

Beilage

zur Wetterkarte

München: Nr. 251

Nr. 36/1956

Als Meteorologe im Auftrag der Weltorganisation für Meteorologie und der "Technical Assistance" der Vereinten Nationen in Ecuador

Die atmosphärischen Erscheinungen kennen keine Landesgrenzen, und es ist deshalb verständlich, daß die Weltorganisation für Meteorologie (WOM) (eine "specialized agency" der Vereinten Nationen, der fast alle Kulturländer angehören) bestrebt ist, die "weltweite Zusammenarbeit bei der Errichtung von Stationsnetzen zum Zwecke meteorologischer und anderer geophysikalischer Beobachtungen in Beziehung zur Meteorologie zu erleichtern und die Einrichtung und Erhaltung meteorologischer Zentralen, die der Wetterberatung dienen, voranzutreiben". Diese und andere Aufgaben nennt der Artikel 2 der Konvention der WOM. Um diese Ziele auch in den weniger entwickelten Ländern möglichst schnell und ohne Fehlorganisationen und den damit für die betreffenden Staaten verbundenen Mehrausgaben zu erreichen, stellt die WOM, in Verbindung mit der "Technical Assistance Administration" der Vereinten Nationen (UNTAA), diesen Ländern auf Anforderung Experten zur Verfügung, die die betreffende Regierung bei allen diesen Fragen beraten sollen. Es ist selbstverständlich, daß diese Fachleute, die auf weltweiter Basis ausgesucht werden, außer den notwendigen Fachkenntnissen langjährige Erfahrung in ihrem Beruf haben und - ebenfalls von ausschlaggebender Bedeutung - die Sprache des Landes beherrschen müssen.

So forderte auch die Direktion für zivile Luftfahrt der südamerikanischen Republik Ecuador im vergangenen Jahr die beratende Tätigkeit eines Experten für Flugmeteorologie an und der Schreiber dieser Zeilen wurde seitens des Deutschen Wetterdienstes der WOM vorgeschlagen und von dieser für diese Tätigkeit ausgewählt.

Obwohl das Land unter dem Äquator liegt - er verläuft etwa 25 km nördlich der Hauptstadt -, so herrschen dort doch noch alle Klimate, die sich in tropischen Urwäldern und in mit ewigem Schnee bedeckten Bergen dokumentieren. Diese vielseitigen klimatischen Verhältnisse verdankt das Land seinem gebirgigen Charakter: ungefähr von Süd nach Nord durchqueren es die beiden Andenkette (la Cordillera Occidental und la Cordillera Oriental), die in der westlichen im Chimborazo mit 6300 m und in der östlichen im Cotopaxi, dem höchsten noch tätigen Vulkan der Erde mit 6005 m, ihre höchsten Gipfel besitzen, während die mittlere Höhe der westlichen Kette etwa 3500-4000 m, die der östlichen etwa 4000-4500 m sein dürfte. Da die mittlere Nullgradgrenze in der freien Atmosphäre während des ganzen Jahres zwischen 4500 und 5000 m anzunehmen ist, tragen alle höheren Bergspitzen, meist erloschene aber z.T. auch noch tätige Vulkane, ewigen Schnee. Mit Recht nennt man die durch das interandine Hochtal (Höhe zwischen 2000 und 3000 m) führende "Carreterra Panamericana" die "Avenida de los Volcanes". Von Norden nach Süden reihen sich aneinander in der östlichen Andenkette: der Cayambe, genau auf dem Äquator liegend (mit 5842 m); der Antisana (5490 m); der jedes Bergsteigerherz entzückende regelmäßige Kegel des Cotopaxi (6005 m); der Tungurahua (5032 m) und der fast ohne Unterbrechung tätige Sangay (5408 m) und in der westlichen: der Cotacachi (4937 m); der Pichincha (4789 m), (der Hausberg der Landeshauptstadt Quito (2820 m), die wohl die zweithöchste der Erde ist und etwa 225 000 Einwohner hat); die beiden Ilinizas (5200 m) und der Chimborazo (6310). Das Gebirgsland - die "Sierra" - trennt den westlichen Urwald, der einen großen Teil des Küstenstreifens am Pazifik bedeckt - die "Costa" - von dem östlichen, der einen Teil des oberen Amazonasbeckens bildet. Während der Küstenstreifen wenigstens teilweise landwirtschaftlich genutzt wird (fast alle tropischen Produkte, vor allem Bananen, Kaffee, Kakao, Reis, Ananas, Citrusfrüchte), besteht der sog. "Oriente" aus undurchdringlichem Urwald, mit Ausnahme eines äußerst schmalen Gebietes unmittelbar am Fuß der Ostkette. Im interandinen Hochtal, in dem etwa 65 % der Bevölkerung wohnt, wird entsprechend dem dortigen Klima Ackerbau und Viehzucht ähnlich wie in den gemäßigten Breiten betrieben.

So vielgestaltig wie die Topographie des Landes, so bunt ist auch die Bevölkerung. Von den etwa 3,5 Mill. Einwohnern (in einem Gebiet, das etwas größer als die Bundesrepublik ist) sind 51 % reine Indianer, 26 % Mischlinge, 15 % Neger und nur 8 % (!) Weiße. Die Indianer gehören vielen Stämmen an, von denen sich einige noch sehr rein und in sich abgeschlossen erhalten haben, wie z.B. die Otavaleños der Provinz Imbabura im Norden der Hauptstadt, bekannt durch ihre prachtvollen Webarbeiten; die "Colorados" in den Urwäldern der Westabhänge der Westkordillere (nur etwa 100 km Luftlinie von der Hauptstadt), die sich von Kopf bis Fuß mit dem roten Farbstoff einer Pflanze anmalen - daher ihr Name -; und die berühmt-berüchtigten "Aucas" und "Jibaros", die in der grünen Hölle des oberen Amazonas hausen, letztere vor allem bekannt durch die zweifelhafte "Kunst", die Köpfe ihrer erlegten Feinde bis auf Faustgröße zu verkleinern. Das Lebensniveau der einzelnen Indiostämme weicht sehr voneinander ab; so machen z.B. die Otavaleños, bei denen die Männer lange Zöpfe tragen, in ihren weißen Hosen und Hemden einen äußerst sauberen und zivilisierten Eindruck, während die Stämme des oberen Amazonas z.T. noch auf dem Niveau der Steinzeitmenschen leben. Der weiße Einfluß unter der Bevölkerung ist deshalb so gering, weil die spanischen Konquistadoren sich sehr mit der Urbevölkerung vermischt haben und weil in den Jahrhunderten nachher die Einwanderung europäischer Kolonisatoren gerade nach Ecuador immer sehr gering war im Vergleich zu den anderen südamerikanischen Ländern. Diese Bevölkerungszusammensetzung ist vermutlich auch die entscheidende Ursache für die technische Rückständigkeit des Landes. Die offizielle Zählung im Jahre 1950 gibt 44 % Analphabeten und nur 39 % "wirtschaftlich aktive" Einwohner, die zusammen mit dem relativ niedrigen Niveau der technischen Erziehung und Ausbildung einfach nicht ausreichen, um das Land mit seinem hohen potentiellen Reichtum zu erschließen und technisch zu entwickeln.

Das Schmerzenskind Nr. 1 der Regierung sind die Verbindungslinien. Wenn auch im Vergleich zu den Verhältnissen gegenüber früher sicher vieles geleistet worden ist, so ist das Straßennetz doch noch äußerst dürftig. Asphaltierte Straßen, die einen Vergleich mit unseren Straßen 1. Ordnung aushalten, gibt es noch nicht einmal 1000 km, und sogar die "Panamericana" ist fast nur mit Kopfsteinen gepflastert (etwa 5 m breit), die sehr an die Verbindungswege zwischen kleinen Ortschaften Norddeutschlands erinnern. Im Küstengebiet sind die Wege in der Regenzeit meist unpassierbar, so daß als einige Verkehrsmittel nur die Schifffahrt oder das Flugzeug übrig bleiben. Dort hat sich denn auch ein intensiver Flugverkehr entwickelt, bei dem kleine 4-6-sitzige Maschinen die Verbindungen zwischen den kleinen Provinzstädten und der Hafenstadt Guayaquil (etwa 300 000 Einwohner) aufrecht erhalten.

Von dort geht auch die einzige Eisenbahn (abgesehen von einigen Stichbahnen lokaler Bedeutung) aus, die diese aufstrebende Hafenstadt mit der "Sierra" und der Landeshauptstadt Quito verbindet, die, im Gegensatz zu Guayaquil, trotz der seit der Eroberung durch die Spanier vergangenen Jahrhunderte den Ursprung ihrer Gründer nicht verleugnen kann. Von der Hauptstadt führt die Linie weiter nach Norden bis nach Ibarra, von wo sie augenblicklich bis an die Küste bei San Lorenzo, nahe der kolumbianischen Grenze, weitergebaut wird.

Dem Bau der an die Erdoberfläche gebundenen Verbindungen stehen außer den Geländeschwierigkeiten noch diejenigen durch das Klima hervorgerufenen entgegen; Niederschlagsmengen, die auf den Westhängen der Westkordillere und den Osthängen der Ostkordillere Beträge von 5000 mm pro/Jahr oft erreichen oder sogar überschreiten, verbunden mit starkem Gefälle sind der Feind Nr. 1 des Straßenbaus im Lande. So wurde z.B. im Juli dieses Js. die wichtigste Verbindung zum "Oriente", die durch den Canon des Pastaza, einer der größeren Nebenflüsse des oberen Amazonas führt, an vielen Stellen durch Erdrutsche und Felsstürze gewaltiger Ausmaße vollständig wegradiert, so daß die Kolonisten des Oriente für Wochen und Monate ohne Straße für den Kraftverkehr sind. Auch in diesem Fall stellte das Flugzeug (unter anderen auch noch eine alte Ju 52!) das einzige Bindeglied dar, wenn man vom Maultier absieht.

Aus dem bisher Gesagten kann man entnehmen, daß der Luftverkehr in diesem Land von ausschlaggebender Bedeutung sein wird, der aber ohne Wetterdienst nicht sicher und nicht wirtschaftlich funktionieren kann.

Dr. Zimmerschied