

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte

Band: 15 (1939)

Heft: 17

Artikel: In Todesgefahr

Autor: Brennwald, R.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-753441>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 24.02.2026

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

In Todesgefahr

Ein Erlebnis in den Anden, erzählt von R. Brennwald

Vierzig Jahre sind vergangen seit jenem Abenteuer, das ich hier erzählen will und das mir im Gedächtnis bleiben wird, solange ich lebe. Gar manchmal habe ich in meinem Leben den Tod vor Augen gehabt, ohne mit der Wimper zu zucken, aber das Schlimmste und Schrecklichste von allem, was ich je erlebt habe — eben die Geschichte, die ich hier wiederzugeben versuche — jagt mir heute noch einen kalten Schauer über die Haut.

Es war drüben in Argentinien. Bill und ich waren zu Pferde von Mendoza aufgebrochen, mit der Absicht, über die Anden (Kordilleren) hinüber nach Chile zu reisen. Unser Ziel war Valparaiso.

Heute fährt man bequem und sicher mit Expresszügen, die Schlaf- und Speisewagen, kurzum jeden modernen Komfort mit sich führen, von Buenos Aires nach Santiago de Chile und Valparaiso.

Zur Zeit meiner Erzählung aber ging die Bahn nur bis Mendoza.

Wohl waren das Trasse und die Geleise bis hoch hinauf in die Anden zum Teil fertig, zum Teil noch im Bau, aber die Bahn war für den Reiseverkehr noch nicht freigegeben, und die Strecke westlich von Mendoza wurde nur von Arbeiter- und Materialzügen befahren, die unregelmäßig und selten geführt wurden.

Auf der chilenischen Seite begann die Bahn erst wieder in Los Andes, von wo sie wieder fahrplanmäßig bis Valparaiso fuhr.

Wir waren den fertigen Geleisen entlang geritten und befanden uns bereits im sogenannten Tödestal von Uspalata, einem Tale, das seinen Namen wirklich verdiente, denn es lag einsam am Fuße des höchsten Berges des amerikanischen Kontinents, dem 7000 Meter hohen Aconcagua, dessen Gletscher und Schneefelder in der heißen Sonne herrlich auf uns herab leuchteten, ein Anblick, der jedem Schweizer das Herz im Leibe schneller schlagen lässt und der ihm unvergänglich bleiben muß.

Weder Baum noch Gras wuchsen hier, selbst Vögel schienen dieses Tal zu meiden, und nur ab und zu hörten wir in der Ferne, besonders bei Nacht, das Brüllen des Pumas oder auch anderer wilder Tiere.

Unendlich hoch und erhaben stiegen die Berge vor uns auf, und die Schönheit der Landschaft wurde in keiner Weise durch den Mangel an Leben und Vegetation benachteiligt.

Wir trafen in diesem Tale ein größeres Arbeiterlager, woselbst wir belehrt wurden, daß eine Fortsetzung unserer Reise zu Pferde wohl kaum mehr in Frage kommen werde, da diese für einen Übergang über die gefährlichen Pässe des Aconcagua auf den sehr steilen und schmalen Maultierpfaden nicht nur ungeeignet, sondern sogar gefährlich seien.

Da man uns für wenig Geld die Pferde abzukaufen bereit war, benützten wir diese Gelegenheit und setzten unsere Reise nunmehr zu Fuß fort.

Als Schweizer ans Bergsteigen gewöhnt, betrachteten wir die Überquerung des Gebirges als Leichtigkeit, obwohl der höchste Paß, über den wir steigen mußten, sich in ungefähr der gleichen Höhe wie der Montblanc befindet.

Frohen Mutes folgten wir den Geleisen, die sich nach und nach immer mehr in tiefe Schluchten hineinzogen, zwischen riesigen Felswänden hindurch, langsam immer mehr ansteigend, unzählige Kurven schneidend, einer Schlange gleich sich durch das Gebirgsmassiv windend.

Wir befanden uns nun in einer Gegend, in der tief unter uns ein gewaltiger Fluß dahinraschte, dessen Wasser mit furchterlichem Getöse und Donnern über riesige Felsblöcke stürzte, mit einer Macht und Gewalt, die uns erschaun ließ. Das Reußtal mit der Gotthardbahn erschien uns dagegen direkt lieblich.

Trotzdem der Fluß sich in einer Tiefe von mehreren hundert Meter unter uns durch die Schlucht dahinwand, ertönte sein Donnern und Rauschen zwischen den nackten Felswänden so laut zu uns herauf, als ob da unten die Hölle los wäre.

Wir hatten schon mehrere größere und kleinere Tunnels passiert und auch ein paarmal kleinere Eisenbahnbrücken überschritten, wobei wir stets von einer Bahnschwelle zur andern schreiten mußten, denn diese Brücken hatten nirgends einen Fußsteg. Nur mit Mühe konnten wir uns dabei schwindelfrei erhalten, da das Rauschen und Getöse des unter uns dahinrasenden Flusses in uns ein unsicheres und ängstliches Gefühl ersteihen ließ, das wir nicht unterdrücken konnten.

Unwillkürlich fragten wir uns, was wohl geschehen würde, wenn in einem solchen Moment plötzlich ein Arbeiter- oder Materialzug käme. Wohl gaben diese Züge von Zeit zu Zeit Signale, aber würden wir diese hinter den Felswänden und im Getöse des Flusses hören? Mir graute bei dem Gedanken daran und doch — es gab keinen anderen Weg, wir mußten weiter.

Es war am Abend des zweiten Tages unserer Fußwanderung, gerade als es zu dämmern begann. Wir waren nun in bedeutender Höhe, die Luft war dünn und es war bitter kalt.

Wir kamen gerade um eine Kurve herum, als wir plötzlich vor einer dieser Brücken standen, und zwar vor der längsten, die wir bis jetzt zu überschreiten hatten.

Tief unten das fürchterliche Getöse des Flusses, von dem wir nur Schaum und Felsblöcke erkennen konnten. Auf der gegenüberliegenden Seite der Brücke verschwand das Geleise wiederum hinter einer Felswand.

«Wir werden uns wohl da hinüberbalancieren müssen», meinte Bill.

«Wird nichts anderes übrigbleiben», erwiderte ich. So begannen wir die Brücke zu überschreiten.

Die Bahnschwellen hatten hier einen Abstand von nicht ganz einem Meter, dazwischen gähnte die fürchterliche Tiefe, einem kochenden Hexenkessel gleich.

Vorsichtig schritten wir von Schwelle zu Schwelle, indem wir zwischen uns einen Abstand von ungefähr fünf Meter einhielten.

Wir waren gerade ungefähr in der Mitte der Brücke angekommen, als ganz plötzlich am andern Ende ein kurzes Signal ertönte und auch schon ein Zug auf die Brücke einbog.

Aus der Praxis — für die Praxis

Der Mechaniker

Hilfs- und Lehrbuch für Werkmeister, Arbeiter und Lehrlinge der Maschinenbranche, des Autogewerbes und verwandter Berufarten, sowie für den Unterricht an Fachschulen, den Gewerbe- und Handwerkerschulen und den gewerblichen Fortbildungsschulen

VON
WILHELM WALKER

11. bedeutend vermehrte und verbesserte Auflage (33—44. Tausend). Umfang 514 Seiten mit 337 Figuren und vielen Hilfstabellen.

Ganzleinen Fr. 11.80

Urteil aus der «Neuen Zürcher Zeitung»:
«Dieses Mechanikerkbuch des ehemaligen Fechtheitens in Winterthur, das vor 30 Jahren zum erstenmal erschien, hat unterdessen elf Auflagen erlebt. Überall und zu jeder Zeit hat *«Der Mechaniker»* die Probe als treffliches Lehr- und Unterrichtsmittel bestanden und über die Grenzen des Landes hinaus und bereits in mehrere Sprachen übersetzt, sein Wert bewiesen. Sein Inhalt ist aus der Werkstattpräaxis heraus aufgebaut und führt wieder ganz zum ausführenden Beruf hin. Da gibt es keine langen und ermüdenden Erklärungen, sondern in den 22 Kapiteln ist alles in eindrücklichen Bspiele und in knapper Form dargestellt mit 337 technischen Figuren und vielen Hilfstabellen.»

Durch alle Buchhandlungen
zu beziehen



MORGARTEN-VERLAG A.G.
ZÜRICH

Ich erschrak dermaßen, daß ich beinahe das Gleichgewicht verloren hätte, doch gelang es mir, mich zu beherrschen und sofort stillzustehen. Rasch drehte ich mich nach Bill um und schrie ihm zu, sich an die Schwelle zu hängen, wobei ich mich selbst auch schon auf die Schwelle warf, diese mit beiden Händen umfassend. Nachdem ich die Hände fest ineinandergefaßt hatte, ließ ich meinen Körper zwischen die Schwellen gleiten und hing nun, mit den Händen die Schwelle umklammernd, zwischen Himmel und Erde. Ich beobachtete, daß Bill dasselbe getan hatte. Alles dies ging schneller, als ich es hier beschreiben kann. Schon donnerte der Zug auf die Brücke, die dermaßen zu zittern begann, daß mir der furchtbare Zweifel kam, unsere Kraft könne am Ende nicht ausreichen. Krampfhaft hielt ich fest. Das schreckliche Schwanken und Rütteln der Brücke nahm immer mehr zu, und die Schwingungen meines in der Luft hängenden Körpers zogen immer schwerer nach unten, so daß ich das Gefühl hatte, die Hände würden mir auseinandergerissen.

Die Lokomotive fuhr über mich hinweg, Wagen um Wagen folgte.

Es war ein sehr langer Materialzug, der verhältnismäßig langsam fuhr. Eine Ewigkeit dauerte es.

Einmal wurde durch die Erschütterung meine Hand losgerissen, und nur mit der Kraft der Verzweiflung gelang es mir, die Hände wieder über der Schwelle zusammenzuhalten.

«Oh, Gott!», schrie ich, «warum fährt dieser Zug nicht rascher? Will es denn kein Ende nehmen, wie viele Wagen sind denn in diesem Zug? Werden wir aushalten? Mein Gott, ich kann nicht mehr und immer noch mehr Wagen.»

Mir schien, als ob schon Hunderte von Wagen über uns hinweggefegt wären. Ich stöhnte und wand mich ununterbrochen, um den Druck und den Schmerz in meinen Händen zu erleichtern. Werde ich wohl die Kraft haben, mich nächster wieder auf die Geleise zu schwingen? Wenn nicht — dann erwartet mich da unten ein furchtbarer Tod, wie man sich keinen schrecklicheren denken kann.

«Bill!», schrie ich, ohne ihn zu sehen, «Bill, halte aus!» Meine Arme waren steif geworden, meine Finger verkrampt, ich gab mich verloren.

Eine Ewigkeit schau hingen wir so da, obgleich es jedenfalls nur wenige Minuten waren.

Bill schrie auch etwas, ich konnte ihn nicht verstehen in dem schrecklichen Lärm.

Da, als ich gerade loslassen wollte, rollte der letzte Wagen über uns weg.

Langsam, ganz langsam ließ das Rütteln und Schütteln nach, und damit kam neuer Lebensmut in mich. Ich biß die Zähne zusammen. Nun mußte ich aushalten, unter allen Umständen. Eigentlich, was der Mensch nicht alles aushalten kann in Verzweiflung und Todesangst.

Ich begann zu schwingen, immer höher, bis es mir endlich gelang, ein Bein über die nächste Schwelle zu werfen. Nun konnte ich mich so weit hochschieben, daß ich die Schulter auf die Schwelle legen konnte, an der ich bisher gehangen hatte.

Zu Tode ermattet blieb ich zunächst liegen. Nun versuchte ich, die Finger auseinanderzulösen. Aber diese waren so steif, daß es mir lange nicht gelingen wollte, ein Beweis dafür, daß ich sie wahrscheinlich gar nicht lösen können, wenn ich auch gewollt hätte und daher zweifellos auch nicht abstürzt wäre. Nur Verzweiflung und Todesangst hatten dies fertig gebracht.

Langsam erholt ich mich nun wieder und konnte mich endlich wieder ganz hochschwingen und aufrichten. Erst jetzt war es mir möglich, mich nach Bill umzusehen. Dieser war nicht imstande, sich selbst wieder hochzuschwingen, und ich dankte Gott, als es mir gelungen war, auch ihn wieder auf die Beine zu bringen. Den letzten Teil der Brücke wagten wir nicht mehr stehend zu überschreiten. Wir krochen auf den Knien direkt über das Geleise und nicht mehr über die Schwellen.

Als wir auf der anderen Seite der Brücke wieder festen Boden unter den Füßen hatten, fielen wir todmüde nieder, und es dauerte Tage, bis wir uns wieder vollständig von dem furchtbaren Erlebnis erholt hatten.

Bald gelangten wir ans Ende der fertigen Bahnlinie und nur begann der Aufstieg zur Paßhöhe. Damit hörte auch die Gefahr einer Wiederholung unseres Erlebnisses auf.