

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift

Band: 8 (1904)

Artikel: Eine Schweizerplantage in Brasilien

Autor: Ernst, Gottfried

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-572373>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.02.2026

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



Einfahrt in den Hafen von Rio de Janeiro.

Eine Schweizerplantage in Brasilien.

Mit neunzehn Abbildungen*).

Nachdruck verboten.
Alle Rechte vorbehalten.

Der europäische Hafen liegt hinter uns, und das feuchte Element treibt bald sein tolles Spiel mit dem kleinen Fahrzeug, das uns beim Betreten am Quai noch als riesiger Koloß erschien. Selten verläßt ein Südamerikadampfer die alte Heimat ohne diesen unfreundlichen Abschied, sei es im Kanal, im Golf von Biscaya oder im Mittelländischen Meer, bis dann der offene Ozean — in seiner südlichen Hälfte gewöhnlich ein recht friedfertiger Geselle — sich seiner annimmt. Die letzten das Schiff begleitenden Möven sind verschwunden, und nach etwa zweiwöchiger Fahrt an den Kanarischen Inseln und dem unter dem Äquator gelegenen St. Paulsfeilen vorbei, erblicken wir das brasilianische Festland bei Cabo Frio, wo wir meistens durch Stürme wieder an den Golf von Biscaya erinnert werden.

Die Einfahrt in die Bai von Rio de Janeiro gehört mit zum Schönsten. Die mit reicher Vegetation bewachsenen Berge ziehen, mit romantischen Felsen abwechselnd, auf beiden Seiten an uns vorüber, und das Schiff kann nicht langsam genug fahren, um es uns zu ermöglichen, die stets wechselnden Gebirgsformationen und die neuen Bilder festzuhalten. Links ragt der gewaltige „Zuckerhut“ senkrecht aus den Fluten; dann passieren wir die beiden sich gegenüberliegenden Forts St. João und Sta. Cruz und erblicken die große Weltstadt malerisch im Halbkreis gruppiert, während sich im Hintergrund das vielzärtige Oregelgebirge erhebt. In angemessener Distanz vom Land werden die Anker verient, und eine, je nach dem Wetter mit Rudern oder Segeln in Bewegung gesetzte Barke, manchmal auch ein kleiner Dampfer, fährt uns an den Quai.

Bon den engen und belebten Geschäftsstraßen im Zentrum Nios ist ebensoviel Ungünstiges gezeichnet und erzählt worden wie Günstiges von der guten Tasse Kaffee, die man dort trinkt, sowie auch von der herrlichen Umgebung der Hauptstadt Brasilens. Schon bei der Einfahrt in die Bai fiel uns der Corcovado, ein 800 Meter hoher Berg, durch seine eigentümliche Form auf. Der Gipfel dieses Berges wird durch eine nach dem System Riggensbach im Jahr 1884 erbaute Bahnradbahn erreicht, und wir haben da einen unvergleichlichen Ausblick auf die Stadt, den Hafen mit den vielen Schiffen, die große Bai mit ihren zahllosen Inseln und endlich hinaus auf den weiten Ozean. Viele vielen andern Sehenswürdigkeiten erwähnen wir nur noch den prächtigen, am Fuß des Corcovado gelegenen botanischen Garten mit seinen mächtigen Königspalmen und Bambusgruppen, wohin wir bequem mit dem elektrischen Tram gelangen können. Die Dampfer halten sich,

je nach Fracht- und Kohlenverhältnissen, nur einen oder einen halben Tag in Rio auf, und es ist daher geboten, seine Zeit gut auszunützen, um möglichst viel von diesem schönen Fleck Erde zu sehen, bevor uns der schwarze Matrose, mit dem wir schon bei unserer Ankunft Preis und Stunde für die Rückfahrt abgemacht, in seinem mit Geschick geleiteten Segelschiffen auf den Dampfer zurückbringt. In Zeiten, wo das im Jahr 1849 durch ein aus New-Orleans kommendes Schiff hier eingeschleppte und seither nie besiegte gelbe Fieber grafiert (Januar und Februar), ist es Transitzpassagieren untersagt, in Rio an Land zu gehen.

Unser Reisziel, den Staat St. Paulo erreichen wir von Rio aus auf zwei Wegen, entweder mit der Eisenbahn durch das Parahybatal direkt nach der Staatshauptstadt St. Paulo fahrend, oder im Dampfer von Rio nach Santos, dem bedeutendsten Kaffeeexportplatz, den wir nach zehnstündiger Meersfahrt erreichen.

In Santos ist die Landung einfacher; denn wir legen direkt am Quai an, wo Kiel an Kiel sich reiht, um nach Entlastung von den aus Europa, Nordamerika und Asien importierten Waren das Hauptprodukt des Staates St. Paulo aufzunehmen, das jährlich in etwa zehn Millionen Säcken Kaffee, d. h. zweidrittel der Weltproduktion besteht, während ganz Brasilien dreiviertel liefert. Dank den zweimäzigen Quai anlagen und manch andern sanitären Verbesserungen ist das früher so übelberüchtigte Santos heute frei vom gelben Fieber, und es ist zu hoffen, daß ihm Rio nach Vollendung seiner vor kurzem beschlossenen Quai bauten bald nachfolgen werde. Selbstverständlich ist eine solche Sanierung der großen Bundeshauptstadt viel schwieriger als in dem fünfzehnmal kleineren Santos.

Nach den üblichen Zollformalitäten begeben wir uns ins Zentrum der Stadt, wo in der Nähe der Börse oft ein sehr reges Leben herrscht. Kaffee- und Wechselmakler suchen sich da manchmal mittels wahrer Wettkämpfe die Geschäfte abzutragen, und das Tagesgespräch bildet Kaffeepreis und Wechselkurs. Im hellen Galopp laufen die Maultiere, die uns im Tram nach dem Strand bringen, wo gute Hotels und Restaurants und die hübschen Landhäuser der Santos-Kaufleute zu finden sind.

Dieser Strand bildet einen sehr beliebten Spazier- und Fahrweg und erstreckt sich bis nach St. Vincente, einer gleich Santos auf einer Insel gelegenen Villenstadt, wo im Jahr 1532

* Wir danken diesen Artikel Herrn G. Ernst, der mit Herrn V. Schinz in Araraquara eine Kaffeeplantage besitzt und die Bilder zum größten Teil selbst aufgenommen hat.

U. d. R.



Der Hafen von Rio de Janeiro.

durch Martin Affonso de Souza die erste Ansiedlung angelegt wurde. Der Dampftram führt uns, von einer Winterthurer Lokomotive gezogen, direkt nach Santos zurück, und da dieses nach dem schönen Rio keine besondere Anziehungskraft auf uns auszuüben vermag, eilen wir nach der englischen Bahn, die uns in die 759 Meter über Meer gelegene Staatshauptstadt St. Paulo führen soll.

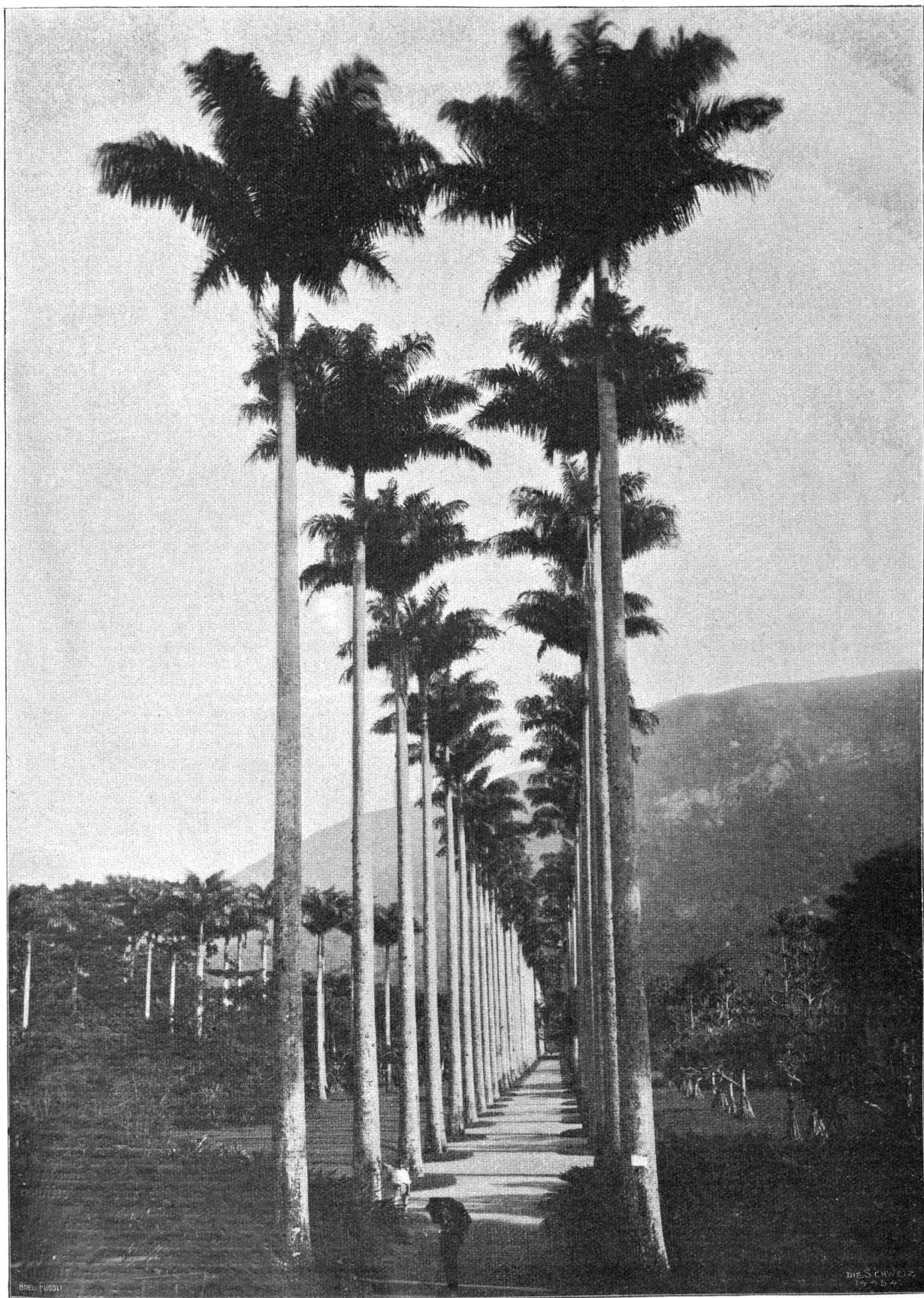
Über eine Brücke fahren wir auf das paulistanische Festland und dann ins Innere bis an den Fuß der sogenannten Meereskette (Serra do Mar), welche die in den sechziger Jahren erbaute englische Drahtseilbahn ersteigt, indem sie durch die üppigsten Wälder hindurch über zahlreiche Brücken und durch Tunnels fährt. Diese Fahrt ist ungemein lohnend und in jeder Beziehung angenehmer als die direkte Fahrt von Rio nach St. Paulo. Von der Höhe der Meereskette erreichen wir das etwas tiefer gelegene St. Paulo in einstündiger Fahrt, sodass die ganze Strecke von Santos an in zweieinhalb Stunden zurückgelegt wird.

Von weitem sehen wir an den großen Häusermassen, den Kaminen von Webereien, Mühlen, Bierbrauereien u. s. w., daß

hier europäische Kultur vorherrscht, und ein Besuch der schönen Villenviertel zeigt uns da Besitzungen, die sich auch in entsprechenden Quartieren einer europäischen Großstadt blühen lassen dürfen. Das von einer amerikanischen Gesellschaft erstellte und betriebene elektrische Tramnetz sorgt nebst den vielen neapolitanischen Kutschern vorreißlich für die rasche Personenbeförderung. Die Stadt St. Paulo verdankt ihre rasche Entwicklung ausschließlich dem Kaffeegeschäft; denn wenn Santos der Haupthandelsplatz für dieses Produkt ist, so ist St. Paulo der Ort, wo der Gegenwert der kolossalen Massen exportierten Kaffees als großer Wohlstand vor die Augen tritt, indem Universität, Polytechnikum, Vergnügungslokale und natürlich auch die Kirche dort ihre Hauptstiftungen haben und sowohl Großkaufleute als Gelehrte, Handwerker und Rentner zahlreicher Nationalitäten dort wohnen. Man schätzt die Einwohnerzahl der Stadt St. Paulo auf 250,000 Seelen, wovon 100,000 Italiener und 25,000 Deutsche. St. Paulo bietet viel Interessantes. Da ist ein neu angelegter botanischer Garten und das von einem deutschen Gelehrten geleitete Nationalmuseum. Die Umgebung, auch die weitere, ist reich an lohnenden Ausflügen. Trotzdem wollen wir nicht



Verladen des Kaffees im Hafen von Santos.



BRELL FUSSLI

DIEN SCHWEZ
1915-16

Palmenallee im botanischen Garten von Rio de Janeiro.

hier unsere Zeit verlieren; denn unser Ziel ist noch weit, nämlich das in 8 $\frac{1}{2}$ stündiger Eisenbahnfahrt an der Paulistalinie gelegene Araraquara.

Wir nehmen auf dem geräumigen und modern eingerichteten englischen Bahnhof morgens 5 $\frac{1}{2}$ Uhr den Zug und fahren nach dem industriereichen Orte Jundiahy, wo die englische Bahn aufhört und die brasilianische Paulista-Linie beginnt. Umsonst sehen wir uns nach den berühmten Kaffeeflanzungen um, von denen wir im Bahnhof jedermann sprechen hören — nur unkultivierte Hügel oder kleinere Mais- und Gemüseflanzungen mit armseligen Hütten konnten wir be-

merken. Erst auf der Paulistabahn werden uns Kaffeegärten gezeigt, und je mehr wir uns der alten Pflanzerstadt Campinas nähern, sehen wir links und rechts weit ausgedehnte Kaffeefelder. In Campinas zweigt die Mogianabahn von der Paulista ab; wir aber besteigen, nach einem im Bahnhofrestaurant eingenommenen Frühstück denselben Paulistazug und fahren an den Städten Rio Claro und St. Carlos, an einer Menge kleinerer Stationen und an Kaffeeflanzungen vorbei, deren dunkelgrüne Blätter sich von dem rotbraunen Lehm Boden (terra roxa) hübsch abheben.

(Schluß folgt).

Ein vergessener Schweizerdichter.

Mit Bildnis.

Unter diesem Titel gab jüngst Prof. Andreas Baumgartner in Zürich ein hübsch ausgestattetes Büchlein*) heraus, in welchem er die Erinnerung an seinen engen Landsmann, den aus Schwändi im Kanton Glarus gebürtigen Poeten Caspar Schießer aus dem Schlummer weckt. Die mit einer wohltuenden Wärme geschriebene Biographie bildet zu-

gleich einen interessanten Beitrag zur Geschichte der auf die Zeit der Restauration folgenden politischen Umwälzung, die im Jahr 1836 endlich auch Glarus die ersehnte Regeneration brachte, nachdem die andern Kantone längst mit aufmunterndem Beispiel vorangegangen waren.

Für Baumgartners Arbeit flossen die Quellen außerordentlich spärlich. Wenn von hervorragenderen Männern als Schießer siebzig Jahre nach ihrem Hinschied oft kaum viel mehr im Gedächtnis der Nachwelt haftet, als daß sie gelebt und bei der oder jener Gelegenheit sich bekannt gemacht haben, so darf es nicht wundern, daß man heute von dem Zürzacher Bezirksschullehrer, der schon im Alter von siebenundzwanzig Jahren dem Tod zur Beute fiel, nichts mehr weiß. Aber Baumgartner ist mit Bienenleib allen Spuren nachgegangen, und es gelang ihm, eine Reihe von verschollenen Tatsachen klarzulegen. Unter den Funden, die er machte, verdient das in dem Büchlein reproduzierte Delgemälde besonders erwähnt zu werden, das uns Schießer mit seinen drei intimsten Freunden in gemütlicher Unterhaltung darstellt. Dieses Bild hat auch darum Interesse, weil ein anderer der vier bedeutenden Zürzacher Oberrichter Welti ist, der Vater des ehemaligen Bundesrates Emil und des Winterthurer Rektors Joh. Jakob Welti.

In den Poeten Schießers, aus welchen Baumgartner im zweiten Teil des Bändchens eine Reihe sorgfältig ausgewählter Proben bietet, offenbart sich ein anerkennenswertes Nügen nach Selbständigkeit, und die feurige Begeisterung des radikalen Jünglings hat manches treffende Wort für die damaligen Zustände gefunden. Aber im ganzen spielt die Anempfindung die Hauptrolle, und vielfach kommt Schießer über ein lyrisches Stammeln nicht hinaus. Das zeigt sich namentlich in der Form, welche da und dort auch geringen Anforderungen nicht genügen kann. Ob schon wir finden, daß Baumgartner seinen Helden in liebenswürdiger Pietät etwas überschäzt, so sind wir ganz mit seinem Auspruch einverstanden, daß Schießer die Gaben des wahren Dichters besaß. Sein Wirken fiel übrigens in eine



Casp. Schießer

schen und deutschen Autoren als Motte vorsetzt. Dafür wird er von J. J. Reithard, der dieses Büchlein im „Schweizerischen Merkur“ (Band I, Seite 282—284) eine sehr eingehende Besprechung zuteil werden läßt, getadelt; der Gehalt der Lieder, sagt dieser mit Recht, könne durch den Glauben des Publikums, daß der Dichter mehrerer Sprachen mächtig sei, nicht gewinnen.

Es ist schade, daß Baumgartner weder diese Rezension kannte noch überhaupt etwas von den Beziehungen Schießers zu Reithard wußte. Reithard war in den Jahren 1829—31 Sekundarlehrer in Glarus und scheint sich für den begabten Jüngling sehr interessiert zu haben. Die schon genannte Gedichtsammlung, deren ersten Teil („Vaterland“) Schießer mit patriotischen Versen Reithards einleitet, zeigen da und dort dessen Einwirkung, und wir sind überzeugt, daß die spätere Vorliebe des Glarners für vaterländische Balladenzyklen teilweise auch auf Reithard zurückzuführen ist. Selbstverständlich wollen wir damit die von Baumgartner hervorgerhobene Beeinflussung durch Uhland in keiner Weise in Abrede stellen oder schmälern; aber sie war

*) Ein vergessener Dichter von Andreas Baumgartner. Mit vier Bildern. Zürich, A. Institut Drell Füssli, 1904. Preis Fr. 1.20.