

Umgehend und neuesten Dampftrieb, billiger und besser arbeiten zu können, als der kleine Produzent, der früher aus seinem Rohr nur  $4-4\frac{1}{2}\%$  Zucker gewann, während die Usinas  $8-9\%$  aus gleichem Rohr und dabei bessere Qualität ergeben.

Kurz nach der Station Batatal erreicht die Bahn den Parahyba, der hier bereits ganz überraschend breit ist, mit vielen Felsenriffen, grünbewachsenen Inseln und von Saltos durchbrochen, die allerdings sehr pittoresk wirken, aber leider auch verhindern, daß die Flußschiffahrt über S. Fidelis hinaufgeht. Von der Bahn-Endstation Barrn do Bomba fährt man mit Trolly durch Wald auf gutem Wege, meist in der Nähe des Fußes nach Tres Irmãos, etwa 150 Meter über dem Meere gelegen, ein aus wenig Häusern bestehender Flecken, wo man aber ganz gute Unterkunft findet. Von Rio-Nicterohy Morgens 7 Uhr 30 Min. abfahrend, ist man Abends 7 Uhr in Tres Irmãos.

Auf der anderen Seite des Flusses läuft die S. Antonio de Padua-Bahn, von Miracema bis S. Fidelis 95 Kilom. lang. Der Verkehr über Fluß, der in Tres Irmãos ca. 200-Meter, weiter unten bis zu 400 Meter breit und 5—8 Meter unregelmäßig tief sein mag, wird durch Fahren vermittelt, die durch 1 oder 2 Wasserräder bewegt werden.

Am nächsten Morgen fuhren wir mit Trolly bis nach der Chave da Boia, einer Station inmitten der Zuckerpflanzungen, wo uns auf telegraphische Bitte vom Abend vorher eine Lokomotive mit offenem Personenzug erwartete, um uns in Begleitung des liebenswürdigen Gerenten Herrn Rafael Sanchez nach dem  $\frac{1}{2}$  Stunde