

Carinthia.

Zeitschrift für Vaterlandskunde, Belehrung und Unterhaltung.

Herausgegeben vom
Geschichtsvereine und naturhistorischen Landesmuseum in Kärnten.

N^o. 7.

Uchthundsechzigster Jahrgang.

1878.

Die höchste Eisenbahn der Welt.

Alexander v. Humboldt hebt in seinem Werke: „Ansichten der Natur“ S. 171, rühmend das Hochland hervor, welches von dem breiten, wellenförmig verflachten Rücken der mexikanischen Andeskette selbst, von Mexiko in nördlicher Richtung bis Santa Fé in Californien in gerader Meridianrichtung, nämlich ohne auf die Krümmungen der Wege Rücksicht zu nehmen, über 16 Breitengrade oder mehr als 240 geographische Meilen beträgt und wirkt dann die Frage auf: ob wol auf der ganzen Erde eine ähnliche Bodengestaltung von solcher Ausdehnung und Höhe (5000 und 7000 Fuß über dem Meerespiegel) sich finde und welche dennoch mit vierräderigen Wägen befahren werden könne? Dieser Umstand, bemerkt er, sei desto auffälliger und bemerkenswerther, als besagtes Hochland, wie schon bemerkt, von dem verflachten Rücken einer Gebirgskette selbst gebildet werde und nicht die Anschwellung eines Thales zwischen zwei Bergketten sei, wie in der nördlichen Hemisphäre des Great Basin zwischen der Rocky Mountains und der Sierra Nevada von Californien, oder wie in der südlichen Hemisphäre die Hochebene des See's Titicaca zwischen der östlichen und westlichen Kette von Bolivia, oder die von Tibet zwischen dem Himalaya und den Kuen-lün.

In welches Erstaunen würde aber der vielgereifte, gelehrte Forscher erst gerathen sein, hätte er die kühne, lustige Eisenbahn schauen können, welche jetzt von Lima in Peru aus in die schwindlige Höhe von

11300 Fuß über die Meeresfläche führt und deren weiteres riesiges Projekt bisher nur wegen Geldmangel wieder in's Stocken gerieth!

Wie dem „Schw. Merc.“ und nach demselben die „Deutsche Zeitung“ mittheilt, machte ein gewisser Herr Max Cyth zu Ende des vorigen Jahres die kühne Eisenbahnfahrt in eigener Person mit und äußert sich dahin, daß diese Eisenbahn die merkwürdigste wäre, welche die Welt bis jetzt kennt und die Alles weit hinter sich lasse, was in diesem Capitel in Europa, ja in der ganzen Welt zu sehen ist. Das Projekt, sagt Herr Cyth, ist ebenso unbegreiflich für unsere kühnern europäischen Begriffe, als die Art der Ausführung. Die finanziellen Operationen, die es nöthig machte, sind so toll, als beides; die Leute, welche direkt damit zu thun hatten, bei uns so unmöglich, als all' das zusammen. Es ist Alles, von A bis Z, was mit dieser Drova-Bahn zusammenhängt, ein phantastisches Märchen der Gegenwart oder der Zukunft, in Felsen und Eisen gedichtet und in (Werth-)Papier von Henry Meiggs, Yankee. Die Bahn führt von Luna ins Blaue. Eine dunkle Idee lag der Sache zu Grunde; daran ist kein Zweifel. Sie sollte schließlich die Küste des stillen Oceans und damit das civilisirte Peru mit dem Stromnetz des Amazonenbeckens verbinden und da ihre Endstation finden, wo die brasilianischen Flußdampfer durch Stromschnellen oder Sumpf-Vegetation am weitem Vordringen verhindert sind. Sie sollte ferner beim Uebergang über das große Plateau zwischen den zwei hauptsächlichsten Cordillerenketten, welche den Osten von dem Westen trennen, eine Central-Station erreichen, von welcher aus Zweigbahnen nach Norden und nach Süden auf einer Höhe von 10.000 Fuß das Land durchschneiden würden. Sie sollte endlich mittelst einer dieser Zweigbahnen die Gebirgsstadt Cerro di Pasco erreichen, deren fabelhafte Silberminen seit einem Jahrhundert extrunken sind und verlassen bleiben müssen, bis es möglich ist, die nöthigen Maschinerien in diese unwirthlichen Höhen zu bringen, um die alten indianischen und spanischen Schachte wieder zugänglich zu machen. Das war die Idee. Meiggs ist einer der merkwürdigen Menschen à la Stroußberg, welche nach der Art unserer Zeit, die Welt in Bewegung setzen, und Gutes und Böses, Schwindel und harte, ehrliche und begeisterte Arbeit untereinander mischen, so daß die kleinern Menschlein nicht mehr wissen, wo ihnen der Kopf steht. Meiggs setzte die Idee in's Werk und sollte die Bahn bauen. Die Regierung sollte für jede fertige Meile, welche sie übernimmt, eine gewisse Summe

bezahlen. Damit wurde in Lima angefangen und das Rimac-Thal hinauf, dem nächsten Paß der Cordilleren zu, gebaut. Zwanzig Millionen Dollars wurden auf diese Art verbaut und als das Geld auszugehen anfang, erhielt Meiggs von der Regierung die Concession für sich selber, Papiergeld zu machen. Das geschah millionenweise. Als aber der Werth dieses Geldes — sammt der von der Regierung geleisteten Garantie für selbes — zweifelhaft wurde, kam das ganze Unternehmen am Punkte des Bankerotts an. Meiggs aber legte sich hin und starb vor 8 Monaten — etwa Ende Oktober oder Anfangs November v. J. — Die fertige Bahn ist noch 23 englische Meilen vom ersten Cordilleren-Paß. Alles sieht sehnsüchtig nach den fernen Silberbergen von Cerro di Pasco, denn dort liegt die einzige Rettung des kolossalen Unternehmens. Bis Anchi ist die Bahn fertig, und jeden Morgen um 8 Uhr geht von Lima ein Zug und landet etliche 15 oder 20 Passagiere in einer wilden Bergschlucht vor der einzigen Bretterbude, die ein deutscher Wirth in eine Felswand geklebt hat und sein Hotel nennt. Von dort aus gehen Berg- und Saumpfade über etliche Pässe nach dem Innern.

Die lebendige Schilderung der so lebhaftes Interesse erregenden Fahrt auf der lustigen Droyabahn, welche der Reisende Max Cyth mitmachte, kann hier, des beschränkten Raumes wegen, leider nur in gedrängter Kürze gegeben werden.

Von Lima aus geht der kleine Zug, aus einer schweren amerikanischen Locomotive und vier amerikanischen Wägen zusammengestellt, am Rimac-Fluß hinauf zuerst durch ein blühendes Thal voll tropischer Fruchtbarkeit. Goldgrünes Zuckerröhr nimmt große Flächen ein. Bald aber verschwindet es und Gestrüpp nimmt überhand und Wildniß, welche vom Flußbett kaum zu unterscheiden ist. In Chosica, nach 26 englischen Meilen, sind wir bereits 2300 Fuß gestiegen, ohne es sonderlich zu merken, denn wir folgen immer noch der Thalsole, die sich der Fluß geebnet hat. Die Berge werden jetzt gewaltiger. Links öffnet sich ein mächtiges Seitenthal, in dessen tiefstem Grunde hoch oben, aber in weiter Entfernung, Schnee herabblüht. Am Eingange des Thales liegt ein altes, total verlassenes Städtchen mit wohlerhaltenen, dachlosen Häusern.

Durch ganz Peru findet man die Spuren einer entschwindenen, sehr fleißigen und cultivirten Bevölkerung. Entlang der Eisenbahn läuft hier die alte Inkastraße. Die zweite Station heißt San Bartolomé.

Hier wird die Sache ernst. Die Maschine wird umgespannt und wir fahren rückwärts die erste Zickzackbahn hinauf. Wir steigen mit erstaunlicher Geschwindigkeit und winden uns wie eine Schlange um Felsen und Geröll. Nach wenigen Minuten sehen wir direkt unter unsern Füßen zwei Eisenbahn-Linien, eine tief unter der andern; es ist der Weg, auf dem wir heraufgekommen. Jetzt erst geht es wieder eigentlich vorwärts, am steilen Bergabhang entlang, hinunter sehend auf San Bartolomé und sein Kirchlein. Dann kommen die zwei ersten Tunnels, einfache Löcher durch fest vorspringende Felsgrate und gleich darauf der Uebergang über ein Seitenthal, eine der höchsten Brücken der Welt, der Viaduct über die Agua de Verugas. Ein schmiedeeisernes Spinnergewebe zwischen zwei Felsabhängen, auf langen, zarten, dünnen Beinen. Vom Wagen aus eine schwindelnde Höhe, durch die man zu fliegen scheint; denn man sieht von der Brücke selbst beinahe nichts. Die Höhe dieser Brücke ist, nebenbei gesagt, 254 Fuß. Bei der nun folgenden Station Surco in einer Höhe von 6655 Fuß erscheinen 3 Tunnels direct übereinander, wie die Oeffnungen eines Taubenschlages, hoch oben in der Luft. Wir passiren den ersten. Dann folgt wieder eine Schlangenlinie, für die ein kleiner Bergvorsprung gerade Platz läßt, und dann geht's durch denselben Felsgrat, den wir soeben durchbrochen haben, nochmals hindurch in zwei weitere Tunnels und jetzt sind wir wieder hoch über der Thalsohle und fahren an den Brücken vorbei, über die wir vor Kurzem geflogen sind. So erreichen wir Matucana, ein ansehnliches Städtchen. Von hier aus wird es immer ernster und die drohenden Berge thürmen sich vor uns immer höher und es wird immer dunkler, je mehr Licht wir erwarten. Mächtige Felsgrate schießen von oben in das Thal herunter, jeder eine Barrikade in unserm Weg, und jeder natürlich einen Tunnel erfordernd. Nach sechs Tunnels sind wir wieder auf die Thalsohle gesunken und überschreiten den Fluß (Rimac), der mehr und mehr den Charakter eines verwilderten Gebirgswassers annimmt und dann geht es in doppeltem Zickzack in die Höhe. Hier ist kein Raum mehr für eine regelrechte Schlangenlinie. Am Ende einer Spitze des Zickzacks angelangt, wird die Maschine jedesmal umgespannt und die Wagen schleppen sich die nächste Staffel rückwärts hinauf. Dann geht es geradlinig weiter durch 5 Tunnels an der Seite des Berges entlang hinunter zum Fluß. Hinüber. Drei Tunnels. In ein Seitenthal, im Zickzack hinauf, der tollste der ganzen Linie, dann hoch an den Berghängen hin durch 2 Tunnels nach San

Matteo, das Städtchen tief unter uns. Gleich nach San Matteo kommt der schauerhafte Glanzpunkt des Tages: das Infernillo. Hier schießt der Zug aus einem gekrümmten Tunnel und aus einer absolut senkrechten Felswand heraus über eine hängende Brücke, unter welcher der tosende Rimac sich krümmt, und wieder geht's hinein in einen Tunnel, der sich in der entgegengesetzten Felswand öffnet. Zwischen der Brücke und den Felsenthoren des Tunnels ist auch nicht ein fußbreit Land, auf dem ein Mensch stehen könnte. Beim Beginn der Arbeit an derselben mußten die Leute an Seilen mehrere hundert Fuß von oben herabgelassen werden, um sich in den Wänden des Urkalks eine Nische einzuhauen. Die Brücke selbst hat keine Pfeiler; sie ist wieder eines jener schmiedeisernen Spinnengewebe, wie sie auf dieser Bahn im Gebrauche sind. Rechts und links stößt der Blick, dem nur ein kurzer Moment gegönnt ist, um den ganzen Schrecken der Scene zu verschlingen, auf ähnliche, himmelhohe Felsenwände. Das Ganze: ein Riesenfelskessel ohne scheinbaren Ein- und Ausgang mit dem brausenden Rimac in der Tiefe. Das heißen sie hier das „Höllchen“ und es verdient seinen Namen. Bald folgt wieder ein Tunnel und noch einmal eine Zickzacktreppe, an deren Ende kaum Platz genug scheint, um die Maschine von dem vordern nach dem hintern Ende des Zuges zu bringen. Oben angelangt, schießen wir in den letzten Tunnel, über die letzte Brücke, und sind in Auchi, der heutigen Endstation der Bahn, 11.300 Fuß über dem Meere, 10.852 Fuß über dem Punkte den wir heute Morgens vor 8 Stunden verließen.“

Nun aber begaben sich die Reisenden eilends in das deutsche Bretter-Hotel, um sich zu restauriren. Es ist aber die Frage, ob heutigen Tages auch noch neue Passagiere dort ankommen, und ob nicht die besprochene, Schwindel erregende Bahn, welche schon so viele Millionen Dollars verschlang, bei dem jüngst stattgehabten furchtbaren Erdbeben von Lima und Umgebung nicht auch empfindlichen Schaden gelitten und wenigstens für einige Zeit unfahrbar gemacht wurde? R. K.

Culturgeschichtliche Beiträge zur Pflanzenkunde und Gärtnerei.

Gesammelt von Gustav Adolf Zwanziger.

XLV. Pflanzenbenützung am untern Jenissei.

Ergiebiger als die Berg- ist die Waldindustrie, obwohl nicht ausreichend. Ueber 69 $\frac{1}{2}$ ° hinaus hört der Waldwuchs, mit Ausnahme

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Carinthia I](#)

Jahr/Year: 1878

Band/Volume: [68](#)

Autor(en)/Author(s): Anonymous

Artikel/Article: [Die höchste Eisenbahn der Welt. 153-157](#)