

nach den Hochthälern von Bilkabamba. Wer hätte jetzt in ihm den braven Reitersmann von früher, den Mars und Apoll in einer Person, erkannt? Ja, dreißig Jahre Eldoradosfahrten verändern den Menschen.

So ritt er denn, der die unwegsamen Strecken des Urwaldes am Amazonenstrom durchmessen hatte, wohlgemut auf den breiten Heerstraßen der Inka, auf den Caminos de los Incas, wie sie die Spanier nannten, den größten Baudentmälern, welche diese Kaiser der Nachwelt hinterlassen hatten, die großartiger waren als alle Tempel und Paläste Perus und nicht nur das Staunen der ersten Europäer in Peru, sondern auch die Bewunderung späterer Reisenden, wie eines Alexander von Humboldt, hervorgerufen hatten.

Mit harten Luftziegeln gepflastert, mit großen behauenen Steinen eingefast, verliefen sie meilenweit in schnurgerader Richtung, durchzogen das ganze Reich, überstiegen die Hochgebirge und entbehrten ebensowenig schattenspendender, blüthen-duftiger, erst mühselig angepflanzter Bäume, wie labender Brunnen und wirklicher Herbergen oder Schutzhäuser.

Diese Straßen hielten immer die gerade Richtung inne, über die steilsten Abhänge hinwegführend, nach der Sitte der Indianer, die ein Hindernis nicht zu umgehen wußten. Meilenweit waren Galerien in die Felswand eingeschnitten, Stufen ausgehauen, um in Abgründe hinabzuklettern, tiefe klaffende Schluchten, Sümpfe durch solides Mauerwerk ausgefüllt, Wildwasser und Ströme theils auf gemauerten Brücken, theils auf Hängebrücken überschritten.

Nicht immer freilich entsprachen diese Straßen den Anforderungen, die ein Europäer an Kunststraßen zu stellen gewohnt ist. Stellenweise, über Sandflächen weg und auf schwierigem Terrain, war gar keine Bahn hergestellt und der Weg nur durch abgesteckte Pfähle bezeichnet. Wo man an abhüssigen Stellen Stufen hergestellt hatte, waren dieselben oft nur durch Reihen kleiner Steine gestügt, es waren keine Treppenstufen, die das Auf- und Absteigen erleichterten, sondern