passagieren nach ihrer Wahl aus der Speisekarte beordert. Die Küche ist ausgezeichnet und das Menu ein so reichhaltiges, dass Jemand, der von der Seekrankheit glücklich verschont bleibt und mit einem gesunden Appetit gesegnet ist, einzig etwa darob verlegen sein könnte, wo anfangen und wo aufhören, denn es marschiren auf: 2 Suppen, Fisch, 4 Entrées, 4—5 Joints (Braten), 4—6 Gerichte Poultry etc., 2—3 Gemüse (vegetables), kaltes Fleisch, 8 Entremets und Pastry, Ice Cream (Eis) jeden zweiten Tag; als Nachtsch verschiedne Sorten Käse, Dessert und Früchte, zum Schluss Kaffee und Thee. Der Wein ist natürlich extra zu bezahlen.

Nachts 8—10 Uhr: Kaffee oder Thee nebst Biscuits und kaltem Fleisch.

und gegen die hermetisch geschlossenen Luken. Alles war in Saloon oder Cabine consignirt. In jener Nacht schlief Niemand! *)

18. Febr. Nachmittags hatte der Sturm nachgelassen, die See ging weniger hoch und die Sonne kam zum Vorschein. Wir begegneten einem englischen Frachtdampfer.

19. Febr. Wetter schön, See ruhig. Seit Verlassen Sandy Hook's haben wir bis heute Mittag 2106 Seemeilen zurückgelegt.

20. Febr. Kalter Sonntagmorgen. Der Capitän hielt Divine Service (Gottesdienst) im Saloon, unter Beisein der ganzen Mannschaft und der Passagiere.

Finstere, windige Nacht mit Regenschauern.

21. Febr. Wir sind emsig mit unserer Correspondenz beschäftigt, denn — wenn Alles gut geht, sollen wir heute Abend in Queenstown (Hafen von Cork, Irland) ankommen, wo die Briefe zur Post gegeben werden. In der That erfolgte unsere Ankunft in Queenstown um 5 Uhr 35 Min. Abends. Sämmtliche Mails wurden hier

*) Die Capitäne der grossen NewYork-Dampfer können etwas erzählen von Stürmen, Eisbergen und Nebel auf ihren Fahrten, wie kaum jemals auf andern Routen. Ein Schiffsoffizier sagte mir, dass bloss den erprobtesten und wetterfestesten Seemännern, die schon alle Meere befahren, die Führung eines solchen western Ocean-Steamer anvertraut würde. Jeden Winter liest man von furchterlichen Stürmen, die auf dem Ocean toben, von denen sich unsereiner im Binnenland nicht die entfernteste Idee machen kann. So hatte der Cunarddampfer „Servia“ auf seiner Fahrt nach NewYork, Jan./Febr. 1885, einen derartigen Sturm zu bestehen, dass die Boote, die Brücke und der Schornstein fortgerissen wurden, der Salon überschwemmt wurde und das Steuerapparat brach.

gelandet, ebenso verliessen die irischen Zwischendeck-Passagiere, sowie einige Passagiere der I. Cl. den Dampfer.

Wenn man schon in Queenstown aussteigt und nicht erst in Liverpool, so gewinnt man für London einige Stunden Zeit, d. h. in unserm Falle hätte man schon um 6. 25 p. m. am folgenden Tag in London sein können, dagegen via Liverpool erst um 9 p. m.

22. Febr. Morgens 11¹/₂ Uhr war der „City of Berlin“ vor Liverpool-Bar angekommen, von wo wir pr. Steam-tender an den Landungssteg gebracht wurden. Nachmittags 2 Uhr landeten wir in Liverpool und zwei Stunden später dampfte ich mit zwei Mitpassagieren im Schnellzug der London und NorthWestern-Bahn nach London.

Am 1. März war ich wieder glücklich bei den Meinen in Basel zurück und dankte Gott, der mich so wunderbar behütet hatte auf allen Fahrten zu Wasser und zu Land!

Die ganze ebengeschilderte Reise, namentlich aber die drei in Ecuador verlebten Monate zähle ich zu meinen schönsten Erinnerungen.

Logtafel
des Inman Royal Mail Steamer „City of Berlin“
von NewYork nach Liverpool.

Datum.	Durch- laufene Seemeilen- zahl in 24 Stunden.	Jeweilige Position des Schiffs um 12 Uhr Mittags.		Wind- richtung.
		Lat.	Long. (v. Gr.)	
1881, Februar 13.	Abfahrt	von Sandy	Hook 7 a. m.	
„ 14.	421	41° 12' N.	64° 45' W. Gr.	W.
„ 15.	320	42°	57° 41'	N.W.
„ 16.	340	42° 50'	50° 5'	N.W.
„ 17.	338	45° 42'	43° 13'	N.W.
„ 18.	343	48° 14'	35° 31'	S.S.W. bis NW.
„ 19.	344	49° 59'	27° 10'	W.
„ 20.	326	51° 9'	18° 50'	S.O.
„ 21.	323	51° 21'	10° 13'	S.O.

Bis Fastnet (51° 23' 18" N., 9° 36' 25" W. Gr.) blieben am 21. Mittags noch 23 Miles.

Ankunft in Queenstown am 21. Febr. 5. 35 p. m.

Ankunft in Liverpool (bar) am 22. Febr. 11. 30 a. m.

Fahrzeit von NewYork bis Queenstown = 8 Tg. 5 St. 39 Min.

(NB. Die Londoner Zeit geht der NewYorker Zeit um 4 St. 56 Min. vor.)

Distanzen zur See.

Southampton—Rio de Janeiro	5156 Seemeilen.
Rio de Janeiro—Montevideo	1020 „
Montevideo—Valparaiso	2743 „
Valparaiso—Panamá	3274 „
Colon (Aspinwall)—NewYork	1970 „
NewYork—Liverpool	3040 „
Total	17203 Seemeilen.

Vergleichung
verschiedener Längen- und Weg-Maasse.

- 1 Meter = 3,333 Schweiz. Fuss = 3,2809 engl. Fuss.
1 Schweiz. Fuss = 0,3 Meter = 0,9843 engl. Fuss.
1 engl. Fuss = 0,3048 Meter = 1,016 Schweiz. Fuss.
1 engl. Meile (5280 engl. Fuss) = 1,609 Kilometer.
1 Seemeile = 1,855 Kilometer.
1 Kilometer = 0,621 engl. Meile = 0,539 Seemeile.
1 peruanische (oder ecuadorianische oder columbianische) Legua
= 4,83 Kilometer.
1 bolivianische Legua = 6,44 Kilometer.

Verzeichniss der Fremdwörter.

- Alameda = öffentliche Promenade.
Arriero = Maulthiertreiber.
Calle = Strasse.
Carrera = Strasse (in Quito).
Cerro = Hügel.
Chicha = Maisbier, Cider, Most.
Costeño = Küstenbewohner.
Hacienda = Farm, Meierei.
Legua = Meile.
Páramo = Weideregion in den Cordilleren Ecuador's.
Peon = Begleiter einer Waarenladung, Führer.
Poncho = Mantel, Ueberwurf (speciell in Südamerika).
Posada = Gasthof.
Pueblo = Dorf.
Puente = Brücke.
Quebrada = Schlucht, auch verengtes Thal in den Cordilleren.
Rio = Fluss.
Rua (portug.) = Strasse.
Serrano = Hochlandsbewohner.
Sierra = Gebirge, Gebirgs- oder Hochlandsregion.
Tambo = Hütte, Schirnhütte für die Reisenden, Karawanserai.
Tertulia = Abendgesellschaft.
Tierra caliente = heisse Region, Küstengebiet.
-

Register.

- | | |
|---|---|
| <p>Aconcagua, Berg 63. 124. 125.
 Adobe (Defin.) 92.
 Altar, Berg 147.
 Amazonasstrom, Route von Quito
 nach dem 183.
 Ambato 131. 146. 202.
 Andes, Passhöhen 85.
 Andesübergang nach Chile 35.
 Andes von Ecuador, Höhentabelle
 147.
 Antizana, Vulkan 139. 140. 147. 197.
 Antofagasta 74.
 Archidona 146. 170. 183. 184.
 Arenal del Pichincha 197.
 Arequipa 89.
 Arequipa—Puno-Eisenbahn 87. 90.
 91.
 Arica 79.
 Arica—Tacna-Eisenbahn 81.
 Arrieros, Noten über die 84. 114.
 116. 143.
 Asancoto 122.
 Aspinwall (siehe Colon).
 Asuncion, Verbindung mit 29.
 Atacama-Wüste 74.
 Atacazo, Vulkan 139. 147.
 Atahualpa 149.
 Azuay, Berg 147.
 Babahoyo (siehe Bodegas).
 — -Fluss 111.</p> | <p>Baeza 170. 183. 184.
 Bahia (Brasilien) 10.
 — (Ecuador) 187. 213.
 Ballenita 212.
 Balsapamba 121. 208.
 Belgrano 31. 33.
 Bodegas 111. 146. 210.
 Bogotá, Reiseroute nach 214.
 Bolivia, Notizen über 75. 84.
 Brasilien, Ankunft in 9.
 Buenaventura 214.
 Buenos Aires, Aus- und Einschiffen
 in 29. 30.
 — Bevölkerung 30.
 — Geldwesen 33.
 — Revolution 9. 31.
 — Routen nach Chile 35.
 — Sehenswerthes 32.
 — Temperaturangaben 34.
 — Umgebung 32.
 Cajabamba 203.
 Caldera 74.
 Cali 214.
 Callao 94.
 Calpi 204.
 Camões-Fest in Lissabon 2.
 Canarische Inseln 6.
 Cap Froward 40.
 — Horn-Umschiffung 41.
 — Pilar 42.</p> |
|---|---|

Cap Verd'sche Inseln 6.
 — Virgins 38.
 Caráques (siehe Bahia in Ecuador).
 Carhuairazo, Berg 147. 203.
 Casalahua, Berg 147.
 Casebamba 205. 206.
 Cauca-Thal 214.
 Cayambe, Berg 147. 197.
 Cerro de Pasco 189.
 — Montevideo 26.
 Chala 92.
 Chañaral 74.
 Chauchas (Defin.) 59.
 Chicha (Defin.) 182.
 Chilca, Abenteurer in 93.
 Chile, Dampferverkehr 56. 71.
 — Geldwesen 59.
 — Handel 59. 60.
 — Nationalgerichte und -Getränke 60.
 — Volkstrachten 54.
 — Weinbau 61.
 Chiles, Berg 147.
 Chilibulo 195.
 Chillogallo 201.
 Chimbo, Stadt 207.
 — Thal 122.
 Chimborazo 124. 147. 203.
 — -Pass 85. 126. 205.
 Chimbote 94.
 Cholos in Ecuador 100. 145. 169.
 Chuquipoyo, Tambo 130.
 Cicalpa 203.
 „City of Berlin“ (Inman-Dampfer),
 Notizen über 219.
 — Ueberfahrt mit 221.
 Clerus, der ecuadorianische 165.
 Cobija 75.
 Cochabamba (Bolivia) 84. 85.
 — (Ecuador) 122.
 Colon 216.

Columbia, Producte 215.
 — Routen nach 183. 214.
 Columbianisches Militär 214. 215.
 Copiapó 74.
 Coquimbo 73.
 Corazon, Vulkan 147.
 Coronel 46.
 Cotacachi, Vulkan 147.
 Cotopaxi, Vulkan 137. 147. 196.
 Cuenca 146.
 Cuzco, Route nach 91.
 Dampfer an der Westküste Süd-
 amerikas 71.
 — nach Paraguay und Matto
 Grosso 28.
 — zwischen Montevideo, Buenos
 Aires und Europa 28.
 — zwischen Valparaiso und Eu-
 ropa 56.
 Dead Man's Island 96.
 Desolationsland 42.
 Deutsche in Südamerika 53. 65. 81.
 83. 102. 171.
 Deutsche Zeitungen in Südame-
 rika 60.
 Distanzen in Ecuador 116. 142.
 — zur See 5. 225.
 — zwischen den Häfen der West-
 küste Südamerikas 97.
 — zwischen Mollendo und La
 Paz 87.
 — zwischen NewYork und Aspin-
 wall 218.
 — zwischen Quileca und Are-
 quipa 92.
 — zwischen Quileca und Mol-
 lendo 92.
 — zwischen Tacna und La Paz 86.
 „Douro“ (R. M. St. P. Co.-Dampfer),
 Notizen über 3.

Dungeness Point 38.

Ecuador, Bevölkerung 144.

— Distanzentafel 142.

— Früchte 175. 180. 182.

— Gasthöfe (posadas) 126. 132. 136. 174.

— Geldwesen 176.

— geographische und statistische Notizen 144. 146.

— geschichtliche Notizen 149.

— Handel und Industrie 103. 169. 180. 181.

— Literarisches 168.

— Postwesen 110. 114. 133. 159.

— Präsidenten 150. 151.

— Preisangaben 132. 143. 174. 175.

— Producte 103. 111. 180. 213.

— Reise-Ausrüstung 108. 113. 114.

— Routen-Termini an der Küste 188.

— Verkehrswege 183.

Eisenbahnen in Argentinien 32. 34.

— in Bolivia 75.

— in Chile 61. 74.

— in Columbia 214. 216.

— in Ecuador 189.

— in Perú 77. 81. 87. 88. 89. 90. 91. 94. 95.

— in Uruguay 26.

Erdbeben in Südamerika 78. 80. 90.

132. 136. 203.

Esmeraldas, Fluss 138. 213.

— Stadt 146. 194. 213.

Falkland-Inseln 38.

Farbige (Defin.) 145.

Fernando de Noronha 9.

Feuerland 38.

Flores, Insel 25. 29.

Francisco Pizarro 149. 214.

Franzosen in Quito 171.

Französische Reisebegleiter 133. 173.

Fremdwörter-Verzeichniss 226.

Galápagos-Inseln 146.

García Moreno, Präsident von Ecuador 130. 153. 166. 168. 198.

Gelbfieber-Epidemie in Ecuador 102. 194. 210.

Geschichte von Ecuador 149.

Gewitter in Ecuador 191. 196.

Glacier Bay 41.

Gorgona, Insel 214.

Guano, Städtchen 203.

— -Inseln 92. 95.

Guaranda 126. 205.

Guayaquil, Ausländer 102.

— Ausstellung 106.

— Bevölkerung 102.

— Erlebnisse in 106. 211.

— Geldwesen 176. 179.

— Getränke 104.

— Handel 103.

— Klima 104.

— Krankheiten 105. 194.

— Malecon u. a. Sehenswürdigkeiten 100. 101. 106.

— Preisangaben 104. 175.

— Sitten 104. 106.

— Temperaturangaben 104. 105. 211.

Guayaquileñas, die 163. 165.

Guáyas, Fluss 96. 100. 111.

— -Dampfer 110.

Gütertransport in Central- und Südamerika 144.

Hacienda del Palmar 210.

— de S. Domingo 195.

Hochebene von Quito 139. 180.

Huahua-Pichincha 198.

Huamani-Pass 85. 183. 184.
Huamblin, Insel 46.
Huanachay 122. 207.
Huáscar 149.
Huasco 73.
Huasco-Trauben 74.
Humboldt, Notizen über 124. 198.

Ibarra 146. 183.
Ichapá, Tambo 123.
Iliniza, Vulkan 139. 147.
Ilo 88.
Inca-Herrschaft 149.
Indianer 42. 44. 45. 84. 129. 135.
139. 140. 145. 170.
Inman Line, Notizen über die 219.
Iquique 76.
Islay 88.
Juliaca 91.

Klima von Ambato 131.

- — Buenos Aires 34.
- — Chile 55. 65.
- — Ecuador 180.
- — Guayaquil 104.
- — Latacunga 137.
- — Montevideo 26. 34.
- — Perú 88.
- — Punta Arenas 40.
- — Quito 189.
- — Riobamba 146.
- — Rio de Janeiro 22.
- — Santiago de Chile 65.
- — Valparaiso 55.

Kosmos-Dampfer, Fahrplan 36.
Kratertiefen 198.

Krieg an der Westküste Südamerikas, Notizen über 57. 66.
70. 77. 79. 82. 93. 95. 96.

La Mona 117.
Längen- und Wegmaass-Tabelle 226.
La Paz, Route nach 85. 86.
La Plata-Strom 26. 30.
Las Vegas 62.
Latacunga 136. 146. 202.
Leguas-Maasse 86.
Lima, Eisenbahn nach 94.
— während des Kriegs 58. 70.
Lima—Oroya-Eisenbahn 85. 90.
Limache 62.
Liria-Brücke 135.
Lissabon 2.
Liverpool 224.
Llaillai 62.
Llanganate, Berg 147.
Loero (Defin.) 122.
Logbrett 5.
Logtafeln 12. 49. 225.
Loja 146.
Loma, Tambo 121. 208.
Lomas 92.
London 1. 224.
Los Andes 62.
Lota 46.
„Luxor“ (Kosmos-Dampfer) 37.

Maceió 10.
Machachi 139. 201.
Machángara, Flüsschen 140.
Magdalena, Dorf 195. 201.
Magellanstrasse 38. 41.
Manta 213.
Manto (Defin.) 54. 65.
Matto Grosso, Verbindung mit 28.
Mayorca (ecuador. Branntwein) 123.
175. 182.
Mejillones de Bolivia 75.
„Mendoza“ (Pac. St.N.Co.-Dampfer),
Einrichtung und Passagiere
72.

- Mensagerias fluviales 29.
Misti, Vulkan 88. 90.
Mocha 131. 202.
Mollendo 88.
Mollendo—Arequipa-Eisenbahn 89. 90.
Montenegro (Chile) 62.
Montevideo, Bevölkerung 26.
— Münzwesen 27.
— Sehenswürdigkeiten 26.
— Temperaturangaben 34.
— Umgebung 27.
Moquegua, Eisenbahn nach 88.
Muñapamba, Tambo 209.
Napo, Fluss 170. 183.
— -Expeditionen 183.
— -Gebiet 170. 183.
— -Indianer 170.
— Route von Quito nach dem 183.
— Verbindung mit dem Amazo-
nenstrom 183.
Nautische Notizen 13.
New York 218.
Nudo de Tiopullo 138. 201.
Oriente, Provinz 146. 170. 183.
Otavalo 183.
Pachia 82. 83. 86.
Pacific Steam Navigation Company,
Notizen über die 28. 35. 42.
71. 94. 100. 211.
Paita 95.
Paita—Piura-Eisenbahn 95.
Palaguas 131.
Palmar-Brücke 210.
Pambamarca, Berg 147.
Panamá 216.
— -Bahn 216.
— -Canal 216.
Panamá-Hüte 103.
Pañuelon (Defin.) 160.
Pão d'Assucar 10.
Papallacta 170. 183.
Pará 181. 186.
Paraguay, Verbindung mit 28.
Páramo (Defin.) 127.
— de Pichincha 195.
Paso de Pisaguas 120. 209.
Pastaza, Fluss 138. 170.
Pasto 183.
Paschoa, Berg 147.
Patagonien 38.
Peon (Defin.) 127.
Pernambuco 9.
Perú, Aussehen der Küste 76. 95.
— Erdbeben 78. 80. 90.
Peruanischer Branntwein 92.
Pichincha, Vulkan 140. 147.
— Besteigung des 194.
Pico de Teyde 6.
— Tacora 81. 82.
Piérrola, peruanischer Dictator 58.
Pisagua 78.
Pisaguas, Fluss 121.
Pisco 92.
Piura 95.
Playas 119. 209.
Poncho (Defin.) 114.
Porto Grande 7.
Portoviejo 146.
„Pot-au-noir“ 8.
Potosi, Route nach 85.
Potrillo 209.
Preisangaben von Ecuador 104. 132.
143. 174. 175.
— von Seereisen 30. 57. 72. 221.
Producte von Columbia 215.
— von Ecuador 103. 180. 213.
Puná, Insel 97.
Puno, Route nach 87. 91.

Punta Angamos 75.
 — Arenas 39.
 Quebrada (Defin.) 123.
 — de Totorillas 127.
 Queenstown 223.
 Quilca 89. 91.
 Quilindaña, Berg 147.
 Quillota 55. 62.
 Quiteñas und Quiteños, Sitten der
 160. 163.
 Quitenischer Kalender 168.
 Quito, Alameda 183.
 — Arcaden (portales) 155.
 — Bank 177.
 — Begräbnisswesen 167.
 — berühmte Männer 169.
 — Bevölkerung 160.
 — Blumen 180.
 — Bodencultur 180.
 — Damen 160. 163.
 — Einzug in 140.
 — ergötzliche Geschichten aus
 159. 172.
 — Europäer 171.
 — Frescos und Dulces 182.
 — Früchte und Gemüse 175. 182.
 — Gasthöfe 141. 174.
 — Geldwesen 177.
 — geschichtliche Notizen 149.
 — Giacometti's Gasthof 141. 171.
 174.
 — Handel und Industrie 169. 171.
 179. 181.
 — Handwerkerstand 169.
 — Häuser 154. 155.
 — Indianer 170.
 — Jesuiten 166.
 — Kirchen 152.
 — Kleinhandel und Hausiren
 155. 156.

Quito, Klima 189.
 — Klöster 152. 166.
 — Krankheiten 193.
 — Lage 146. 148.
 — Literarisches 168.
 — Mahlzeiten 181.
 — Miliz 158.
 — Mönche, Nonnen, Priester 165.
 — öffentliche Gebäude 152.
 — Panecillo 183.
 — Plätze 152.
 — Post 159.
 — Präsidentenpalast 158.
 — Preisangaben 174. 175.
 — Processionen 167.
 — Schenken 182.
 — Schuhmarkt 153.
 — Schulen 152. 166.
 — Sitten und Gebräuche 160. 200.
 — Speisehäuser 174.
 — Speisen und Getränke 175. 182.
 — Spital de San Juan de Dios 166.
 — Strassen (carreras) 151.
 — Temperaturangaben 192. 193.
 — Theater 168.
 — Thiere 181.
 — Umgebung 183.
 — Verbindung nach Norden,
 Osten, Süden 183.
 — Verbindung nach Westen 185.
 — Volksbelustigungen 167.
 Quitus, die 149.

Rasche Dampferfahrten 220.
 Raubthiere in Ecuador 181.
 Reise von Arica nach Chimbote 87.
 — — Arica nach Tacna 81.
 — — Basel nach Southampton 1.
 — — Bodegas nach Quito 117.
 — — Chimbote nach Guayaquil 95.

- Reise von Colon nach NewYork 217.
 — — Guaranda nach Guayaquil 207.
 — — Guayaquil nach Bodegas 110.
 — — Guayaquil nach Panamá 212.
 — — Montevideo nach Buenos Aires 29.
 — — Montevideo nach Valparaiso 36. 49.
 — — NewYork nach Liverpool 221. 225.
 — — Panamá nach Colon 216.
 — — Quito nach Riobamba 200.
 — — Riobamba nach Guaranda 204.
 — — Rio de Janeiro nach Montevideo 25.
 — — Southampton nach Rio de Janeiro 2. 12.
 — — Valparaiso nach Arica 73.
 — — Valparaiso nach Santiago 61.
 Revolutionen 9. 31. 150. 194.
 Riobamba, Erlebnisse in 203.
 — Notizen über 146. 203.
 — antigua 203.
 Rio de Janeiro, Ankunftsformalitäten 10.
 — Carlos Gomes-Feste 22.
 — Tramways 19.
 — Winter 22.
 — Zeitungen 20.
 Routen quer durch den südamerikanischen Continent 35. 186.
 Rucu-Pichincha 198.
 Rumiñahui, Berg 147.
 Sabaneta 118. 209.
 Sajama, Vulkan 137.
 Salpeterhandel 74. 75. 76. 77.
 San Andres 202.
 Sangay, Vulkan 147.
 San Juan 204.
 San Miguel 135. 202.
 Santa Rosa (Ecuador) 188.
 — — (Perú) 91.
 Santiago de Chile, Alameda 67.
 — — Arcaden 63.
 — — Ausländer 65.
 — — Bevölkerung 63.
 — — Cerro de Santa Lucia 66.
 — — Cousiño-Park 67.
 — — Fahrverkehr 63.
 — — Fiestas del diez i ocho de setiembre 66.
 — — Gasthöfe 64.
 — — Katastrophe i. J. 1863 64.
 — — Pferderennen 67.
 — — Plaza de Armas 63.
 — — Temperaturangaben 65.
 Santiaguinas, die 65.
 São Thiago, Cap Verd 7.
 Sarauro, Vulkan 147.
 Sarmiento-Canal 44.
 Schiffsleben 4.
 Schneegrenze-Angaben 197.
 Schweizer in Südamerika 10. 20. 27. 31. 32. 39. 53. 103.
 Schweizerische Consulate in Südamerika 27. 53. 103.
 Seiba, Tambo 208.
 Seña (Defin.) 125.
 Sierra-Ausrüstung 108. 113. 115.
 Sincholahua, Berg 139. 147.
 Sklavenhandel 21.
 Smyth-Canal 42.
 Sonnenaufgänge, -Untergänge an verschiedenen Orten 48.
 Sprachen in Amerika 54. 145. 160.

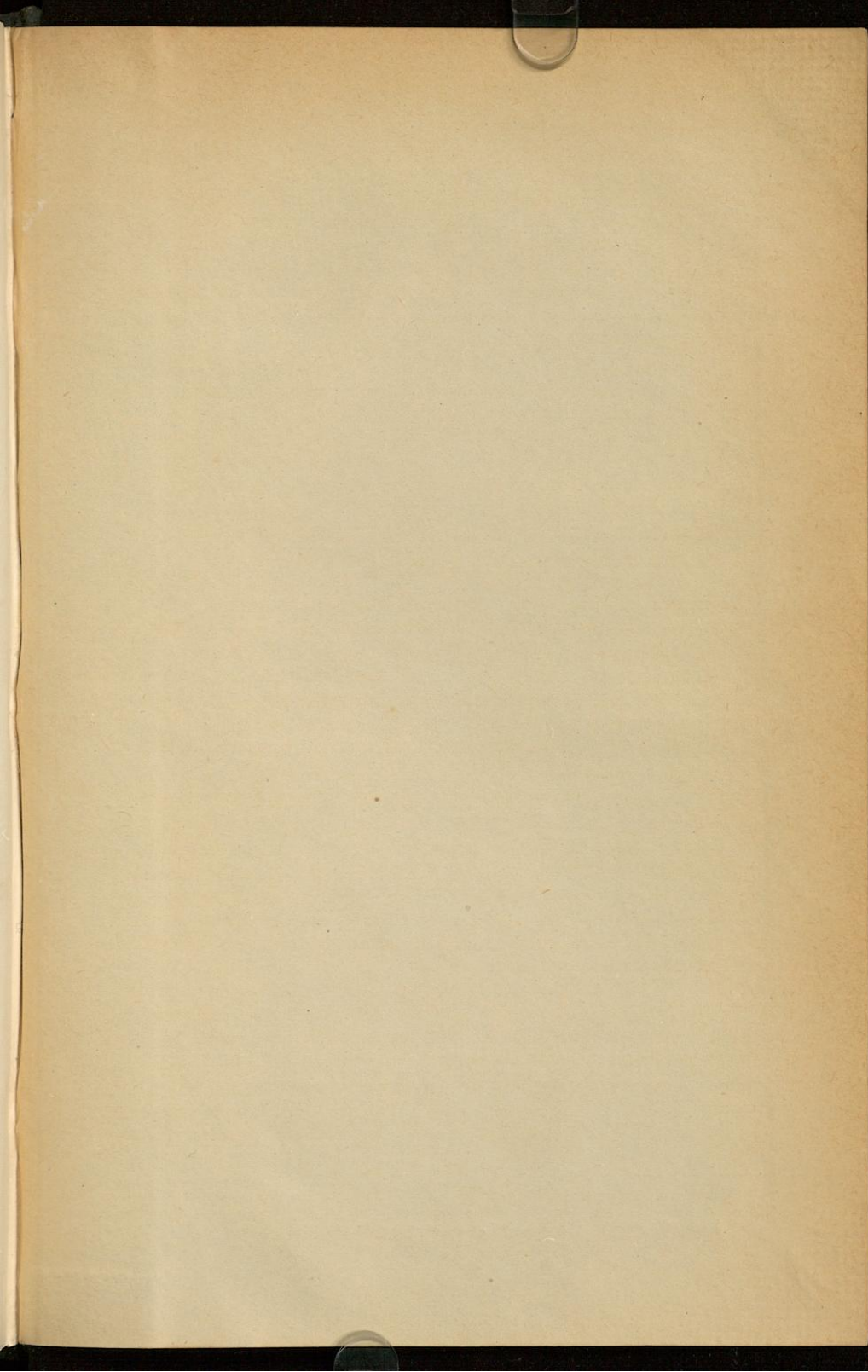
- Stiefelfabrikation in Ambato 132.
181.
- Stürme zur See 10. 25. 37. 217. 222.
223.
- St. Vincent, Cap Verd 6.
- Sucre, Route nach 85.
- Südamerik. Geld 20. 27. 33. 59. 83.
176.
— Offiziere 69. 73. 82. 158. 214.
— Präsidenten 31. 32. 58. 68. 69.
130. 150. 153. 158. 159. 166.
168.
— Reiseart 114. 119.
- Taboga, Insel 215.
- Tacna, Alameda 82.
— Bevölkerung 82.
— Erlebnisse in 81.
— Fremde 81. 83.
— Geldwesen 83.
— Handel 84.
— Route nach Bolivia 85.
- Tacora 83. 86.
- Taglängen an verschiedenen Orten
48.
- Talcahuano 46.
- Taltal 74.
- Tambillo 139. 201.
- Tambo (Defin.) 123.
— Station und Thal 88. 90.
- Tarapacá 77. 82.
- Telephon in Chile 52.
- Temperaturangaben von Südamerika
7. 22. 34. 40. 50. 55. 65. 76.
104. 105. 146. 192. 193. 211.
215.
- Tierra caliente, Bewohner 119.
— — Producte 111. 180.
- Tijuca 24.
- Tiopullo, Tambo 138. 201.
- Titicaca-See-Route 86. 87.
- Tocopilla 75.
- Totorillas, Tambo 129. 204.
- Trasandino-Bahn 34.
- Tumaco 213.
- Tumbes, Fluss und Ortschaft 96.
- Tungurahua, Vulkan 147. 202.
- Urwald in Ecuador 118. 210.
- Uspallata-Pass 35. 85. 186.
- Valdivia 46.
- Valparaiso, Ausländer 53.
— Bauart der Häuser 52.
— Bevölkerung 53.
— Bierwirthschaften 61.
— Cerro Alegre 53.
— Dampferverkehr 56. 71.
— Geldwesen 59.
— Hafen 51.
— Handel 60.
— Pferdebahn 52.
— Quebradas 52.
— Strassen 52.
— Temperaturangaben 55.
— Umgebung 55.
- Vegetation in Columbia 214.
— in der Magellanstrasse 41.
— in Ecuador 118.
- Veintemilla, Präsident von Ecuador
150. 158. 159. 194.
- Viña del Mar 55. 62.
- Vulkane in Ecuador 137. 147. 198.
- Whymper's Bergbesteigungen in
Ecuador 124. 137. 140. 195.
- Wiener's Expedition nach dem Rio
Napo 183.
- Witterungsverhältnisse auf der
Reise von Europa nach Val-
paraiso 46.

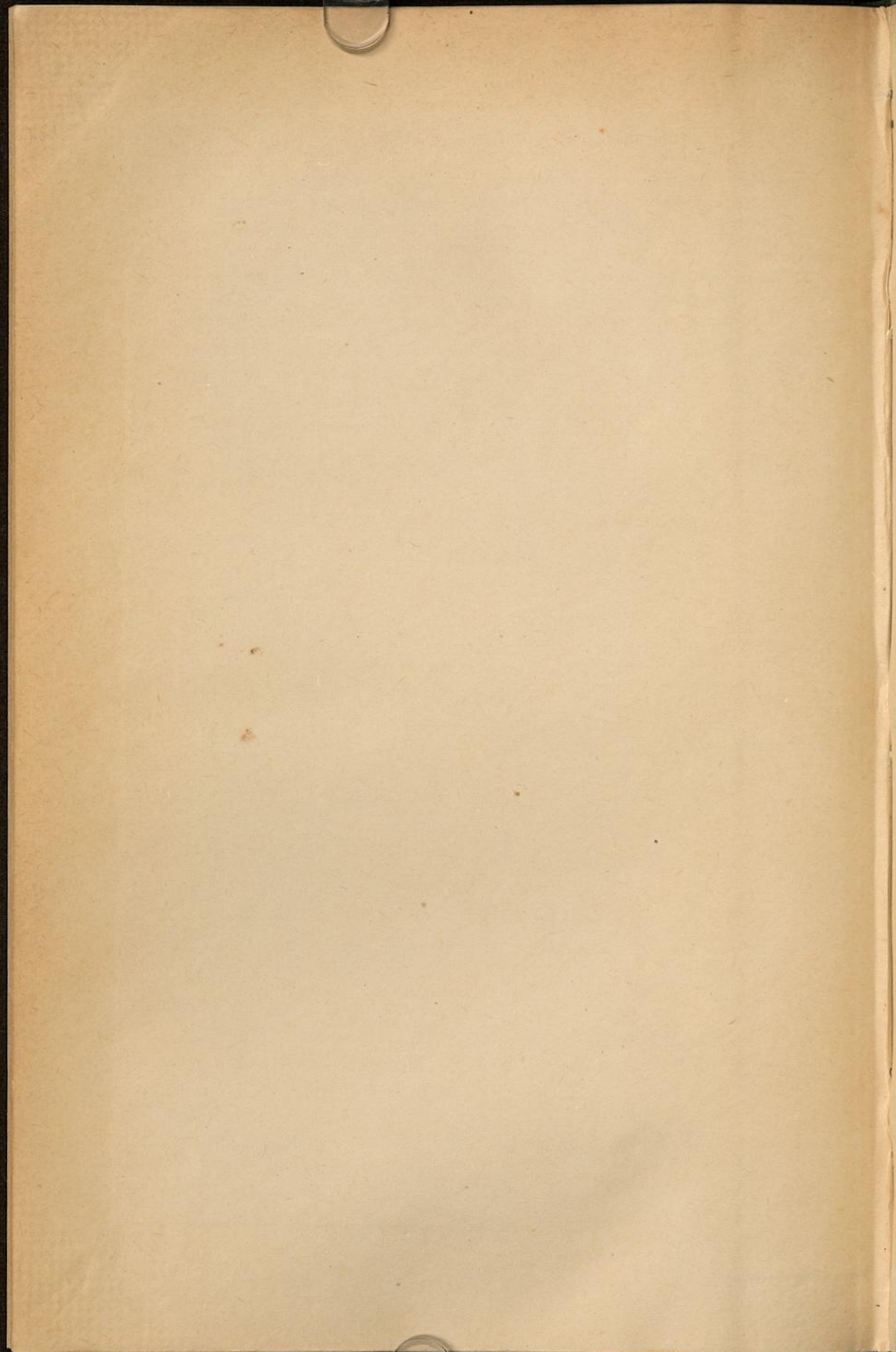
Yanaureo, Berg 147.
Yerba (Futter)-Preise in Ecuador
144.
Zamacueca 68.

Zeitdifferenz-Tabelle 18.
Zeitungen in Brasilien 20. 60.
— — Buenos Aires 60.
— — Chile 60. 65.
— — Ecuador 103. 168.

Errata.

- S. 34 Z. 6 v. u. statt „eröffnet ist“ lies „eröffnet, ist“.
„ 95 „ 11 u. 13 v. o. u. ff. S. statt „Columbia“ (Schiffsname) lies
„Colombia“.
„ 147 „ 6 v. u. Tabelle, statt „4274 m“ (Saraureo-Höhe, Wh. Ang.)
lies „4724 m“.
„ 167 „ 3 v. u. statt „Semana santa (Charwoche)“ lies „Weih-
nachtswoche“.
„ 176 „ 12 Tabelle, statt „gruesco“ lies „grueso“.





Universitätsbibliothek Basel



0UBU095 1047

