

**Zeitschrift:** Jahresbericht der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft  
**Herausgeber:** Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft  
**Band:** - (1881-1882)

**Artikel:** Eine Reise nach dem Amazonas (Brasilien) im Jahre 1878  
**Autor:** Stähelin, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1092084>

### **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:** 17.04.2026

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

# Eine Reise nach dem Amazonas (Brasilien) im Jahre 1878.

Von Alf. Stähelin in Basel.

Von Rio de  
Janeiro nach  
Bahia.

Nach einem angenehmen zwölftägigen Aufenthalt in der Hauptstadt Brasiliens, dem schönen Rio de Janeiro, schiffte ich mich am 22. October 1878 an Bord des brasilianischen Dampfers „Bahia“, Capitän Waddington (der Companhia brazileira de navegação a vapor) ein, um mein nächstes Reiseziel, Pará, zu erreichen und von dort den Amazonenstrom hinaufzufahren.

Es fand sich eine Anzahl Passagiere ein, meist Brasilianer, nach Pernambuco und dem Norte gehend, auch ein blonder Däne, der mit Engagement in ein deutsches Haus nach Pernambuco reiste.

Der „Bahia“ ist ein neuer, flott eingerichteter Schraubendampfer. Die Kajüten erster Classe befinden sich sämtlich auf Deck, mit Türen gegen den Salon, der ringsum mit Sofas, einigen Tischchen und sogar einem Klavier ausgestattet ist; der Essaal dagegen befindet sich unten. Dass die Kajüten auf Oberdeck gebaut sind, ist zwar der Kühlung wegen (denn die Reise von Rio nach Pará ist ein heisser Strich) eine grosse, nicht zu unterschätzende Annehmlichkeit, doch bleibt dadurch der freie Raum auf dem Verdeck auf ein Minimum beschränkt. Zwei Treppen führen nun von diesem noch eine Etage höher, aufs oberste Deck, wo man nach Willkür auf- und abspazieren kann; am einen Ende letztern Raumes und von demselben durch ein eisernes Geländer und Türlein abgeschlossen (in der Lage ungefähr in der Mitte des Schiffs) befinden sich das Steuer und der Beobachtungsposten des Capitäns und der Officiere.

Die Mahlzeiten finden um 9 Uhr morgens (das Frühstück: almoço) und um 4 Uhr abends (das Mittagessen: jantar) statt; kein Lunch. Früh 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr bringt der Steward (Mozo) Einem eine Tasse Kaffee oder Thee, je nach Belieben, in die Cabine. Um 8 Uhr abends wird Thee im Salon genommen. Die Küche ist durch und durch brasilianisch, und die Speisen werden nach der Landessitte servirt, indem sie sämtlich gleichzeitig aufgetragen werden oder vielmehr schon auf dem Tisch stehen, wenn die Essglocke ertönt. Jedermann beeilt sich, seinen Platz einzunehmen und möglichst schnell zuzugreifen, so lang die Speisen noch warm sind!

„Bescheidenheit, Bescheidenheit,  
Verlass mich nicht bei Tisch,  
Und mach' dass ich zu jeder Zeit  
Das beste Stück erwisch'.“

Wer eine Fahrt an Bord eines brasilianischen Dampfers macht, soll dieses Sprüchleins gedenken.

Das Menu bietet wenig Variationen. Reis und Feijoada bilden die Hauptgerichte. Die Feijoade besteht aus schwarzen Bohnen, welche mit Fleisch (*carne secca*) und Speckstückchen zusammengekocht sind; dazu wird *Farinah de Mandioca* (Maniokmehl oder Cassava) gemischt, und eine erkleckliche Zutat von *Pimenta* (brasilianischer Pfeffer) gibt dieser Nationalspeise die richtige Würze. Ausserdem werden Fische, Eierspeisen, Kartoffeln, Gemüse (spärlich), Rindfleisch und Geflügel aufgetischt; zum Schluss der Mahlzeiten: Obst, abends ein Entremet, schwarzer Kaffee oder Thee. Alle diese Herrlichkeiten erscheinen mit seltenen Ausnahmen Tag für Tag zwei Mal!

Bekanntschaften waren bald gsschlossen, denn die Brasilianer sind gesellig und sehr redselig. Während der Mittagshitze hielten wir eine kleine *Sieste*, wobei viele der Passagiere ungenirt die Kissen aus ihren Kajüten in den Salon trugen, um dort auszuruhen.

Abends 6 Uhr wurde das *Cabo Frio* umsegelt. Die See ging hohl und verursachte starkes Schwanken, welches zum nicht geringen Entsetzen der seekranken *Senhoras* (Damen) während der folgenden drei Tage unaufhörlich andauerte, so dass wir, überdies noch durch Gegenwind verzögert, erst am Morgen des 26. in *Bahia* anlangten.

Die Einfahrt in die Bai ist geräumig, erheischt jedoch der zahlreichen Klippen und Inselchen wegen grosse Vorsicht von Seite der Schiffscapitäne, und richten Letztere es immer ein, bei Tageshelle in den Hafen einzufahren, verlassen denselben auch nicht später als 4 bis 6 Uhr abends, nachher werden keine Schiffe mehr dispatchirt.

Im October 1877 scheiterte der *Messageries-Steamer* „*Parana*“ auf den Riffen von *Itapoao*, in der Nähe der Rhede von *Bahia*.

Leider hiess es, die Fahrt ginge am gleichen Tage wieder weiter. Da ich auf der Hinreise von *Pernambuco* nach *Rio*, einige Wochen zuvor, *Bahia* nur kurz und flüchtig gesehen hatte, so wollte ich diesen einzigen disponiblen Tag nicht versäumen und begab mich daher so bald als tunlich, d. h. nachdem die *Visitas* der *Saúde* (Sanitätsbehörde) und der *Alfandega* (Mauth) erledigt waren, in einem kleinen Boote ans Land.

Bahia.  
13° 0' 47" S.  
38° 31' 35" W.G.

*Bahia* oder *Sao Salvador*, an der *Bahia de todos os Santos*, d. i. Allerheiligenbai, gelegen, hat eine Bevölkerung von ca. 130,000 Einwohnern und verfehlt gewiss nicht, auf den Ankommenden einen äusserst

günstigen Eindruck zu machen. Auch ich fand von allen brasilianischen Küstenstädten, die ich besucht habe, seine Lage als die malerischste nach der von Rio de Janeiro.

Bahia besteht aus zwei wesentlich verschiedenen Teilen: der Cidade baixa (Unterstadt) und der Cidade alta (Oberstadt). Die Unterstadt oder das Hafenviertel enthält das Geschäftsquartier mit den Warenmagazinen (Trapiches), Comptoirs, Läden und den Markt, sowie öffentliche Gebäude (Zollhaus, Post, Arsenal de marinha u. a. Eine gut gepflasterte Hauptstrasse, die „Rua nova do Commercio“, dem Quai parallel, durchschneidet die Unterstadt. Im übrigen sind nur enge, schlecht oder gar nicht gepflasterte Strassen oder Gässchen (Beccos). Es herrscht auch nur während der Geschäftsstunden Leben hier; nach Bureau- und Magazinschluss (ca. 6 p. m.) ist die Unterstadt als wie ausgestorben, kaum ein weisses Gesicht lässt sich auf der Strasse blicken, denn ausser einigen geizigen portugiesischen Lojistas (Ladenbesitzern) und armen Brasilianern wohnen in diesem Stadtteil ausschliesslich Neger und Mulatten.

Mit ihren an einem von üppigster Vegetation strotzenden Hügel angebauten Häusern nimmt sich die „Cidade alta“ (Oberstadt) sehr hübsch aus. Seit einigen Jahren gelangt man mittelst eines hydraulischen Aufzugs (Elevador hydraulico), der ähnlich wie ein Hotel-Lift construirt ist, von der untern in die obere Stadt, resp. auf das Campo grande, wo die Landhäuser, Hôtels, das Theater, der Präsidentenpalast und der Passeio publico (öffentliche Gartenanlage) sich befinden. Der Aufstieg per Elevator dauert drei bis vier Minuten und beträgt ca. 100 Fuss. Viele Brasilianer und Portugiesen, besonders ältere Leute und die Damen, benützen indes dieses moderne Locomobil nicht, sondern lassen sich lieber nach alter Bahianer Sitte in einer Cadeira (Palankin) durch zwei Neger den Berg hinauftragen, obschon der Weg länger ist, als der Aufzug. Als von Interesse sei noch die Drahtseilbahn zu erwähnen, welche vom Campo grande nach der sog. Barra hinunterführt bis ans Meeresufer.

Tramways fahren in der Unter- und in der Oberstadt.

Die *Neger* sind in Bahia sehr stark und in allen möglichen Nüancen vertreten; die Mulatten dagegen sind in Pernambuco und Pará an Zahl überwiegend.

Ich lasse hier einige diesbezügliche Notizen folgen:

Unter „*Preto*“ versteht man einen Neger im allgemeinen; *Creoulo* ist der in Brasilien geborene Neger, zu unterscheiden von *Afrikaner-Neger* (der in Afrika geboren und nach Brasilien eingewandert ist). Unter letzteren unterscheiden sich wiederum:

Farbige Bevölkerung.

- a) Negros da costa (Küstenneger, d. h. von der Goldküste),
- b) Negros de Mozambique (von der afrikanischen Ostküste),
- c) Minas-Neger (von der afrikanischen Westküste),
- d) Angola- und Congo-Neger (von Nieder-Guinea).

Die Afrikaner-Neger in Bahia halten noch streng an ihren Gebräuchen und bilden eine besondere Classe unter sich (gänzlich abgesondert von den brasilianischen Negern), den sog. Cantao, welcher unter Aufsicht eines Capitao (Hauptmanns) steht. Die dem Cantao angehörenden Neger haben sich den von ihrem Capitao vorgeschriebenen Gesetzen strict zu unterziehen. Die Männer verdienen ihren Unterhalt durch Lasttragen, sog. Caminhos (Ausgänge), gehen ausser am Sonntag immer nur in Hemd und Hose gekleidet; als Kopfbedeckung tragen sie eine Zipfelmütze oder einen alten Filzhut. Wenn sie zu einem Caminho aufgefordert werden, so darf nur der vom Capitao bezeichnete den Caminho annehmen, was der Reihe nach geht; andernfalls werden Strafen auferlegt, indem der Schuldige einige Tage lang keine Caminho machen darf. Diebstahl wird streng bestraft.

Der Cantao führt ein Kasse und hilft den ihm angehörenden Sklaven zu ihrer Befreiung durch Geldvorschüsse nach.

Wenn der Capitao des Cantao stirbt, so bleibt der Cantao während eines ganzen Jahres ohne Capitao; der dem Verstorbenen im Alter nächstfolgende übernimmt die Leitung des Cantao und wird nach Verlauf dieser Periode zum Capitao erwählt und im Triumph auf einem Fass in der Stadt herumgetragen.

Bei der Abreise von Schwarzen nach Afrika gibt es grosse Festlichkeiten mit Musik, Gesang und Tanz. Die Zurückbleibenden begleiten mit Frau und Kind die Abreisenden bis ans Schiff.

Diese afrikanischen Gebräuche existiren in Pernambuco und den übrigen Städten des Norte nicht. In Bahia versehen blos Afrikaner-Neger Dienste als Ganhadores (Lastträger).

Die Afrikanerinnen in Bahia und Pernambuco tragen einen weissen oder weiss und farbigen Turban, einen Rock von farbiger Chita (Indienne, grellrot, gelb oder grün mit groben Dessins), Sonntags oft einen Mousselineanzug nebst auffallenden gewichtigen Halsbändern und Ohringen (der Goldschmuck ist fast stets echt). Vorzüglich bei den afrikanischen Negerinnen in Bahia beliebt sind die Saias (Anzüge) von dunkelblauer Chita mit kleinen gelben Objects, welcher Genre Prints unter dem Namen „Yaya de ouro“ verkauft wird.

Die *Mulatten* werden in Brasilien „*Pardos*“, „*Pardas*“ oder „*Mulattos*“, „*Mulatas*“ genannt; *Moleque* = Mulattenjunge. „*Caboclos*“ sind die von den Indianern abstammenden Mischlinge (speciell in Nordbrasilien übliche Bezeichnung).

Ich benützte die Zeit, während welcher unser Dampfer vor Anker lag, dazu, einige Bekannte aufzusuchen, fuhr mit dem Tramway (Bond) die der Bai entlang führende Strasse nach der berühmten Kirche Bomfim (Wallfahrtsort), besuchte auch die „Unhao“, Schnupftabakfabrik, von M . . . & Co.

Am selbigen Abend setzten wir die Reise fort und kamen am 28. morgens in *Maceió* an. *Maceió* bietet wenig Sehenswertes; es hat eine Hauptstrasse und sogar Tramways. Die Fremden liefern ein schwaches Contingent, ich glaube, es ist hier nur ein deutsches Haus (zugleich deutsches Vice-Consulat). Der Export besteht in Baumwolle, Häuten, Zucker, per Segler nach Europa verladen. Bis vor kurzem lief kein europäischer Postdampfer in *Maceió* ein; die Briefe kamen durch die brasilianischen Küstensteamer via Pernambuco. Seit neuerer Zeit macht nun regelmässig einmal monatlich der Royal Mail Steamer von Southampton hier *Escale*.

Wir fanden uns rechtzeitig zur Abfahrtsstunde (6 p. m.) wieder an Bord ein; dagegen wäre eine nach Pernambuco reisende brasilianische Familie sicherlich am Land zurückgeblieben, hätte nicht der Capitän Gnade für Recht ergehen lassen und, auf die Leute wartend, welche endlich lang nach 6 Uhr an Bord eintrafen, die Abfahrt um eine gute halbe Stunde verschoben.

Bei dieser Gelegenheit kann ich denjenigen, die je in den Fall kommen sollten, eine Reise in Brasilien oder Südamerika zu machen, zwei gute Ratschläge geben:

1. Wenn man von Dampfern an Land oder vice-versa fährt, erkundige man sich vorerst nach dem geforderten Bootspreise und verständige sich darüber jedenfalls im voraus mit den Bootsleuten. Klar ist, dass man oft nicht übel markten muss, nur nie sogleich nachgeben, denn die Leute trachten immer, den *Estrangeiro* (Fremden) mit der doppelten oder dreifachen Taxe daran zu kriegen (wie dies übrigens mehr oder weniger in der ganzen Welt geschieht), werden aber dann schon bescheidener in ihren Ansprüchen, wenn sie einsehen, dass das Kunststück nicht gelingt.

2. Lieber eine halbe Stunde vor der angekündigten Abfahrtszeit an Bord zu sein, sollte solche sich auch verzögern. Nämlich in Brasilien besonders geht selten etwas mit Präcision vor sich! Begibt man sich nun voll Vertrauens auf diesen Umstand in der letzten Minute vom Land an den Steamer, so riskirt man, trotz allen vorherigen mathematisch noch so genauen Zeit- und Distanzberechnungen, dass einem das Schiff an einem schönen Tage bei der Nase vorbeisegelt, da durch die *Marée* oder plötzlich conträren Wind die Bootsfahrten oft bedeutend mehr, als vorgesehen, verlängert werden können. Verstanden ist hiebei, dass

Von Bahia nach  
Pernambuco.

*Maceió*.  
9° 39' 35" S.  
35° 44' 36" W.G

Allgemeine  
Notizen

in allen brasilianischen und den meisten übrigen südamerikanischen Häfen die Dampfer auf grössere oder kleinere Entfernung vom Quai ankern; in Pernambuco z. B. bleiben die grossen europäischen Steamers sogar auf Distanz von 30—40 Minuten vom Land weg auf der Rhede, bloss die amerikanischen Küstensteamers (wie der unserige) und kleinere Frachtdampfer können innerhalb des Riffs, resp. im Hafen selbst ankern.

Pernambuco.  
8° 3' 31" S.  
34° 51' 43" W.G.

Den folgenden Morgen (29. Oct.) liefen wir in *Pernambuco* ein. Ganz willkommen war mir die Nachricht, dass erst am Abend des nächsten Tages die Weiterreise vor sich gehen sollte, so dass mir genügend Zeit blieb für die noch in Pernambuco zu vollendenden Vorbereitungen zur Amazonasreise, wie Einholen von Empfehlungsbriefen, Erkundigungen etc., und um alle Bekannten von meinem anderthalbjährigen Aufenthalt daselbst noch einmal zu begrüßen.

*Pernambuco*, officiell *Recife* genannt, liegt im Gegensatz zu Bahia ganz flach. Die Stadt besteht aus vier Teilen oder bairros:

1. dem Recife, Hafen und Handelsviertel auf einer Halbinsel,
2. Santo Antonia auf einer Insel,
3. Santo José, ebenfalls auf einer Insel,
4. Boa Vista (Festland).

Die Teile Santo Antonio und Santo José sind mit dem Recife und Boa Vista durch Brücken verbunden.

Die Bevölkerung von Pernambuco beträgt laut Census 1872: 116,671 Einwohner, nach wohl ebenso beachtenswerter Aufnahme der Recife Drainage Company nur rund 110,000 Einwohner.

Hübsche Punkte in der Umgebung von Pernambuco sind das Städtchen Olinda (Bischofssitz), der Seebäder wegen im Sommer stark frequentirt, ferner Berberibe und Caxangá. Letzterer Ort eignet sich vorzüglich als Aufenthalt für Fieberreconvalescenten.

Von Pernam-  
bucuo nach  
Ceará.  
Parahyba.  
6° 57' 30" S.  
34° 49' 51" W.G.

Wir verliessen Pernambuco am Abend des 30. und langten bereits am nächsten Morgen, nach kaum zwölfstündiger Fahrt, vor *Parahyba* an. Ich kann nichts über die Stadt berichten, da wir auf volle 1½ Stunden Bootfahrtsdistanz im Rio Parahyba ankerten. Parahyba liegt einige Meilen flussaufwärts.

Rio Grande do  
Norte.  
5° 46' 41" S.  
35° 12' 9" W.G.

Am frühen Morgen des 1. November hielten wir auf der Barra (Rhede) von *Rio Grande do Norte* oder *Natal*, bei sehr bewegter See. Der Hafen von Rio Grande ist schlecht und die Zufahrt gefährlich und nur für kleine Dampfer tunlich. Die Fracht- und Passagiersteamers der Companhia pernambucana, welche den Verkehr zwischen sämtlichen Häfen des Nordens, von Pernambuco bis Amarração in Piauhy, vermitteln (resp. Parahyba, Rio Grande do Norte, Macau, Mossoró, Aracaty, Ceará und Acaracú), laufen in den Hafen von Rio Grande do Norte ein. Von Bord aus erblickt man eine blendend weisse Sandfläche (a praia)

und kahle Abhänge. In der Ferne auf der Anhöhe tauchen halb von Wald verborgen die Kirchtürme von Natal auf, welches am Fluss Rio Grande do Norte oder Potengi liegt und Hauptstadt der Provinz Rio Grande do Norte ist.

Den nächsten und wichtigen Halt machten wir am 2. November in *Ceará*. Hier besteht eine originelle Art des Aus- und Einschiffens, nämlich mittelst der sog. Jangada. *Ceará* besitzt keinen eigentlichen Hafen, die Schiffe ankern auf offener Rhede in Front der Stadt. Die Brandung ist so heftig, dass ein Boot, wie anderorts gebräuchlich, hier durchaus nutzlos wird, auch schon wegen der seichten Praia. Die Jangada ist ein Fahrzeug einfacher Construction: es ist ein Floss von grösserer oder minderer Dimension, Raum für sechs bis acht Personen bietend, mit Segel, Rudern und einem Stockwerk versehen, auf welchem letzterem Gepäck und Fracht aufgestaut werden und das zugleich den Passagieren als Zufluchtsstätte dient, wenn das Meer gar schlimm ist. Sobald sich die Jangada dem Ufer nähert, drängt sich eine Schar halbnackter, schwarzer und brauner Kerls um das Fahrzeug her; diese fassen uns nolens volens und transportiren uns, nachdem sie noch circa zwanzig Schritte durchs Wasser gewatet, schliesslich auf trockenen Boden. Bei dem prachtvollen Wetter und der ruhigen See vollzog sich unsere Landung in bester Weise. Vom Ufer (eine Sandfläche) führt ein Fusssteig den von Kokospalmen umgebenen Hügel hinan nach der Stadt.

*Ceará*, offic. Fortaleza, ist eine regelmässig gebaute Stadt von circa 20,000 Einwohnern. Die Strassen schneiden sich rechtwinklig und sind ohne Ausnahme breit und sauber gehalten; enge Gässchen wie in Bahia gibt es nicht.

Seit dem Sommer 1876/77 herrschte in Nordbrasilien eine fürchterliche Dürre (Secca); am stärksten sind die Provinz und Stadt *Ceará* davon heimgesucht worden. Die Bewohner des Innern wanderten in Folge der dadurch entstandenen Hungersnot schon seit dem Monat Mai 1878 zu Tausenden nach dem Süden aus, d. h. sie wurden auf Kosten der Regierung in andere von der Secca verschont gebliebene Provinzen des Imperio (Kaiserreich) befördert. Es war, als ich durchreiste, also schon das dritte Fehljahr. Die Not unter den Matutos (Bauern) nahm von Tag zu Tag auf schaudererregende Weise überhand. Auf den öffentlichen Plätzen der Stadt lagen halbverhungerte Retirantes (Auswanderer), die sich weit vom Innern zu Fuss dahin geschleppt hatten. Bösartige Krankheiten, besonders Pocken und Typhus, brachen unter dem Volke aus, eine unausbleibliche Folge solchen Elends. Provisorische Spitäler waren in der Stadt errichtet worden. Das Klima von *Ceará* gilt sonst als gesund. Die Hitze wird durch die fast fortwährend wehende Brise angenehm gemildert.

*Ceará* (oder  
Fortaleza).  
3° 42' 5" S.  
38° 27' 31" W.G.  
Jangada.

Secca do Norte.

Während meines dreitägigen Aufenthalts in Fortaleza schloss ich, Dank meinem Empfehlungsschreiben an ein Schweizerhaus, einige Bekanntschaften. Ich ass mit den Herren in einem französischen Gasthof. Zum Übernachten boten mir meine Bekannten gastfreundlichst Quartier in ihrer Privatwohnung an. Betten sind nordwärts von Ceará wenig, Redes (Hängematten) dagegen beinahe allgemein gebräuchlich.

Der Handel lag in Folge der Secca gänzlich darnieder. Selbst in der Stadt macht sich merklicher Mangel an Lebensmitteln und Trinkwasser geltend. Die Fremden äusserten scherzweise, es würde, wenn keine Wendung zum Bessern eintrete, bald nur noch Bier als das billigste Getränk consumirt werden. Ein Trost für Freunde des Gambrinus!

Unser Dampfer hatte von Rio de Janeiro Schienen und Bestandteile einer Locomotive mitgebracht, welche für den Bau der Baturité-Eisenbahn bestimmt waren. Das Ausladen derselben war hier eine schwierige und zeitraubende Arbeit, wurde aber dennoch rascher vollbracht, als erwartet worden war.

Schon am Abend des 4. setzten wir die Reise fort und erreichten am zweitfolgenden Morgen den Hafen von Maranhao.

*Maranhao*, amtlich *Sao Luiz de Maranhao* oder kurz *Sao Luiz* genannt, ist etwas grösser als Ceará und mag wohl an 30,000 Einwohner zählen. Die auf einer Insel gelegene Stadt besteht gleich wie Bahia und Ceará aus dem Hafen und der Oberstadt und zeichnet sich durch ihre schöne Kaserne und das Fort aus. Ich begab mich alsbald mit einigen andern Passagieren ans Land. Bergauf, bergab spazierten wir durch die steilen Strassen nach dem Kasernenplatz und bis ans Ende der Stadt, zum Largo do Remedis (Largo-Platz), wo die Bildsäule des Maranhenser Dichters Gonçaloez Dias steht. Unter den Häusern stechen mehrere mit ihren bunten Porcellan-Mosaiks ausgelegten Façaden vorteilhaft hervor (man sieht deren auch in Pernambuco und Bahia). Balcone fehlen an keinem Fenster. Im grossen und ganzen gefiel mir Maranhao nicht so gut wie Ceará und machte mir den Eindruck einer toten Stadt; auf den Strassen gab sich wenig Bewegung und Treiben kund, und sahen wir bei weitem mehr farbige Bevölkerung circuliren, als Brazilianer.

Der Handel von Maranhao, fast ausschliesslich in brasilianischen Händen, hat sich seit den letzten Jahren bedeutend verringert, wozu auch die Secca wesentlich beigetragen hat.

Nordeuropäer leben nur einzelne hier.

Die Rückfahrt an den Steamer gestaltete sich nichts weniger als heimlich, da mit der Flut sich starker Wind erhoben hatte. Die See war demzufolge sehr unruhig, Welle auf Welle ergoss sich ins Boot und brachte uns manche unerwünschte Douche. Das Schifflein hielt

Von Ceará  
nach  
Maranhao.

Maranhao  
(oder Sao Luiz).  
2° 29' 16" S.  
44° 16' 58" W.G.

glücklicherweise wacker Stand. (Der Hafen von Maranhao wimmelt von Haifischen!)

Bewunderungswürdig waren die Ruhe und Geschicklichkeit, womit die Bootsleute (ein Neger und ein Brasilianer) Segel und Ruder handhabten. Die verstehen ihr Handwerk, sind aber nebenbei am meisten um ihre eigene Haut besorgt.

Eine Familie und einige junge Herren schifften sich an Bord des „Bahia“ nach Pará ein; die Leute spannten ihre Redes (Hängematten) in der Cabine auf.

*Redes do Maranhao.* In Maranhao werden ausgezeichnet schöne, mit feinen Stickereien verzierte Hängematten (Redes) fabricirt, welche je nach Qualität bis 100 Milreïs (ca. 250 Fr.) und mehr per Stück wert sind.

Die Strecke von Maranhao bis Pará wird durch die Dampfer gewöhnlich in 36 Stunden zurückgelegt. Wir erreichten letztere Stadt am Morgen des 8. November.

Es war mir lieb, vor der Weiterreise nach dem Amazonas hier einige Tage der Ruhe zu geniessen und hatte ich mich bald nach Ankunft in dem zwar nach europäischen Begriffen primitiven, aber für hier zu Lande ganz guten, von einem Belgier gehaltenen Gasthof, dem Hôtel do Commercio, einlogirt. Ich konnte zwar kein Zimmer gegen die Strasse ausgehend bekommen, sondern musste mit einer kleinen, gegen einen Corridor ausmündenden Kammer vorlieb nehmen, da laut Ausspruch des Wirts alle andern Localitäten besetzt waren. Das schien mir ein gutes Omen zu sein! Bett und Hängematte fanden sich im Zimmer zur Auswahl vor, ebenso das unentbehrliche Mosquitonetz. Der Speisesaal des Hôtel ist spatiös, hat Aussicht auf den Hafen und, was hier ein Hauptfactor, ist sehr kühl. Die Mehrzahl der in Pará wohnenden Ausländer nehmen ihre Mahlzeiten im Hôtel do Commercio ein.

*Pará*, nach dem officiellen Namen *Santa Maria de Belem do Pará* oder kurz *Belem* genannt, die Hauptstadt der Provinz Grao-Pará, liegt in einer Entfernung von ungefähr 75 Seemeilen (1 Seemeile = 1,85 Kilom.) vom Atlantischen Ocean auf einer durch die Flüsse Guamá, Guajará und Pará gebildeten Halbinsel.

Die Bevölkerung von Pará beträgt gegen 25,000 Einwohner. Die Stadt kann ich gerade nicht viel rühmen. Die Wohnhäuser bleiben, was Bauart und Stil anbetrifft, hinter denjenigen von Pernambuco zurück. Die zwei hauptsächlichsten Strassen sind: 1. die Rua da praia (Quai), wo die Trapiches (Warenablagen) sich befinden und den ganzen Tag über ein reger Verkehr herrscht; 2. die Rua da industria, welche dem Quai parallel läuft. In dieser Strasse sind die meisten Comptoirs. Pará besitzt zahlreiche ungepflasterte, folglich natürlich schmutzige

Von Maranhao  
nach Pará.

Pará  
(od. Belem).  
1° 28' 0" S.  
48° 30' 30" W.G.

Strassen und Gässchen. Auf Schritt und Tritt begegnet man hässlichen schwarzen Vögeln. Es sind das die sog. Urubus (Aasgeier). Trotz des widerlichen Eindrucks, den diese Tiere einem machen, ist es verboten, dieselben zu töten, denn es sind sehr nützliche Strassensäuberer.

Sogar zweispännige Fuhrwerke gibt es hier; die Kutscher lassen sich zwar für ihre Mühe tüchtig bezahlen, eine Course kostet 2 Milreïs (ca. 5 Fr.). Seit einigen Jahren circuliren auch Tramways in der Stadt und an hübschen Landhäusern (rosinhas) vorbei nach Nazareth (Vergnügungs- und Wallfahrtsort) und weiter bis auf eine Stunde Entfernung von der Stadt, durch ein Stück Urwald führend, nach Marca da legoa. Ich machte die Fahrt s. Z. auch.

Von Sehenswürdigkeiten erwähne ich die Kathedrale, die Kirche „Igreja de Nossa Senhora da Merce“, den Präsidentenpalast, das Theater (Theatro de N. S. da Paz) und die Palmen-Allee (Spazieranlage). Das Paráenser Theater ist ein imposantes Gebäude, bedeutend grösser als das Theater Santa Isabel in Pernambuco, aber nicht so elegant und geschmackvoll ausgestattet wie letzteres. Ich wohnte einer Vorstellung bei, gegeben durch eine brasilianische Truppe, die ich s. Z. schon in Pernambuco hatte spielen sehen.

Festas de  
Nazareth.

Pará war damals im November in vollem Festjubiläum. Zu Ehren der „Nossa Senhora de Nazareth“, Schutzpatronin der Stadt, finden jährlich während drei bis vier Wochen in den Monaten October und November grosse, hauptsächlich religiöse Feierlichkeiten statt, die sog. „Festas de Nazareth“. Fast allabendlich in dieser Periode werden in der Kapelle von Nazareth Messen und Kirchenfeste mit Musik und obligatem Feuerwerk (brasilianische Sitte) abgehalten, welche eine Menge Volkes anziehen. Der Platz von Nazareth ist mit farbigen Lampions erleuchtet. Militärmusik spielt auf; Carroussels und Schaubuden tragen ihrerseits zur Festbelustigung bei. Da Pará an öffentlichen Vergnügungen sehr arm ist, so bringt das Nazareth-Fest eine erwünschte Abwechslung in das monotone Leben der Bewohner. Die Importhäuser und Lojisten (Kleinhändler) completiren ihre Vorräte auf jene Epoche hin mit den schönsten und neumodigsten Artikeln, und die Paráenser sparen ihr Geld für die Festas de Nazareth, wie die Spanier für die Corridas de torros (Stiergefechte). Ich versäumte natürlich nicht, das obenbeschriebene Fest gleich den ersten Abend nach Ankunft mitanzusehen.

Europäer in  
Pará.

Durch die Empfehlungsbriefe lernte ich einige hier ansässige Europäer kennen, Deutsche und Engländer, und wurde in den International Pará-Club eingeführt. Die meisten hier wohnenden fremden Kaufleute, gleichviel welcher Nationalität sie auch angehören, sind Mitglieder dieses Clubs und kommen des Abends zu geselliger Vereinigung

dort zusammen. Es findet sich ein Billard im Clublocale vor und verschiedene Zeitungen und Zeitschriften, meist englische, sind aufgelegt.

In ganz Pará traf ich nur *einen* meiner Landsleute an. Schweizerisches Consulat ist keines hier; das schweizerische Consulat in Maranhao (derzeit vacant) hat den Bezirk Pará unter sich.

Es sind in Pará französische, deutsche, englische und amerikanische Handelshäuser niedergelassen, welche Import und Export betreiben; ferner verschiedene reiche brasilianische Firmen und eine grosse Zahl portugiesischer Kleinkrämer (Lojistas). Banken sind zwei hier:

Commercielle  
Notizen von  
Pará.

1. Banco Commercial do Pará;

2. eine Filiale der New London und Brazilian Bank (beide Institute unter englischer Leitung).

Da in Nordbrasilien sozusagen keine Industrie herrscht, müssen alle Manufacturwaren aus Europa und Nordamerika importirt werden und stellen sich bei den hohen Frachten und Einfuhrzöllen sehr teuer.

In den Lebensmitteln ist die Auswahl ziemlich limitirt. Alle Gemüse, Kartoffeln etc. kommen aus Europa. Von Fleisch wird grösstentheils Roastbeef und Geflügel consumirt, Schaffleisch wenig und noch weniger Schweinefleisch, weil mit dem Klima nicht zuträglich. In Früchten findet sich ein reichhaltiges Sortiment vor: Ananas, den Abacaxis von Pernambuco an Güte kaum nachstehend, Bananen, Mangas, Orangen, Lemones (Citronen), Sapotis u. a. Von den Früchten der Assahy-Palme wird der Assahy bereitet, ein Getränk, dem die Paráenser leidenschaftlich ergeben sind; mit Farinha und Zucker vermischt, schmeckt der Assahy vorzüglich. Ich kostete denselben s. Z. in Macapá.

Lebensmittel.

Ein brasilianisches Sprichwort, das ich in Französisch wiedergebe, sagt sogar folgendes:

„Qui visite Pará  
A regret s'en ira,  
Mais qui l'Assahy boira,  
Jamais ne partira.“

Milch ist selbst im Gasthof nicht zu bekommen, obschon in unmittelbarer Nähe von Pará auf der Insel Marajó Viehzucht in grossem Massstab betrieben wird.

Es bleiben mir noch in Kürze einige Worte über das Klima zu sagen. Pará hat zufolge seiner Lage unter dem Äquator ein heisses und sehr gleichförmiges Klima. Die mittlere Jahrestemperatur ist 21,8° R. Temperaturextreme sind: 18 + 28° R.

Klima.

In den Provinzen Grao-Pará und Amazonas unterscheiden sich bloss zwei Jahreszeiten:

1. eine trockenere, der Sommer (verao), von Juli bis November dauernd;

2. eine nassere, der Winter (inverno), während den übrigen Monaten.

Die stärksten Regen fallen in den Monaten Februar bis April. In der Stadt Pará regnet es beinahe regelmässig periodisch, d. h. zu einer bestimmten Stunde, gewöhnlich im Nachmittag, alle Tage einmal im Sommer, zu mehreren Malen täglich im Winter. Durchschnittlich kommen auf das Jahr bloss 60 regenlose Tage. Am Vormittag ist das Wetter gewöhnlich hell; um Mittag aber häufen sich drohende Wolken am Horizont an und bald bricht ein gewitterartiger Regen los. Während einer halben bis einer Stunde giesst es wie mit Kübeln vom Himmel herunter; die Strassen sind im Nu zu Seen verwandelt, doch ebenso schnell als es gekommen, verzieht sich das Unwetter wieder, die Sonne tritt hervor und trocknet mit ihren glühenden Strahlen die entstandene Überschwemmung rasch auf. Diese immer wiederkehrenden Güsse und der rote Staub in den Strassen (denn der Boden, auf dem die Stadt gebaut ist, besteht aus rotem Lehm) bilden die Schattenseite des Pará-Klimas und machen das Tragen von weissen Drillanzügen, wie in Pernambuco und andern Orten üblich, geradezu unzulässig. Die Hitze ist schon vom frühen Morgen an intensiv; ich befeissigte mich daher je-weilen, mit Sonnenaufgang, resp. um 6 Uhr aufzustehen und zunächst ein Bad zu nehmen. In Nordbrasilien ist das Baden eine zur Erhaltung der Gesundheit gewissermassen unentbehrliche Massregel, welche täglich befolgt werden sollte. Was würden wohl die armen Paráener bei einer Temperatur von 20° R. unter Null, wie wir sie im Winter 1879/80 erlebt haben, beginnen? Einen nur annähernden Begriff, was überhaupt Kälte ist, haben sie gar nicht und können ihn in ihrer Heimat auch niemals bekommen, es wäre denn, dass die Welt sich vergletscherte!

Beiläufig bemerke ich noch, dass die Secca von 1877/79 (Details vide S. 113) sich bis nach Pará und dem Amazonas erstreckte, und während meines Aufenthalts in der Stadt Pará zwei Tage lang kein Tropfen Regen fiel.

Krankheiten.

Das gelbe Fieber (Febre amarella) kommt selten und nur in vereinzelten Fällen vor; dagegen treten häufig auf: Wechselfieber (Seizoes), intermittente und perniciöse Fieber, Pocken und Beriberi (eine der Wassersucht ähnliche, in Europa unbekannt Krankheit).

Doch nun weiter.

Meine Absicht war, von Para aus die erste sich bietende Gelegenheit nach dem Amazonas zu benützen. Einige Tage genügten vollständig zur Besichtigung der Stadt und Umgebung. Als dies geschehen, kam es mir gut zu statten, dass am 11. November ein Dampfer den

Amazonenstrom bis Yquitos in Perú hinauf- und wieder nach Pará zurückfahrend, ausgehen sollte.

Es gibt monatlich zwei Gelegenheiten von Pará nach dem Amazonas:

- 1) per Particulardampfer (S. S. „Augusto“ und S. S. „Villa Bella“);
2. per Dampfer der Companhia do Amazonas lim<sup>a</sup>.

Communi-  
cationen von  
Pará mit dem  
Amazonas.

Die Reise an Bord der Particulardampfer bot zwei Vorteile gegen die mit Amazonascompagnie-Dampfer: 1. weil die ersten von Pará bis Yquitos und vice-versa fuhren, während, wenn mit den Amazonascompagnie-Steamers reisend, in Manáos auf ein anderes, derselben Gesellschaft gehöriges Schiff transportirt werden musste; 2. sollten die Particulardampfer an weitaus mehr Plätzen anhalten, als die Companhia-Steamers, bei welch' letztern ich mich zudem noch neun Tage auf nächste Abfahrt hätte gedulden müssen. In Anbetracht alles dieses mietete ich eine Cabine an Bord des Privatdampfers „Augusto“ (armadores: Mello & Cie.).

Abreise nach  
dem Amazonas.

Die Herren in Pará gaben sich jede nur erdenkliche Mühe, mir mit Ratschlägen bezüglich Ausrüstung zur Reise, die mehrere Wochen dauern sollte, an Hand zu gehen, verschafften mir Empfehlungsbriefe nach Manáos und Yquitos. Ein Deutscher recommandirte mich speciell an den Capitän des Steamers „Augusto“, den „ill<sup>o</sup>. Sñr. Commandante J. Travassos de Rosa“ (Maranhenser), der, wie ich bei näherer Bekanntschaft gewahr wurde, ein gebildeter und freundlicher Mann war und auch etwas englisch sprach, da er einige Zeit in Nordamerika zugebracht hatte.

Ich schaffte mir verschiedene Reiserequisiten an, vor allen Dingen eine Hängematte, das wichtigste Möbel für eine Amazonenstromfahrt, ausserdem ein Mosquitonetz u. a.

Das Passwesen florirt stets in Brasilien. Ich hatte s. Z. in Rio de Janeiro, als ich mich nach dem Norte einschiffte, meinen Pass auf dem Bureau der Schiffsagentur deponiren müssen, nachdem derselbe durch die dortige Polizei visirt worden war: „Bom para o Pará“ (Gültig für Pará). Ohne Visa hätte ich das Passagebillet nicht lösen können. Den Pass erhielt ich erst in Pará zurück. Für die Reise nach dem Amazonas musste ich ihn von neuem durch die Paráenser Polizei visiren lassen; derselben Formalität (des Visas) hat man sich bei jeder Reise zu unterziehen, selbst wenn man im Lande selbst bleibt, d. h. bloss von einer Provinz in eine andere geht.

Am 11. November, Nachts 11 Uhr, fuhren wir bei Mondschein aus der Bai von Pará. Bloss sechs Passagiere waren an Bord des S. S. „Augusto“, einige brasilianische Kaufleute und Zollbeamte und ich als einziger Fremder.

Von Pará nach  
Santarem.

Der „Augusto“ ist ein kleiner Schraubendampfer, 150 englische

Fuss lang, 21 Fuss breit, 9 Fuss tief, mit nominell 66 Pferdekräften und regulirt bei normaler Fahrt 7 Seemeilen. Bei genauerer Besichtigung des Schiffes am folgenden Morgen entdeckte ich, dass das Hinterdeck fast total mit Waren vollgestopft war, besonders mit Caxaça-Flaschen und Kerosene.

*Caxaça* (Zuckerschnaps) wird in sog. Garrafoes (Strohflaschen) exportirt. Ein Garrafao hält 24 Liter und kostet 10—20 Milreis (25 bis 50 Fr.). Der Consum des Caxaça (spanisch: Aguardiente) ist in Nordbrasilien ein enormer; eine feinere, speciell in der Provinz Pernambuco zubereitete Sorte Schnaps ist die Cana. Im untern Schiffsraum waren die Manufacturwaren und Lebensmittel (Butter, Büchsenfleisch, Conserven, Bisquits etc.) aufgestaut.

Nachdem wir die Bai von Marajó, die zuweilen sehr bewegt ist, durchfahren hatten, erreichten wir am 12. um 9 Uhr Abends unsern ersten Haltpunkt, die kleine Stadt *Breves*, im südwestlichen Teil der Insel Marajó liegend. Der Dampfer verweilt hier zwei Stunden behufs Holzladen. Am Lande gab es nicht viel zu sehen, wie ich merkte.

13. November. Wir steuerten heute durch den *Rio Tajapurú*, das ist ein enger Canal, dessen Ufer wundervolle Vegetation aufweisen, worunter die schöne Miritipalme. Wir hielten an zwei mitten im Urwald liegenden Sitios (Hütten), genannt *Pucuruhy* und *Ituquara*, um Holz zu laden.

Mit dem Wort Sitio wird in Nordbrasilien eine Landwohnung bezeichnet; in Pará hat man hiefür noch die Benennung: Rosinha, in Rio de Janeiro: Chacara.

14. November. Während der Fahrt im *Rio Pará* und hernach im *Rio Guajará* (eng) treffen wir keine menschliche Wohnung an; dichter Urwald umgibt uns, wo wir auch hinschauen. Am Abend erblicken wir die Hügel von Almeirim (bis 1000 Fuss hoch), welche die höchste Bergkette am Amazonas, von Pará bis zu den Cordilleren repräsentiren.

Heute, 6 Uhr Abends, fuhren wir in den *Amazonenstrom* ein und will ich nun, bevor ich die Reiseschilderung fortsetze, einiges über diesen Riesenfluss bemerken:

*Namen*: Im täglichen Verkehr wird der Amazonenstrom in Brasilien *Amazonas*, im übrigen Südamerika *Maranon* genannt. In geographischer Hinsicht führt der Fluss drei Namen:

1. *Amazonas* von seiner Mündung bei Pará bis zur Vereinigung mit dem Rio Negro bei Manáos;

2. *Solimoes* von Manáos bis Tabatinga an der brasilianisch-peruanischen Grenze;

3. *Maranon*, von seinem Eintritt in Perú bis zu seinem Ursprung (entspringt im Lago Lauricha in den Cordilleren von Perú).

Von seiner Quelle an bis zur Vereinigung mit dem Rio Huallaga in Perú heisst er auch *Tunguragua* (als Substitut für den Namen Maranon).

Ein ecuadorianischer Schriftsteller kennzeichnet die Grösse und Erhabenheit des Amazonenstroms trefflich durch den Ausdruck: „El Monarca de los rios del mundo“ (d. h. Herrscher über alle Flüsse auf der Erde).

*Benennungen im Amazonas.*

Das Flussgebiet von Pará bis Manáos wird *Baixo Amazonas*, dasjenige oberhalb Manáos *Alto Amazonas* genannt. *Igarapé*, d. h. Canoëpfad bedeutet ein schmaler Flusseinschnitt, welcher oft bloss Raum genug für ein Canoë bietet.

*Paraná* oder *Paraná-meirim* bezeichnet einen engen Flussarm oder Canal; meirim wird in diminutivem Sinn angewandt.

*Furos* sind natürliche Canäle, welche Verbindung bilden zwischen den Nebenflüssen oder Seen mit dem Hauptstrom.

*Confluente* bedeutet Nebenfluss.

*Dimensionen:* Der Amazonenstrom hat eine durchschnittliche Breite von 4400 Meter oder 2000 braças nach brasilianischem Mass (1 braça gleich  $2\frac{1}{5}$  Meter); Gesamtlänge 6200 Kilometer. Am schmalsten ist der Fluss in Obidos, woselbst seine Breite kaum eine englische Meile oder ca. 1850 Meter beträgt; am breitesten zwischen Villa Bella und Serpa (im untern Flussgebiet), resp. dort mehr als sechs englische Meilen, nach brasilianischem Mass 3—4 milhas oder in gerader Linie gemessen  $1\frac{1}{2}$ —2 Stunden breit.

*Schiffahrt auf dem Amazonenstrom:* Schiffbar ist der Amazonenstrom *mittels Dampfer* von der Mündung an bis zu seiner Vereinigung mit dem Rio Huallaga in Perú (Distanz von Pará = 2771 Meilen). Die brasilianischen Dampfer fahren bis Yquitos (Perú) hinauf (Distanz von Pará = 2419 Meilen); bei hohem Wasserstand im Winter zuweilen bis Yurimaguas am Rio Huallaga (Perú) (Distanz von Pará gleich 2909 Meilen).

*Schiffahrt der Nebenflüsse.* Laut Decret des Kaisers von Brasilien ist seit dem 7. September 1867 die Schiffahrt auf dem Amazonenstrom bis zur brasilianisch-peruanischen Grenze den Handelsfahrzeugen aller Nationen eröffnet; die Nebenflüsse aber, mit Ausnahme des Tocantins, Tapajoz, Madeira und Negro, dürfen auch bis zum heutigen Tage noch nur durch Schiffe unter brasilianischer Flagge befahren werden. Gemäss obiger Verordnung ist die Schiffahrt genannter Nebenflüsse fremden Handelsschiffen gestattet und zwar:

des Rio Tocantins bis zur Stadt Cametá hinauf,  
 des Rio Tapajoz bis zur Stadt Santarem,  
 des Rio Madeira bis zur Stadt Borba,  
 des Rio Negro bis zur Stadt Manáos.

Ein Engländer in Manáos, welcher für Handelszwecke den Rio Purús in einem kleinen Privatdampfer befahren wollte, war bei der Regierung um die Erlaubnis nachgekommen, sein Schiff unter britischer Flagge führen zu dürfen und gewärtigte s. Z. (im December 1878) noch den Entscheid hierüber.

Ich füge noch ein Wort über die Volumenverhältnisse des Amazonenstroms und seiner Nebenflüsse bei:

Der Amazonenstrom und dessen Nebenflüsse sind mit den Jahreszeiten conform einem Steigen und Fallen ihrer Gewässer unterworfen, und zwar beträgt der Unterschied zwischen dem tiefsten und höchsten Wasserstand 30—40 englische Fuss.

Das Steigen der Gewässer (Euchente genannt) beginnt im obern Flussgebiet je nach der Schneeschmelze in den Andes (im September) und dem Eintritt der Regenzeit, im December oder Januar, verbreitet sich successive flussabwärts, in Teffé z. B. gewöhnlich im Februar beginnend. Das Fallen der Gewässer (Vazante) tritt ebenso wie die Euchente, im obern Stromgebiet früher ein als im untern; nach dem Volksmund gilt bei den Amazonensern der Dia de Sao Joao (Johannistag, 24. Juni) als Beginn der Vazante. Die Periode der höchsten Wasser (Cheia genannt) findet in den Monaten März und April, diejenige des tiefsten Standes (a maior Vazante) im September bis October statt. Während der Cheia sind die Flussufer Meilen weit landeinwärts überschwemmt, ein Bild von schwimmenden Wäldern darbietend. Das überschwemmte Land wird mit dem Wort Gapo bezeichnet.

Der Sommer 1878 brachte eine ganz ausserordentliche Vazante mit sich, wie solche seit fünfzig Jahren nicht dagewesen war, welche der Dampfschiffahrt, besonders den Amazonascompany-Steamers sehr verhängnisvoll war. So lief im August der Company-Steamer „Obidos“ in unmittelbarer Nähe von Yquitos auf eine Sandbank und wurde erst mit Eintritt der Regenzeit im November wieder flott! Ähnliches Missgeschick betraf den Steamer „Manáos“ im Monat October zwischen Monte Alegre und Santarem (im untern Flussgebiet). Bei unserer Durchfahrt sahen wir denselben auf der Praia (Ufer) festsitzend, so fest, dass er wohl erst mit der Euchente im Januar oder Februar frei geworden sein dürfte! Passagiere und Fracht waren natürlich längst in Sicherheit.

Im Sommer fahren die Particulardampfer des niedern Wasser-

stands wegen nur am Tage und bleiben über Nacht an den Sitios oder Ortschaften vor Anker; die Dampfer der Amazonasgesellschaft dagegen fahren Tag und Nacht, da sie der Post wegen eine bestimmte vorgeschriebene Zeit einhalten müssen. Jedes Schiff, gleichviel der Amazonas- oder einer Privatgesellschaft gehörend, begleiten zwei Lotsen (genannt Praticos), Männer, welche den Fluss genau kennen und für die Führung während der ganzen Reise verantwortlich sind. Auf dem vapor „Augusto“ befanden sich zwei tüchtige Praticos; trotz all' ihrer Vigilanz lief jedoch das Schiff zweimal leicht auf, wurde jedoch bald wieder frei.

Wie schon bemerkt, beträgt die mittlere Jahrestemperatur der Provinz Amazonas ca.  $21,5^{\circ}$  R., Tabatinga hat eine Mitteltemperatur von  $22,2^{\circ}$  R., Manáos eine Mitteltemperatur von  $21,2^{\circ}$  R., Yquitos eine solche von  $21,3^{\circ}$  R.

Klima vom  
Amazonas-  
gebiet.

Meine während der Reise gemachten Beobachtungen ergaben für die Strecke von Pará bis Manáos eine tägliche Maximaltemperatur von  $26$ — $28^{\circ}$  R.; Morgen- und Abendtemperatur zwischen  $22$  und  $23^{\circ}$  R. Oberhalb Manáos und bei der Rückreise herrschte etwas kühlere Witterung. Die Nächte waren stets frisch, gewöhnlich  $19$ — $20^{\circ}$  R. weisend, so dass man, durch die Tageshitze verwöhnt, eine wollene Decke nicht verschmähte.

Beobachtete Minimaltemperatur:  $18^{\circ}$  R. in Pebas (Perú).

Gelbes Fieber kommt oberhalb Pará nicht vor. Intermittente Fieber und Seizoes treten hin und wieder auf, mehr zur Zeit der Vazante und häufiger in den Nebenflüssen als im Hauptstrom.

Krankheiten.

Ich nehme die Reise nun wieder auf; der erste bedeutende Ort seit unserer Abfahrt von Pará war das Städtchen *Santarem* an der Bocca (Bocca = Mündung in den Hauptstrom) des *Rio Tapajoz*, welches wir am Abend des 15. November erreichten. *Santarem* gewährt mit seiner Kirche (zwei Türme) und den auf der Praia gebauten Häusern einen freundlichen Anblick. Die Einwohnerzahl beläuft sich auf  $2$ — $3000$ , worunter viele portugiesische Händler sich befinden. Unser Dampfer musste behufs Ein- und Ausladen von Gütern und der Passagiere wegen einige Stunden in Santarem vor Anker bleiben. Ich fuhr nun mit einigen Herren von Bord ans Land. Als wir bei anbrechender Nacht uns wieder aufs Schiff begeben wollten, begegnete uns folgendes kleine Abenteuer: Das Boot vom vapor „Augusto“, mit dem wir kurz vorher ans Land fuhren, war nirgends zu erblicken, und ein anderes, vom Ort selbst, war ebensowenig aufzutreiben. Die Bewohner des Amazonas, auch die Fischer und Bootsleute pflegen eben mit Eintritt der Dämmerung

Santarem.

sich in ihre Wohnung zurückzuziehen oder sich wenigstens von der Praia zu entfernen und ihre Boote alsdann zu verbergen. Zudem stehen in den kleinern Stationen am Fluss keine Montarias (Boote) bereit, um die Passagiere aus- oder einzuschiffen, sondern diese sind lediglich darauf angewiesen, die zum Dampfer gehörige Schaluppe zu benutzen, welche Briefe und kleinere Collis ein- und ausbringt. Wir warteten und warteten — lange und vergeblich — noch immer erschien das Boot nicht. Da ertönten vom Dampfer her zu verschiedenen Malen drei langgedehnte Piffe, welche uns als das Abfahrtsignal wohl bekannt waren. Was nun? Eine schöne Geschichte, in einem solchen Neste, wie dieses, stecken zu bleiben. Doch so weit sollte es nicht kommen. Der liebenswürdige Capitän wollte uns mit diesem Manöver bloss ein wenig Angst einjagen, denn es befanden sich auch einer der Lootsen und der Escrivao (Commissär) als Leidensgefährten unter uns, und ohne dieselben hätte der Capitän schwerlich abfahren dürfen und können! Endlich nach Verlauf einer peinlichen halben Stunde vernahmen wir Ruderschläge, das allerseits sehlichst erwartete Boot traf ein, und wir waren nunmehr aus unserer ungemütlichen Situation erlöst. Der Senhor Commandante zeigte sich, als wir an Bord erschienen, sehr erbost über unsere verspätete Rückkunft, sagte, es hätte wenig gefehlt, dass er uns Alle samt und sonders an Land zurückgelassen hätte und ohne uns abgefahren wäre, behauptete ferner, er habe die Montaria schon vor geraumer Weile abgeschickt, um uns zu holen (wahrscheinlich als wir uns noch in der Stadt aufhielten). Die Matrosen fuhren dann, als sie niemanden von uns an der Praia sahen, wieder zurück, und so entstand dieser kleine Zwischenfall!

Allgemeine  
Notizen.

Bevor ich die Reiseschilderung fortsetze, sei es mir gestattet, allgemeine Notizen einzuschalten.

a) Holz-Laden.

Wir halten täglich während einiger Stunden in den Ortschaften oder Sitios, um Brennholz einzuladen. Auf den Amazonasdampfern wird nämlich fast ausschliesslich Holz und nicht Kohle als Heizmaterial verwendet, aus drei Ursachen: erstens weil das Holz billiger ist; zweitens weil keine Kohlendepots sich am Amazonenstrom befinden und drittens weil die in der Regel stark befrachteten Steamers nicht genügenden Raum haben, um für die vier bis sechs Wochen dauernde Fahrt Kohlen mitzuführen. Deshalb wird täglich das nötige Quantum Holz unterwegs geladen. Es sind zu diesem Behuf von Pará bis Yquitos und weiter bis Yurimaguas, resp. bis wohin die Dampfschiffahrt reicht, fixe Holzstationen errichtet, sowohl in den Ortschaften selbst, als auch in den Sitios, oft auch nur als Ablagen an offenen Stellen im Urwald. Das Holzladen geht folgendermassen vor sich: Vom untern Verdeck aus wird eine Planke ans Ufer gelegt; die Schiffsmannschaft einerseits und die Landbewohner anderseits bilden eine Kette vom Ufer bis zum

Deck. Nun wird Scheit für Scheit von Hand zu Hand gereicht; der letzte Mann des Zugs zählt die Stücke mit lauter Stimme nach. Kein Wunder ist es, wenn das Laden von 2—3000 Scheit in solch' langsamer Weise drei bis vier Stunden in Anspruch nimmt! Damit das langwierige Geschäft baldmöglichst erledigt werde, lässt der Capitän, sobald sich der Dampfer einer Holzablage nähert, zu wiederholten Malen anhaltend pfeifen, um den Leuten am Land die Ankunft des Schiffs zu signalisiren; nichts destoweniger verstreicht zuweilen geraume Zeit, bis sie zu kommen geruhen und sich beim Laden des Holzes behülflich erweisen. „Tenha um pouco paciencia“, d. h. „habe ein wenig Geduld“, lautet in Brasilien der Wahlspruch! Nach beendigter Arbeit empfängt der Dono (Herr) vom Sitio für das verkaufte Holz vom Capitän oder Commissär Zahlung in Banknoten, nicht in klingender Münze, bewahre! Im Alto Amazonas circulirt factisch kein anderes baares Geld, als das vom Holzconsum erlöste; sonst besteht noch eigentlicher Tauschhandel, die Kaufleute erhalten von Pará und Manáos Manufacturwaren, Lebensmittel u. a. und von ihrer Kundschaft, die grösstenteils aus Indianern besteht, den Gegenwert in Producten, wie Gummi, Cacao, Pirarucú etc., welche sie an Zahlung für obiges einschicken.

Preis des Holzes im November 1878: 30\$000 (ca. Fr. 75) pro Mille Scheit.

Steamer „Augusto“ consumirte ca. 150 Scheit per Stunde (Scheit portugiesisch acha).

Diese täglichen Halte behufs Holzladen und behufs Passagiere und Fracht bringen manche Abwechslung in die Reise. Wir bringen den Tag an Bord in folgender Weise zu: mit Tagesanbruch (ca. 6 a. m.) stehen wir auf und nehmen um 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr eine Tasse Kaffe oder Thee mit Butter und Biscuits. Um halb zehn wird ein solides Frühstück eingenommen, welches aus Reis, Fisch, Fleisch, Farinha, Thee und Butter besteht. Während der Mittagshitze (27—28° R. im Schatten) wird eine Siesta in der Hängematte abgehalten; jeder Passagier hat seine eigene Hängematte auf Verdeck aufgespannt. Um 6 Uhr abends läutet die Glocke zum Jantar (Abendessen), das im Menu vom zweiten Frühstück nicht sehr abweicht, bloss etwas reichlicher ist. Der Capitän präsidiert an allen Mahlzeiten; es entspinnen sich lebhaftige Gespräche, indem allerlei lustige Anekdoten und Spässe zum besten gegeben werden. Nach Tisch geniessen wir beim Duft einer Cigarre oder Cigarette, auf dem Verdeck auf und ab spazierend, die Abendkühle. Es ist dies einer der angenehmsten Momente vom ganzen Tag, der Sonnenuntergang ist mit seltenen Ausnahmen stets prachtvoll, und nach der grossen Hitze weht eine leichte erfrischende Brise.

b) Leben und Treiben an Bord des Steamers „Augusto“.

Um 8 Uhr wird noch eine Tasse Thee getrunken. Unser Tagwerk ist vollbracht; früh ziehen wir uns zur Ruhe zurück, wozu wesentlich der Umstand beiträgt, dass hier an Bord des „Augusto“ nach eingetretener Dunkelheit kein glänzend erleuchteter Saal, wie auf den europäischen Postdampfern, die Passagiere bis zur Stunde des Lichterlöschens (11 Uhr) vereinigt, sondern eine einzige Laterne das Verdeck (hier zugleich Saal) erhellt.

Wir werden oft mitten in der Nacht durch das Rasseln der Anker und sonstigen Lärm geweckt, denn zu jeder beliebigen Stunde, ob früh, ob spät, je nachdem wir ankommen, wird gehalten, um Holz und Fracht zu laden. Die Uferbewohner sind dessen gewärtig und finden sich dann zur Stelle ein.

Es interessirt vielleicht zu wissen, dass die Capitäne der brasilianischen Dampfer (speciell auf dem Amazonenstrom) die Passagiere aus ihrer eigenen Tasche verköstigen müssen, hingegen ausser dem Fixum noch einen Anteil an der Fracht und einen gewissen Procentsatz am Passagegeld geniessen; sie besorgen deshalb auch selbst den Einkauf der Lebensmittel und machen oft ein gutes Geschäftchen dabei!

c) Vegetation  
und Producte  
im Amazonas.

Wir fahren bisweilen stundenlang, ja halbe Tage, ohne nur eine Wohnung anzutreffen; soweit das Auge reicht, Bäume an Bäume, die nicht gestatten, einen Blick ins Land zu werfen. Von Palmen und andern am untern Amazonenstrom vorkommenden Baumarten nenne ich als die bemerkenswertesten:

1. die *Miriti-Palme* (eine Art Fächerpalme),
2. die *Assahy-Palme* (Frucht gleichen Namens erwähnt auf S. 117),
3. die *Mary-Mary* oder *Morú-Morú*, welche besonders häufig am Maranon, resp. im peruanischen Gebiet vorkommt.
4. die *Embáuba-Palme*.

Handelsproducte liefernd, seien folgende erwähnt:

1. Der *Gummibaum*, genannt *Seringueira*, von welchen der *Gummi* oder *Kautschuk*, portugiesisch *Seringa*, in Brasilien unter dem Namen *Borracha* in den Handel kommend, gewonnen wird. *Seringueiro* bedeutet Gummisammler, resp. Verarbeiter des Stoffs.

Der Gummibaum erreicht eine Höhe von 20—40 Meter, misst etwas über einen Meter im Durchschnitt und hat einen schlanken Stamm. Erntezeit zwischen Juli und Januar.

Zubereitung der Borracha: der Gummibaum wird angebohrt; die herausquillende, milchartige Flüssigkeit, in Gefässen aufgefangen, abgekocht und trocken gelassen, gibt den Kautschuk oder die sog. Borracha, welche in runder und länglicher Form in den Handel kommt. Man unterscheidet drei Sorten:

- a) Borracha  *fina* (fein),
- b) Borracha  *entre-fina* (mittelfein).
- c) Borracha  *sernamby* (geringste Qualität).

Erst nachdem die Seringa aufgeschnitten ist, wird die feine von der halbfeinen Sorte geschieden, erstere ist glatt und gelbweiss, letztere braun und mit zahlreichen Schründen versehen. Der beim Kochen des Stoffs zurückbleibende Abgang liefert das sog. *Sernamby*, die geringste Kautschukart, welche von Farbe schwarzbraun und von schwammiger Form ist. Die Cambebas-Indianer am Solimoes nannten den Gummi cau-uchú; daher stammt wahrscheinlich das Wort Kautschuk?

Es wird am ganzen Amazonasstrom Gummi gesammelt. Haupt-districte für den Artikel sind das obere Flussgebiet, sowie die Nebenflüsse Rio Negro, Madeira, Purús und Javary. Wir luden davon an Fracht grössere Quantitäten am obern als am untern Amazonas ein.

2. *Cacáo*. Der Cacaostrauch wächst im Amazonasgebiet grösstentheils wild. Die wichtigsten Cacaopflanzungen, die sog. „Cacoal imperial“ (Cultur) sind in der Gegend zwischen Santarem und Obidos. In Cameté am Tocantins ist ebenfalls bedeutender Cacaobau.

Stadt *Cameté*, grosser Handelsplatz am linken Ufer des *Rio Tocantins*.

Der *Tocantins* wird durch die Amazonas-Companhia-Steamer befahren bis nach *Baiao*.

Die beste Sorte wird in Pará und Maranhao cultivirt. Der Cacáo ist nach dem Gummi der verbreitetste Ausfuhrartikel.

Jährlich finden drei Ernten statt: im März, Juni und September.

3. Der *Castanienbaum*, genannt *Castaneira*, ist ein stattlicher Baum von 24—30 Meter Höhe. Derselbe wächst überall am brasilianischen Amazonas wild, kommt jedoch im peruanischen Flussgebiet nicht vor. Die Frucht, *Castanha* genannt, findet sich, von einer zähen Rinde umgeben, in einer cocosnussähnlichen Kapsel zu zwölf bis sechzehn Stück beisammen. Die *Castanha* kommt in Manáos und Pará auf den Markt, wird teils als Essware verkauft und weiterhin versandt, teils in grossen Quantitäten nach Europa, speciell England und Russland und nach Nordamerika ausgeführt und dort unter dem Namen Brazil- oder Pará-Nuss (Brazil-Nut) verkauft. Ferner wird Öl daraus gepresst. Sie schmeckt ähnlich wie die europäische Nuss, ist nur etwas ölig.

Eine feinere Abart ist die sog. *Sapucaia*.

Zeit der *Castanha*-Ernte: März bis April.

Hauptdistricte: Coary und Teffé am Solimoes, Cameté am Tocantins.

4. Die *Cocospalme*. Cultur spärlich. Getroffen in Teffé am Solimoes. Die Cocosnüsse kommen auf den Markt nach Pará.

Dies sind die Hauptproducte des Amazonasgebiets.

Von Santarem  
nach Villa  
Bella.

(Fortsetzung der Reise.) 16. November. Die Gegend zwischen Santarem und Obidos, welchen Ort wir um mittags erreichten, ist ziemlich angebaut und scheint demnach bewohnter zu sein.

Obidos.

*Obidos*, Festung, letzte Ortschaft in der Provinz Pará, liegt am linken Ufer des Amazonenstroms, auf einer Anhöhe; ist kleiner als Santarem und war früher eine *Aldeia* (Dorf) der Pauxis-Indianer. Einige Meilen oberhalb Obidos mündet der *Rio Trombetas* in den Amazonenstrom.

Erwähnenswert ist der Umstand, dass die Meeresflut sich bis Obidos hinauf erstreckt (Distanz von Pará 607 Meilen).

Unsere Gesellschaft wurde hier durch einen Passagier bereichert und zwar in der Person eines amerikanischen Naturforschers, der Parasiten (Schlingpflanzen) und Schädel sammelte. Er hatte grössere Reisen im Innern Brasiliens mit Erfolg ausgeführt und sich lange Zeit unter den Cariberis-Indianern (Cannibalen) am obern Tapajoz aufgehalten.

(NB. Der *Rio Tapajoz* wird durch die Amazonas-Compagnie-Dampfer bis zur Station *Itaituba* befahren.)

Alvarenga.

Am Abend hielten wir beim Sitio *Alvarenga*, einer bedeutenden Farm. Es sollten hier ca. 24 Stück Ochsen eingeschifft werden; zu diesem Behuf begaben wir uns Alle ans Land. Der Farmer (Fazendeiro) trieb eine grosse Zahl Stiere in den Corral (umzäunter Raum); nun wurden die fettesten ausgelesen und mit Lasso eingefangen, hierauf von zwei Moleques (Mulattenjungen) an den Fluss hinuntergeführt, ins Wasser getrieben und, am Schiff angelangt, mittelst der Krahen an Bord gehisst. Unterdessen sassen wir auf der Hecke und betrachteten das sich vor unsern Augen abwickelnde drollige Schauspiel.

Es war keine leichte Aufgabe, die Tiere einzufangen, welche sich sehr unbändig benahmen und trotz der Schlinge aus dem Gehöft rasten, wobei die Moleques manchen unfreiwilligen Purzelbaum schlugen, doch ohne Schaden zu nehmen.

Villa Bella.

17. November. Wir ankerten am Morgen in *Villa Bella* (r. U.), ehemals *Villa Nova da Rainha* genannt, erste Ortschaft in der Provinz Amazonas. Die Gebirgskette *Serra dos Perentintius* bildet officiell die Grenze zwischen den beiden Provinzen Pará und Amazonas.

Von Villa  
Bella nach  
Serpa.

Drückende Hitze herrschte, bis am Nachmittag ein tüchtiger Regenschauer die Luft einigermassen abkühlte. Der Fluss wird von *Villa Bella* an beträchtlich breiter; abends 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr passirten wir die

breiteste Stelle, wo die Entfernung von einem Ufer zum andern in gerader Linie ca. zwei Stunden misst.

18. November. Am Morgen wurde Halt gemacht, um am Ufer Capim (Gras) für das Vieh zu schneiden. Nachdem wir eine grosse unbewohnte Insel, die Ilha de Serpa, passirt hatten, ankerten wir vor der Ortschaft *Serpa* oder *Itacoatiára* (l. U.), welche fast gegenüber von dem Zusammenfluss des mächtigen *Rio Madeira* in den Amazonenstrom liegt. Die Einwohner von *Serpa* unterhalten daher einen regen Handel mit den Madeirensern.

Serpa (oder  
Itacoatiára).

Der *Rio Madeira* ist der grösste Nebenfluss (zur Rechten) des Amazonenstroms und wird durch die Amazonas-Compagnie-Dampfer bis nach *San Antonio* befahren.

Rio Madeira.

Die Weiterfahrt bot mannigfache Abwechslung: Schwärme von Ciganas (Vögel mit rotbraunem Gefieder), Tucane mit langen roten oder gelben Hackschnäbeln flogen am Ufer vorbei; Krokodile (*Jacarés* genannt), zeigten sich, die ersten Specimen, die wir seit der Abreise von *Pará* zu Gesicht bekamen.

Von Serpa  
nach Manáos

19. November. Wir passirten heute die berüchtigten Riffe „*Pedras*<sup>1</sup> *Morona*“, so benannt, weil im Jahr 1862 die peruanische Corvette „*Morona*“ daselbst Schiffbruch litt.

Nachmittags fuhren wir in den *Rio Negro*, einen wichtigen Nebenfluss zur Linken des Amazonenstroms. Der Name „*Rio Negro*“, d. h. schwarzer Fluss, rührt von der Farbe seines Gewässers her, welche in der Tat eine dunkle, ja schwarze ist. Bei der Vereinigung des Amazonenstroms mit dem *Rio Negro* ist eine deutliche, scharfe Abgrenzungslinie der Gewässer, resp. des schmutzigen braunen Amazonas und des schwarzen *Rio Negro* bemerkbar. Ich konnte das Phänomen auf der Rückreise (am Anfang der Regenzeit) noch deutlicher beobachten; der *Rio Negro* soll nämlich zur Zeit der Hochwasser eine dunklere Farbe annehmen, als zur Zeit der Vazante.

Rio Negro.

Eine Stunde nach der Einfahrt in den *Rio Negro* ankerten wir im Hafen von *Manáos*, Hauptstadt der Provinz Amazonas (Distanz von *Pará* 996 Meilen).

Manáos.  
3° 8' 4" S.  
59° 45' 0" W. G

*Manáos*, ehemals *Barra do Rio Negro* genannt, liegt am linken Ufer des *Rio Negro*. (Von den Bewohnern des Alto Amazonas wird *Manáos* kurzweg „a Capital“ benannt). Ab Bord ist nur ein kleiner Teil der an 5000 Einwohner zählenden Stadt sichtbar. In erster Linie zeichnet sich die Kirche (a Cathedral) durch ihre relative Schönheit aus; der Bau derselben dauerte nicht weniger als neun Jahre, da er

<sup>1</sup> Pedra = Stein, Fels.

mangels an Geld, nachdem er schon in Angriff genommen worden war, wieder sistirt werden musste, bis neue Subsidien anrückten.

Von Freunden in Pará war ich an ein deutsches und an ein englisches Haus in Manáos empfohlen. Als ich mich anschickte, das Schiff zu verlassen, kam ein Herr an Bord mir entgegen, welcher seinem Aussehen nach ein Ausländer schien. Meine Vermutung war richtig, es war Herr G., ein Deutscher, Chef des Hauses, für das ich einen Brief hatte. Wir verfügten uns sofort zusammen in die Stadt. Ich verbrachte einen sehr gemüthlichen Abend in Gesellschaft der beiden Hamburger, Herrn G. und seines Associé, Herrn M., Inhaber eines bedeutenden Import- und Exportgeschäfts.

Die Stadt Manáos liegt auf Hügeln gebaut, inmitten reichster Tropenvegetation. Ich sah hier die Königspalme (*Palmeira imperial*), die ich s. Z. in Pernambuco getroffen hatte. Die Strassen sind mit Kerosene-Lampen erhellt; Gas ist noch nicht bis Manáos gedrunken. Hauptstrasse (gepflastert) ist die „Rua Brazileira“, in welcher sich die Läden und Büreaux befinden.

Die Bevölkerung von Manáos besteht aus Brasilianern, Portugiesen, Mulatten, Indianern und einigen wenigen Fremden. Neger sind vereinzelte hier, stromaufwärts werden gar keine mehr getroffen. Derzeit hielten sich infolge der Secca (Dürre) viele Cearensen Emigranten in Manáos auf, welche als Lastträger oder Schiffsarbeiter ihren Unterhalt verdienten.

In den Haushaltungen verrichten Tapuyos-Indianerjungen und -Indianermädchen allerhand Dienste; sie sprechen unter sich die Lingoa geral oder Tupi, verstehen zwar zuweilen etwas portugiesisch.

Für die kleine Fremdencolonie (einige Deutsche, Franzosen und Engländer; Schweizer keine, so viel ich weiss) ist der Aufenthalt in Manáos, offen gestanden, sehr einförmig. Gesellschaftliche Vergnügungen gibt es wenig und beschränken sich dieselben auf einige vom Senhor Presidente, oder von andern officiellen Persönlichkeiten veranstaltete Bälle und Dilettanten-Theatervorstellungen; dagegen spielen Processionen, Kirchenfeste, Presebios (wie in Pernambuco gesehen) eine namhafte Rolle im Leben der Manáoenser.

Es erscheinen in der Stadt täglich drei Zeitungen, wovon „O Comercio do Amazonas“ die wichtigste ist.

Als interessanten Vorfall theile ich noch mit, dass im Juli 1878 das amerikanische Kriegsschiff „Entreprise“ nach Manáos kam, ungeachtet der brasilianischen Gesetze, laut welchen das Befahren des Amazonenstroms und seiner Nebenflüsse allen fremden Kriegsschiffen verboten ist.

Manáos ist der Stapelplatz für die Producte des ganzen Amazonasgebiets und Mittelpunkt der Amazonendampfschiffahrt und derjenigen der Nebenflüsse. Ich lasse eine kurze Notiz betreffend den Schiffsverkehr (mit Manáos) folgen:

Communi-  
cationen von  
Manáos mit  
dem Ama-  
zonas etc.

Die *Amazonasgesellschaft* (Companhia de navegação a vapor do Amazonas, limitada) expedirt ab *Manáos* Dampfschiffe *nach*:

auf dem Amazonenstrom selbst:

1. *Pará* dreimal monatlich; Fahrdauer 5—7 Tage, abwärts 3 bis 4 Tage;

2. *Yquitos* (Perú) einmal monatlich; Fahrdauer 10 bis 12 Tage, abwärts 8 bis 9 Tage;

auf den Nebenflüssen zur Rechten (ausgenommen Rio Negro z. L.):

3. nach dem *Rio Madeira* einmal monatlich (bis San Antonio ca. neun Tage);

4. nach dem *Rio Purús* einmal monatlich (bis Hyutanahan);

5. nach dem *Rio Negro* einen Steamer alle zwei Monate bis San Isabel, über 500 Meilen;

6. nach dem *Rio Juruá* einen Steamer alle zwei Monate (bis Marary ca. 500 Meilen).

Sodann verkehren monatlich die Particulardampfer (je einer) zwischen Manáos, dem obern Amazonenstrom und der Küste.

Die Red Cross Line von Liverpool entsendet alle drei Monate einen Dampfer nach Manáos (der einzige, welcher von Europa aus so weit ins Innere Brasiliens eindringt), um Producte, speciell Borracha zu laden, welche von dort direct nach England eingeführt werden. Diese Steamer sind zuweilen insgesamt von dem englischen Haus in Manáos befrachtet. Brasilianische Händler befahren in Canoës den *Rio Branco* (Nebenfluss des Rio Negro) bis ins venezuelanische Gebiet und bringen von dort Producte von Manáos zum Verkauf.

20. *November*. Ich spazierte am Morgen in der Stadt umher; gern hätte ich den in der Nähe befindlichen Wasserfall (a Cachoeira grande) besucht, aber die Zeit dazu fehlte mir. Die Herren trösteten mich mit der Aussage, dass sich der Ausflug in gegenwärtiger Jahreszeit nicht lohne, indem die Cascade durch die anhaltende Trockenheit stark reducirt sei.

Kurz vor unserer Abfahrt am Abend wurde uns noch das unverhoffte Vergnügen zu Teil, den Dampfer „Obidos“, welcher s. Z. bei Yquitos aufgelaufen war und drei Monate in der Klemme stack, wieder anlangen zu sehen.

21. *November*. Wir legten an zwei grossen Sitios, genannt *Manaca-Purú* und *Anamá*, an. Sonst begegnete nichts von Belang.

Von Manáos  
nach Coary.

Rio Purús.

22. November. Wir passirten am Morgen die Mündung des *Rio Purús*, Nebenfluss zur Rechten, von Wichtigkeit wegen des Gummihandels. Der *Purús* wird durch Dampfer bis zur Station *Hyutanahan* befahren.

Mittags Halt beim Sitio *Anory*, in einer Einbuchtung bei einem See gleichen Namens gelegen. Wir sahen hier Alligatoren in Unzahl; es gibt deren, die bis  $4\frac{1}{2}$  Meter in der Länge messen.

Vegetation am Solimoes.

Die Landschaft am Solimoes oder mittlern Amazonenstrom bietet keinen prägnanten Unterschied von derjenigen am untern Flussgebiet; der Wald allein ist streckenweise lichter. Von Palmen am Solimoes nenne ich:

1. die *Popunha-Palme* (Früchte tragend, welche gekocht und gegessen werden);
2. die *Assahy* (wilde Art);
3. *Praxiuba-Palme*;
4. *Morú-Morú* (Gesträuch).

Nachts (22. November) langten wir vor der Ortschaft *Cudajaz* an.

Nazareth.

23. November. Wir steuerten heute in einen engen Nebenfluss, *Rio Badajoz*, ein, bis wir nach dreistündiger Fahrt (im Rio Badajoz) Sitio *Nazareth* erreichten, eine höchst einfache, auf Pfählen zum Schutz gegen die Überschwemmungen während der Regenzeit gebaute Wohnung. Dach und Wände sind aus Palm- und Bananenblättern zusammengefügt. Wir wurden von den Insassen freundschaftlichst empfangen. Der Mann treibt bedeutenden Handel mit Pirarucú, Schildkröten etc., die er nach Manáos versendet, cultivirt ferner Zuckerrohr, Cacao und Bananen.

Das Wetter blieb den ganzen Tag bedeckt und verhältnismässig kühl, resp. zwischen 22 und 23° R., in der Nacht trat Regen ein.

Coary.

24. November. Nachmittags kamen wir in *Coary* an, einem Städtchen am See gleichen Namens. Der alte Name des Orts ist *Villa Alvelos*. Wir statteten zunächst dem Subdelegado (Ortsvorsteher), welcher Paraenser ist, einen Besuch ab. Wir traten in mehrere der Wohnungen ein, simple Lehmhütten, wie die meisten hiesigen Häuser. Die Leute schaukelten sich, Cigarretten rauchend, gemächlich in der Hängematte (es war Sonntag, doch mögen sie sich auch an den Werktagen schwerlich mit Arbeit überanstrengen). Nach Landessitte boten sie uns sogleich in Ermanglung eines Stuhls die Rede (Hängematte) an, „para descansar-nos“, d. h. „damit wir ausruhen könnten.“

Miranhas-Indianer versehen Hausdienste. Strassenbeleuchtung ist in Coary keine.

26. November. Schöne Weiden und wohlangebaute Fazendas (Farmen mit Castaniencultur) deuten an, dass wir uns einem fruchtbaren und bevölkerten District nähern. Wir befinden uns in der Castanha-Region. Nach einem Halt beim Sitio *Izidoro* (rechtes Ufer) fuhren wir in den *Rio Teffé* ein, welcher bei der Stadt Teffé in einen See gleichen Namens ausmündet. Im Hochsommer sind sowohl Flösschen als See fast total ausgetrocknet; die Dampfer sind dann genötigt, im Amazonenstrom selbst zu bleiben, resp. auf Distanz von drei bis fünf englischen Meilen von der Stadt. Wir selbst fanden im Fluss genügende Tiefe für unsere Durchfahrt; der Capitän liess jedoch für alle Vorsorge die Maschine langsamer fungiren, die Lotsen steuerten mit grosser Behutsamkeit, häufig sondirend. Wir kamen glücklich durch.

Von Coary  
nach Teffé.

*Teffé*, auch *Ega* genannt, ist die bedeutendste und blühendste Ortschaft im Gebiet zwischen Manáos und Yquitos. Die Brasilianer erheben Teffé in den Rang einer Cidade (Stadt), obgleich es bloss einige hundert Einwohner zählt, währenddem Coary und Cudajaz „Villas“ (Flecken) und noch kleinere Orte „Provação“ und „Freguezia“ benannt werden.

Teffé (od. Ega).

Ein furchtbares Gewitter entlud sich am Nachmittag kurz nach unserer Ankunft in Teffé, so dass auf einen Besuch am Land von vornherein verzichtet werden musste. Trotz des schlechten Wetters kamen mehrere Tefféer Kaufleute in ihren Montarias (Booten) angefahren, um Briefe und Waren in Empfang zu nehmen und Cargo zu bringen.

Es war eine stockfinstere, regnerische Nacht, als wir von Teffé abfuhren. Bald darauf erblickten wir die Lichter eines uns entgegenkommenden Dampfers (wie sich später herausstellte, des „Villa Bella“, welcher auf der Rückfahrt von Yquitos nach Pará begriffen war). Sofort wurden die üblichen Begrüssungssignale (durch Pfeifen) gewechselt; da, plötzlich befanden wir uns in der „Beira“ (Ufer einschnitt), d. h. wären bei der Dunkelheit, die nicht einmal die Uferumrisse wahrnehmen liess, auf Land gerannt, kein Haarbreit hätte dazu gefehlt. Im nächsten Augenblick war das Schiff leicht encalhirt, d. h. aufgelaufen (portugiesisch encalhado). Die Maschine wurde sogleich gestoppt und ein mit drei Lotsen und einigen Matrosen bemanntes Boot stiess ab, die richtige Route auszukundschaften. Nach einer Weile kehrten die Leute zurück, und nachdem die Sachlage, wo wir uns eigentlich befanden (denn wir hatten momentan den Cours verloren) aufgeklärt war, liess der Capitän mit vollem Dampf (full speed) rückwärts steuern; endlich nach mehreren vergeblichen Versuchen gelang es, den Steamer flott zu machen. Wir waren für diesmal mit dem Schrecken davongekommen.

Von Teffé nach  
Tonantins.

27. November. Ein nebeliger Morgen folgte auf die unheimliche

Nacht. Der Fluss ist zu beiden Seiten von schroffen Abhängen von rotem Lehm begrenzt, von welchen sich Schollen losbröckeln und ins Wasser herabfallen, mitunter sogar Bäume nachreissend. Die Dampfer halten deshalb ihren Cours möglichst in der Mitte des Stroms. Lose Grasmassen und Baumstämme bilden Hemmnisse, welche bei der vorherrschenden starken Strömung nicht leicht zu überwinden sind. Papageien (sog. Periquitos, kleinere Art) und rote und gelbe Aras flogen vorüber, auch Tucane und Guariabo (Affen) zeigten sich im Wald.

Lago Uará.

28. November. Am Morgen ankerten wir in der Nähe eines kleinen Sees, des *Lago Uará*. Der dort wohnende Brasilianer kam per Canoë angefahren, brachte Waren, und lud uns ein, mit ihm auf den Fischfang zu gehen, indem, wie er sagte, der See einen grossen Reichtum an Fischen berge. Der Capitän und einige Passagiere, unter denen auch meine Wenigkeit, schlossen sich mit Vergnügen der Expedition an. Bevor wir in den See gelangten, an dessen Ufer ein grosses Sitio liegt, hatten wir durch ein hübsches, sehr enges Igarapé zu fahren. Wir machten innert kurzer Zeit eine sehr ergibige Beute an verschiedenartigen Fischen, wovon der sog. Sorubim ein schmackhaftes Gericht zum Mittagmahl lieferte. Zur Zeit der Vazante ist der See völlig ausgetrocknet.

Fonte Boa.

In der Nacht passirten wir *Fonte Boa*, Villa (Dorf) am rechten Ufer des Solimoes.

Rio Juruá.

Etwas unterhalb Fonte Boa mündet der *Rio Juruá* (Nebenfluss zur Rechten) in den Amazonenstrom.

Die Dampfer der Amazonascompagnie befahren alle zwei Monate den *Juruá* bis zur Station *Marary* (Distanz ca. 500 Meilen).

Bocca do Intahy.

29. November. Abends gelangten wir an die Mündung des *Rio Intahy* (Nebenfluss zur Rechten) und hielten während einiger Stunden vor einem bedeutenden Sitio, um Holz zu laden; es halfen bei dieser Arbeit Miranhas-Indianer und -Indianerinnen.

Bocca do Tonantins.

Am Nachmittag des 30. November ankerten wir beim *Rio Tonantins*. Die Ortschaft *Tonantins* (provação) liegt am Fluss gleichen Namens, auf eine Stunde Canoëfahrt vom Amazonenstrom. Des niedrigen Wasserstands im Rio Tonantins halber konnten wir nicht mit dem Dampfer bis Tonantins hinauffahren, blieben daher an der Bocca (Einmündung in den Hauptstrom) vor Anker.

Ich unternahm mit den Lotsen eine Entdeckungsreise nach einem Sitio, wo jedoch niemand anwesend war, als ein Miranha-Mädchen, welches auf unsere Frage, wo die Hausbewohner seien, keine Auskunft gab, sondern eine Reihe unarticulirter, uns rein unverständlicher Sätze murmelte, denn es sprach nur die Lingoa geral.

Früchte fanden wir im Überfluss vor: Goyabas, Cajús, Bananen;

wir wurden aber so sehr von den Piuno (gewisse Art Musquitos) belästigt, dass wir schleunigst den Rückzug an Bord antraten.

Inzwischen hatten sich die Notabilitäten des Orts eingefunden und blieben zum Abendessen mit uns. Ich machte unter ihnen zufälligerweise die Bekanntschaft eines (soit-disant) Franzosen; der Herr klagte bitterlich über das Einsiedlerleben, welches er hier, fern von jeglicher Civilisation führe und über die schlechte Nahrung; frisches Fleisch sei selten zu bekommen, da sämtliches Vieh zum Consum auf den Schiffen verkauft werde und die Eingeborenen sich von Pirarucú (Fisch), Schildkrötenfleisch und Farinha etc. nähren.

Auch an Bord des „Augusto“ war bald nach der Abfahrt von Manáos kein frisches Rindfleisch mehr vorhanden und kein Brod bis zur Ankunft in Yquitos. Statt dessen wurden gegessen: Schildkrötenfleisch, auf alle möglichen und unmöglichen Arten zubereitet (gebraten, gesotten, als Ragout), Pirarucú, Carne secca (an der Sonne gedörrtes Fleisch, Specialität von Ceará), ferner Bisquits (Schiffszwieback) und Farinha, Mandiocamehl. Bei keiner Mahlzeit in Brasilien darf die Farinha fehlen; die Brasilianer würden eher des Brods entbehren, als der Farinha! De gustibus non est disputandum!

Allgemeine  
Notizen.  
Schiffahrt etc.

Im Laufe der Nacht passirten wir die Bocca (Mündung) des *Rio Iça* oder *Putumayo* (Nebenfluss zur Linken), welcher in der Republik Columbia unweit der Stadt Pasto entspringt. Iça ist der brasilianische, Putumayo der spanische Name dieses Flusses. Im Jahre 1875 wurde der Rio Iça von Don Rafael Reyes, einem Columbianer, welcher eine Ladung China-Rinde (wovon das bekannte Fieberheilmittel Chinin [Quinina] bereitet wird) holte und nach den Vereinigten Staaten exportirte, zum erstenmale per Dampf befahren. Im Juli 1878 unternahm Don Rafael Reyes eine zweite Reise nach dem Iça. Einer von unseren Lotsen erzählte, er habe diese abenteuerliche und gefahrvolle Fahrt in seiner Eigenschaft als „Pratico“ mitgemacht, es sei ihm aber von allen Nebenflüssen, die er kenne, kein so tückischer Gesell vorgekommen, als der Iça, weil dessen Wasserstand täglich wechsle und er zahlreiche Sandbänke enthalte.

Von Tonantins  
nach  
Tabatinga.  
Rio Iça (oder  
Putumayo).

Im April 1879 wurde der Fluss von dem französischen Forscher und Marinearzt Dr. Jules Crevaux (den ich im Januar 1879 in Pará traf) per Canoë, teilweise auch per Dampfer befahren und genau erforscht. Crevaux drang vom Iça bis nach Pasto vor (Stadt in den Cordilleren von Columbia), kehrte sodann, den Rio Japurá hinabfahrend, wieder in den Amazonenstrom zurück.

1. December. Bei vorgerückter Abendstunde erreichten wir *Sao Paulo de Olivença*, unbedeutende Ortschaft, jedoch in hübscher Lage

Sao Paulo de  
Olivença.

am rechten Ufer des Solimoes. Die Häuser des Dorfs Sao Paulo sind auf hoher Barreira (so werden die steilen Uferhänge genannt) erbaut.

Etwa drei Meilen unterhalb Sao Paulo d'Oliveira ergiesst sich zur Rechten der *Rio Jantiatuba* in den Solimoes; dies Flüsschen gehört gleichfalls zu den „Aguas pretas“, wie Rio Negro, Intahy etc.

Allgemeine  
Notizen.  
Schildkröten.

2. December. Wir nehmen an Fracht für eigenen Consum täglich eine grosse Zahl *Schildkröten* ein, mit welchen hauptsächlich von Teffé an flussaufwärts stark gehandelt wird. Die grossen Species (*Tartarugas* genannt) messen bis drei Fuss Länge, wiegen bis zwei Arrobas (30 Kilogramm) und kosten von 24—6\$000 (ca. 5—15 Fr.) per Stück. Die kleinen Schildkröten (*Tartaruginhas*) sind von Faustgrösse und kleiner, sehr delicat und wohlschmeckend zu essen; die Eier bilden ebenfalls eine gute fette, zwar etwas schwer verdauliche Speise. Dass Schildkrötenfleisch europäischen Mägen nicht zuträglich sei, wie vielfach behauptet wird, habe ich persönlich nicht erfahren; ich ass reichlich davon während der Reise und befand mich ganz wohl dabei.

Rio Javary.

3. December. Heute passirten wir den Grenzfluss zwischen Brasilien und Perú, *Rio Javary* (Nebenfluss zur Rechten), welcher durch drei Boccas (Arme) in den Amazonenstrom einmündet.

Das rechte Ufer des Javary ist brasilianisches Gebiet; das linke Ufer ist peruanisches Gebiet.

Bei der ersten Bocca des Javary liegt am rechten Ufer des Solimoes Sitio *Sao José de Javary*, woselbst kurzer Halt gemacht wurde. Um Mittag hielten wir an der dritten Bocca des Javary, bei einem Sitio. Es wird hier Maniok gebaut. In der Umgegend leben Ticunas- und Cambebas-Indianer.

Tabatinga.  
4° 14' 31" S.  
70° 2' 24" W. G.

Nachmittags ankerten wir vor *Tabatinga*, Festung, an der brasilianischen Grenze.

Die Amazonenser geben Tabatinga pompöse Titel bei, sie nennen es: „A celebre e mais heroica fortaleza, o nosso baluarte contra o Perú“, (d. h. „die berühmte und heldenmütigste Festung, unser Bollwerk gegen Perú“). Tatsächlich besitzt dieselbe ein Dutzend bedrohlich am Ufer aufgepflanzter Kanonen (ob sie wohl geladen sind?) und eine Garnison, worin fast gleichviel Officiere als Soldaten sind. Die Kaserne (Quartel) ist neu und stattlich.

Tabatinga ist seit dem Jahre 1776 ein militärischer Posten!

In den Provinzen Pará und Amazonas bestehen folgende befestigte Plätze (Fortes):

Pará, Macapá, Obidos, Tabatinga.

Als bald nach unserer Ankunft kamen die Militärbehörden und verschiedene Civilpersonen an Bord. Der Platzcommandant von Tabatinga, „O ill. Senhor Joao Ignacio d'Oliveira Cavalléro, Capitao,

Commandante“, durchmusterte mit Amtsmiene die Schiffspapiere und visitirte die Pässe sämtlicher Passagiere. Hierauf wurden bei einigen Flaschen Pale-Ale, welche der Capitän credenzte, die Novedades (Neuigkeiten) des Langen und Breiten besprochen. Die jeweilige Ankunft der Dampfer ist für die Bewohner von Tabatinga, 2078 Seemeilen von Pará entfernt, natürlich immer ein bedeutsames Ereignis, denn mit Ausnahme der zwei Escales per Monat (einmal durch die Amazonas-Compagnie und einmal durch den Particulardampfer), besteht absolut keine andere Verbindung mit der Küste.

Die brasilianischen Officiere und Beamten, welche nicht selten mitten aus dem grossartigen Treiben der Weltstadt Rio heraus in dies abgelegene Nest Tabatinga versetzt werden, betrachten es als eine Art Verbannungsort und da mögen sie nicht ganz Unrecht haben, denn es gibt kaum anderswo am Amazonas einen trostlosern Aufenthalt als diesen; auch die Umgegend, lauter niedriges Busch- und Grasland und nicht die reiche Vegetation, welche man sonst am Amazonenstrom zu sehen gewohnt ist, aufweisend, trägt ein monotones Gepräge.

Die beim kurzen Besuch des Orts empfangenen Eindrücke geben mir zu obigen Erörterungen Anlass.

Ich begleitete den Schiffskommissär nach der Wohnung des Postmeisters, welchem er die Briefe überbrachte. Eine regelrechte Postablage gibt es hier nicht. Wir betraten ein ödes Gemach im Erdgeschoss, welches auch des geringsten Comforts ermangelte. Der Fussboden bestand nicht, wie es in Nordbrasilien sonst Usus ist, aus Backsteinen, sondern aus getretenem Lehm. Das Zimmer hatte keine Decke, sondern befand sich unmittelbar unter dem Sparrwerk; eine Hängematte, nebst Musquitovorhang, ein wurmstichiger Tisch und ein hölzerner Koffer (statt eines Schrankes) bildeten das gesamte Mobiliar! Hühner und andere ungebetene Gäste spazirten unbehelligt ein und aus. Überall in Tabatinga sieht es ungefähr gleich ungemütlich aus. Die Ortschaft besteht lediglich aus einem von einem wüsten Platz umschlossenen Häusercarré; hievon abgesondert liegen, in ca. zehn Minuten Distanz, die Kaserne und Officierswohnungen.

Die *Musquitos* sind eine arge Plage in Tabatinga. Madame Agassiz (Gattin des verstorbenen berühmten Professors L. Agassiz) berichtete in ihrer Reisebeschreibung vom Amazonas (1865), dass, als sie in Tabatinga bei anbrechender Nacht ans Land stieg, um den Ort zu besichtigen, sie von ihrem Vorhaben der *Musquitos* wegen absteigen musste, und die Einwohner hätten ihr den gütlichen Rat erteilt, schleunigst an Bord zurückzukehren, wenn sie nicht diesen blutgierigen Insekten, welche sich, sowie die

Notizen über  
die *Musquitos*  
und anderes  
Ungeziefer im  
Amazonas.

Sonne untergegangen ist, in unzähligen Schwärmen über das Land verbreiten, zum Opfer fallen wollte!

So schlecht erging es uns nun nicht; wir verweilten aber auch nur kurze Zeit am Land.

Ich will bei dieser Gelegenheit Einiges über die Musquitos und anderes im Amazonas vorkommendes Ungeziefer beifügen:

Der Hauptherd dieser Landplage (wie man die Musquitos füglich nennen kann) ist das obere Flussgebiet, besonders die Gegend zwischen Teffé und Yquitos. Wie ich mehrmals zu beobachten Gelegenheit hatte, waren, während der Dampfer an den Sitios oder Ortschaften am Solimoes vor Anker lag, die Schiffswände buchstäblich schwarz von der Menge Musquitos; in vermehrtem Mass war dies an den Abenden der Fall, weniger während der Fahrt selbst.

Es unterscheiden sich in Amazonas zwei Hauptarten:

1. Der sog. *Piúm*, in Perú *Mosquito* benannt, ein winzig kleines Insekt (kaum grösser als ein Stecknadelknopf), welches, so unscheinbar es auch ist, einen äusserst schmerzhaften und quasi giftigen Stich versetzt. Die betroffenen Stellen üblen sich oft und hinterlassen lange noch schwarze Tupfen; so sah ich Leute, die in Folge der Piúmstiche, welchen sie beständig ausgesetzt sind, im Gesicht total gesprengelt waren, als ob sie Pockennarben trügen.

Der Piúm erscheint bloss am Tage und räumt bei hereinbrechender Dämmerung seinem Rivalen das Feld, nämlich:

2. dem *Carapaná*, in Perú *Zancúdo* genannt. Der *Carapaná* (englisch Sanguinary Mosquito) sticht nicht minder empfindlich als der Piúm, doch ist sein Stich nicht von schlimmen Folgen begleitet. Die Ticunas-Indianer bezeichnen ihn mit dem Namen „Ah“.

Beide Musquitos-Arten treten zur Regenzeit myriadenweise, im Sommer spärlicher auf. Ein sonderbarer Umstand ist der, dass das Rio Negro-Gebiet frei von Piúms ist.

Die Indianer reiben sich zu ihrem Schutze gegen die Musquito-stiche am ganzen Körper mit Fett ein.

Im Wiesenland findet sich der Mucuí vor (in Perú *Ysanquí* benannt), ein kleines Insekt, dessen Stich heftiges Jucken verursacht. Ich hatte davon in Coary und Teffé zu leiden. Ein kurzer Gang durch Busch- und Mattland genügt, dass man über und über mit Mucúims bedeckt wird.

In Manáos und Umgebung tritt die „*Formiga de fogo*“ oder Feuerameise (rote Art) auf, welche wie Nadeln sticht.

(Fortsetzung.) 3. December. Die Grenze der Territorien von Brasilien und Perú wird durch eine steile Böschung am Ufer gebildet, an welcher Stelle ehemals ein peruanischer Militärposten (Letitia) stand.

Die erste Ortschaft in der Republik Perú, das ist *Lorreto*, erreichten wir im Laufe der Nacht. Mehrere Passagiere schifften sich an Bord des Steamers „Augusto“ ein, u. a. der Gobernador (Vorsteher) des Dorfs, ein Peruaner. Von Loreto an stromaufwärts wird spanisch gesprochen.

Einfahrt in  
peruanisches  
Gebiet.  
Loreto.

4. *December*. Am Morgen hielten wir an der Mündung des Flusses *Caballo-Cocha*. Die Ortschaft gleichen Namens liegt eine halbe Stunde davon entfernt, an einem See. Die Ufer des Flusses *Caballo-Cocha* sind mit hohem Schilfgras bewachsen. Undurchdringlich ist der Wald für jeden, der sich ohne Machete (starkes Hackmesser zum Bahnhauen durch das Dickicht) hineinwagen würde.

Caballo-Cocha.

Es stiegen einige peruanische Händler hier ein. Die Conversation bei Tisch wurde in portugiesisch und spanisch geführt und zwar zu vollkommenem, gegenseitigem Verständnis, da die beiden Sprachen einander sehr ähnlich sind.

5. *December*. Mittags hielten wir beim Sitio *Sancudo* (linkes Ufer), um Holz einzuladen. Ich ging ans Ufer und ehe ich mich im Wald erst umgesehen hatte, standen plötzlich zwei Indianer vor mir da. Der Immediato (zweiter Capitän vom „Augusto“) war inzwischen auch hinzugekommen. Vereint trachteten wir, den Indios begreiflich zu machen, dass sie am Holzladen Hand anlegen sollten; dieselben hörten jedoch nicht auf unsere Worte, sondern rannten spornstreichs davon, waldeinwärts. Alles Rufen fruchtete nichts — fort waren sie. Ich verfolgte die Indianer ein Stück weit, musste die Jagd aber bald aufgeben, da der schmale Pfad ein jähes Ende nahm (wenigstens für nicht an Urwaldwege gewöhnte Augen) und das von den Regengüssen des Iverno durchweichte Terrain, sowie Schlingpflanzen und in kreuz und quer herumliegende Baumstämme den Marsch ungeheuer erschwerten. Nach einer Weile kam der Dueno (Herr des Sitio) in einem Canoë angefahren; in demselben Augenblick tauchten wohl zwanzig Indianer aus dem Dickicht hervor und machten sich emsig an die Arbeit; sie fürchteten den gestrengen Dueno, welcher sie wegen ihrer Trägheit tüchtig ausschalt.

Zusammen-  
treffen mit  
Yaguas-Indianern in  
Sancudo.

Die Indianer gehören zum Stamm der *Yaguas*.

Die *Yaguas* sind harmlos (*domesticados*), haben eine hellbraune bis gelbe Hautfarbe, mittlere Statur und gehen nackt mit Ausnahme einer Bastbinde um die Hüften (die Weiber mit einem cattunenen Schurz bekleidet); um das Handgelenk tragen sie Amulets von Schlangenhäuten, Zähnen und Knochen. Bart und Schnauzhaare raufen sie aus und scheeren das tiefschwarze Haupthaar ganz kurz ab. Unter den ältern sah ich welche, die tätowirt waren. Die *Yaguas* sprechen ein besonderes Idiom. Sie leben weit im Innern des Landes, in den Wäldern

und nähren sich von Bananen, Fischen und Macachera (Maniokwurzel). Es gibt ihrer, welche vom Putumayo aus Ecuador her nach dem Amazonenstrom kommen, wenn die Regenzeit und der Mangel an Lebensmitteln sie nach den Ansiedelungen treiben (eine kolossale Entfernung).

Pebas.

5./6. *December*. Während der Nacht langten wir in *Pebas* an, eine kleine Ortschaft am Flüsschen *Ambi-yacu* liegend, eine Meile oberhalb dessen Einmündung in den Maranon. Die Ufer des *Ambi-yacu* prangen in üppigster Vegetation.

Eine beträchtliche Zahl Passagiere schiffte sich hier ein, u. a. der britische Vice-Consul in Yquitos (ein Engländer). Die peruanischen Reisenden führten ihren ganzen Haushalt mit, das Bett, resp. eine Matratze (in Perú ist die Hängematte weniger im Gebrauch als in Brasilien), ferner Decke, Machete, ein Canoë etc. Es war eine unruhige Nacht.

Rio Napo.

6. *December*. Das Wetter klärte sich heute wieder auf, nachdem es die vergangenen Tage bedeckt und regnerisch gewesen war. Wir passirten abends die Mündung des *Rio Napo* (Nebenfluss zur Linken), in Ecuador entspringend.

Der *Rio Napo* wurde vom amerikanischen Naturforscher James Orton im November/December 1867, von Quito ausgehend, bis nach Pebas am Amazonenstrom befahren; ferner desgleichen von Quito aus durch den französischen Forschungsreisenden Charles Wiener im Mai 1880. Die Fahrt den Napo hinab nach dem Maranon ist schwierig und der wilden Indianer wegen (Jívaros und Zaparos) gefährlich.

Die Gegend von Pebas an flussaufwärts entfaltet eine schöne und mannigfach wechselnde Vegetationsfülle; riesige Lianen (Trepaderas) bilden ein förmliches Laublabyrinth.

Noch eine Nacht verbrachten wir an Bord und ankerten am Morgen des 7. *December* in *Yquitos*, unserm Reiseziel, letzte Station der brasilianischen Dampfschiffe. *Yquitos* liegt am linken Ufer des Maranon; einige Meilen oberhalb mündet der Rio Nanay in den Amazonenstrom.

*Yquitos*.  
3° 44' 15" S.  
73° 7' 30" W.G.

Ich hatte s. Z. in Pará einen Brief an einen in *Yquitos* ansässigen Franzosen erhalten und beeilte mich daher, denselben alsbald aufzusuchen. Herr M.... empfing mich in zuvorkommendster Weise und lud mich ein, so lang ich mich in dorten aufhielte, die Mahlzeiten bei ihm einzunehmen. An den kleineren Orten in Südamerika, wo keine Hotels zu finden sind, wird stets solche Gastfreundschaft ausgeübt.

Das Städtchen *Yquitos* ist grösser und wohlhabender als Tabatinga. Die Strassen sind nicht gepflastert und so ziemlich in ihrem Naturzustand belassen, resp. mit Gras überwuchert.

Bei einem Gang durch die Ortschaft in der Regenzeit soll es

nichts aussergewöhnliches sein, dass man die freilich unerwartete und unliebsame Rencontre eines — Alligators mache! Die Häuser sind „einfache Lehmhütten“, ausgenommen einige öffentliche Gebäude und das britische Vice-Consulat (Holzbauten). Die „Stadtbeleuchtung“ geschieht mittelst Öllaternen, welche aber sozusagen nie angezündet werden, — weil das Öl so sehr stinke!

Dicht am Städtchen an beginnt der Urwald (Mato virgem) und setzt dem Spaziergänger bald ein Ziel.

Die Bevölkerung (ca. 2000 Einwohner) besteht aus Peruanern, Indianern, einigen Brasilianern, Portugiesen, Amerikanern und Engländern. (Weder Deutsche noch Schweizer sind hier vertreten.) Das Volk spricht einen besondern Dialect, das sog. Inca (Gemisch von spanisch und quíchua). Die Einheimischen sind sehr gastfrei und höflich gegen Fremde; es fiel mir auf, dass sie mittheilsamer sind als die brasilianischen Amazonenser. Abends sitzen die Leute vor den Häusern, denn ein Verbleiben im Zimmer wäre der Hitze und namentlich der Musquitos wegen kaum erträglich.

Tertulias und Bailes (Abendgesellschaften und Tanz) sollen häufig abgehalten werden.

Die Nahrungsmittel der untern Classen sind: Bananen, Pirarucú und Maniok. Eine kleine süsse Bananenart, die sog. Zuckerbanane, wird hier gezogen.

Die Exportartikel von Yquitos bestehen in:

1. Producte: Gummi, Kaffee, Schildkrötenfett, (Manteca de jarapá genannt), Pirarucú, Salsaparilla, Tabak;

2. den Strohhüten, welche speciell in Moyobamba fabricirt und unter dem Namen „Chapéos de Chile“ in Pará und Pernambuco verkauft werden. Feine Sorten werden selbst in Yquitos bis 40 Milreis (ca. 100 Fr.) bezahlt und stehen qualitativ den Panamá- und Quayaquilhüten nicht nach.

Lebensmittel müssen grösstenteils von Manáos und Pará bezogen werden: bleibt der Dampfer einmal etwas länger als gewohnt aus, so kann Hungersnot eintreten. Die Zufuhr vom Westen beschränkt sich auf wenige Artikel: Kaffee, Tabak, Salsaparilla und hauptsächlich auf den Import der oben genannten Chapéos de Chile von der zwanzig Tagereisen westwärts von Yquitos (jedoch noch der diesseits der Cordilleren) gelegenen Stadt Moyobamba.

*Steuer in Yquitos.* Sämtliche Getränke, sowohl brasilianischer als peruanischer Provenienz, bezahlen bei der Einfuhr in Yquitos Derechos municipales (Gemeindesteuer), so z. B. zahlen:

ein Fass Wein 1 Sol, eine Flasche Caxaça 4 Reals peruanischer Währung.

Commercielle  
Notizen von  
Yquitos.

Die peruanische Provinz Loreto, wovon Moyobamba Hauptstadt und Yquitos Haupthafen am Marañon sind, ist frei von Aus- und Einfuhrzöllen, d. h. „alle Waren und Producte, welche aus dieser Provinz durch den Amazonas nach Pará oder den Zwischenstationen ausgeführt oder umgekehrt von Pará etc. (auch wenn europäischen Ursprungs) auf derselben Route („pela via do Amazonas“) nach der Provincia de Loreto eingeführt werden, bezahlen weder Aus- noch Eingangszoll.“ So kommt es, dass manche Manufacturwaren in Yquitos billiger einsteher als in Pará; zwar wird die Differenz durch die hohe Fracht beinahe aufgewogen.

Behufs Nachweis bei Ankunft der Dampfer von Yquitos in Manáos und Pará, dass die aus Oberperú importirten Waren effectiv peruanischen Ursprungs seien und demnach zollfrei eingehen, müssen die bezüglichlichen Connossamente durch den brasilianischen Consul in Loreto (am Marañon) certificirt werden.

Zur Verhütung des Schmuggels ist jeder Dampfer von zwei Angestellten (Guardas) der Alfandega (Zoll) von Belem und Manáos begleitet, welche Controle zu führen, resp. darauf zu achten haben, dass die von Pará und Manáos kommenden, für Perú bestimmten Waren (die also zollfrei sind) nicht etwa schon auf brasilianischem Boden ausgeladen würden, und auf solche Weise den dort pflichtigen Zoll umgingen.

Selbst zwischen den Provinzen Pará und Amazonas bestehen Zölle (Direitos provincials).

Das Klima von Yquitos ist gesund; Epidemien sind selten.

Die peruanischen Dampfer haben in Yquitos Anschluss an die brasilianische Linie:

1. nach *Yurimaguas* am *Rio Huallaga* (bedeutender Nebenfluss zur Rechten des Marañon) einmal monatlich; Fahrdauer aufwärts sechs, abwärts drei bis vier Tage.

Während der Vazante (Juli bis September) können die Dampfer des niedern Wasserstands im Rio Huallaga wegen nicht über Yquitos hinausfahren; die Communication mit Yurimaguas geht sodann per Canoë von statten. Manchmal fahren auch brasilianische Particular-steamers zur Zeit der Euchente (im Winter) bis Yurimaguas.

*Yurimaguas* am linken Ufer des Huallaga (dessen Besuch mir leider mangels Zeit und Gelegenheit nicht vergönnt war) ist Endstation der Dampfschiffahrt und Ausgangspunkt für die Reise über die Andes nach der Westküste, resp. via Moyobamba, Chachapoyas und Caxamarca nach Pacasmayo am Stillen Ocean. (Reisedauer ab Yurimaguas 26—28 Tage). Ich traf mehrere Kaufleute, welche den erwähnten Cordilleren-Übergang gemacht hatten und aussagten, die Route biete keine besondere Schwierig-

Communi-  
cationen von  
Yquitos mit der  
Westküste.

keiten. Der Senior Gobernador de Loreto (unser Mitpassagier) betrachtete die Reise, welche er schon zweimal vollführt hatte, als einen „Bonito paséo“ (hübschen Spaziergang)!

2. Anschluss der peruanischen Dampfer in Yquitos via *Nauta* (bei der Mündung des Rio Ucayali) den *Rio Ucayale* bis nach *Sarayacu* (ehemalige Jesuitenmissionsstation); zur Zeit der Hochwasser bis nach *Yarinacocha* hinauf.

Fahrzeit bis Sarayacu acht, bis Yarinacocha zwölf Tage.

Der Franzose Paul Marcoy schildert in seinem Werk: „Voyage à travers l'Amérique du Sud, de l'Océan Pacifique à l'Océan Atlantique“ in humoristischer und interessanter Weise die Reise vom Hafen Islay aus (an der Küste Perús) über Arequipa und Lampa nach Cuzco; von dort via Urubamba und Echarati nach dem Rio Ucayali; diesen Fluss hinab nach dem Amazonenstrom und letztern in seiner ganzen Länge bis Parà, also bis zum Atlantic per Canoë befahrend, ausgeführt zur Zeit, da die Dampfschiffahrt auf dem Amazonenstrom noch nicht bestand.

7. *December*. Heute abends fand in einer offenen, hölzernen, mit Pechfackeln erleuchteten Baracke ein Akrobatenvorstellung statt, unter zahlreichem Zulauf der Bevölkerung; auch wir Alle wohnten derselben bei. Sämtliche Frauen und Mädchen waren in weiss gekleidet. Es wurde der Chicha (Maisbier, sehr beliebt) fleissig zugesprochen.

8. *December*. Die Musquitos hatten mich die Nacht über kein Auge schliessen lassen, ich stand deshalb früh auf und trat in der Morgenfrische eine kleine Wanderung an. In einer Hütte hiessen mich die Leute eintreten und offerirten mir Bananen. Ich kaufte verschiedene Curiositäten ein: Indianische Waffen (Pfeile und Bogen von den Caxibos-Indianern am obern Ucayali und Pachitéa und von Santa Rosa am Napo) ein indianisches Kriegs- und Festcostüm, Fächer aus Vogelfedern zusammengesetzt und anderes mehr. Billig waren die Sachen nicht, aber jedenfalls reelle Ware; der Händler, ein Portugiese, unterstützte seine hohe Forderung durch die Behauptung (welche ich als glaubwürdig erachte), dass er selbst unter tausenderlei Gefahren und Strapazen die Gegenstände erkaufte habe.

Nachmittags verabschiedete ich mich von den gastlichen Yquitenos, um an Bord des „Augusto“ zu gehen, wo bereits Anstalten zur Abfahrt getroffen wurden. Die Güter waren sämtlich aus- und eingeladen und abgefertigt worden.

Gegen drei Uhr Abends wurden die Anker gelichtet. Es trat ein etwas kritischer Moment ein, als der Dampfer aus dem Hafen kehrte, indem derselbe bei der Wendung infolge eines in der Nähe des Anker-

Von Yquitos  
zurück nach  
Tabatinga.

platzes befindlichen Stromwirbels wie ein Pfeil herumtrieb, glücklicherweise und Dank der geschickten Steuerung jedoch nicht gegen die steilen Uferhänge (Barreiras) geworfen wurde. Eine nach Pará reisende spanische Familie hatte sich in Yquitos eingeschifft; im übrigen blieb unsere Gesellschaft die nämliche, wie bei der Hinfahrt.

9. *December.* Unter strömendem Regen langten wir am Morgen in *Pebas* an. *Pebas* ist eine Aldea (Dorf) der *Yaguas-Indianer*, von welchen wir derzeit bei Sitio Sancudo angetroffen hatten. Die *Yaguas* bewohnen conisch gestaltete Hütten aus Rohr und Palmblättern. Eine schmale Öffnung oder vielmehr ein Loch, wodurch man nur „auf allen Vieren“ gelangen kann, dient als Türe. Die Indianer sind scheu und misstrauisch; bei Annäherung eines Blanco (Weissen) ziehen sie sich in den entferntesten Winkel zurück. Ich verblieb einige Stunden am Lande, da mich diese eigentümliche Indianerniederlassung in hohem Grade interessirte. Es leben auch einzelne Peruaner (Beamte und Händler) hier.

Exportirt werden von *Pebas* Hängematten (Hamacas genannt), Salsaparilla (Medicament), Palo de cruz (eine sehr zähe Holzart und das sehr berüchtigte *Urari-Gift* (womit die Indianer ihre Pfeile vergiften). Das *Urari* wird von den *Ticunas-Indianern* am Putamayo-Fluss aus dem Saft gewisser, ihnen allein bekannter Wurzeln und Kräuter bereitet. Es ist ein Gift von grässlicher Wirkung, so z. B. tötet es einen Affen innert zehn, einen Ochsen innert zwanzig Minuten! Das *Urari* kommt, in kleinen Töpfen verschlossen, in Handel.

Nachmittags nahmen wir in *Peruaté* oder *Camuchéros* Fracht ein (Gummi, Pirarucú und Schildkrötenfett).

10. *December.* Die Fahrt geht flussabwärts bedeutend schneller von statten als in entgegengesetzter Richtung, resp. wird um 40 % abgekürzt, d. h. man fährt von Yquitos nach Pará in ungefähr der Hälfte der Zeit, welche zum Zurücklegen der gleichen Strecke flussaufwärts erforderlich ist.

Rückkunft in  
Brasilien.  
Tabatinga.

Abends fuhren wir wieder in das brasilianische Gebiet ein und ankerten bei anbrechender Nacht vor *Tabatinga*. Die Behörden kamen an Bord wie s. Z. bei der Hinreise. Ich besuchte die sog. Mesa de rendas (Zollbüreaux) von *Tabatinga*.

Von Tabatinga  
nach dem  
Rio Javary.

Von *Tabatinga* aus machten wir einen Abstecher nach dem *Javary-Fluss* und fuhren denselben acht Stunden (ca. 45 Meilen) weit hinauf bis zur Mündung des *Rio Tecahy*. Die wunderbar helle Mondnacht verlieh der vegetationsreichen Uferlandschaft des *Javary* einen erhöhten Reiz; es gab so vieles zu beschauen und zu bewundern, dass wir auf den Schlaf gerne Verzicht leisteten.

11. *December.* Früh morgens ankerten wir vor Sitio *Miranda* am

linken Ufer des Javary. Die Besitzer der Farm sind Portugiesen. Es wurde hier eine beträchtliche Ladung Borracha (Gummi) eingenommen und diverse Artikel (Fracht von Pará) ausgeladen, u. a. auch eine Singer'sche Nähmaschine. Sitio Miranda liegt gegenüber der Vereinigung des Rio Javary mit dem Flüsschen Tecuahy. Weiter hinauf fahren die Dampfer nicht.

Das rechte Ufer des *Rio Javary* gehört, wie gesagt, Brasilien an; die Farmer nun haben ihre Sitios auf das linke (peruanische) Flussufer verlegt, damit sie ihre Producte, speciell Borracha, zollfrei exportiren können, welche sie zwar grösstenteils auf dem jenseitigen (brasilianischen) Ufer holen, weil dieses an Borracha weitaus ergiebiger ist.

Notizen über  
den Rio  
Javary.

Das obere Gebiet des Javary, vornehmlich die Gegend zwischen diesem Fluss und dem Ucayali, ist von den wilden Horden der *Maxorúnas*- und *Marúbos-Indianer* („Indios bravos“)<sup>1</sup>, welche Menschenfresser sein sollen, bewohnt. Eine brasilianisch-peruanische Commission, welche behufs Regelung von Grenzstreitigkeiten vor einigen Jahren den Javary hinaufgefahren war, wurde von den Maxorúnas heimlich überfallen und fast bis auf den letzten Mann niedergemetzelt.

Von den Brasilianern werden die Maxorúnas „Barbudos“ (Bärtige) benannt, wahrscheinlich wegen ihrer struppigen Bärte, die ihnen ein wildes, greuliches Aussehen geben. Dies nach dem auf der Reise Gehörten.

12. December. Nachmittags wurden beim grossen Sitio *Maturá* (unterhalb Sao Paulo de Olivença) Holz und Fracht geladen. Des Nachts spät erreichten wir die Mündung des *Rio Tonantins*. Ungeachtet wiederholter Signalpiffe blieben die Tonantinsenser hartnäckig aus. Der Fluss Tonantins enthielt noch nicht hinreichend Wasser, dass der Dampfer bis zur Ortschaft hätte gelangen können; der Capitän beorderte daher einige Matrosen, unter Führung des Immediato (II. Capitän), in der Schaluppe dahin zu fahren, um zu sehen, ob Fracht erhältlich wäre. (Wir hatten jetzt nämlich einen Vorsprung gegen den Amazonascompagniesteamer, den wir s. Z. bei Yquitos kreuzten und der demnächst ebenfalls in Tonantins erwartet war.)

Vom Rio  
Javary nach  
Tonantins.

Ich beschloss die Excursion mitzumachen. Es kostete viel Mühe und Arbeit, gegen die starke Strömung im Fluss anzurudern, und es dauerte über eine Stunde, bis wir vor dem Dorf Tonantins anlangten. Die Ufer des Flüsschens sind von unzähligen Igarapés (Canälen) durchschnitten. Beim Mondlicht gewahrten wir dunkle Massen im Wasser,

NB. *Indio bravo* = wilder Indianer; *Indio manso* oder *domesticado* = sanfter, civilisirter Indianer.

Tonantins.

welche beim Annähern des Boots sofort verschwanden — Alligatoren — nicht zu verkennen! Da wir mitten in der Nacht in Tonantins ankamen, trafen wir erklärlicherweise niemanden mehr ausserhalb der Wohnungen und klopfen nun bei einem Franzosen an. Er mag uns wohl verziehen haben, dass wir ihn in seinem sanften Schlummer gestört, denn nach langem Hin- und Herreden entschloss er sich zur Abgabe von einigen Büchsen, enthaltend Schildkrötenfett, als Fracht für den Steamer „Augusto“ und begleitete uns sogar an Bord des Schiffs.

Von Tonantins  
nach Teffé.  
Bocca do  
Jutahy.

Im Sitio an der Bocca (Mündung) des *Rio Jutahy* wurde am folgenden Morgen (13. December) Ladung genommen von Borracha, Pirarucú und Schildkrötenfett. Ich machte mit den Lootsen einen Ausflug in den Wald; die leidigen Musquitos drängten uns zu baldiger Rückkehr und obendrein mussten wir uns so gut es ging gegen zwei von einem benachbarten Sitio zugelaufene Bluthunde zur Wehr setzen.

Allgemeine  
Notizen.

Pirarucú.

Der Fang des *Pirarucú*-Fisches wird mittelst Harpunen und Bogen bewerkstelligt, das ganze Jahr hindurch im Amazonas. Der Pirarucú tritt in grösserer Zahl in den Monaten Juni bis December auf.

Zubereitungsprocess: Der Kopf des Fisches wird abgeschnitten, sein Körper in sog. „Mantas“ geteilt, welche an der Sonne getrocknet und gesalzen werden (ca. 28 Pfund Salz per Fisch nötig). Die Mantas werden auf eine Pritsche zum Trocknen gelegt und müssen dort mindestens fünf Tage lang liegen bleiben; erst dann ist der Fisch zum Consum oder Verkauf tauglich.

„Manta“ bedeutet einen Fischabschnitt im Gewicht von ungefähr drei Kilogramm. Auf den Schiffscnossamenten im Amazonas werden die Pirarucú-Ladungen jeweilen per „Mantas“ angesetzt.

Der Pirarucú ist ein wichtiges Nahrungsmittel und couranter Handelsartikel in Nordbrasilien, speciell im Amazonas und in Pará; er wird gewöhnlich in Pacotes (Bündeln) von zwei Arrobas (ca. 30 Kilogramm) verladen. (1 Arroba = 14,63 Kilogr.) Das Gewicht eines Fisches beträgt bis vier Arrobas.

In Pará variirten die Pirarucú-Notirungen im December 1878 zwischen 3\$ und 4\$000 per Arroba = 7½—10 Fr.

Eine andere, gleichfalls in den Handel kommende Fisch-Art vom Amazonas ist der *Peixe-boi*.

Manteiga de  
tartaruga.

Das *Schildkrötenfett*, in Brasilien „*Manteiga de tartaruga*“ oder „*Mixira*“, in Perú „*Manteca de jarapá*“ genannt, wird aus den Schildkröteneiern, welche im Sommer an den Praias (Uferflächen) gesammelt

werden, zubereitet. Dasselbe findet im Amazonas und in Pará Verwendung als Kochbutter, Öl, Beleuchtungsstoff, sowie zur Seifenfabrication; es kommt, in Blechbüchsen von ca. 1 $\frac{1}{2}$  Arrobas verschlossen, in Handel. Preis einer Büchse (genannt latta) ca. 16\$000 = 40 Fr.

14. December. Im Laufe des Nachmittags passirten wir Sitio *Caixará*, welches gegenüber der Mündung des bedeutenden Zuflusses linker Hand, des *Rio Japurá* liegt.

Rio Japura  
(oder Caquetá.)

Der *Rio Japurá* entspringt in Columbia und führt bis zum Eintritt in brasilianisches Gebiet den Namen *Caquetá*.

Der Japurá wird bloss durch Canoës, nicht durch Dampfer befahren. Es soll viel Vanille in seinem Gebiet vorkommen.

*Curiosum.* Ehe sich der Rio Japurá in den Solimoes ergiesst, sendet ihm letzterer drei Zweigflüsse zu: Furo Uaranapú, Furo Mahuana und Furo Athy-Paraná. Der Amazonenstrom speist somit den Japurá, seinen Nebenfluss, bevor er ihn selbst aufnimmt!

*Teffé.* Ich begab mich zu näherer Besichtigung mit dem Capitän ans Land. Das Städtchen Teffé (wo der englische Zoologe Bates 4 $\frac{1}{2}$  Jahre und Professor Agassiz sechs Monate zubrachten) besitzt an Sehenswürdigkeiten: zwei Schulen, Camara Municipal und eine Kirche (welch' letztere ich besuchte). Die Strassen sind mit Öllampen erleuchtet. Die Häuser der bemittelten Classe bestehen aus Lehm, der mit Kalk über-tüncht ist und sind ebenso wohnlich eingerichtet als die in Manáos. Jedes Haus umgibt ein wohlgepflegter Gemüse- und Obstgarten. Da Teffé auf Wiesengrund gebaut ist, standen die Wege jetzt (zu Beginn der Regenzeit) teilweise unter Wasser.

Teffé.

Der See (Lago Teffé) hat seit unserem Besuch im November unmerklich an Volumen zugenommen. Auf dem jenseitigen Seeufer liegt die Ortschaft Nogueira (die Dampfer legen dort nie an).

Das Flussgebiet zwischen Teffé und Tabatinga ist der uncivilisirteste Teil vom Amazonas. Teffé ist das Handelscentrum der Juruá- und Japurá-Gebiete.

15. December. Wir ankerten Nachmittags in *Coary*, wiederum an einem Sonntage (wie das erste Mal). Mehrere der „Negociantes“ (Kaufleute) nahmen am Abendessen an Bord teil und versprachen dem Capitän, sie würden ihm für die nächste Reise, d. h. auf die Periode der Castanha-Ernte (Januar bis Februar) Fracht reserviren, welche dormalen äusserst rar war.

Von Teffé  
nach Coary.  
Coary.

16. December. Wir fuhren heute mit der Familie Pinheiro vom Sitio Nazareth den Fluss *Badajoz* neun Stunden weit (resp. seit Ver-

Von Coary  
nach Badajoz.

Rio Badajoz. lassen des Amazonenstroms) hinauf bis zur kleinen Ortschaft *Badajoz*. Auf dieser sechsstündigen Fahrt (ab Nazareth) ist nicht ein Haus weit und breit zu sehen. Der Fluss schlängelt sich in starken Windungen dahin; er war mit lockeren, von den Ufern detachirten Gräsern angefüllt, welche sich am Bug des Dampfers festsetzten und das Vorwärtskommen fast unmöglich machten. Wir übten uns im Schiessen auf Alligatoren; manche Kugel traf ihr Ziel. Nirgends auf der Reise sah ich eine solche Zahl jener Bestien bei einander vereinigt, als damals im Rio Badajoz. Wenn die Regenzeit anrückt, ziehen sich die Alligatoren mehr und mehr vom Amazonasstrom in die Nebenflüsse, Seen und Igarapés. Bei der Ortschaft Badajoz, wo wir schliesslich ohne Unfall um 7 Uhr abends anlangten, teilt sich der Fluss Badajoz in zwei Arme, in linker Richtung continuirend, in rechter Richtung in einen See (Lago Badajoz) ausmündend.

Von Badajoz  
nach Manáos.

17. *December*. Rückfahrt von Badajoz circa 10 Uhr morgens. Abends wurde bei Sitio *Nazareth* mit der Familie Pinheiro ein kleines Festessen abgehalten und wurden nach brasilianischer üblicher Weise einige Toaste (brindes) ausgebracht.

18. *December*. Nachmittags brach bei *Anamá* ein von orkanartigem Sturm begleitetes Gewitter aus, wie ich niemals ein zweites von ähnlicher Stärke im Amazonas erlebt habe.

Manáos.

19. *December*. Ankunft in *Manáos*. Nach der langen einsamen Fahrt war es mir wohl zu Mut, wieder im Bereich der Civilisation angelangt zu sein und namentlich war ich froh, die Musquitoplage hinter mir zu haben.

20. *December*. Leider nur zu schnell verstrichen die schönen Stunden in Manáos. Nachdem ich bei den früher erwähnten gastlichen Deutschen en famille (der Eine der Herren ist mit einer Hamburgerin verheiratet) den Lunch eingenommen und meinem Bekannten, dem Engländer, den Abschiedsbesuch abgestattet hatte, musste ich wieder an Bord gehen. Pünktlich zur fixirten Stunde (5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr Abends) dampften wir aus dem Hafen von Manáos, und nun geht es die letzte Strecke des Amazonenstroms hinunter.

Von Manáos  
nach Pará.

22. *December*. Wir kreuzten in der Nähe von Villa Bella eine brasilianische Corvette, welche nach Manáos fuhr.

Die Regenzeit ist definitiv im Anzug und kündigt sich durch täglich eintretende Gewitterregen und Wind an.

23. *December*. Wir fuhren ununterbrochen den ganzen Tag, passirten ohne Halt die Orte Santarem, Monte Alegre und Prainha. Die Aussicht auf die Ufer war durch Nebeldunst verhüllt, was von den durch Waldbrände verursachten Rauchmassen herrührte; in der That sahen wir nachts an beiden Ufern grosse Feuer auflodern.

24. *December.* Wir befinden uns wieder in belebter Gegend, begegnen mehreren von Pará herkommenden Dampfern. Nachdem wir durch den Rio Tajapurú gefahren waren, kamen wir im Laufe der Nacht in *Breves* an, letzte Station vor Pará.

Die Fahrt durch den Canal Tajapurú gewährt eine der schönsten Scenerien von der ganzen Reise; der Urwald reicht bis ans Niveau des Flusses. Eine Strecke landeinwärts sind die Uferbänke (beiras) submergiert und sind nicht fester Boden, wie es den trügerischen Anschein hat. Der District ist von Fischern und Seringueiros bewohnt.

25. *December.* Heute am Weihnachtsabend langten wir gesund und wohlbehalten wieder in Pará an und hatte hiemit die interessante Amazonasfahrt ihren Abschluss erreicht. Stets wird sie mir als eine der schönsten Reisen unauslöschlich im Gedächtnis bleiben!

Zurück in Pará

