

**Zeitschrift:** Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern  
**Herausgeber:** Geographische Gesellschaft Bern  
**Band:** 8 (1885-1887)

**Artikel:** Reise nach Bogotá, Hauptstadt der südamerikanischen Republik Colombia  
**Autor:** Röthlisberger, Ernst  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-321464>

### **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:** 05.02.2026

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

## IX.

# Reise nach Bogotá, Hauptstadt der südamerikanischen Republik Colombia.

Von Professor *Ernst Röthlisberger*.\*)

---

Ein herrlicher, frischer Novembermorgen — es war am 25. Nov. 1881 — war über der Stadt der Girondisten, über Bordeaux, aufgegangen, und die milde Sonne beleuchtete die reiche, thätige und fortschrittliche Metropole Südwestfrankreichs mit ihren massiven, gewaltigen Bauten, ihren eleganten Thürmen, ihren weiten, prächtigen Plätzen und ihrem durch Gewühl und Verkehr so malerischen Hafen, in welchem weit über 1000 Schiffe aller Grössen gastliche Aufnahme finden. An einem der Quais, an dem ein kleiner Dampfer gelandet war, herrschte ein besonders reges Treiben. Es sollten sich hier Diejenigen einschiffen, welche nach dem fernen Südwesten ihr Reiseziel gesteckt hatten und das draussen auf der See liegende Schiff der Compagnie transatlantique besteigen sollten, welches seinen Ausflug nach der südamerikanischen Küste und nach Colon angekündigt hatte. Das kleine Verdeck des Dampfers Félix, dessen Name gute Vorbedeutung in sich schloss, war überdeckt mit Koffern und Reiseeffekten. Die Verwandten der Reisenden bildeten Gruppen voll lebhaften Gespräches. Die Einen lachten und scherzten, als bereiteten sie sich auf die fröhlichste Carnevalsscene vor, Andere verbargen mit Mühe ihre Thränen, und wieder Andere schauten dumpf vor sich hin. Gegen 11 Uhr erreichte der Tumult seinen Gipfelpunkt; die Pariserpost wurde in Säcken noch eiligst auf das Schiff geschafft, die Landungsbrücke weggezogen und damit eine Lebens epoche für mich abgeschnitten, eine neue eröffnet. Welch' ein Tücherschwenken und Zurufen! Wie manches

---

\*) Vorliegender Reisebericht bildet das erste Kapitel eines demnächst erscheinenden Buches über die Republik Colombia und wurde uns vom Verfasser, der korrespondirendes Mitglied unserer Gesellschaft ist, überlassen.

„Glückauf“, wie manches „auf Wiedersehn“ tönte von lieben Lippen! Am Ufer stand nur eine Person, die an meinem Schicksal direkt Antheil nahm, die ehrwürdige Figur des Herrn Rietmann aus Burgdorf in Bordeaux, der mit grösster Zuvorkommenheit mir alle möglichen Dienste bis zur Einschiffung geleistet hatte.

Schnell entfernte sich der kleine Dampfer, und ich war meinen Reiseeindrücken völlig überlassen. Welch' feierlicher Moment für die Seele desjenigen, der von seiner Heimat sich verabschiedet, welche Andacht beschleicht das Herz! Es geht in ihm ein völliges Drama vor, und feste Hoffnungen wechseln stürmisch ab mit der Furcht vor der ungewissen Zukunft. Eine Menge Melodien, welche der Schweizer so oft gesungen und welche ihm das Vaterland als das beste Geschenk auf den Weg gibt, leben im Innern auf und rufen manch' liebes Bild zurück. Dann beginnt jenes Vorüberjagen neuer Eindrücke, welches das Reisen zu einem ebenso genussreichen als mühevollen Werke für denjenigen macht, dessen Gefühle leicht erregbar sind. Noch einmal präsentirt sich Bordeaux kühn mit seinen in den blauen Himmel ragenden Kirchen, namentlich derjenigen von Notre-Dame, mit seiner 484 Meter langen, 17 Bogen enthaltenden, kolossalen Steinbrücke über die Garonne, seinem Mastenwald, seinen Quais, besät mit immensen Magazinen. Es verschwinden die Vorstädte, der Fluss wird breiter, weisse Häuser schimmern vom Ufer zu uns herüber, zahlreiche alte Festungswerke und viele Kirchen mit weithin sichtbaren Madonnenstatuen geben dem Ganzen einen südländischen Anstrich. Nachdem sich die Dordogne mit der Garonne zu einem grossen Strome vereinigt, wird die Nähe des Meeres immer deutlicher fühlbar; die Gestade werden flach, und die Fruchtbarkeit der so vielen und berühmten Wein (Château-Lafitte) erzeugenden Ebenen verschwindet. Gegen 1 Uhr erreichen wir endlich unsern Dampfer auf der Rhede von Pauillac, den Saint-Simon, eines der kleinern, aber zugleich der angenehmsten und heimeligsten Schiffe der Compagnie. Der Kapitän, ein ächter Meerwolf, der grimmig aus seinem grauen Vollbart hervorschaut und voll übler Laune seine Befehle erteilt, und sein lebendiges Gegentheil, der feingeschniegelte, glattrasirte, hoch und zart gebaute, höfliche maître d'hôtel oder Küchen-, Keller- und Quartiermeister sind die beiden Leute, die allermeist meine Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Bald sind meine Koffern im dunkeln Schlunde des Schiffes verschwunden, wo sie leider bis zur Ankunft auf südamerikanischem Gebiete sammt den darin enthaltenen Sommerkleidern verharren werden, und über ihr Schicksal nur allzusehr beruhigt, sehe ich mich nach einer Kabine um. Ich theile eine solche, in einiger Entfernung von der Maschine liegende mit einem

kleinen, höflichen, wenn auch sehr egoistischen Franzosen der Antillen, der jedes Jahr seine Reise nach Frankreich macht, um sich in Paris während einiger Monate für die Langeweile in seiner an Vergnügungen armen Residenz auf Martinique durch ein Sturzbad von Zerstreuungen zu entschädigen. Bei Tische sitze ich zwischen diesem Herrn und einem jungen Creolen aus guter Familie, der leider sein Baccalauréat- oder Maturitätsexamen nicht gemacht und nun von den ärgerlichen Eltern nach den Tropen eingeehmt wird, und der die letzten fröhlichen Stunden der Freiheit, die er sich von der Ueberfahrt verspricht, noch recht nach Leibeskräften ausnützen will und ein heiteres, sorgloses Stück Menschenleben vorführt. Wir sind im Ganzen 95 Passagiere, wovon 74 erster Klasse; der Rest ist im Zwischendeck und vorn an der Spitze wirklich scheusslich eingepfercht.

Schon bei einbrechender Nacht, um 6 Uhr, versucht unser Saint-Simon auszulaufen; aber Neptun sendet ein solches Unwetter, dass die stets gefährliche Ausfahrt auf die hohe See bis zum andern Morgen verschoben wird, so dass wir die erste Nacht wenigstens ruhig schlafen könnten, wenn nicht das Ungewohnte der engen Betten, der Lärm der nach Bedienung schreienden Reisenden, der kalte Wind, die an die Lucken der Kajüte anprallenden Wogen und der auf das Verdeck niederprasselnde Regen dies gänzlich unmöglich machten. Samstags, den 26. November, fahren wir in den Golf von Biscaya hinein. Die Einweihung in die Reize und Gefahren des Seelebens ist eine komplette. Welcher Sturm! Schon an und für sich ist der atlantische Ocean viel erregter, viel finsterer und melancholischer als das mittelländische Meer mit seiner entzückenden Harmonie und seinem tiefblauen Wasser. Heftigkeit, Tumult, aber auch unvergleichliche Majestät zeichnen ihn aus. Und nun erst ein Sturm auf einem solchen Meere! Hui, wie saust der Orkan und schüttelt die Kamine und das Tackelwerk, als sollten sie aus den Fugen gehen! Wie ächzt und stöhnt Alles so elend, als riefe es um Hülfe! Schwarze, glanzlose Wasserhügel von 40 Fuss Höhe thürmen sich auf; der Horizont zittert und schwankt. Wie stürzen diese Wogen sich auf das Verdeck des Schiffes, als wollten sie wie ein Bergsturz Alles erdrücken! Der mächtige Dampfer bläst ermüdet seine dichten Rauchwolken zum verhangenen, regengebärenden Himmel empor und tanzt und springt inmitten der ungeheuren Erhöhungen und Senkungen, welche die Wellen bilden, wie ein wüthender Stier, der im Gefechte überall Stösse und Stiche empfängt und in blinder Verzweiflung dahinrennt. Und das Meer geberdet sich wie ein gigantischer Löwe, der seine Mähnen schüttelt und brüllt und tost und sucht, wen er verschlinge!



Eine erregte Scene trug sich am zweiten Tage zu, wie wir in die gewaltige Hafenbucht der an der Nordküste Spaniens gelegenen Stadt Santander einlaufen wollten. Wie sollte der Pilot bei dem aufgewühlten Meere zu unserm Schiffe gelangen? Ueber eine Stunde kämpfte sein starkes Boot mit den Wellen: bald schien es uns nahe zu sein, und schon warf man Taue hin, um es zu befestigen; bald aber schleuderten es die daherrollenden Wogen weg, die Ruderer gänzlich durchnässend. Ja manchmal verschwanden sie hinter einem Wasserberge oder sanken hinunter in die grausige Tiefe. Angstvoll sahen wir den muthigen Menschen zu, bis endlich nach langen Mühsalen das zugeworfene Tau erfasst und das Boot herangezogen werden konnte. Aber es wogte an der Seite seines grössern Bruders einher, als wollte es an demselben zerschellen, und nur dem berechnenden Geschick des Piloten gelang es, im günstigen Moment sich ins Leere zu stürzen und die heruntergelassene Strickleiter zu ergreifen. Schweigend und erschöpft vom langen Ringen begab er sich an seine gefahrvolle Arbeit. Allein wir konnten nicht an den Landungsplatz geführt werden und blieben während des ganzen Nachmittags wohl eine Stunde weit draussen auf der Rhede liegen, indem ein kleiner Dampfer den Dienst vermittelte. Das Unwetter war so gross, dass auf den Genuss der Besichtigung der 40,000 Einwohner zählenden, im Hintergrund der Bucht terrassenförmig an malerischen Hügeln aufgebauten, befestigten, wohlhabenden und durch Handel emporgeblühten Stadt verzichtet werden musste.

Bald tanzten wir wieder auf offenem Meere. Noch sieben lange Tage dauerte der Sturm an und verunmöglichte alles gesellschaftliche Leben an Bord, indem die meisten Passagiere, besonders die Damen, an der Seekrankheit litten und in ihren Kabinen blieben. Die Angst war stets gross, namentlich während der langen, finstern und feierlichen Nächte, welche den Ernst der Eindrücke noch verdoppelten, während am Tage die Geister sich etwas beruhigten. Der Sturm war aber auch heftig genug. Ueber 50 Schiffe gingen in jener verhängnissvollen letzten Woche November nach spätern Berichten einzig im atlantischen Ocean unter. Unser Dampfer war durch die Macht der Strömung von seinem Kurse abgerissen worden, und statt an den Azoren-Inseln vorbeizukommen, wurden wir 200 Seemeilen weiter nach Süden verschlagen, ferner trug er, der Postdampfer, eine Verspätung von sage drei Tagen davon. Erst vom 3. Dezember an machten wir über 260 Meilen im Tage, legten also stets nur eine relativ geringe Strecke zurück.

Nachdem ich im Verlaufe von zwei Tagen die Seekrankheit verbannt hatte und zwar indem ich immer auf dem Verdecke blieb,

wo ich mich hatte auf eine Bank binden und mit Segeltuch einhüllen lassen, um nicht weggeschwemmt zu werden, und indem ich alle meine Energie zusammennahm, um Nahrung geniessen zu können, das einzige Mittel, den unliebsamen Gast wieder los zu werden, kehrte auch mein Denken, das bis dahin den erdrückenden Naturerscheinungen ganz theilnahmslos gegenüber gestanden, wieder zurück.

Welch' majestätisches Schauspiel bietet dieser Ocean, dieser Abgrund: er ist das Bild der Unendlichkeit, und um ihn zu begreifen, zu bewundern, möchte man sich von einer göttlichen Inspiration emporgehoben fühlen, Dichter sein und ihn besingen und etwas so Heroisches und Grosses in sich verspüren, dass es der Ausdehnung der Gefahren, die uns umtoben, den Wasserbergen, die uns umstarren, und dem menschlichen Geist, der alle diese Hindernisse zu überwinden sucht, würdig wäre!

Nach und nach legte sich der Zorn der Elemente. Das Meer wurde tiefblau, eine leichte Brise kräuselte es und bildete die so graziösen kleinen Schaumwogen, welche die Franzosen treffend *moutons* nennen. Der Himmel strahlte heiter; die Sonne, Urquell aller Hoffnungen und Freuden, erquickte unsere erstarrten Glieder, die Temperatur stieg, und wir näherten uns allmählig den Tropen. Unvergleichliche Mondnächte entzückten uns und luden uns zu langem Aufenthalt auf Deck ein; träumend schauten wir stundenlang auf das phosphorescirende Licht, das die Schraube des Schiffes hinter demselben wie eine Feuergarbe zurückliess, bis sich diese in die Länge zog und als Feuersäule mit den weiten Silberflächen, welche der Mond auf dem Meer zeichnete, vereinigte und zerfloss, eine Fascination ausübend, welche das tragische Schicksal von Göthe's „Fischer“ mehr als erklärt.

Ein neues Leben war auch unter die Passagiere gekommen. Auf dem Verdecke spazierte man in Gruppen, denn der Argwohn, mit welchem zuerst ein Jeder seine Schiffsgefährten anblickt, verschwindet bald. Es bildeten sich jene Freundschaften, die der Mensch im Bedürfniss intimen Ergusses anknüpft, wähnend, sie würden für das ganze Leben dauern, die aber ebenso rasch verschwinden, als sie entstanden. Wenig Interessantes wüsste ich von unserer Reisegesellschaft zu berichten. Es waren da vertreten die immer fröhlichen und lebhaften Franzosen, jovial, geräuschvoll, ja lärmend, voll guten Humors, expansiv und elastisch, stets die Situation beherrschend, in stillern Momenten sich sättigend mit Novellen und Romanen und ihrer bekannten gelben Reiselitteratur; der in sich gekehrte, mit gutem Magen versehene Engländer, scheinbar prosaisch und positiv,

ruhig und egoistisch, aber einmal erwärmt, ein geradezu ausgezeichneter, dienstbarer Freund, ein Freund von Race! Dann der Hispano-Amerikaner, unabhängig und doch zutraulich in seinen Bewegungen; von Paris zurückgekehrt, meist mit Allem, was raffinirte Modesucht ausfindig machen kann, ausgestattet, nach allem Neuen in Litteratur und Politik begierig, auch etwa trivial und nichtssagend, wenn er von der europäischen Kultur nur beleckt ist, im Grunde sehr gutmüthig, leidenschaftlich in der Diskussion und in der Besprechung politischer Fragen, namentlich auch, wenn es sich unter Angehörigen verschiedener Republiken, z. B. Colombia und Venezuela, darum handelte, die gegenseitig nicht genug gerühmten Vorzüge des eigenen Landes ins rechte oder schiefe Licht zu setzen. An Bord befand sich schliesslich noch eine italienische Operngesellschaft, welche nach Caracas, der Hauptstadt Venezuela's, ging. Der Direktor hütete seine Primadonnen mit Argusaugen, und nie wurde uns vergönnt, deren holde Stimmen zu hören, weil er fürchtete, dieselben möchten durch frühzeitiges Singen auf dem Meere verdorben werden. Sollte aber von der Qualität des Orchesters auf diejenige der Sänger und Sängerinnen geschlossen werden, so war die Sache schlimm; denn das Opernorchester bestand aus sieben armen Musicanti, die uns hie und da mit ihren Stücken erfreuten, aber sage drei Tänze als Repertoire aufwiesen und mit konstanter Bereitwilligkeit das Gleiche spielten. Aber das Gute hat die Schifffahrt für den Beobachter, dass er hier wie nirgends die Charaktere der verschiedenen Individuen und Völker studiren kann. Alle Tugenden und Schwächen zeigen sich bald in ihrer Nacktheit. Intriguen mit Damen wurden gesponnen: die feurigen Augen einer ältern, vornehmen, adeligen Creolin, die von einem aristokratischen Abbé zur Erleichterung des Abschiedes bis nach Pauillac begleitet worden war, sagten viel; eine schon Embonpoint annehmende Pariser Modiste, die nach Caracas ging, musste ja mit den Tropenländern einige Verbindungen anknüpfen, und da die Sängerinnen nicht singen durften, so mussten sie sich anderweitig beschäftigen. Der Klatsch, in den natürlich der junge Arzt des Schiffes, ein „schöner Herr“, dem ich aber als Patient nicht hätte unter die Hände fallen mögen, verwickelt war, hatte ausgiebigen Fang, genährt durch die unfreiwillige Musse von Tyriern und Trojanern. Die Gesellschaft auf einem Schiff ist eben ein Mikrokosmos mit seinem Egoismus, seiner Komödie, seinen Karrikaturen, Zweifeln, Vorurtheilen, starken und edlen Seiten.

Das Meer wird, wenn es ruhig und schön bleibt, leicht monoton. Kurze Abwechslung bringt nur der am Neuling in der Seefahrt stets geübte Scherz, dass man ihm sagt: „Heute oder jetzt gehen wir

unter der Linie (d. h. dem Wendekreis des Krebses) durch,“ worauf dieser pflichtschuldigst und unschuldigst seine Augen gen Himmel erhebt, um die Linie zu sehen. Obschon die Zeit verrann, waren wir doch Alle herzlich froh (vielleicht der verfehlte bachelier nicht), als wir Sonntags den 11. Dezember, Morgens 8 Uhr, Land erblickten. Es war die Insel La Désirade, ein Eiland mit schroff ins brandende Meer fallenden gelben, der Vegetation entbehrenden Küsten, welche den Auswärtigen jener Gegend zur Wohnung dient, aber auch, wie man mir sagt, zum Aufenthaltsort der dort gemästeten Truthähne. Links zieht sich der längliche, in Blau gehüllte Streifen der Insel Marie Galante, welche ebenso wie die im Vordergrund mit einem Leuchthurm paradirende Insel Les Saintes \*) Dependenz der Insel Guadeloupe sind. Wir fahren an der Spitze dieser Insel, *pointe des châteaux* genannt, weil sie von Ferne gesehen wie ein altes Felsenschloss aussieht, und an drei den Eingang versperrenden, befestigten, kleinen Inseln in den Hafen ein. Die Rhede von *Pointe-à-Pitre* ist eine der schönsten und malerischsten der Welt. Im Centrum des Halbrundes, hart am Meere, liegt die Stadt, zu beiden Seiten Ufer mit der üppigsten Vegetation bedeckt. Palmen und Cocusbäume zeichnen sich am ruhigen Horizonte ab. Sofort wird unser Schiff von kleinen Kähnen umringt, Neger dringen auf das Verdeck, und mit einer Zudringlichkeit, die hie und da nur durch drastische Gesten, wie Aufheben des Stockes, abgewehrt werden kann, mit einem Lärm, der Alles betäubt, erklären sie in einem schrecklichen Französisch, sie wollten uns ans Land führen. Wir statteten der Stadt zwei Besuche ab, weil wir dort mehr Kühlung als auf dem Schiffe zu finden hofften, worin wir uns freilich gründlich täuschten. *Pointe-à-Pitre*, auf einem Vulkan erbaut und stets stärkern oder schwächern Erdstößen ausgesetzt, 1843 durch Erdbeben und 1871 durch Feuersbrunst zerstört, ist freilich meist wieder aus Holz aufgebaut worden, aber die unschönen Häuser sind durch dünne steinerne Mauern, welche ihrerseits wieder durch Eisenstäbe zusammengehalten werden, getrennt. So ist auch die Kirche St. Julien durch mächtige Eisenpfeiler in halb gothischem Style gestützt und mit Wendeltreppen versehen, die zu einer romanisch gehaltenen Galerie mit holzartigem Anstrich führen. Meine Reisebegleiter lassen es sich nicht nehmen, hier ihre Devotion zu verrichten d. h. während einigen Minuten mit gedankenlosem Auge den Marmoraltar anzustarren, auf welchem ich übrigens, sowie auch in der ganzen Kirche, vergeblich eine Marien-

---

\*) Auf dieser Insel liegt das Fort Napoléon, wegen seiner Stärke das Gibraltar der Antillen genannt.



statue suche. Das Pflaster zeichnet sich meist durch Abwesenheit aus und würde besser fehlen, wenn es da ist. Besonders belebt ist der Marktplatz, wo Neger und Negerinnen, sowie Mulatten in allen Abstufungen des Schwarz und Indianerinnen mit glattem Haare, in allen möglichen z. B. feuerrothen Trachten auftreten; die Negerinnen, mit überladnem Schmuck von geringem Werth behangen, tragen meist ein langes Kleid aus Indienne, das unterhalb der Brust durch einen Gürtel zusammengehalten ist; Andere stolziren in europäischem Gewande umher. Ziemlich viel Zuckerrohr wird uns angeboten, das in runde Stäbchen zerschnitten, ausgesaugt und als besonderer Leckerbissen zum Nachtsch angeesehen wird, wozu man freilich die Zähne der Neger haben sollte. Der Reisende sollte immer zuerst den Marktplatz, dann die Buchhandlungen einer Stadt besuchen, um durch jenen das materielle, durch diese das geistige Leben etwas kennen zu lernen. Letzteres muss in Pointe-à-Pitre nicht gross sein, denn ausser allen möglichen Schauerromanen war nur etwa Al. Dumas, Jules Vernes, Musset und Lamartine da; von fremden Büchern oder gar Geschichtswerken, die ich verlangte, war keine Spur.

Nach 24stündigem Aufenthalt ertönt den 12. Dezember, Mittags 12 Uhr, ein Kanonenschuss, um die am Lande befindlichen Passagiere von der Abfahrt zu benachrichtigen; unser Schiff wendet sich gegen das Meer hin, das in der Ferne leicht gekräuselt, silberhell strahlt und durch einen Strich von unserm glatten Meerbusen getrennt, fast einer sich schroff erhebenden Bergkette gleichsieht. Dann segeln wir an fruchtbaren Ufern hin, die mit gelben Zuckerplantagen bepflanzt sind, über welchen sich dichter Urwald den hohen Bergrücken entlang emporzieht (der höchste Gipfel ist 1570 m hoch), am „gesalzenen Fluss“, der die Insel in zwei Hälften theilt, vorbei, um ein zackiges Vorgebirge herum nach der Beamtenstadt von Guadeloupe, Basse-Terre, welche wir gegen 5 Uhr Abends erreichen. Mehrere höhere Offiziere kommen an Bord, der zukünftige Schwiegersohn des Gouverneurs steigt aus und wird in einer Galakutsche abgeholt. Die bessern Gebäude liegen etwas oben in Palmbäumen versteckt. Am Strande sind keine Quais, sondern die Häuser fallen mit grossen düstern Mauern direkt in die See; die übrige Stadt ist hässlich und klein. Eine halbe Stunde oberhalb derselben, 800 m hoch, liegt das Feldlager der Garnison. Das Leben verfliesst ruhig in dieser Beamtenstadt, denn wie der Major der Garnison uns sagt, seien politische Wirren hier selten, da die Neger gut und respektvoll seien. Nach einer Stunde Aufenthaltes lichten wir die Anker. Bald kommt die Dunkelheit; Platzregen fallen nieder, ohne die Luft abzukühlen. Wir fahren an der Insel Dominique vorüber, die in dunkler Masse

daliegt. Um halb 3 Uhr Morgens landen wir im Golf der Handelsstadt St. Pierre auf der Insel Martinique. Die Ausschiffung der Passagiere (worunter mein verunglückter bachelier) beim glitzernden Schein der Sterne und beim träumerischen Lichte des abnehmenden Mondes, unter dem stereotypen Geschrei der Neger, das Weggleiten der Kähne auf der stillen Fluth, in welcher sich einige Lichter der amphitheatralisch aufgebauten Stadt widerspiegeln, ist zauberhaft. Nach 2 $\frac{1}{2}$  Stunden, während welchen wir nach der östlichen Hälfte der Insel gesegelt sind, erreichen wir die Residenzstadt des Gouverneurs von Martinique, Fort-de-France, in mächtiger Bai an mehreren kleinern Häfen gelegen und rechts von Forts flankiert, die mit wucherndem Grün überwachsen sind, als wollte der grimme Krieg in dieser milden Natur mit dem Frieden liebäugeln und seine Rohheit unter jungfräulichem Gewande verbergen. Noch mehr zur Rechten liegt unser Hafen, eine scheinbar abgeschlossene, von Palmen eingerahmte, unsern italienischen Seen ähnliche Bucht von solcher Tiefe, dass die Schiffe ans Land heranfahren und mit demselben durch eine Brücke verbunden werden können. Dieser Umstand enthebt uns der Zudringlichkeit der Neger, die anderwärts uns mit Gewalt landen wollen. Dafür exhibiren sie sich aber von einer andern Seite: Kaum hat sich unser Auge etwas an das Naturschauspiel gewöhnt, so werfen sich erst drei, später über zehn Negerjungen, gutgewachsene, muskulöse und wohlgeformte Kerls von 14—17 Jahren, ins Wasser, schwimmen um das Schiff herum und betteln unter widerlichem Quacken „angwa, angwa“, was so viel heissen soll wie „envoie“, um einige Sous. Werden solche über Bord geworfen, so taucht die Rotte wie besessen kopfüber in den Schlund hinunter mit erstaunlicher Gelenkigkeit und Schnelligkeit, wobei die Beine mit ihren weissen Sohlen ein ganz sonderbares Gewirr darstellen. Vom stets sichern Finder wird das Geldstück in den Mund gesteckt und beim Emportauchen grinsend gezeigt.

Ein Besuch in der Stadt befriedigte uns sehr. Zuerst gelangten wir an der rechts vom Fort gelegenen Meeresbucht auf einen freien Platz, dessen Rasen von wahren Prachtexemplaren alter Bäume eingerahmt ist. In dessen Mitte schaut die Marmorstatue der hier gebornen, dem Ehrgeiz geopfertten Gemahlin Napoleon's, der Kaiserin Josephine, von sechs schlanken Palmbäumen umgeben, tiefsinnig auf das Meer hinaus. An diesen Platz lehnt sich die schönste Strasse der Stadt mit den Häusern des Gouverneurs und des Prokurators, die mit geschmackvollen Gartenanlagen umgeben sind. Im Uebrigen ist die Stadt wohlgebaut, luftig, reinlich und hat ein anständiges Pflaster. Im Hintergrund des Thalkessels aber liegen



ganz elende Holzbaracken der Neger. Sonst enthält die Stadt nichts Besonderes, wenn man nicht die Unmasse von Droguerien und Pseudo-Apotheken erwähnen will, welche einen sonderbaren Schluss auf den Bildungsstand der Leute zulassen, aber auch im Wimmeln gewisser Nachtfalter ihre Erklärung finden. Am Rand des Hochplateau, welches die Stadt dominirt, liegen die Kasernen der Marineartillerie. Und wirklich ist militärischer Schutz für den Europäer hier nothwendig. Die Neger, so folgsam sie auch vor meinen Augen den nur mit einem Rohrstocke bewaffneten Dienern der Gerechtigkeit bei der leisesten Berührung des Stockes sich als Arrestanten ergeben, sind doch gegenüber den 12,000 Weissen und etwa 20,000 Indianern die gewaltige Mehrzahl von zirka 130,000 Seelen. Sie sind im Grunde böswilligen Charakters und hegen gegen den Weissen, der sie noch bis zum Jahre 1848 als Waare behandelte und misshandelte, einen tödtlichen Hass. Es wäre geradezu ein Unglück für die Kolonien Frankreichs, wenn man hier die allgemeine Militärpflicht einführen und die Neger bewaffnen wollte. Seit 1870 schicken dieselben meist Mulatten als Vertreter in die französische Kammer, denn die Weissen wagen es nicht mehr zur Urne zu gehen. Aber auch diese, die sich nur einige wenige Stunden von der Hauptstadt entfernt sicher fühlen, haben zur Vertheidigung gegriffen; sie haben alle ihre reichen Plantagen und Besitzthümer einem Konsortium um den fünffachen Preis verkauft, so dass jetzt das vertheilte Risiko den Einzelnen im Falle einer Revolution oder eines Negeraufstandes nicht mehr so schwer treffen kann und die Löhne bei Verzinsung eines fünffachen Kapitals bedeutend reduziert worden sind. Man hält die Zustände möglichst geheim. Der Reisende aber, der die Verwahrlosung der Neger sieht, wird deren Gefährlichkeit doppelt begreifen.

Von dieser Verwahrlosung bekamen wir ein deutliches Bild. Unser Schiff sollte eine neue Kohlenladung fassen, welche bereits am Ufer in grossen Haufen aufgespeichert lag. Es organisirten sich nun zwei oder drei Expeditionen von Negern, hauptsächlich aber Negerinnen, deren jede eine aufsteigende und absteigende, eine hineilende und zurückeilende Kolonne bildete und von verschiedenen Seiten dem Schiff die Last zutrug. Welch' ein Anblick der Hölle! Da stürzen sie dahin, die schwarzen Gestalten, keuchend unter ihrer Last, die sie auf dem Kopfe tragen, und ein kothiger Schweiss bedeckt ihre hässlichen Züge. Die Negerinnen, niedrigster Art, sind in ein ziemlich knapp anliegendes, bis an das Knie reichendes Hemd und in einige zerlumpfte Brusttücher gehüllt. Die Hast, möglichst viele Körbe in den schwarzen Bauch des Schiffes zu werfen, ist eine fieberhafte, und damit sie nicht erlahme, schlägt ein älterer Neger

mit langen, auswärts gereckten Fingern unaufhörlich auf ein baumstrunkähnliches Tamburin, auf dem er rittlings sitzt. In einer Art wohl durch Berausung oder Selbsttäuschung hervorgerufener Extase begleitet er sein satanisches Getrommel mit einem unartikulierten Geheul und Konvulsionen des Gesichts und des Körpers. Sein Geschrei, aus welchem manchmal die Laute be-be gesungen oder vielmehr geblöckt hervortönen, wird von den auf- und abeilenden Negerinnen wiederholt, und die wüthendsten derselben begleiten dasselbe ihrerseits mit Zuckungen des Körpers und sinnlichem Tanz. So wird etwa drei Stunden fieberhaft gearbeitet, dann sinkt die ganze Bande unterschiedslos nieder, wie umgemäht durch Trunkenheit. Nach drei Stunden wird die Arbeit in der gleichen Weise aufgenommen. Die Kontrolle wird in höchst sinnreicher Weise geübt, indem jede Trägerin für jede Last eine Marke erhält, dann aber noch auf eine Art Zählmaschine oder Wage treten muss, welche die Zahl der Tritte angibt. Besonders grauenhaft war die betäubende Scene während der Nacht, wo sechs elektrische Lampen Schiff und Ufer taghell beleuchteten und das Feenhafte der Natur durch das Gespenstisch-Infernalische der Menschen erdrückte. Da die Cabinenfenster gegen den eindringenden Kohlenstaub geschlossen worden waren, so mussten wir der unausstehlichen Hitze wegen die Nacht auf dem Verdecke zubringen, wo beim Lärm der Kohlenungethüme Rast und Schlaf unmöglich war.

Am andern Tage um 12 Uhr verliessen wir Fort-de-France und seine liebenswürdigen Bewohner. Nach 20 stündiger Fahrt taucht die Küste des südamerikanischen Festlandes in juraähnlicher blauer Linie auf. Nähersehlend sehen wir, dass diese Ausläufer der Ostcordillere der Anden in schroffen, bewaldeten Contreforts ohne Uebergang ins Meer abfallen und dadurch nur hie und da Raum für schmale Landstreifen übrig lassen, sonst aber nur etwa durch enge wasserlose Bachrinnen durchschnitten sind. Es sind also keine wirklichen Längsthäler da, und auch Wohnungen fehlen. Nach einer Landung in Carúpano an der Küste Venezuela's, wo wir einen ganzen Nachmittag verlieren, fahren wir wieder ins offene Meer hinaus, um die vielen an der Küste liegenden Inseln und die Riffe zu umgehen. Delphine umtanzen schon seit einigen Tagen unser Schiff, indem sie bald mehrere Fuss weit über Wasser springen, bald wieder ebenso schnell untertauchen und unter der Fluth schwimmen, mit dem Schiffe dergestalt in Schnelligkeit wetteifernd. Am folgenden Tage deuten Zuckerplantagen an der Küste, weiss getünchte Fabriken mit Hochöfen, sodann die hübschen Badehäuser des Ortes Macuto, prächtige Villen und endlich ein mitten in Zuckerfeldern gelegener, malerisch

eingefasster Kirchhof auf die Nähe einer grössern Stadt. Wirklich ankern wir gegen Abend vor der Hafenstadt La Guaira in Venezuela.

La Guaira, in einen ganz schmalen Thalgrund eingezwängt und an steile, mit Grün bewachsene Felsen angepresst, verdankt seine Wichtigkeit der Nähe der venezolanischen Hauptstadt Caracas, welche oben auf dem Gebirgsplateau (912 m hoch) in geschützter, allgemein gerühmter, gesunder Lage versteckt ist. Der Hafen von La Guaira ist berüchtigt durch seine ungünstigen Winde; das Meer ist dort fast immer erregt, prallt mit Ungestüm an die Hafenmauern, an den herausgebauten Schutzdamm und an die Mauern der Stadt. Was die Nothlage noch erhöht, ist der Umstand, dass die Haifische hier sehr zahlreich sind und bei der Schwierigkeit des Landens nur zu leicht Beute machen. Sonst ist der Anblick der Stadt mit ihrer Kirche, die sich durch einen weithin sichtbaren Thurm, aber ein ebenso unförmiges Schiff auszeichnet, und mit ihren rothen Ziegeldächern und weiss oder gelb getünchten Mauern nicht hässlich zu nennen. In der Höhe dominirt eine Meerwacht, aus welcher drohende Kanonenschlünde auf die Bai herabschauen. Die unausstehliche Hitze aber (bei 36° C. im Schatten!), sowie die Fieber machen den dortigen Aufenthalt zu einem der traurigsten und langweiligsten. Glücklicherweise ist jetzt eine Eisenbahn nach Caracas hinauf in Betrieb, so dass die Hauptstadt in wenigen Stunden sicher erreicht werden kann, ein ungeheurer Vorthail, den Colombien nicht genießt. In La Guaira schiffte sich unsere Operngesellschaft aus, nicht ohne manchen Angstschrei der im Landungsboote hin- und hergeworfenen Frauen, die sich krampfhaft an ihre Sitze klammerten. Es flossen bei dieser Trennung einige Thränen, aber nicht allein der Angst . . . .

Nunmehr fuhren wir der Küste Venezuela's entlang und gelangten den 17. Dezember, am Tage, an welchem wir schon in Colombien hätten landen sollen, nach einem andern venezolanischen Hafen, Puerto Cabello, so genannt, weil das Meer hier als so sanft angesehen wird, dass man die Schiffe mit einem Haare anbinden könnte. Auch hier fahren wir, wie in Fort-de-France, ganz in die Bucht hinein und gehen über eine Landungsbrücke ans Land. Puerto Cabello ist eine recht angenehme Stadt, schön gelegen und der Ausgangspunkt der Route nach der Handelsmetropole Valencia im Innern. Ein kleiner botanischer Garten an der Küste dient zum Lustwandeln und zeugt wenigstens etwas von dem Kunstsinn der Regierung. Links bei der Einfahrt, nur durch einen kleinen Arm von der Küste getrennt, auf einer Insel, die etwa einen Bogenschuss von uns entfernt ist, steht eine uralte niedrige Festung, halb zerfallen, mit gelblichen Mauern, die um ein Stockwerk über das Meer hinweg-

blicken und mit Feuerschlünden garnirt eher den Eindruck der Trostlosigkeit als des Respektes hervorrufen. Diese Festung ist ein ehrwürdiges Denkmal des Unabhängigkeitskrieges. Vielumstritten, diente sie den Spaniern stets als Stützpunkt für ihre Operationen zur See und im Innern; hier hat mancher Republikaner und Patriot geblutet und in den finstern Gewölben geschmachtet! Mit Uebergabe dieser Festung räumten den 1. Dezember 1823 die Spanier das ganze Gebiet des damaligen Freistaates Colombien! Aber trotz der Ehrfurcht, die ich vor diesem Kampfe eines an die Freiheit nicht gewöhnten, halb barbarischen Volkes gegen seine Unterdrücker und vor seiner Tapferkeit und seinem Heldenmuth hege, konnte ich mich wahrhaft niederschmetternder Gedanken nicht erwehren, als ich nun die Beschützer dieser Freiheit, die Soldaten der heutigen venezolanischen Armee aufziehen sah. Aus jenem Fort kamen etwa 50 halbzerlumppte, schmutzige, unangenehm dreinblickende Gesellen zum Wachtaufzuge in die Stadt unter dem Schlage von zwei Trommeln: keine Uniform, keine Tenue, keine Auszeichnung als ein zerdrücktes Käppi und das Gewehr, keine militärische Haltung; die Offiziere in bürgerlicher Kleidung mit umgegürtetem Säbel . . . . das war die „Compagnie“. Meine Kehle schnürte sich zusammen, als ich die Fürsorge der Regierung für einen so wichtigen Zweig des administrativen Lebens, für das Militärwesen, in einem so jämmerlichen Lichte sah. Aber meine Standhaftigkeit sollte später noch auf härtere Proben gestellt werden.

Dienstags den 20. Dezember fuhr endlich der St. Simon, immerhin mit drei Tagen Verspätung, der colombianischen Küste entlang. Gegen 10 Uhr hielten wir auf hoher See und es wurde uns mitgetheilt, dass hier der Endpunkt unserer Reise per Steamer, dass hier unser Bestimmungsort sei. Unstät irrte unser Blick, ob er wohl irgend einen Anhaltspunkt für die Ergründung dieses Räthsels finden könnte. Nichts! Rings um uns her bewaldete Ufer, von menschlichen Wohnungen keine Spur, wenn man nicht einen Leuchthurm, der zur Rechten steht, ausnehmen will. In der Ferne links dehnt sich eine kahle, schwarze Ebene aus, die uns als Delta des hier einfließenden Magdalenaenstromes bezeichnet wird. Das war also das Land, wo ich für einige Jahre Wissenschaft lehren sollte! Mit einer solchen Einöde fing es an! Was für ein Bild musste ich mir von seiner Gestalt machen, wenn ich dachte, dass Colombien, zwischen dem atlantischen und stillen Ocean eingeschlossen, 1,331,025 Quadratkilometer oder 133 Millionen Hektaren umfasst, 2251 Kilometer Küste am atlantischen und noch mehr am stillen Ocean besitzt, 3—4 Millionen Einwohner beherbergt, sowie dass wir nun so weit von Europa entfernt



sind, dass der Zeitunterschied über fünf Stunden beträgt! Wie sollte ich mir da eine Kultur, ja eine Universität vorstellen!

Endlich kam aus dem dunkeln Hintergrund heraus ein kleiner Schleppdampfer auf uns zuggedampft, einige Beamte stiegen aus, visitirten die Papiere und fuhren mit den vier Reisenden, die hier ausstiegen, gegen Mittag dem Ufer zu. Es waren diese Beamte meist sehr schlanke, hübsche Leute mit blitzenden Augen und energischen Gesichtern, die etwas Sympathisches an sich hatten, so dass ich mich allmählig etwas beruhigte. Unter ihnen befanden sich allerdings einige, deren in den Bürgerkriegen erhaltene Wunden etwas Zutrauen Erweckendes gerade nicht hatten, so der Kassier unseres kleinen Dampfers, der seine künstliche Kinnlade mit einem Nastuche befestigt hatte, ein sonderbares Specimen des Sportes, welchen die Colombianer haben, wegen politischer Differenzen sich zu misshandeln. Ich schlug mich übrigens an die Brust, an das im Grunde ebenso Absurde unserer Studentenduelle denkend. Unter dem Druck einer wahrhaft vernichtenden Hitze gelangten wir an den Hafenort Sabanilla. Neue Ueberraschung! Allerdings sah man hier Schienen, welche bis an die Landungsbrücke herankamen, aber eine Hafenstadt suchte man vergeblich. Auf dem kahlen Sandboden der Bucht lagen einige ganz miserable Hütten aus Bambusrohr, mit Stroh gedeckt, elende Fischerbaraken. Auch der Bahnhof der hier beginnenden Eisenbahn war eher ein Güterschuppen, eine Art Pferch zu nennen. Doch waren wir froh, darin den Strahlen der Sonne etwas zu entgehen, wenn auch der Gaumen fast verschmachtete. Die Grazie, mit welcher uns der Hafen- und Bahnhofinspektor, ein nachmaliger, in der letzten Revolution durch seine Tapferkeit berühmter General, Fr. Palacios, einige Glas Wasser reichte, die Würde und das Selbstbewusstsein, mit der er sich uns gegenüber äusserte, fielen mir nicht wenig auf. Endlich kam der Zug angefahren; eine Lokomotive sonderbarster Form mit weit ausgebauchtem Tender und hohen Rädern war davor gespannt. Die Wagen waren nur mit zwei Längssitzreihen versehen und möglichst ventilirt. Wir stiegen ein, und geschüttelt und gerüttelt durch den schlechten Unterbau fuhren wir in 1½ Stunden nach dem 28 Kilometer entfernten Barranquilla. Die Gegend war flach, und die verhältnissmässige Dürftigkeit des Pflanzenwuchses, die verkümmerten Bäume, die vielen Dornsträucher und Gebüsch waren nicht wenig geeignet, die Verwunderung über diese tropische Vegetation zu erhöhen. Endlich gegen 2 Uhr setzte man uns im Bahnhofe von Barranquilla ab. Wir wurden ins Zollhaus beordert, wo ich alle meine Koffern öffnen musste trotz des Empfehlungsbriefes des Herrn Gesandten Holguin oder vielleicht wegen dieses Empfehlungsbriefes,

indem zwischen dem gestrengen Herrn Verwalter und dem Herrn Gesandten in politicis nicht alles richtig sein mochte. Nach einem einstündigen Schwitzbade, welches das Oeffnen und Schliessen der zu voll gepackten Koffern mir bereitete, wurde ich ohne weitem Aderlass freigelassen; die Zollbeamten konnten sich nicht enthalten, hie und da ob der Gegenstände, die ein mit jenen Ländern nicht vertrauter Reisender mit sich nimmt (z. B. Lampen), laut zu lachen. Gegen Abend endlich waren wir im Hotel Colombia ganz trefflich installirt, und nach 27 Tagen konnte ich zum ersten Male wieder ruhig in einem Bette auf dem Festlande schlafen, sowie endlich am andern Tage meine Sommerkleider anziehen.\*)

Barranquilla, 1669 gegründet, ist Hauptort einer Provinz des Staates oder heute des Departements Bolivar. Es liegt auf dem linken Ufer des Magdalenasromes, an einem seeähnlichen Arm desselben, dem sogenannten caño. Der Aufschwung, den die Stadt in den letzten 20 Jahren genommen, ist ein ächt amerikanischer, namentlich seitdem die Dampfschiffahrt auf dem Magdalenastrom regulirt, seitdem die Douane von Sabanilla hieher verlegt und seitdem die Segelschiffe, ja selbst Dreimaster in den Strom hineinfahren können. Die Prosperität dieses Handelsemporiums von Colombien wird aber noch mehr zunehmen, wenn erst die sogenannten bocas de ceniza d. h. der Aschenmund, die durch vielen Schlamm und Sand versperrte Mündung eines Armes des Magdalena durch Sprengungen auch den Schiffen grössten Tiefganges geöffnet werden, wie dies projektirt ist, und wenn die Eisenbahn, statt nach Sabanilla zu gehen, bis zur Landzunge Puerto Belillo fortgeführt wird, wo die transatlantischen Dampfer ganz bequem anlegen können.\*\*)

Es sind aber alle diese Verkehrserleichterungen nöthig; will Barranquilla nicht seinen Vorrang verlieren, denn seine Rivalin Santa Marta im Osten hat einen viel ruhigeren Hafen und baut gegenwärtig auch eine Eisenbahn, um den Magdalena zu erreichen; auch Cartagena im Westen sucht sich wieder emporzuarbeiten. Heute herrscht aber in Barranquilla der hauptsächliche Verkehr, und die dortigen Douanen geben alljährlich die Haupteinkünfte des Landes ab. Im Jahre 1884 wurden von hier Produkte (Kaffee, Baumwolle, Häute, Mineralien,

---

\*) Statt dieselben in einen Koffer zu packen und diesen in die Kajüte zu nehmen, wie die andern Reisenden auch thaten, hatte ich alle Koffer in den Schiffsraum hinunter transportiren lassen, von wo sie erst nach gehöriger Reklamation und als der Schlepper schon zur Abfahrt pfiff, herausgeschafft wurden.

\*\*) Im Juli 1887 wurde die erste Probefahrt nach Puerto Belillo ausgeführt, so dass bald die Landung in Sabanilla nur noch eine geschichtliche Erinnerung sein wird.



Metalle, Pflanzen, Tabak, Cacao) ausgeführt, deren Werth auf 10,546,000 col. Dollars oder damals zirka 40 Millionen Franken geschätzt wurde.

Unter diesem Impuls des Handels hat sich die Stadt auch bedeutend vergrössert und zählt gegenwärtig wohl ziemlich mehr als 20,000 Einwohner. Im Jahre 1866 war hier nicht einmal eine Bäckerei errichtet, indem Jedermann patriarchalisch das Brod selber buk; ja, auf der Post traf ein damaliger Reisender Hulls nicht einmal Feder, Tinte und Papier! Alle Häuser waren mit Stroh gedeckt, jetzt aber ist die Stadt von der Vogelperspektive aus gesehen, wenn man die Aussicht vom Thurme der Hauptkirche San Nicolas aus so nennen darf, eine recht stattliche. In den Hauptquartieren der Handelsaristokratie liegen die steinernen grossen Häuser der bedeutendsten Kaufleute, gewöhnlich einstöckig, massiv, altspanisch gebaut: unten auf die Strasse hin das grosse Magazin mit den aufgespeicherten Waaren, Jedermann offen, luftig, ohne Fenster, à jour, oben die Wohnräume. Die Dächer dieser Notablenhäuser sind flach und wahre Steinterrassen, auf denen man Morgens früh lustwandeln kann. Durch ein grosses Thor gelangt man ins Innere, zuerst in ein Vestibül, dann in einen grossen Hof, el patio, wo Gesträuch und Blumen das Auge erfreuen. Um den Hof herum läuft eine Veranda; im obern Stocke liegen über derselben Galerien aus Holz, wo man Kühlung schöpft und wo auch gegessen wird, wie z. B. in unserm Hôtel. Die Zimmer sind mit Schaukelstühlen und Strohteppichen versehen, meist elegant und bequem ausgestattet. Die Vorstädte dagegen sind weniger bestechend, meist sind da nur Häuser mit Erdgeschoss, deren Thüre stets offen steht, so dass man in das erste Zimmer, gewöhnlich einen kleinen Salon, hineinschauen kann. Viele dieser ausserhalb des Weichbildes liegenden Häuser sind mit Palmstroh bedeckt (sogar einige auf dem Hauptplatz) und überhaupt nur aus getrockneter Erde und aus Ziegelsteinen, die weiss übertüncht werden, gebaut. Der Fussboden besteht hier aus gestampfter Erde. Ganz aussen in der Peripherie liegen die Hütten der niedern Volksklassen, wo die Möbel nur etwa aus einem Tisch, einigen Holzstühlen mit Fellüberzug und aus esteras oder Natten zum Schlafen bestehen. Ganz oder halbnackte Kinder geben da die richtige Staffage. Aber überall wird das Auge wohlthuend berührt und für den Anblick der Sandstrassen entschädigt durch das viele Grün der Gärten, die vielen Palmbäume und Gesträuche, welche die ganze weite Ebene, in der die Stadt liegt, bedecken. Am Abend ist der Ausblick reizend; in der Ferne sieht man vom Kirchthurm aus das Meer, rechts den breiten silbernen Strom, gegen Süden die

unermessliche Ebene und gegen Osten die gewaltigen Schneekuppen der Sierra Nevada von Santa Marta von 5800—6000 m Höhe, die vom Abendroth vergoldet werden und glühen, als wären es unsere Alpen.

Das Leben in Barranquilla ist monoton für Denjenigen, der europäische Zerstreuungen sucht; doch ist die Aufnahme in den bessern Familien eine sehr zuvorkommende. Bei Tage wird möglichst viel in Geschäften gearbeitet. Auf den breiten Strassen, die aber durch bis an den Knöchel reichenden, glühend heissen Sand überdeckt sind, zirkuliren mit grosser Schnelligkeit die leichten Kutschen, die heute glücklicherweise den Verkehr vermitteln und das Waten im Sande ersparen, freilich ohne dass man immer der Gefahr entgeht, an einer Strassenecke anzuprallen oder mit andern ebenso hastig fahrenden Vehikeln zusammenzustossen oder überhaupt auszuleeren und dabei noch die Verwünschungen der Kutscher mitanhören zu müssen. Ist aber einmal das Tageswerk gethan und kommt um 6 Uhr die Nacht mit ihrer Kühle und Frische, so entwickelt sich ein anderes Leben. Jedermann sitzt vor die Hausthüre, die Frauen, die Toilette gemacht haben, wiegen sich in echt tropischer Nonchalance in ihren Lehnstühlen. Ueberall ertönt Musik, sei es, dass ein armes Piano misshandelt, sei es, dass die nationalen Musikinstrumente, Guitarre und die kleineren vihuela und tiple, vorgezogen, sei es, dass hie und da heitere Melodien und sentimentale Liebeslieder (in moll) in der sonoren spanischen Sprache gesungen werden. Bälle und Soirées finden statt, und der echte Bewohner Barranquilla's sucht sich zu amüsiren, zu coquettiren, zu scherzen und zu lieben, so viel er vermag.

In Barranquilla fand ich auch einige Schweizer (Kaufleute und Uhrenmacher), die damals im Bunde mit andern Fremden einen Gesangsverein gegründet hatten und die mich ausserordentlich liebenswürdig aufnahmen. Die kräftigen Schweizerlieder, von einem guten Chor gesungen, liessen die Brust hoch und weit aufathmen. Von den Schweizern begleitet, sah ich auch die Sehenswürdigkeiten Barranquilla's näher an. Es war dies der Spital, der ausserhalb der Stadt angelegt, von den französischen barmherzigen Schwestern musterhaft und für die Kranken aller Nationen unentgeltlich geführt wird, sodann der Kirchhof, endlich die Wasserwerke, fälschlich el *aqueducto* genannt. Früher musste das Trinkwasser aus dem schmutzigen Caño oder Flussarme genommen und dann filtrirt werden, Krankheiten waren deshalb endemisch hier. Nun aber wird das gereinigte Wasser in ein Reservoir auf eine kleine die Stadt beherrschende Anhöhe hinaufgepumpt und von dort in die ver-

schiedenen Brunnen geleitet — ein Fortschritt von unberechenbarer Tragweite. Dennoch ist das Wasser noch immer nicht ganz klar, und man muss es daher in den Häusern durch dicke, poröse Steine hindurchsickern lassen. Freilich ist damit eine mehr oder weniger poetische Figur aus Barranquilla verschwunden, der Wasserträger oder vielmehr der Treiber (und Reiter) kleiner Esel, welche bei 5000 an der Zahl mit zwei Wasserfässchen beladen den Dienst mit merkwürdiger Schnelligkeit und Intelligenz versahen. Diese Eselchen sieht man noch jetzt als Träger von grossen Lasten Gras oder Zuckerrohr zur Fütterung des Viehes, und es ist komisch und rührend zugleich anzusehen, wie sie unter der tropischen Sonne so behend und munter durch die Strassen eilen. Des Nachts streifen sie frei umher und suchen genügsam spärliche Nahrung.

Endlich setzte uns der Besuch bei unsern Landsleuten auch in den Stand, deren Geschäft näher anzusehen. In Barranquilla, wie in den meisten Städten Colombiens, muss oder sollte jeder Geschäftsmann, der im Détail verkauft, alle Artikel vorrätig haben; erst in den letzten Jahren ist die Theilung der Arbeit etwas mehr durchgeführt und das Waarenlager etwas einheitlicher gemacht worden. Aber da thronten 1881 neben einander Toilettengegenstände, Kleider, Faden und Nadeln, Mordwaffen, wie Messer und Revolver, Schmuck, Uhren, Leinwand, Hüte, Modewaaren, Porträts, Oelfarbendrucke, Heiligenbilder, Messgegenstände, Spielwaaren, Schuhe, Mehl, Wein, Liqueurs und Bücher, kurz alles, was man in einer unserer Städte fände, wenn man die Läden einer Strasse vereinigen würde. Freilich hat auch der Handel unter den Revolutionen viel gelitten und noch nicht alle wünschenswerthen Fortschritte gemacht, indem sich jede Partei bei einer Erhebung gerade Barranquilla's und damit der Douane und der Haupteinkünfte des Landes bemächtigen will und indem die Regierung wahrhaft drakonische Zolltarife eingeführt hat. Aber immerhin ist die Stadt eine derjenigen, die am meisten Zukunft hat, und dies verdankt sie nicht zum Mindesten dem moralischen Einflusse des fremden Elementes, da die geachtetsten Kaufleute Deutsche, Franzosen, Italiener, Spanier, Holländer, Oesterreicher, Amerikaner und Engländer sind. Barranquilla ist die einzige Stadt, wo die Einwanderung, die jährlich nach Colombia kaum 200 Menschen führen wird, am meisten festen Fuss gefasst und auch zur Verschönerung und Verbesserung des Lebens viel beigetragen hat. Das Klima ist nicht gerade ungesund, wenn mit der richtigen Mässigkeit gelebt wird, doch wirkt die grosse Hitze erschlaffend, auch muss sich der Ankömmling sehr hüten, Früchte zu essen, da er sehr leicht krank wird. Die Regenzeit ist freilich für Leidende

gefährlich, und namentlich sind September und Oktober, die Zeit der starken Winde, höchst unangenehm.

Unterdessen war der Tag der Abreise ins Innere gekommen. Die kleine Reisegesellschaft nach Bogotá sollte sich den 24. Dezember, am Abend vor Weihnachten, auf dem Magdalena einschiffen. Wir hatten wegen der Verspätung unseres „St. Simon“ den Postdampfer vom 20. Dezember verfehlt und ergriffen nun die erste beste Gelegenheit, um flussaufwärts zu ziehen trotz vieler Abmahnungen und, wie es sich zeigen sollte, richtiger Räthe. Allein ich musste mich, so gerne ich den Abend des 24., den die Schweizer mit einem kleinen Tannen- oder vielmehr Palmbaumfeste feiern wollten, in ihrem Kreise verbracht hätte, dem Willen der andern Reisegefährten fügen, da ich, der spanischen Sprache noch unkundig, an Jemanden mich anschliessen musste. Wir waren nur vier Reisende, ein Kaufmann aus Bogotá, Ed. Paris, etwas lahm infolge eines in einer Revolution erhaltenen Schusses ins Bein, sehr liebenswürdig und von der allergrössten, verdankenswerthesten Dienstfertigkeit gegen mich; Herr Miguel Cané, der erste argentinische Minister, welcher von Caracas kommend, in diplomatischer Mission nach Bogotá reiste, ein Mann von ca. 35 Jahren, weltgewandt, witzig, dienstfertig und nach allen Regeln der feinsten Pariser Salons gebildet, Kenner namentlich der französischen Litteratur, deren esprit er in sich aufgesogen hatte, und sein junger Sekretär García Mérou, ebenfalls aus Buenos-Ayres, ein schöner, schlank gewachsener Jüngling mit Adlernase, schwarzem, gestutztem Vollbart und feurigen, tiefblickenden Augen, ein recht sorgloser und das Leben in allen Theilen geniessender Compagnon, dabei eine echte Dichternatur und Verfasser hübscher, obschon noch etwas unreifer Gedichte, leider etwas oberflächlich gebildet, wie er oft bedauerte, und zumeist nur in der französischen Litteratur, Balzac und Musset, belesen.

Den 24. Dezember Nachmittags bestiegen wir den Dampfer „Antioquia“ im Hafen (Caño) der Stadt. Dieser Dampfer, glücklicherweise seither vernichtet, ist einer, wenn nicht der schlechteste aller Flussdampfer, deren es etwa 25 gibt und die in den Händen von 5 Gesellschaften waren. Diese Dampfer sind nach einem ganz eigenen Modell konstruirt, das ich in Europa nie gesehen. Ihre Basis bildet ein breites einer Fähre ähnliches Boot, das höchstens 5, bei den besten Dampfern nur 2—3 Fuss Tiefgang besitzt. Auf dieser Basis erhebt sich, auf Säulen getragen, ein Verdeck, in dessen Centrum oder in dessen Hintertheil einige Kabinen für die Passagiere



angebracht sind. Noch ein kleineres Stockwerk, die Kabine des Kapitäns und der Piloten enthaltend, erhebt sich über diesem ersten Verdeck, das also dadurch bedeckt wird und nur vorn und an den Seiten à jour ist, und endlich steht auf diesem Stockwerk noch ein Häuschen für den Piloten, der von diesem erhabenen Standpunkt aus den Fluss überschaut, das Schiff lenkt und der Maschine Befehle ertheilt. Die Maschine nun befindet sich unten auf der Basis des Schiffes; um sie herum sind grosse Mengen Holz, mit dem gefeuert wird, aufgespeichert; daneben liegen die Waarenballen pêle-mêle durcheinandergeworfen und aufgestapelt. Vorn und hinten steigen Kamine durch die Stockwerke hinauf und vermehren dadurch die sonst grosse Hitze. Die meisten Dampfer nun haben ein einziges Rad von bedeutender Dimension, das am Hintertheil angebracht ist, wo es geschützt ist gegen das Andringen von Baumstämmen. Unsere arme „Antioquia“ aber besass nach dem alten System zwei Seitenräder und noch dazu grossen Tiefgang; sie bewegte sich daher nur sehr schwerfällig und mit äusserster Sorgsamkeit. Der Spielraum zum Spazieren für die Passagiere war kein grosser; denn auf das zweite Stockwerk hinaufzugehen, war wohl erlaubt; da es aber nicht weiter bedeckt und der Boden mit Blech beschlagen war, so waren die Schritte, die man hier that, bald gezählt.

Um 4 Uhr liess die „Antioquia“ ihren dumpfen Pfiff ertönen, der ganz Barranquilla ihre Abfahrt anzeigte, und fort ging's, zuerst den Flussarm hinunter in den Hauptstrom hinein. Es war gegen Abend; Barranquilla guckte aus seinen Palmenhainen verschwenderisch schön zu uns herüber, während wir langsam den Magdalena hinauffuhren; und als die Nacht kam und der Lichtglanz der Stadt zu uns herüberstrahlte, glaubte ich mit dem Opernglase deutlich das Haus zu erkennen, wo der improvisirte Tannenbaum der Schweizer brannte. Statt desselben aber genoss ich ein ganz anderes Schauspiel, wenn es auch an einen Hexensabbat gemahnte. Ich ging zur Maschine hinunter und sah hier den Heizern zu, wie sie immer und immer wieder Holz in die Maschine warfen, dass die Funken umhersprühten. Das grelle Licht beleuchtete gespensterhaft die Schiffsmannschaft, die sich langhingestreckt auf dem Boden gelagert hatte. Da waren alle Nüancen der Hautfarbe vertreten, der Weisse, der Schwarze und der Indianer und die vielen bunten Mischlinge dieser drei Haupt-rassen, die Mestizos und Zambos, alle Grössen und alle Alter und alle möglichen Formen des menschlichen Körpers. Jeweilen wenn diese Leute assen und um einen grossen Zuber herum, in welchem eine schmutzige Brühe schwamm, gruppirt, mit ihren Schalen oder auch mit ihren Fingern hineintauchten, sah man ihnen den Zustand

halber Barbarei deutlich genug an, musste dabei aber doch ihre Arbeitsamkeit und Genügsamkeit anerkennen.

Aber auch unsere Mahlzeiten waren sonderbar. Erstlich wurden sie gerade oberhalb des heissen Maschinenraumes auf dem gedeckten Verdecke eingenommen, so dass man wirklich sein Brod im Schweisse seines Angesichtes verzehrte. Mit ceremonieller Höflichkeit setzte sich der Kapitän, ein „unheimeliges“ Gesicht mit schwarzem, spitzem Vollbart, den er stetsfort mephistophelisch strich, zu Tische. Dann wurden von den triefenden, schmutzigen Bedienten alle Platten, schon halb kalt, zugleich aufgetragen, und Jeder bediente sich der ihm zusagenden Speisen, indem er alle zugleich auf einen Teller nehmen musste. Nur das Roastbeef, so hart wie Leder, oder, wie Hr. Cané sagte, wie Flusspferdhaut, wurde vom Kapitän selbst geschnitten und Jedem überreicht. Saucen von ganz unvernünftigen Farben schwammen da in den Tellern umher, und Alles war mit Aji (spanischem Pfeffer) gewürzt, dass einem der Hals brannte. Ja man darf sagen, dass wir die ganze Zeit nur aus Hunger, wenn sich derselbe etwa trotz der fürchterlichen Hitze einstellen konnte, und um unser Leben zu fristen, assen, sonst aber lieber ganz vom Tische ferngeblieben wären. Erst auf ein gegebenes Zeichen des Kapitäns hin sollte man vom Tische aufstehen dürfen, wobei die Zeit des Wartens oft gar lange war. Doch fügte man sich schliesslich in Alles, auch in das schmutzige Wasser, das uns zu den morgendlichen Abwaschungen gereicht wurde und das direkt aus dem Flusse geschöpft war. Aber eine Kunst musste mit Mühe gelernt werden, diejenige des Schlafens. Etwa um 9 Uhr fing man an, sein Lager zu bereiten. Da man nicht in der allzu heissen Kabine bleiben konnte, — gewöhnlich besetzen die Frauen dieselben — so schlief man aussen auf dem Verdecke. Zu diesem Behufe wurde ein Gestell, einem grossen Zusammenlegestuhl ähnlich, mit grober Leinwand versehen, aufgeschlagen; es war dies die vom Schiffe gelieferte Lagerstätte. Darüber wurden nun die mitgebrachte sogenannte estera oder Natte, ein extra aus kühlen Fasern bereitetes Flechtwerk, sowie die ebenfalls mitgebrachten Leintücher gebreitet; irgend eine Kopfunterlage, die man gerade bei der Hand hatte, wurde gewählt und dann zum Wichtigsten geschritten, zum Aufmachen des Mosquitero's, eines viereckigen grossen Betthimmels aus grober Mousseline. Mit äusserster Behutsamkeit schlüpfte man nun, halb angekleidet, unter dieses Zeltdach und schloss es so gut als möglich nach aussen ab. Wehe Demjenigen, der irgend eine kleine Oeffnung beim Hineinschlüpfen gelassen und bei dem irgend ein Mosquito hätte eindringen können! Kaum hatte er die Augen geschlossen,



so hörte er ein singendes Zirpen und fühlte bald auch den Stachel des unbarmherzigen Gastes. Unmöglich, denselben zu fangen. Nach vergeblichen Kämpfen fiel der Geplagte oft todtmüde hin und erwachte am Morgen mit hochangeschwellenen Händen und Füßen und fieberndem Kopfe, denn so giftig ist der Stich dieser Quäler. Um 6 Uhr Morgens aber musste man unwiderruflich aufstehen, da das Verdeck gereinigt wurde. Der Langschläfer wurde einfach aus seinem Pseudobett herausgeworfen.

Für alle diese Unannehmlichkeiten aber sollte uns in den ersten Tagen die Neuheit des Lebens und die Schönheit des Panoramas entschädigen; denn wirklich, die Fahrt auf dem Magdalenaenstrom ist eine genussreiche. Derselbe ist in seinem untern Theile oft bei 1500 Meter breit, manchmal erweitert er sich noch mehr zu einem kleinen  $\frac{1}{2}$  Stunde breiten See. Die Ufer sind nicht so eintönig, wie man gesagt hat, sondern im Gegentheil voll Abwechslung und nur ausnahmsweise öde. Zuerst sind es unabsehbare Strecken fruchtbaren, tropischen Marschlandes; hier werden die vielen Viehheerden der Staaten Bolívar und Magdalena aufgezogen, die dann nach Jamaica befördert werden. Die Kühe sind im hohen Grase manchmal bis an den Hals verborgen. Grosse Inseln bilden sich im Flusse; andere stehen in Formation; wieder andere lösen sich durch den Anprall des durch den Dampfer zertheilten Wassers auf und stürzen theilweise zusammen. Viele dieser Inseln aber sind promenadenähnlich, denn längs ihren Ufern erheben sich ganze Alleen von Bäumen, Cauchos und Ceibas, zwischen denen grüne Rasenplätze hindurchschauen. Wiederum löst die oft überschwemmten Weiden undurchdringliches, immer neue Gestalten annehmendes Walddickicht ab. Dasselbe ist nur hie und da unterbrochen durch eine einsame Strohütte, die inmitten einer kleinen Tabakpflanzung oder einer Bananengruppe steht. Eingeborne fahren auf Nachen halb- oder ganz nackt den Ufern entlang, oder manchmal begegnen wir Bongos d. h. grossen, mit einem Dach aus Palmstroh bedeckten Booten, welche die Neger mit Stangen flussaufwärts stossen, indem sie dieselben in den Grund bohren, sie dann gegen die Brust stemmen und damit mit der Behendigkeit von Katzen auf dem Rande des Schiffes hinlaufen. Diese Bongos waren vor Einführung der Dampfschiffahrt die einzigen Fahrzeuge, auf denen man, freilich oft erst im Verlaufe von einigen Monaten, den Strom hinauffahren konnte! Es führen denn auch diese Schiffer des Flusses, bogas genannt, eines der härtesten, aber ein durch rohe Sinnlichkeit, durch thierische Sitten bemerkbares Leben, da Alles was ihre harte Arbeit ihnen einträgt, in bacchantischen Lustbarkeiten vergeudet wird. — Man sieht auch Kähne heran-

fahren, an deren beiden Seiten, wie zu Zeiten Homer's, grosse, zu Schläuchen aufgeblasene Häute befestigt sind, welche die Last leichter tragen helfen. Und manchmal treibt ein Bambusfloss, das zum Transport von Früchten benutzt wurde, steuerlos und verlassen den Fluss hinunter. — Hie und da erscheint ein armseliges Dorf mit lauter elenden Hütten, die um ein Kirchlein geschaart sind, das selbst nur ein grösserer Schuppen genannt werden kann und auf welchem einige Glöcklein, unter einem Palmdach befestigt, hängen. Aber auch grössere Ortschaften geben erwünschten Anlass zum Beobachten und Ausruhen, so Calamar, das wenigstens zwei ganz in maurischem, bizarrem Stiele aufgeführte Steinhäuser neben den übrigen Hütten aufweist. Hier mündet der sogenannte Dique oder Kanal ein, welcher den Magdalenafluss mit der Stadt Cartagena am atlantischen Ozean verbindet. Diese frühere „Königin der Antillen“ mit ihrem versandeten Hafen bewahrt sich, durch Barranquilla überflügelt, nur schwer vor Verfall und hat heute nur noch ca. 10,000 Einwohner.

Immer weiter geht es. Unsere Fahrt ist nur durch die ziemlich häufigen Aufenthalte unterbrochen, zu welchen wir genöthigt sind, um Holz an Bord zu nehmen, denn der Dampfer verschlingt eine Masse Brennmaterial. Dieses Holz ist an den Ufern zum Trocknen aufgeschichtet und wird von der Bemannung auf den Schultern herbeigetragen. Mehrmals sah ich, wie giftige Schlangen aus diesen Holzstössen hervorkrochen und entweder von den Negern sofort getödtet werden konnten oder dann mit blossen Händen weit ins Wasser hinaus geschleudert wurden oder raschelnd ins Dickicht flohen! Die jedesmaligen Aufenthalte aber boten uns Gelegenheit, die prachtvolle Vegetation zu bewundern und auch den Hütten der Holzhauer Besuche abzustatten. Es sind dieselben aus Bambusrohr nothdürftig zusammengefügt;\*) im Innern befindet sich etwa eine Pritsche mit Palmstroh bedeckt, einiges Geräth zum Fischen (chinchorro oder ataraya), die Lanze oder manchmal sogar der Luxus eines alten, fast unbrauchbaren Gewehres. Merkwürdig sind beinahe  $2\frac{1}{2}$  m lange Pfeile aus Rohr, mit zwei scharfen Spitzen versehen, die auf einem bis zur Brusthöhe reichenden, eisenharten, fast nicht aus seiner Lage zu bewegenden Bogen gegen die Fische abgeschneilt werden. Dann gehören zum Haushalt der Stein zum Zerreiben des Maises oder die gewaltige Keule zum Zer-

---

\*) Vor der Thüre hängt gewöhnlich ein wenn auch ziemlich durchlöcherter Netz, um die Mosquitos abzuwehren. Warum diese nun gerade dieses Netz respektiren, wie mir ganz bestimmt versichert wurde, ist mir unklar geblieben.

stampfen desselben, die olla oder der Topf aus Lehm, in welchem das kärgliche Mahl bereitet wird, indem man ihn auf einige Steine über das Feuer setzt. Mais, das hier zweihundertfältig das Gesäte widergibt, Bananen, vielleicht etwas Juca (Knollenfrucht, das „Brod des Armen“ genannt), sodann Fische und Reis bilden die Nahrung dieser Magdalenafarmer. Haben sie Salz nöthig, Blei für ihre Netze und Flinten oder Messer u. dgl., so füllen sie ihre Kähne (pirogas) mit Bananen oder getrockneten Fischen, fahren den Fluss herunter nach irgend einem Dorfe, verkaufen dort die Produkte, kaufen sich das Nothwendigste und versinken wieder in ihr Nichts. In Indolenz, ohne Religion, ohne sociale Erziehung, in völliger Unwissenheit leben diese Bewohner dahin, frei von aller Autorität, ein Ideal der Anarchisten und doch mitten in ihrer Ignoranz glücklich; denn ihnen fehlt nichts, höchstens dass etwa der Jaguar sich ans Häuschen heranwagt und den Reichthum desselben, ein Schwein, wegholt oder dass der Kaiman auf der Lauer ist, um Beute zu machen, oder eine Schlange sich ins Innere der Hütte verirrt. Inmitten dieser Gefahren, dieses wirklich Rousseau'schen Urzustandes verbringen die Leute ihr Dasein ohne Bildung und Belehrung und Aufklärung, deren wir uns so sehr rühmen, und arbeiten nicht mehr als nöthig ist! . . .

Oberhalb Calamar bekommt der Magdalena einen Zufluss, der seine Wassermenge beinahe verdoppelt, den Cauca, welcher vom Magdalena durch die Central-Cordillere getrennt ist und vom gleichnamigen Thale herabkommt, dann den Staat Antioquia durchfließt und, nachdem er eine Strecke von 1350 Kilometern zurückgelegt hat, in zwei Hauptarmen in den Magdalena einmündet. Die Mündung selbst gleicht einem mächtigen See. Der Magdalena seinerseits verändert sich nun auf die eigensinnigste Weise, so dass die Schifffahrt sich stets neue Kanäle suchen muss. So ist z. B. die Stadt Mompox, durch ihren Heroismus während des Unabhängigkeitskampfes berühmt, gegenwärtig völlig vom Verkehr der Dampfer abgeschnitten, weil der Arm des Stromes, an dem sie liegt, versandet ist und den Durchpass nicht mehr gestattet.

Nachdem wir mehrere herrliche Abende bewundert und namentlich an den Schneefirnen der Sierra Nevada zu unserer Linken uns ergötzt hatten, die im Abendroth erglühten, genossen wir das unvergleichliche Schauspiel eines Sonnenunterganges in den Tropen\*) am schönsten und ureigensten in Magangué, einer Provinzialstadt mit einigen ansehnlichen Magazinen, wo alljährlich eine grosse Messe

---

\*) Die beste Schilderung eines solchen gibt Saffrey im Tour du Monde 1872, II, 106/7. Wir vervollständigen dieselbe auf Grund vieler Beobachtungen und Retouchirungen.

abgehalten wird, die besonders Barranquilla und der ganze Staat Bolivar beschickt. Der Fluss ist dort gewiss über 800 m breit und scheint gegen Süden unbegrenzt zu sein, was die Grossartigkeit des Phänomens noch erhöht. Rosenfarbene, rothe und purpurene Wolken heben sich auf der Seite der untergehenden Sonne vom orangefarbenen Grund ab; dieser wird immer gelber, immer goldener, während der Zenith noch im tiefsten Blau strahlt. Das Wasser, sonst so gelb, trüb und schlammig, geht über vom Rosa ins Hellroth, dann in ein Braun, wie es kein Künstler je mit seinem Pinsel darstellen könnte, und dabei ist es ölglatt und spiegelklar, dass selbst die Fittige der über dem Fluss kreisenden Vögel deutlich darin erkennbar sind. Nach und nach verbleichen die Farben; das Rosenrothe wird lila, das Rothe violett, und die Purpurwolken werden blaugrau, mit Gold verbrämt. Andere Wolken sind blendend weiss, jungfräulich, bräutlich rein und schimmernd. Nach einigen Minuten schon ist Alles in Dunkel gehüllt, nachdem der Feuerball die Erde versengen und verglühen zu wollen schien. Aber auf der andern Seite des Horizonts erhebt sich eine neue Röthe. Es ist die Mondscheibe, die aufgeht, an Grösse beinahe der Sonne gleich, aber fahl und weiss. Auf der Oberfläche des Wassers zeichnet sie sich ab, spitzig zuerst, in schroffen, zitternden Linien, bis sie endlich, am Himmel emporgestiegen, sich gänzlich im Flusse spiegelt und gewissermassen darin ein erfrischendes Bad nimmt. Die obern Luftschichten sind noch lichter, die grünen Wälder im Vordergrund werden bläulich, die dunkeln Schatten am Horizont finsterner und schauriger. Silberwölkchen, leicht wie Schaum, ziehen am Himmel auf und spielen mit den Sternen, deren Schein in der klaren Luft noch viermal so mächtig ist als bei uns. Eine kleine Weile bleibt Alles still, als wollte sich die Natur zum Schlafe niederlegen; dann aber beginnt ein Leben und eine Bewegung, ein Kampf und ein Lieben, welche im Gemüth des Menschen tausend Empfindungen wecken. Das Geschrei der Vögel und das Geräusch der Thiere trifft unaufhörlich unser Ohr. Die Grille lässt ihren schrillen Schrei ertönen; in weiter Ferne stösst der Jaguar sein heiseres Gebrüll aus und ganze Truppen von heulenden Affen erfüllen die Wälder mit ihren Klagen, deren Gewalt rollendem Donner vergleichbar ist. Ach! diese unvergesslichen Tropennächte! Wie verschieden sind sie von den unsrigen! Bei uns lautlose Stille, Finsterniss und Kälte. Dort unerschöpfliches Weben, Schaffen und Regen aller Kreaturen! Laue Lüfte wehen und tragen balsamische Düfte herbei. Ein unaussprechliches Wohlbefinden zieht durch unsere müden Glieder, und träumerisch versenkt sich der Geist in das ewige Urwesen der Natur!



Vorwärts, unaufhaltsam vorwärts! Da wo sich die verschlungenen Arme des Magdalena wieder vereinigen, um bald aufs Neue auseinander zu gehen und die mannigfaltigsten Inseln zu bilden, am Zusammenflusse des Magdalena mit dem Flusse Cesar, erhebt sich ein Ort auf einem kleinen, aber bei der gänzlichen Flachheit des Landes dennoch sehr bemerkbaren Hügel, el Banco. Es ist dies eine militärische Position ersten Ranges, denn wer diesen Hügel besetzt hält, beherrscht auch die Schifffahrt auf dem untern Magdalena. Darum wird in jeder Revolution von beiden Parteien eifrig um den Besitz dieses Ortes gestritten. Und dabei ist die Natur so friedlich! Der Banco glänzt mit seiner Kirche so weithin über die Flussfläche! Die Bewohner, welche bei Ankunft des Schiffes herbeieilen, um Natten und allerlei Geflechte feilzubieten, scheinen so friedlichen Charakters zu sein. Hie und da spannt sich ein Regenbogen, ein Pfand des Friedens, vom Horizonte bis fast an den Kiel des Schiffes. Welche Kontraste in diesem herrlichen Lande!

Eine Weile bleiben nun die Ufer ohne besondern Reiz, wenn wir als solchen nicht etwa die Krokodile annehmen wollen, die seit dem dritten Tage unserer Fahrt in grosser Zahl unser Schiff vom Strande oder von den Sandbänken aus anlotzen. Oft sind deren über ein Dutzend bei einander. Faul liegen sie mit weit aufgesperstem Rachen da; manchmal klappt der Kaiman seine Zähne zusammen, dass es weithin knackt. Meist aber schläft er einen tiefen Schlaf. Vom Schiffe aus werden ihm viele Kugeln nachgesandt, aber sie prallen an seinen harten Schuppen ab; nur unter der Schulter ist er verwundbar. Fühlt er sich nun belästigt, so schiebt er sich träg und langsam ins Wasser. Auch wenn er tödtlich verwundet, z. B. ins Auge getroffen ist, führt er diese Bewegung noch mechanisch aus, um im Wasser zu verenden. Hie und da sieht man einen solchen Kadaver auf dem Rücken flussabwärts schwimmen. Manche messen bis 20 Fuss! Ueber die Gefrässigkeit des Kaimans werden die merkwürdigsten Geschichten erzählt, so namentlich die Anekdote, dass einmal ein Kaiman einen Topf verschluckt habe, der sich im Magen einstülpte, alle Nahrung aufnahm und so dem Thier den Hungertod brachte. Die Obduktion hätte den Sachverhalt ergeben; Niemand sagt freilich, wer sie vorgenommen. Das ist sicher, dass wer ins Wasser fällt und flussabwärts treibt, unvermeidlich von diesen Ungethümen weggeschnappt wird. Rettungen kommen nur zufällig vor. Dabei wird dem Kaiman nachgerühmt, dass er das Fleisch des Weissen demjenigen des Schwarzen vorziehe! Gefährlich ist derjenige, der schon Menschenfleisch gefressen hat („cebado“ ist, wie die Columbianer sagen); er lauert dann am Strande Kindern oder

Frauen auf. Glücklicherweise frisst die Kaimännin etwa die Hälfte der ausschlüpfenden Jungen selber, und nachdem sie ihnen die bekannten Thränen nachgeweint, ist sie die zärtlichste Mutter für die Uebriggebliebenen. Trotz der Verwüstungen, welche alle Reisenden unter ihnen anrichten, indem dies der einzige Sport ist, den Viele kennen, um sich die Fahrt auf dem Magdalena zu verkürzen, sind sie dennoch noch immer die Meister dieses Gewässers.

Wir fahren an Bodega Central und Puerto National vorbei, von wo der Weg nach Ocaña im Staate Santander führt und von wo telegraphische Verbindung mit Bogotá besteht, die freilich nicht immer offen ist. Auch sehen wir Puerto Wilches, von wo aus man eine Strecke Eisenbahn baut, die ins Innere des Staates Santander führen sollte. Nach den Berechnungen der Politiker, welche bei diesem Unternehmen Millionen von Franken vergeudeteten oder zu eigenem Profit anwandten, hätte dieselbe schon längst fertig sein sollen. Heute sind die wenigen erstellten Kilometer verwahrlost und verwildert! Aber die Natur entfaltet wieder ihre volle Pracht. Die Berge kommen zu beiden Seiten unmerklich immer näher. Der Urwald (el bosque virgen) wird höher und höher; mächtige Schlingpflanzen von den sonderbarsten Formen und Blüthen hängen ins Wasser hinunter und verwehren den Einblick in das undurchdringliche Dickicht. Baumstämme lagern im Fluss, der ein Labyrinth aller möglichen Arme und Verschlingungen wird. Die Inseln, wahre Inseln der Kalypso, mehren sich. Die Schifffahrt wird schwieriger. Unterdessen ist der Sylvestertag angebrochen. Die Hitze ist unerträglich. Abends  $\frac{3}{4}$  6 Uhr lese ich in der Cabine  $35^{\circ}$ , draussen im Schatten  $37^{\circ}$  C. ab! Wir machen bei einem kleinen Dörfchen, das im Urwald versteckt ist, Halt, denn schon nach den ersten Tagen kann die Reise Nachts nicht mehr fortgesetzt werden. Sofort nach dem Ertönen der Dampfpeife kommen aus den Wäldern heraus allerlei Bewohner hervor und laufen dem schon höher gewordenen Gestade entlang oder fahren in ihren schnellen Canoas herbei. Da kommen die Negerinnen und Mischlinge von Negerinnen und Indianerinnen in raschem, fast zierlichem Gang daher, das Haupt und den ganzen Oberkörper rückwärts gebogen; die Mutter, ihren Kleinen, der die Beine ausgespreizt hat, an den Hüften tragend. Sie bieten den Schiffsleuten irgendwelche Esswaaren dar, zusammengekauert auf dem Boden sitzend, wechseln sie einige Worte mit denselben, ohne zudringlich oder unhöflich zu sein (sie sind es aber doppelt, wenn irgend ein Fremder zu derb mit ihnen anbindet); dann verschwinden sie wieder hinter irgend einem herrlichen Baum, und mir scheint es, als schritten sie in eine unbekannte Welt zurück. Die Fackeln werden



angezündet und bei ihrem flackernden Lichte Holz aufs Schiff getragen. Mit Garcia Mérou gehe ich ans Ufer, geführt von einem Neger. Wir bewaffnen uns mit langen Gerten, um damit Schlangen, die unsern Weg kreuzen würden, den Rückgrat zu zerschlagen und sie so unschädlich zu machen; dann schlagen wir einen dunkeln Fussweg unter Bananenbäumen, sogenannten plátanos, ein, die eine Höhe von über sechs Meter erreichen und Blätter von einer Grösse haben, dass ein Mensch hineingewickelt werden könnte, dahin und gelangen endlich auf einen freien Raum. Männer, Frauen und Kinder sind dort um ein Feuer versammelt. Bald beginnt, da man nach einigen Worten auf uns keine Rücksicht mehr nimmt, beim Ertönen einer Flöte (gaita), die melancholisch die gleichen Töne wiederholt, und bei der Begleitung eines Tamborils der Negertanz (el curulao), typisch für die ganze brutale Energie des Boga und des Zambos (Mischlings). Um das Feuer herum bewegen sich die Paare, Phantasmen im Delirium gleich, während die Zuschauer wie die Stämme eines von den Flammen verzehrten Gehölzes schwarz und unbeweglich daliegen. Der umliegende Wald aber erscheint wie eine schwarze Höhle. Den Tanz zu beschreiben, mit seinen wilden, bald sinnlichen, bald schmachttenden, bald leidenschaftlichen Bewegungen möge man mir erlassen. Man tanzt hier nicht mit Enthusiasmus oder mit dem Herzen, sondern mit dem dem Fleische innewohnenden, rein mechanischen Instinkt. Ja, es herrscht eine tiefe Verschiedenheit zwischen unserer von geistiger Anstrengung, gemeinschaftlichen Mühen, Leiden und Freuden getragenen sozialen Arbeit und diesem dumpfen Dahinvegetiren, diesem Ueberwiegen aller physischen Kräfte im Menschen, der mit der Natur und Jahrhunderte altem Despotismus kämpfen soll. Es ist ein barbarischer Zustand, der erst in ferner Zukunft aufgehoben werden kann. Betrübt über das Gesehene, kehrten wir zum Schiffe zurück. Ich konnte noch lange nicht ruhig werden. Das Bild meiner Heimat, meiner Vaterstadt tauchte an diesem für mich sonst so fröhlichen Sylvesterabend auf; ich hörte die Glocken feierlich das neue Jahr einläuten, den Chor der Sänger so gewaltig dahinbrausen, Jedermann mit Jubel sich beglückwünschen . . . ein milder Schlaf schloss endlich meine müden und trüben Augen.

Der Neujahrstag vergeht langsam; der Fluss ist wasserarm, und wir kommen nur wenig vorwärts; das Schiff muss sich erst die Route suchen. Bei ganz geringer Geschwindigkeit geht es durch einen Kanal vorwärts; vorn an der Spitze steht ein Matrose, steckt eine Stange in das Wasser und misst fortwährend die Tiefe: „Siete pies! cinco, cinco, cuatro, cinco!“ so geht es fort, bis etwa einmal der Ruf ertönt: „tres!“ (nur 3 Fuss!) das Schiff plötzlich anhält und den

Rückzug antreten muss, um durch einen andern offenen Kanal sein Heil zu versuchen. Schon um 5 Uhr müssen wir mit diesem Vorwärtsdringen einhalten und binden unser Schiff an einer mit hohem Gras bewachsenen Insel mitten im Strome an. Rings herum kein menschliches Wesen! Ans Ufer können wir nicht gehen, da die Schlangen zu gefährlich sind. Den 2. Januar früh suchen wir weiter vorwärts zu fahren. Nach vielen vergeblichen Bemühungen, denen wir angstvoll zuschauen, erklärt der Kapitän, dass ein Durchpass unmöglich sei, und sucht dann irgend eine Haltstelle am Ufer aus, wo wir uns verankern. Wir sind auf dem Magdalenenflusse in unserm heissen Gefängniss in der vollständigsten Einöde zurückgelassen! Kein Ausweg! . . . . Hier hat mein Tagebuch eine grosse Lücke. Vier ewig lange Tage dauerte diese Marter bei einer geradezu Selbstmordgedanken erregenden Temperatur von 38° und 39° im Schatten! Wie ich dieselben verbracht, da auch meine Reisegefährten, namentlich Herr Minister Cané, von der allerschwärzesten Laune waren, weiss ich nicht mehr genau. Nur dunkel erinnere ich mich, dass ich viel schlief trotz des darauffolgenden starken Kopfwehs und in den übrigen Stunden Shakespeare las, den ich glücklicherweise mitgenommen.

Endlich, den 6. Januar, ist ein Dampfer in Sicht; es ist der leichtfüssige, sich wenig ins Wasser senkende „Francisco Montoya“ mit einem einzigen Rade, der mit den Passagieren, welche Barranquilla den 31. Dezember, also sechs Tage nach uns, verlassen, heranrückt. Wir ziehen die Nothflagge auf, und er legt bei uns an. Nach einigem Parlementiren werden wir aus unserm alten Kasten „Antioquia“ auf das schnelle Schiff übergeführt. Noch nie ist mir ein Schiff so glänzend vorgekommen, wie damals der „Montoya“, noch nie die menschliche Gesellschaft angenehmer und erwünschter, als nach diesen Tagen ausgestandener Hitze und geistigen Dahinbrütens in einer Einöde, mitten in der Pracht der Tropen! Das Schiff war allerdings überfüllt; so musste ich unter einer Treppe mein Lager aufschlagen, so gut es ging, und mit dem Waschen hatte ich Morgens meine grösste Mühe, da für Alle nur ein grosser Eimer und nur zwei schmutzige Handtücher da waren. Aber trotz dieser mangelhaften Toilette war ich vergnügt. Die übrigen drei Tage der Schifffahrt vergingen nun rasch. Man schoss im Salvenfeuer auf die Kaimans und die Affen, welch' letztere in langen Zügen gar possirlich von einem Baum zum andern sprangen, auf die weissen Reiher (garzas), die stolz im Sande herumspazirten. Wir plauderten aufs angenehmste, und ich radebrechte nach Kräften spanisch. Wir erreichten Puerto Berrio, von wo ein Stückchen Eisenbahn (35 Kilometer) ins Innere

des Staates Antioquia führt. Hier stieg ein Nordamerikaner aus, der auf dem Fluss vom Fieber war angepackt worden; nur mit Mühe und gehalten von zwei Männern schwankte er dem nächsten Hause zu. Er dauerte uns in der Seele.

Der Fluss wird nun enger, die Ufer höher, die Vegetation weniger üppig, die Strömung rascher. Gegen Abend sind wir in Nare, wo ein Waarenschuppen (bodega) zur Abladung der Waaren nach Antioquia hin steht. Einige unserer neuen Gefährten verlassen uns hier. Nur mit Grauen sehe ich sie in die schwarze Nacht hinein verschwinden, denn wohin werden sie sich wenden? Die Bodega hat keinen Platz zum Nachtlager, und das ungesunde Dorf Nare ist noch eine halbe Stunde weit entfernt! Schon jetzt sehe ich die Annehmlichkeiten des Reisens in diesen Gegenden vor mir.

Sonntags den 8. Dezember endlich hatten wir die letzten Schwierigkeiten zu überwinden: die drei Rapides oder Stromschnellen (chorros), gebildet durch die Einengung des Flusses auf 150, ja 125 m und durch Felsenbänke. Das Wasser läuft hier zirka 8800 m per Stunde, 2,4 m per Sekunde. Die beiden ersten, worunter der böse Guarinó, wurden ziemlich leicht besiegt. Hingegen die dritte (el Mesuno) kostete unendliche Mühe. Der Dampfer nimmt verschiedene Anläufe. Er kommt nicht vom Flecke. Es wird mehr Dampf eingelassen, umsonst. Der Kapitän Maal, auf dem obersten Verdeck stehend, läutet unaufhörlich dem Maschinisten, den Dampf zu vermehren. Die Sicherheitsventile öffnen sich und pfeifen unheimlich. Das ganze Schiff zittert und bebt und droht aus den Fugen zu gehen. Die Passagiere gehen unruhig auf und ab. Viele sind ganz bleich geworden und mit Recht, denn nicht weit von uns guckt aus dem Strom ein zersprungener Dampfkessel eines in die Luft geflogenen Schiffes hervor, das übrigens noch mehrere Nachahmer dieses seines Salto mortale gefunden hat. Der letzte Anlauf misslingt. Da lässt der Kapitän das Schiff ans Land treiben und schickt Leute aus, die ein mächtiges Tau oberhalb der gefährlichen Stelle an vielen Bäumen befestigen. Noch einmal wird aller Dampf in die Maschine gelassen und zugleich das von drei Mann unaufhörlich mit Wasser begossene Tau durch eine Maschine aufgewunden. Solch' vereinter Kraft widersteht die Stromschnelle nicht mehr. Nach fünf schweren, langen Minuten sind wir glücklich oben, und ein lautes Hurrah ertönt. Eine kleine Stunde noch, während welcher wir an den prächtigsten Palmalleen und Wäldern und den saftigsten Weiden (potreros) vorbeifahren, und wir sind in Bodega de Bogotá, am rechten Ufer des Magdalena, in dem Caracoli gegenüberliegenden Hafen für die Hauptstadt. Wir sind

am Ziele unserer Flussfahrt angelangt, die volle 16 Tage gedauert hatte! 16 Tage, um zirka 200 Stunden zurückzulegen.

Erst bei eintretender Frische setzten wir über den Strom und gingen auf einem sandigen Wege nach der etwa drei Kilometer oberhalb am linken Ufer des Magdalena gelegenen Stadt *Honda*, wo wir bei einigen Konsuln freundliche Aufnahme fanden. *Honda*,\*) der Stappelplatz der spanischen Eroberer und jetzt vieler Produkte der Staaten Tolima und Antioquia, der Ausgangspunkt der Landreise nach Bogotá und der Reise den Fluss abwärts, liegt in einem Thalkessel von grosser Schönheit und sieht mitten aus seinen Palmen und Cocusbäumen als alte spanische Stadt gar romantisch, ich möchte fast sagen orientalisches oder maurisches und doch trotzig in die Welt hinaus. Hohe, mit Grün (nicht Wald) bewachsene Gipfel umrahmen es. Ueber eine den schäumenden Zufluss des Magdalena überspannende eiserne Brücke treten wir in das etwa 5000 Einwohner zählende Städtchen, das, 210 m über Meer in einer mittlern Temperatur von 29° gelegen, heute sich etwas von den durch Erdbeben (namentlich demjenigen von 1805) und Kriege geschlagenen Wunden erholt. So poetisch es von aussen ist, so hässlich ist es im Innern. Viele Gebäude am Guali mit festungsähnlichem Charakter erinnern noch daran, dass Honda der Stützpunkt der Operationen gegen die umwohnenden sehr kriegerischen Indianer war. Andere Häuser sind halb zerfallen, viele Mauern sind rauchgeschwärzt. Alte Klöster und unregelmässige Plätze, krumme Strassen und enge Gässchen, schmutzige, pestilentielle Gerüche aushauchende, Fieber erzeugende Stellen (wie der Marktplatz unten gegen den Fluss hin) vermögen den guten Eindruck nicht zu befestigen, den einige grosse, luftige, spanische Häuser und den die belebte Calle del comercio erzeugen. In Honda erscheint wieder der Wasserträger, auf seinem mit zwei Fässchen beladenen Esel mit gekreuzten Beinen sitzend. Die Hondanerinnen, namentlich die der untern Volksklassen, sind hoch und schlank gewachsen und zeichnen sich durch elegante Haltung und reizenden Gang aus. Die Kaufläden, in denen es ziemlich lebhaft zugeht, sind wiederum wahrhaft türkische Bazars. Ueberhaupt ist Honda in seinem reichen Naturflor und seinem geschäftigen Treiben ein Bild des Lebens, in seinen Ruinen und seiner fast einsamen Lage ein Bild des Todes, in jedem Fall ein lebendiger Kontrast! Bei geregelter, reinlicher Lebensweise ist auch das Wechsel- fieber hier nicht allzu sehr zu fürchten; manchmal tritt allerdings

---

\*) Ich war später noch zweimal in Honda. Ueber die dortige Eisenbahn siehe später.



das gefährliche gelbe Fieber heftig auf. Als Handelsort hat Honda eine Zukunft. Fast gegenüber Honda nämlich bildet der Magdalena den sogenannten Salto, eine reissende Stromschnelle, indem der Fluss auf 150 m eingeengt, auf eine Distanz von 200 m ein Gefäll von  $9\frac{1}{2}$  m hat, über Felsen wegspringt und in donnerndem Getöse, wie ein Wasserfall sich ergiessend, gänzlich nach Norden biegt. Rechnen wir noch das Gefäll auf eine weitere Strecke hinzu, so erhalten wir ein solches von  $14\frac{1}{2}$  m auf eine Distanz von 1,7 Kilometer. Dieser Salto de Honda scheidet nun die zwei gänzlich verschiedenen Regionen des *obern* und des *untern* Magdalena. Die 200 Stunden (zirka 1000 Kilometer) des langsamern untern (*bajo*) Magdalena, durch den wir eben hinaufführen, sind tropenhaft reiche, aber unwirthliche Gegenden. Gegen Süden aber öffnen sich die wunderbaren Regionen des *obern* (*alto*) Magdalena: Ebenen, Hügel, Wälder, Berge in bunter Abwechslung der Formen, Farben und Klimas, bewohnt von einer verhältnissmässig zahlreichen, thätigen, ziemlich civilisirten, Handel, Landwirthschaft und Viehzucht treibenden Bevölkerung mit emsiger Entwicklung und fröhlichem sozialem Leben, den 182 Flüssen und 1590 Bächen gleich, welche in den *obern* Magdalena münden. Den Salto hat ein Deutscher, Herr Weckbecker, ein ergrauter, energischer Mann, vor vielen Jahren bezwungen, indem er mit Lebensgefahr einen kleinen Dampfer, den „Moltke“, darüber hinaufgejagt hat. Gegenwärtig befinden sich auf dem *obern* Magdalena zwei kleinere Dampfer, die bis Neiva fahren. Der Magdalena aber hat eine Gesamtausdehnung von 1800 und eine Länge von 1700 Kilometern, wenn man die Biegungen nicht rechnet.

Spät am Sonntag Abend kehrten wir nach dem Schiffe zurück, wo wir die 17. Nacht verbringen wollten, weil in Honda die Hotels schlecht sind und der neu Zureisende Fiebern ausgesetzt ist. Da aber unser Dampfer auf dem entgegengesetzten Ufer lag, so mussten wir uns in einem Kahn übersetzen lassen; aber nur mit Mühe fanden wir einen Fährmann, der in der finstern Nacht dieses Wagstücke auf dem rasch dahineilenden Strom auf sich nehmen wollte. In die Höhlung des Canoa gekauert, lautlos und schweigeud glitten wir über die Fluth, auf der der Reflex von Tausenden von Sternen tanzte, und kamen glücklich ans andere Ufer, uns gelobend, nie mehr in so später Stunde über den Strom zu fahren. Wir gelangten an Bord und auf das Verdeck, das mit den vielen Betten, überdacht von den Mosquiteros, wie ein Feldlazareth, wie ein fliegendes Lager oder ein gespenstischer Kirchhof aussah.

Den 9. Januar Morgens begann die Landreise nach Bogotá hinauf. Die direkte Distanz zwischen Honda und Bogotá beträgt

95 Kilometer oder 19 Stunden, der zurückzulegende Weg aber 135 Kilometer oder 27 Stunden. Wir werden dafür, beritten, drei Tage brauchen! Mein Reisebegleiter aus Bogotá, Herr Paris, hatte in zuvorkommendster Weise für mich Maulthiere, Sattel und Reitzeug bestellt. Nachdem unsere Koffern alle in dickes, grobes Wachstuch eingehüllt worden waren, um sie vor den in den Tropen plötzlich eintretenden Regengüssen zu schützen, wurden zuerst die Lastthiere beladen. Gewöhnlich werden zwei Koffern zu beiden Seiten aufgehängt, deren Einzelgewicht 60 Kilogramm nicht übersteigen sollte. Hierauf wurden die Reitthiere gesattelt, und ich sollte zum ersten Male in meinem Leben ein solches besteigen. Nachdem ich mich in den Sattel geschwungen, gab mir Herr Paris in langem Wortschwall eine mir sehr unverständlich gebliebene Erklärung, in welcher Weise ich das Thier lenken sollte. Aber ich benahm mich dabei so ungeschickt, dass dasselbe immer mit mir im Kreise herumging. Alle Umstehenden lachten. In seiner gelben Nankingkleidung nahm sich der Ingles, der Engländer, wie die Leute dort zu Lande jeden Fremden nennen, wirklich sehr komisch aus, und ich lachte selbst aus vollem Halse mit. Der Bogotaner band mein Maulthier an das seinige an, und nachdem ich dergestalt ins Schlepptau genommen worden, ging es vorwärts. Nach 10 Minuten hatte ich empirisch so viel von der Reitkunst gelernt, dass ich verlangte losgebunden zu werden und hierauf auch ganz ordentlich mein Pensum absolvirte, freilich nicht, um es nur gerade zu sagen, ohne am zweiten Tage durch eine Umdrehung des locker gewordenen Sattels auf ziemlich abschüssiger Halde niedergeworfen und vom Maulthier noch eine Strecke weit geschleift zu werden. Lassen wir nun aber unsern macho oder Maulesel davontragen!

In Bodega de Bogotá hatte man ebenfalls ein kleines Eisenbahnstück einer Bahn erstellt, die einst nach Bogotá hinaufführen sollte. Man arbeitete gerade da, wo die ersten Contreforts der Ostcordillere gegen den Fluss hin jäh abfallen. Der schmale Weg führte über Geröll und Felsen, über Sandsteine und Thonerde. Es war erstaunlich, zu sehen, mit welcher Klugheit und Behendigkeit unsere Thiere wie Bergziegen die Hindernisse überschritten und dem ungewohnten Reiter, der mit Verwunderung und etwas Beklommenheit auf diese Art des Hinauf- und Herunterreitens schaute, die Aufgabe leicht machten. Gegen Mittag frühstückten wir in einer der Herbergen oder Ventas, die wir nun oft begegnen werden. Es sind dies kleine, aus Lehm gebaute, weiss übertünchte, strohgedeckte Hüttchen mit primitivster Möblirung. Das Frühstück (almuerzo) besteht im „heissen Land“ gewöhnlich aus Suppe, meist Reissuppe mit etwas gesalzenem

Fleisch darin, dann aus dem Tasajo, in langen Riemen an der Sonne gedörrtem und dann gekochtem Fleische, und aus einem Ei, im besten Falle aus einem Beafstek. Als Nachtisch figurirt eine Tasse Cacao oder, wie wir sagen würden, Chocolate mit einem Stückchen weissen Käse, der zu meinem Erstaunen von den Colombianern in den Cacao eingebrockt und als sonderbares Sauerstüss gegessen wird. Das Tischtuch diente und dient als Serviette für Alle.

Vom Magdalenenfluss wendet sich nun der Weg einwärts. Auf einem sandigen, aber oft durch herrliche Bäume beschatteten ebenen Wege geht es immer mehr an die erste Kette der Ostcordillere hinan. Wir überschreiten den Rio seco; er ist ein unschuldiges Wasserlein in der trockenen Jahreszeit, ein gewaltiger Strom bei Regen, der oft die Reisenden einen oder mehrere Tage aufhält, da keine Brücke über denselben führt. Jetzt beginnt der Weg zu steigen und zwar in schroffem Zickzack. Runde Steine erschweren das Gehen des Maulthiers; der Sattel rutscht bei einer Steigung von über 25° rückwärts. Oft versperren den engen Weg Truppen von Maulthieren, mit schweren Lasten von wenigstens 250 Pfund beladen, angefeuert mit lautem, heiserem Geschrei von den Treibern oder Arrieros, meist baarfuss gehenden, staubbedeckten Indianern. Die Thiere schwanken unter ihren schweren Kisten oder Fässern einher; müde legen sie sich hie und da hin, und nur die unbarmherzigen Schläge bewegen sie zum Aufstehen. Der Rücken dieser Thiere ist oft eine einzige offene Wunde, und dennoch thun sie ihre Schuldigkeit trotz der höchst mangelhaften Ernährung. Aber oft auch trifft man den Leichnam dieser Märtyrer der schlechten Wege Colombiens mitten in der Strasse, verfaulend und pestilentialen Geruch entsendend, ohne dass sich Jemand die Mühe nähme, den Kadaver bei Seite zu schaffen, was um so klüger wäre, als die Reitthiere scheu und verstört daran vorbeigaloppiren oder aber davor stutzig werden. Die Aasgeier verrichten dafür das Todtengräbergeschäft. Aber nicht nur Thiere, sondern auch Menschen schleppen hier furchtbare Lasten einher, Indianer und Indianerinnen gehen, auf lange Stäbe gestützt, den Rücken gekrümmt unter ihrer Bürde, die sie mit einem starken Bande über die Stirn befestigt haben. Das Sonderbarste jedoch ist für den Fremden, einen Trupp von 12 bis 16 Peones oder Lastträgern zu begegnen, welche auf ihren Schultern einen schweren, unzerlegbaren Gegenstand, etwa eine Maschine oder ein Piano tragen. Gewöhnlich währt der Transport volle 14 Tage, indem die Träger alle paar Minuten ausruhen müssen, so dass denn auch ein gutes Piano nach Bogotá gebracht bei 2000 Fuertes (nominell gleich Fr. 10,000) kostet. Endlich nach mehrstündigem Ritte erreichen

wir die Höhe des ersten Cordillerenkammes, den Alto del Sargento (1400 m), dem entlang wir eine Weile reiten. Eines der wundervollsten Panorama, das ich je gesehen und das sich mir unauslöschlich eingeprägt hat, dehnt sich vor meinen entzückten, trunkenen Augen aus. Vor uns die wohl 15 Stunden breite Ebene des Magdalena-thales, waldig und scheinbar unwirthlich, durchflossen von dem wie ein Silberband sich abrollenden Strome, und gegenüber uns schroff, ohne Uebergang aus der Ebene aufsteigend, die Central-Cordillere, in ihrer Mitte der ungeheure Gebirgsstock des Tolima, dessen mit ewigem Eis bedeckter konischer Gipfel 5616 m in den blauen Aether emporragt; neben ihm stehen die andern Schneefirnen des Ruiz, der Santa Isabel und des Herveo in langer, abwechslungsreicher Reihe; gegen Norden hin die blauschimmernden niedrigeren Bergrücken von Honda mit ihren kegelförmigen Gipfeln; gegen Süden das Magdalenathal aufwärts eine bläuliche, silberhaft glitzernde Ferne, in der sich das Auge, vergeblich einen Ruhepunkt suchend, wie in den Pampas verliert . . . . Dieser Punkt ist der harmonischen, fein aufgebauten, massvollen Schönheit unserer schweizerischen Alpen-Gebirgslandschaften nicht gewachsen, an erdrückender Majestät, an fabelhaften Dimensionen, an gigantischer Wildheit ihnen überlegen.

Auf der andern (östlichen) Seite blicken wir in ein freundliches, in Grün gekleidetes Thal hinab, in dessen Centrum das Städtchen Guaduas liegt, das seinen Namen von den vielen Bambusstämmen hat, die den Flüssen und Wassern nach wachsen (bambus, im Spanischen *guadua*). Gegen 6 Uhr Abends langen wir, nachdem meine neckischen Reisebegleiter mein Maulthier trotz meiner Protestationen zum Galopp gezwungen und wir an einer (wie ich später sah) prächtigen Kaffeepflanzung, Tusculum genannt, vorübergesprengt waren, an dem vor dem Städtchen gelegenen hotel del valle an, das für jeden Reisenden eine wahre Erlösung ist; denn das Essen ist schmackhaft, der Tisch reinlich und mit Blumen geschmückt, und die wenn auch ganz primitiven Betten sind wenigstens frei von Ungeziefer. Guaduas, dessen ganzer Distrikt etwa 11,000 Einwohner hat, besitzt einige Industrien, wie z. B. die Strohhutfabrikation, hat auch recht saubere Häuser und eine wohlgebaute Kirche aufzuweisen; kurz, es ist ein sympathischer Ort mit sehr angenehmer Temperatur (24° im Mittel), die sich der gemässigten nähert. Nicht genug zu rühmen ist das Baden in seinen hellen und kristallinen Wassern, eine Erfrischung, wie man sie nach der Magdalenareise nicht genussreicher denken kann.

Der zweite Tag, beschwerlicher als der erste für den ungeübten Reiter, führte uns auf die zweite Cordillerenkette einen steinigen,



heissen, schlechten Weg hinan nach dem Alto del Raizal (1478 m), wo wir über das Thal von Guaduas weg, in dessen Mitte das Städtchen so sanft im Grünen liegt, noch einmal die Central-Cordillere sehen; dann durch ein sehr merkwürdiges Querthal oder vielmehr eine Muldeneinsenkung nach dem Alto del Trigo (1872 m).\*) Hier taucht wieder ein reizendes Bild auf: umgeben von gelben Zuckerplantagen, aus denen einige Hochkamine ihren Rauch emporsenden, inmitten von einigen mit Wald umsäumten Flüssen liegt das Städtchen Villeta, das aber erst nach langem und mühsamem Abstieg erreicht wird. In den vielen Schenken (ventas), die am Wege nach Villeta liegen, versuchten wir einige Getränke des Landes, so den anisado, Branntwein aus Zuckersaft destillirt und mit Anis gewürzt, auch bloss Feuerwasser, aguardiente, genannt; ferner den guarapo, aus Zuckersaft und Rohzucker bereitet, welche Masse, in Gährung übergegangen, im rechten Stadium getrunken werden muss. Trotz seines erfrischenden, säuerlichen Geschmacks mundete mir aber der etwas fade guarapo nicht recht; er affizirt zudem leicht den Magen des Reisenden zu sehr. Ist der guarapo noch fast ungegohren, so ist er dulce (süss) in bester Gährung regular (regelrecht) und in fortgeschrittenster Gährung bravo (böse) und berauschend. Für 12½ Centimes erhält man eine ganze totuma, eine Kürbisschale, voll, die im Kreise herumkredenz wird (ca. ½ Liter).

Um 2 Uhr Nachmittags waren wir in Villeta. Schon 1558 in einer Höhe von 839 m gegründet, war Villeta früher bedeutend als Kurort, denn es besitzt ausgezeichnete thermale, namentlich Schwefelquellen; jetzt aber ist es ziemlich verlottert und traurig anzusehen mit seinen bleichen und verwahrlosten Bewohnern, die nur aufgerüttelt werden können durch Intriguen und Prozesse. Die einzige Sehenswürdigkeit ist der grosse Kautschukbaum auf dem Hauptplatze. Ueber eine Brücke, die über den Rionegro oder schwarzen Fluss führt, geht es eine Zeitlang im Thale hin an stattlichen Ventas vorbei. Die Indianer und Indianerinnen, die wir begegnen, zeichnen sich durch weniger dunkle Farbe, prächtig schwarze Augen, die Frauen durch bläulich schwarzes, reiches Haar und durch wirklich schöne Gesichter aus. Ich sah sie später einmal, am Palmsonntag des Jahres 1884, zur Kirche gehen und konnte ihre ganze Grazie, sowie ihre verhältnissmässig gute Toilette betrachten.

Nun beginnt der letzte Aufstieg auf einem an einigen Stellen recht gut angelegten, richtig gepflasterten und unterhaltenen Wege,

---

\*) Erwähnenswerth ist, dass ich hier 1885 grosse Heuschreckenschwärme sah, die gefrässig herumschwirrten trotz der grossen Höhe, welche man für ein unübersteigliches Hinderniss gehalten.

der dem Saumpfade einer unserer Alpenpässe (z. B. Gemmi) gleicht. An den meisten Stellen aber ist dieser nämliche Weg höchst mangelhaft und bei Regenwetter manchmal gefährlich abschüssig, voll Steine, Schlamm und Rinnen. Natürlich forscht man in solchen Lagen nach, ob es denn wirklich nöthig wäre, über zwei Cordillerenflanken hinüber auf eine dritte zu steigen, um vom Magdalena nach Bogotá zu gelangen. Da vernimmt man denn allerdings, dass von dem ersten Kamm oberhalb Honda ein Weg über verbindende Querkämme hinüber fast eben auf die dritte Rippe der Ostcordillere hinübergeleitet werden könnte, und man vernimmt mit Staunen und etwas Unwillen, dass schon vor 30 Jahren ein französischer Ingenieur Poncet vom Magdalena (ziemlich weit unterhalb der Stadt Honda und den Fällen) eine Strasse nach Villeta tracirt hat, die ebenfalls keine grossen Steigungen aufzuweisen hätte, so dass man nur von Villeta aus nach Bogotá steigen müsste. Aber was helfen die besten Pläne gegen die Routine, die liebe Gewohnheit, gegen den Mangel an Geld und an Zeit bei so vielen Revolutionen? Wann wird der Camino Poncet, an dem ein Privatunternehmer wieder baut, einmal ernsthaft in Betrieb kommen?\*) Wir erreichen nach mühseligem Aufstieg endlich ein bedeutendes Contrefort der letzten Kette der Ostcordillere; hinter derselben liegt Chimbe, wo wir in der schmutzigen, von Ungeziefer heimgesuchten Herberge ein sehr frugales Nachtessen und ein sehr unangenehmes Nachtlager erhalten. Hier macht es nun schon frisch. Grosse Kaffeepflanzungen, in denen prächtige Landhäuser stehen, reichen Bogotanern gehörig, Viehherden von schöner und starker Race ziehen die Aufmerksamkeit auf sich. Nach und nach ändert sich auch die Vegetation. Nebel hüllen die obersten Gipfel ein. Wir gelangen nach Agua larga, wo eine Schuhfabrik erstellt ist. Eine Menge grosser, schwerer, ächzender Karren, mit unter das Joch gebeugten Ochsen bespannt, warten hier auf die Waaren, um sie auf der bis Bogotá gehenden Fahrstrasse, welche breit und solid angelegt scheint, nach der Hauptstadt zu transportiren. In der als Hotel dienenden grossen Posada nehmen wir ein reichliches Frühstück ein. Dann klimmen wir gegen die letzte Anhöhe der Cordilleren hinauf. Es ist ein prächtiger, frischer Morgen. Nackte Felsen kommen zum Vorschein; auf denselben zeigt sich Eichen- und Tannwald. Kaltes, helles Wasser rieselt

---

\*) 1836 wurde der Weg „eröffnet“. Da man sich unterdessen aber mit der Eisenbahn La Dorada bei Honda eingerichtet hat, so wird man nach wie vor fortfahren, von Honda aus nach Bogotá zu gehen, und der Weg Poncet scheint keine grosse Zukunft zu haben. Unnöthige Konkurrenz!

in Hülle und Fülle in muntern Sprüngen dahin. Rückwärts unter uns zeigt sich das endlose Gewirr der Cordilleren, vor uns ein enges Felsdéfilé. Es ist die einzige Landschaft, welche mit unsern schweizerischen Gebirgslandschaften grössere Aehnlichkeit hat, und fast ohne es zu wissen entriss sich meiner endlich von der Hitze der Tropen entlasteten Brust ein lustiger Jauchzer, der an den Felsen wiederhallte, aber meine Reisegefährten nicht wenig in Erstaunen setzte.

Die Anhöhe ist erklommen. Wir stehen auf dem Alto del Roble (Eichenhöhe), 2745, nach Andern 2767 m über Meer. Ein ganz seltsames Schauspiel erwartet den Wanderer: Vor ihm dehnt sich eine grüngraue Ebene von beinahe 9 Stunden Breite aus, deren östlicher Rand von niedrig scheinendem Bergkamm eingesäumt ist. Es ist die langersehnte Savana oder Hochebene von Bogotá, aus einem früheren auf den Anden gelegenen See von 90,000 Hektaren gebildet, mit Weiden und Feldern, die Getreide und andere Feldfrüchte tragen, bedeckt! Nur wer diese Ebene so hoch in den Anden versteckt gesehen hat, begreift den gewaltigen Eindruck, den sie macht, wenn heller Himmel über ihr lacht, wenn die Sonne sie beleuchtet und Alles so klar, so scharf abgegrenzt erscheinen lässt; nur der begreift das Gefühl der Neubelebung, der geistigen Auffrischung und Rührigkeit, das sich wieder in dem bei der Hitze beinahe eingeschlafenen Denkssystem geltend macht! Bald sind wir nach Los Manzanos galoppirt, wo eine Kutsche unser wartet. Sie führt uns nach dem nur eine halbe Stunde weiter gelegenen Facatativá, einem Städtchen von ungefähr 5000 Einwohnern, dem eigentlichen Eingang der Savana. Es ist Markttag. Der Platz vor der Kirche und dem Hôtel ist dicht besetzt mit Gruppen von Weissen und Indianern; Jedermann trägt schon schwerere, wärmere und dunklere Kleider. An einer Ecke der Plaza steht eine ziemlich armselige Kirche ohne eigentlichen Glockenthurm, sondern nur mit einer Façademauer, in deren durchlöcherten Fensterlucken Glocken hängen. Heute wird daneben eine neue Kirche aus Stein gebaut, die aber eher einem grossen Schulhause ähnlich sieht, als einem katholischen Tempel. Hinter dem Hôtel der Plaza steht auch schon der Bahnhof für die Zukunftsbahn der Savana nach Bogotá! Schienen sind zwar nur auf einen oder zwei Kilometer weit gelegt . . . . Man hat berechnet, dass die Kosten des Transports dieser Schienen von Europa her auf den schlechten Wegen nach Facatativá hinauf dieselben so vertheuert hätte, dass man sie aus Gold hätte giessen können! Eine nette, aber bezeichnende Uebertreibung, wobei jedenfalls die Summen mitgerechnet wurden, die bei dieser Savanabahn von einem Kilometer an Beamte und ver-

schiedene Bahnhofanlagen (!) verschleudert wurden. Glücklicherweise haben wir diesmal nicht die unwohnlichen, kalten Schlafzimmer des Hotels zu beziehen, sondern unsere Kutsche rollt weiter nach dem noch 5 Stunden entfernten Bogotá zu. Die etwa 5 m breite, aber holperige Landstrasse ist ebenfalls glücklich trocken, wenn auch staubig in dieser Jahreszeit. Nach zweistündiger Fahrt blinken in der Ferne die Thürme und Gebäude Bogotá's in der Abendsonne, als würde man sie in wenigen Viertelstunden erreichen. Die Lage der Stadt, die an die Ostcordillere angelehnt ist, scheint entzückend. Es wird aber tiefe Nacht, bis unser Wagen den 11. Januar 1882 in Bogotá einfährt. Mein Reisebegleiter, Herr Paris, führt mich durch schlecht gepflasterte Strassen nach einem Hôtel, übergibt mich dort der spanisch sprechenden Wirthin wie einen Gegenstand, ich werde in ein kleines, kaltes Zimmer geführt und bin allein nach einer Reise, die 51 Tage gedauert hatte. Was sage ich? allein! Die Erinnerungen an Familie und Freunde umspielten mich. Alles das Gute, das mein Heimatland, die Schweiz, an meinem Geist und Körper durch Erziehung, Bildung, seine Freiheiten und seine Schönheit gethan, kam mir nun erst recht zum vollen, klaren Bewusstsein, und mein Vaterland erschien mir in verklärterem Lichte wie ein Gemälde Raphael's oder Titian's mit seiner Harmonie, der Reinheit seiner Züge und seiner meisterhaften Ebenmässigkeit.

