

10. Kapitel.

Als das erste Jahr unseres Aufenthaltes am Kenia vergangen war, zählte Freiland 95000 Seelen, wovon 27000 arbeitsfähige Männer, die, zu 218 Associationen vereinigt, 87 verschiedene Gewerbe betrieben. Die letzte Ernte — es gibt nämlich hier zwei Ernten im Jahr, die eine nach der kleinen Regenzeit im Oktober, die andere nach der großen im Juni — hatte von 14500 Hektaren angebauten Ackerlandes nahezu 2 Millionen Centner Getreide getragen, die einen Wert von 300000 Pfd. Sterling darstellten und den dabei beschäftigten 10800 Arbeitern im Durchschnitt nahe an $2\frac{1}{2}$ Schilling Gewinn für jede darangewendete Arbeitsstunde ergaben. Doch darf man nicht etwa glauben, daß diese sämtlichen Arbeiter ihre gesamte Zeit durch landwirtschaftliche Beschäftigung ausfüllten. Das war bloß während der Saat- und Erntetage der Fall gewesen, während in der ganzen übrigen Zeit stets zahlreiche Landbauer in den benachbarten industriellen Werkstätten lohnende Verwendung ihrer im Ackerbau gerade entbehrlichen Arbeitskraft fanden. Der Durchschnittsertrag der Industrien stellte sich per Stunde um eine Kleinigkeit höher, als der der Landwirtschaft, und da im Mittel 40 Stunden wöchentlich gearbeitet wurde, so betrug der Wochenverdienst eines gewöhnlichen Handarbeiters von mäßigem Fleiße in dieser zweiten Jahreshälfte durchschnittlich $5\frac{1}{4}$ Pfd. Sterling.

Nächst der Landwirtschaft beanspruchte die Eisen- und Maschinenfabrikation die zahlreichsten Arbeitskräfte, ja, wenn man nicht die zeitweilig in Verwendung kommende Arbeiterzahl, sondern die aufgewendeten Arbeitsstunden zum Maßstabe nimmt, so war diese Industrie der Landwirtschaft sogar stark voraus. Und dies ist nicht zum Verwundern, denn Maschinen verlangten und bestellten alle Associationen, um ihren Betrieb möglichst zu verbessern. In der alten Welt, wo

Arbeitslohn und Arbeitsertrag grundverschiedene Dinge sind, besteht auch zwischen Rentabilität und theoretischer Vollkommenheit von Maschinen ein gewaltiger Unterschied. Um theoretisch brauchbar zu sein, muß eine Maschine bloß Arbeitskraft ersparen, d. h. die zu ihrer Herstellung und Betriebsführung erforderliche Arbeit muß geringer sein, als die durch ihren Gebrauch zu ersparende. Der Dampfpflug z. B. ist dann eine theoretisch gute und nützliche Maschine, wenn die Fabrikation eines Dampfpfluges mit samt der Erzeugung des zu seiner Heizung erforderlichen Kohlenquantums weniger menschliche Arbeit verschlingt, als auf der anderen Seite beim Pflügen mit Dampf gegen das Pflügen mit Rindern gewonnen wird. Etwas anderes aber ist die Rentabilität einer Maschine — wohlverstanden außerhalb Freilands. Um rentabel zu sein, muß der Dampfpflug nicht Arbeitskraft, sondern Wert oder Geld ersparen, d. h. er muß weniger kosten, als die durch ihn ersparte Arbeitskraft gekostet hätte. Das ist aber da draußen mit nichten schon deshalb der Fall, weil die ersparte Arbeitskraft größer ist, als die zur Herstellung des Pfluges und der Kohle erforderliche. Denn während die Arbeit, die der verbesserte Pflug erspart, bloß ihren „Lohn“ erhält, muß beim Kaufe des Pfluges und der Kohle neben der zu ihrer Herstellung erforderlich gewesenenen Arbeit auch noch der aus drei Bestandteilen bestehende „Gewinn“, nämlich Grundrente, Kapitalzins und Unternehmerlohn, bezahlt werden. So kann es kommen, daß der Dampfpflug von seiner Entstehung bis zu seiner Abnutzung eine Million Arbeitsstunden erspart, selber aber mitsamt der zu seinem Betriebe erforderlichen Kohle bloß 100000 Arbeitsstunden verschluckt hätte — und dennoch höchst unrentabel ist, d. h. demjenigen, der gestützt auf die Sicherheit so riesiger Krasterparnis ihn kaufen und benutzen wollte, den größten Schaden verursachte. Denn die Million ersparter Arbeitsstunden bedeutet eben nicht mehr, als eine Million ersparter Stundenlöhne, also beispielsweise ersparte 10000 Pfd. Sterling, wenn der Arbeitslohn bloß 1 Pfd. für 100 Arbeitsstunden beträgt. An den zur Herstellung des Pfluges und der Betriebsmittel erforderlichen 100000 Arbeitsstunden, die für sich allein allerdings bloß 1000 Pfd. Sterling beansprucht haben mögen, haftet aber außerdem noch die Rente, welche die Besitzer der Eisen- und Kohlengruben einheben, der Zins, der für die investierten Kapitalien gezahlt werden muß und schließlich der Gewinn der Eisensabrikanten und Kohlenerzeuger; all dies kann unter Umständen mehr betragen, als die Differenz von 9000 Pfd. Sterling zwischen den hier und dort aufgewendeten Arbeitslöhnen, und wenn es der Fall ist, verliert der abendländische Arbeitgeber Geld daran, daß er eine Maschine kauft, die tausend Prozent Arbeit erspart. Ganz anders bei uns; die lebendige Arbeit, die der Dampfpflug uns erspart, ist Stunde für Stunde genau so viel wert,

als die im Pfluge und in der Kohle steckende, bereits in Warenform verwandelte Arbeitszeit; denn in Freiland giebt es keinen Unterschied zwischen Arbeitsertrag und Arbeitslohn; in Freiland ist daher jede theoretisch brauchbare, d. i. jede wirklich Kraft ersparende Maschine zugleich notwendiger Weise rentabel. Dies der Grund, warum in Freiland die Maschinenindustrie von so enormer, stetig zunehmender Bedeutung sein mußte. Die eine Hälfte unseres Volkes war damit beschäftigt, jene stählernen, von Dampf, Elektrizität, Wasser, komprimierter oder verdünnter Luft in Bewegung gesetzten sinnreichen Werkzeuge herzustellen, mittels deren die andere Hälfte ihre Leistungsfähigkeit verhundertfachte, und notwendigerweise mußte sich daher bei uns in der Verwendung von Maschinenkraft eine Vielseitigkeit und Vollkommenheit entwickeln, von welcher man außerhalb der Grenzen unseres Landes keinerlei Vorstellung besitzt.

Die wichtigsten Einrichtungen, die noch vor Ablauf dieses ersten Jahres in Angriff genommen wurden, waren erstlich die Herstellung von Dampfplügen und — vorläufig noch durch tierische Kraft bewegten — Säe- und Erntemaschinen, genügend zur Bearbeitung von 26000 Hektaren, die für die Oktoberernte unter den Pflug genommen werden sollten. Wir rechneten dabei, durch einmaligen Aufwand von $3\frac{1}{2}$ Mill. Arbeitsstunden mindestens 3 Millionen Arbeitsstunden jährlich zu ersparen. Das wäre da draußen in der alten Welt für die solcherart überflüssig werdenden Arbeiter ein großes Unglück gewesen, ohne daß die Gesamtheit davon den geringsten Vorteil gehabt hätte; wir dagegen wußten für derart ersparte Arbeitsstunden vortreffliche Verwendung; sie wurden zu allerlei Veredelungsindustrien frei, für deren Produkte eben infolge der gewachsenen Ergiebigkeit der Arbeit die Abnehmer sofort gegeben waren.

Eine zweite, noch im Laufe des nächsten Jahres zu vollendende Arbeit war die Verbesserung der Kommunikationsmittel durch Ausbaggerung des Danaflusses von der Mahlmühle oberhalb des Edensees bis zum großen Wasserfall am Danaplateau, und durch Anlage einer das Danaplateau durchziehenden Eisenbahn. Daran sollten sich Seilbahnen auf einige der Keniavorberge zu Zwecken des Bergwerks- und Forstbetriebs schließen.

Daß alle bestehenden Industrien neuerlich vergrößert und eine stattliche Reihe neuer eingerichtet wurden, versteht sich von selbst. Erwähnt mag dabei werden, daß nur solche Fabriken in Edenthal oder am Oberlaufe des Dana angelegt wurden, die weder die Luft, noch das Wasser verdarben; die minder reinlichen Betriebe siedelten sich entweder am Ostende des Danaplateaus, hart am Wasserfalle, oder unterhalb desselben an. Später wurden Einrichtungen getroffen, die der Vergiftung der Wässer durch industrielle Abfälle ganz im Allgemeinen ein Ende machten.

Die Stadt Edenthal war auf 18000 Seelen angewachsen, und deckte mit ihren 3900 Häuschen und Gärten, ihren zahlreichen großen wenn auch immer noch im Holzbarackenstil gehaltenen öffentlichen Bauten, mehr als 16 Quadratkilometer. Die zu riesiger Zahl angewachsenen Rinderherden wie nicht minder die Pferde, Esel, Kamele, Elefanten und die neu importierten Schweine und feinen Schafforten übersiedelten zum größten Teile nach dem Danaplateau.

Schon zu Beginn des zweiten Jahres hatten uns unsere europäischen Bevollmächtigten angezeigt, daß die bei ihnen einlaufenden Anmeldungen sich in gewaltigen Dimensionen vermehrten. Die in den Zeitungen veröffentlichten Berichte aus Freiland — es waren inzwischen Korrespondenten einiger der größten europäischen und amerikanischen Journale bei uns eingetroffen — hatten die Auswanderungslust selbstverständlich im hohen Grade entfacht und wenn nicht alle Anzeichen trogen, hatten wir uns für das zweite Jahr unseres Aufenthalts am Kenia auf einen Zuzug von mindestens dem doppelten, wahrscheinlich aber von dreifachem Umfange, wie im ersten Jahre, gefaßt zu machen. Es mußte also für Beschaffung der erforderlichen Kommunikationsmittel Vorsorge getroffen werden. Da zahlreiche der bemittelten neuen Mitglieder einstweilen die Schiffe fremder Gesellschaften gegen Zahlung benutzten, anstatt darauf zu warten, bis auf unseren Schiffen die Reihe an sie käme, so war das Dringendste, für Vermehrung der Fahrgelegenheiten von Mombas ab zu sorgen. Es wurden daher schleunigst 1000 neue Wagen nebst der entsprechenden Anzahl von Zugtieren gekauft und successive vom März ab in Betrieb gesetzt. Gleichzeitig aber kaufte unser Londoner Bevollmächtigter sechs und kurze Zeit darauf noch vier weitere Dampfer von 4000—10000 Tonnen Laderaum, die zu unseren Zwecken umgebaut, je 1000 bis 3000 Passagiere faßten. Mit Hülfe dieser neuen Dampfer wurde zunächst der Verkehr über Triest verstärkt; die größten Schiffe kamen an dieses, zum Transport über Suez für ganz Mitteleuropa günstig gelegene Ausfallthor; daneben aber wurde zweimal in der Woche eine Fahrt ab Marseille und einmal im Monat eine Fahrt ab San Franzisko über den stillen Ocean eingerichtet. Nachdem noch für alle Fälle eine dritte Serie von 1000 Wagen bestellt worden war, erachteten wir uns den Anforderungen des bevorstehenden zweiten Jahres gegenüber ausreichend gerüstet.

So standen die Dinge, als Demestre mit der Erklärung vor den Ausschuß trat, daß die primitive Art der Beförderung von Mombas ab angesichts der voraussichtlich auch in Zukunft anhaltenden gewaltigen Einwanderung unmöglich genügen könne. Wir mußten sofort an den Bau einer Eisenbahn von Edenthal an die Küste denken.

Alles, was Demestre zur Begründung seines Vorschlages sagte, war so richtig und einleuchtend, daß derselbe ohne Debatte einhellig an-

genommen wurde, ja, daß sich Jedermann insgeheim wunderte, ihn nicht schon längst selber gemacht zu haben. Es handelte sich jetzt nurmehr darum, die Baulinie der zukünftigen Eisenbahn festzustellen. In erster Reihe stand der alte Weg, durch Kifuja ins Massailand und den Kilima östlich umgehend über Lawenta und Teita nach Mombas. Eine zweite, möglicherweise viel günstigere Trace, ließ sich zwei Längengrade weiter östlich, aber gleichfalls nach Süden gerichtet und in Mombas die Küste erreichend, durch Kifuja ins Land der Ukumbani und dort das Flußthal des Athi bis Teita verfolgend, denken. Diese Linie konnte günstigenfalls eine Wegkürzung von nahe an 200 Kilometern mit sich bringen. Die dritte, kürzeste Route an den Ocean aber wäre die in streng östlicher Richtung, den Dana verfolgend, durch die Gallaländer an die Wituküste gewesen; hier konnte eventuell nahezu die Hälfte der Distanz erspart werden, denn in der Luftlinie waren wir östlich keine 450 Kilometer vom Meere entfernt.

Diese drei Alternativlinien mußten also näher untersucht werden, so genau, als es binnen wenigen Monaten möglich wäre; denn länger als höchstens ein halbes Jahr sollte mit dem Beginne der Bauarbeiten nicht gezögert werden. Die Tracierung der alten Route, die er schon ziemlich genau kannte, behielt sich Demestre vor; nach dem Athi und dem Dana wurden zwei andere tüchtige Ingenieure, begleitet gleich Demestre von einem Stabe nicht minder tüchtiger Kollegen, entsendet. Außerdem aber mußten diese beiden letzteren Expeditionen, da sie noch gänzlich unbekannte Gebiete mit wahrscheinlich feindlichen Einwohnern zu durchziehen hatten, wehrhaft gemacht werden. Sie waren je 300 Mann stark und hatten außer entsprechenden Repetirgewehren auch einige Kriegselefanten, Kanonen und Raketen mit sich. Überdies waren alle drei Expeditionen von einer kleinen Schar Naturforscher — unter diesen hauptsächlich Geologen — begleitet. Anfangs Mai zogen diese Expeditionen aus; womöglich noch vor der kleinen Regenzeit — im August — sollten sie zurück sein.