

Zeitschrift: Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen
Herausgeber: Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft
Band: - (1905)
Heft: 2

Artikel: Die Uganda-Bahn in ihrem Einflusse auf die Eingeborenen
Autor: Kaiser, Alfred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1092431>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Uganda-Bahn in ihrem Einflusse auf die Eingeborenen.

Von Alfred Kaiser, Charlottenburg.

Verkehrswege sind die Grundlage aller kolonialen Entwicklung. Sie fördern nicht nur den Austausch von Handelsgütern, sondern in demselben Masse auch die Entwicklung des sozialen, geistigen und sittlichen Lebens. Wo sie fehlen, da sind die Menschen in starrer Abgeschlossenheit auf einer äusserst niederen Kulturstufe stehen geblieben. Fesselloser Eigennutz hemmt ihr soziales Zusammenwirken, Familien spalten sich in Sippen, und Raub- und Mordgedanken ersticken jede Regung eines tieferen Fühlens.

Schon das Vorhandensein *natürlicher* Verkehrswege gibt den Anstoss zu einer höheren Kulturentwicklung. Auf fahrbaren Wasserstrassen strömen entbehrliche Produktionsgüter in fremde Absatzgebiete, über Bergessättel werden fremde Sitten und Gewohnheiten vertragen, und über Oasenketten haben fremde Kulturschöpfungen selbst die sterile Wüste passiert.

Künstliche Wegeanlagen und das wichtigste Verkehrsmittel der Gegenwart, der *eiserne Schienenstrang*, führen zu weiteren Kulturstufen. Wie Sinneseindrücke und Gedanken auf den Nervenfasern in unserem Gehirne dahineilen, so gleiten fremde Kulturerrungenschaften mit Windeseile auf diesen Schienenkabeln hin. Sie heften sich an die nächstwohnenden Barbarenvölker und werden von diesen auf versteckten Pfaden weiter getragen über Berge, Wälder und unwirtliche Wüsten. Mit Polypenarmen ergreifen sie die verkehrsfeindlichsten Völkerschaften, und langsam, aber sicher werden diese in unsern Kulturkreis hineingezogen.

Den Ethnographen mag es freilich in der Seele schmerzen, wenn er zusehen muss, wie ein Stück alten Kulturlebens nach dem andern von der Welt verschwindet, und wie unsere eigene Kultur, oft sogar schon unsere Ueberkultur, in alle Winkel der Erde sich verbreitet. Mit grosser Mühe nur rettet er noch einige Zeugen der alten, ursprünglichen Kulturschöpfungen. Vieles ist vor seinem Kommen schon verschwunden und für Vieles kann er uns keine sichere Deutung

mehr geben. Aber es ist der unaufhaltsame Gang der Weltentwicklung. Der Forscher muss in die schweren Verluste sich schicken und einen Trost kann er schliesslich noch darin finden, dass er zu einer Zeit gelebt, wo überhaupt noch einige Relikten von den ältesten Kulturstufen sich erhalten hatten.

Das Versöhnliche liegt für uns in der *Steigerung des nationalen Wohlstandes*. Wir treiben keine Kolonialpolitik aus rein idealen Gründen; denn alle unsere Bestrebungen sind in letzter Linie auf eine Vermehrung des Nationalvermögens und auf das Erlangen einer möglichst grossen Unabhängigkeit gerichtet. Nationalökonomien und Kolonialwirtschaftler erfreuen sich des raschen Kulturfortschrittes. Längst schon haben sie im Glauben an eine kulturelle und wirtschaftliche Eroberung auf die abgelegensten Gebietsteile unserer Erde ihre Hand gelegt und rastlos suchen sie ihre Kulturgenossen zum Ausbau neuer Verkehrswege, neuer Kolonialbahnen zu veranlassen.

Es wird uns denn nicht überraschen, wenn die politisch und wirtschaftlich so vorzüglich begabten Engländer einen ersten grossen Schienenweg nach dem Innern des äquatorialen Afrika ausgebaut haben. Dieser Schienenstrang, *die Uganda-Bahn*, sollte zwar vorherrschend nur einem strategischen Zwecke dienen, doch hat er auch einen unverkennbaren Einfluss auf die Eingeborenen ausgeübt, und diesen zu beschreiben, wird der Zweck meiner folgenden Zeilen sein.

Ich habe über eine Anzahl ostafrikanischer Völker in einem früheren Hefte dieser Mitteilungen einen kurzen Bericht erstattet. Lassen wir die uns heute interessierenden Stämme Revue passieren, so stellen sie sich uns in vier Hauptgruppen vor: die ackerbautreibenden *Bantu* der Wüstenzone und der kulturfähigen Binnenlandareale, die *Nilneger oder Niloten* in der Umgebung des Victoria-Niansa, die *negroiden Völker* auf den Hochländern zwischen Grabental und Victoria-See und endlich die *Nomadenstämme* der eigentlichen Steppengebiete.

Die Bantu setzen sich aus verschiedenen Stämmen zusammen. Längs der Meeresküste wohnen die *Suaheli*, weiter landeinwärts die *Wateita*, *Wakamba* und *Wakikuyu* und am Victoria-See schliesslich die *Wasoga* und *Waganda*.

Als Niloten haben wir die *Wakawirondo* kennen gelernt, ein zahlreiches Negervolk mit eigenartigem Körperbau und einer vom Bantuidiome gänzlich verschiedenen Sprache.

Negroide Bergvölker traten uns in den *Wasotiko*, *Walumbwa*, *Wanandi*, *Wakamasia* und *Wasegeju* entgegen.

Die Nomaden endlich sind durch die viehzüchtenden *Masai*, die jagenden *Wandorobo* und die halbansässig lebenden *Wakuafi* vertreten.

In den *Bantu* haben wir im allgemeinen eine erste, wohl schon in früher Urzeit von einer weniger negerhaft entwickelten Autochthonenbevölkerung abgetrennte Gruppe vor uns. Ihre Elemente sind über Süd- und Mittelafrica verbreitet und besonders gut an das Tropenwaldklima dieses Kontinentes angepasst. Ackerbau und Viehzucht bilden ihre vorherrschende Beschäftigung und seit Jahrhunderten schon haben einzelne Teile dieser Völkergruppen durch Trägerdienste ihr Leben gefristet.

Die *Niloten* stellen eine zweite, nordäquatoriale Negergruppe dar, mehr an das trockene Graslandklima als an die feuchten Waldgebiete angepasst und ebenfalls von Ackerbau und Viehzucht sich nährend. Sie bilden mit den *Bantu* zusammen eine gute biologische Rasse, die *echten Neger*, deren Verbreitungsgebiet bis zur Grenze der nordafrikanischen Wüsten und Steppen sich erstreckt und in kleinen Inseln bis weit in die unwirtlichen Trockengebiete sich erweitert.

Noch nie haben diese Neger es zu einer höheren Geistesbildung gebracht; sie sind gebunden an das Vorhandensein eines fruchtbaren Kulturbodens, und wo sie den Kampf gegen das harte Wüsten- und Steppenleben wagten, da sind sie fast immer die Unterliegenden gewesen. Als Minderbegabte sind sie im allgemeinen auf einer niedern Kulturstufe stehen geblieben, und trotz der bestechenden Farbe einer von uns ihnen aufgetragenen Kulturtünche werden sie nur äusserst langsam zu einer höheren Stufe sich heraufarbeiten. Jede geistige Entwicklungsfähigkeit darf man ihnen freilich nicht absprechen, und wenn wir ähnliche Rassen von Innen heraus vor dem Flutwalle unserer Kultur, in der „sittlichen Atmosphäre“, ersticken sahen, so ist damit doch noch lange nicht erwiesen, dass die Neger ein gleiches Schicksal erreichen werde.

Die *negroiden Bergvölker*, die *Wasotiko*, *Walumbwa* etc. sind in morphologischer Hinsicht den Negern sehr ähnlich. Sie leben unter ähnlichen äusseren Einflüssen und haben auch infolge einer starken Rassenmischung eine grosse Zahl von Negercharakteren in sich aufgenommen. Was sie zu ihrem Lebensunterhalte brauchen, das produzieren sie im Allgemeinen selbst auf dem fruchtbaren Boden ihrer Bergfesten. Nur zum Sklavenraub oder durch ungünstige Ernteverhältnisse gezwungen, verlassen sie hie und da ihre Höhen und

plündernd und mordend durchziehen sie dann die beuteversprechenden Nachbargebiete. Ursprünglich wohl Steppenbewohner und mit den Masai verwandt, haben sie sich, in schwer zugängliche Bergmassive zurückgezogen, dort ihren Kampfsinn bewahrt. Verkehrsarm und verkehrsfeindlich haben sie sich in kleine aber kräftige Völklein zersplittert. Sie kennen kaum noch ihren einstigen Zusammenhang, befehlen und berauben sich gegenseitig und verraten fast nur durch Sprache und Sitten ihre dunkle Vergangenheit.

In den Steppen und in den Wald- und Buschparzellen der steppenhaften Hochländer begegnen wir den *Nomaden* und *Halbnomaden*, den kriegsgewandten Hirtenmasai, den vagabundierenden Wandorobo und den unzuverlässigen Wakuafi. Kriegerisch, wie die mit ihnen verwandten Bergvölker und andere nicht negerhafte Afrikanerstämme, haben sie eine fast parasitäre Lebensweise angenommen. Ihre geistige Fähigkeit konzentriert sich auf die Heranzucht kampffähiger Männer und auf eine stramme Krieger-Organisation. Sie sind der Schrecken aller Nachbarvölker und bis vor wenigen Jahren die Hauptgefahr der reisenden Karawanen gewesen. Den Negern weit überlegen, sind sie doch auf einer äusserst niedern Kulturstufe stehen geblieben. Nur wenn Dürre und Seuchen ihre Herden vernichteten, griffen sie periodisch einmal zur Bodenhacke, um gezwungen einem primitivsten Feldebau sich zu widmen. Die Ursache ihrer Rückständigkeit liegt aber nicht in einer angeborenen geistigen Minderwertigkeit, sondern allein nur in der grossen Unwirtlichkeit ihres Wohngebietes. Man darf wohl annehmen, dass die Libyer und die alten Aegypter ihre Verwandten waren, und wenn man dieses zugibt, so finden wir auch Beweise dafür, dass unter günstigeren Lebensverhältnissen diese Rasse, im Gegensatze zu den Negern, es rasch auf eine höhere Entwicklung bringen könnte.

Ich habe diese Völker, die Bantu, Niloten, Negroiden und Steppenbewohner *vor 10 Jahren* noch in grosser Ursprünglichkeit kennen gelernt. Die Ugandabahn war damals erst auf 35 Kilometer Küstenferne ausgebaut, und eben waren die ersten Ochsenwagen von Mombassa kommend, am Victoria-See eingetroffen. Von europäischem Einflusse unter den Binnenvölkern war noch wenig zu spüren. Scheu flüchteten die Wateita vor unserer Trägerkarawane. Die Wakamba hatten eben einen Sklaventrip nach einem Nachbargebiete unternommen und waren dafür von einer englischen Strafexpedition zur Rechenschaft gezogen. Mit blitzenden Speeren und im phantastischen Kriegerschmucke scharten die Wakikuyu sich um unsere

Zelte, und in unbeschreiblicher Urwüchsigkeit kamen „Minister“ und „Hofdamen“ der Wakawirondo in unser Lager. Am Victoria-See konnten wir nur gegen Glasperlen und Kaurimuscheln die nötigen Lebensmittel einkaufen, und die Briefmarken von Uganda waren vom englischen Gouvernement noch mit „Twenty Shells“, zwanzig Kaurimuscheln, bewertet. An der Küste hatte man uns vor den gefährlichen Bergvölkern gewarnt, und kaum hatte unsere Karawane ihren Boden betreten, so war sie von einem dieser Völklein auch schon mit vergifteten Pfeilen überschüttet. In Sotiko empfingen uns grosse Kriegerscharen, die misstrauisch bis an die Grenze von Kawirondo uns begleiteten. Bei Schimoni hatten die Wakamasia eine Gouvernementspost abgefangen, und wenige Kilometer davon entfernt hatten die Wanandi die Karawane eines englischen Händlers überfallen. Die Masai hatten wenige Monate vor unserem Kommen eine 1300 Mann zählende und mit 50 Gewehren bewaffnete Gouvernementskarawane mehr als zur Hälfte niedergemetzelt, und wenige Tage nach unserem Durchmarsche wurden am Meruberge zwei deutsche Missionare durch Wakuafi ermordet.

Vorigen Winter habe ich Britisch Ostafrika zum zweiten Male besucht. Diesmal konnte ich die Uganda-Bahn benutzen und ich war erstaunt über die Veränderungen, die seit 10 Jahren an den Eingeborenen vorgegangen waren. Von wenigen Mann begleitet, konnte ich sieben Wochen lang auf dem Guasso-Ngischu-Hochlande, zwischen Bergvölkern, Niloten und Masai, mich herumtreiben, und erst in den letzten Tagen des Rückmarsches wurde unsere kleine Karawane von einigen Räubern angefallen. Die wilden Kikuyu-Krieger waren in harmlose Lazzaroni verwandelt und mehrere von ihnen schleppten als angeworbene Träger nun meine Kisten und Gepäckballen durch die Steppe. Bei Kijabe kreuzte ich im Eisenbahnwaggon das Schädelfeld des obenerwähnten blutigen Masaiangriffes und am Naiwascha- und am Nakurru-See waren die gefürchteten Masai und Suaheli in englischsprechende Kulturfexen umgemodelt. Die Wakuafi des Guasso-Ngischu-Hochlandes waren in friedlichen Kraalen um das Fort Schimoni angesiedelt und die „wilden“ Kamasia und Wasegeju gaben mir stolz die kleinen Flittergeschenke zurück, die ich als Entgelt für photographisches Stehen für sie mitgenommen hatte. Sie wollten jetzt „Pesa“ (Kupfermünzen), sagten sie, und den wertlosen Schmuck könnten ihre Weiber nicht brauchen. Man wird es kaum glauben, dass es mir auf der ganzen Reise nur einmal gelungen ist, einen ethnographischen Gegenstand einzukaufen, ein kleines,

schlecht geschmiedetes Messer, das ich für „Pesas“, Sacharin und Brot bei einem Masaiknaben erhandeln konnte. Ich sah entweder überhaupt nichts Brauchbares oder wenn ich etwas entdeckte, so wurden so lächerlich hohe Preise dafür gefordert, dass man es fast billiger in unsern Apotheken erstehen könnte. Am leichtesten hätte ich noch alte Filzhüte, fettstrotzende Ueberröcke und durchlöcherter Schuhwerk kaufen können; da ich für derartige Handelsartikel aber selber Absatz suchte, war es nie zum Abschluss eines Geschäftes gekommen.

Wie schon bemerkt, ist die *Uganda-Bahn* eigentlich zu strategischen Zwecken erbaut. Sie soll die englischen Aequatorialterritorien, den oberen Sudan und die siedlungsfähigen Hochländer von Britisch Ostafrika mit Indien verbinden und jederzeit einen raschen Truppentransport ermöglichen. In derselben Weise dient die neu eröffnete Suakimbahn und ohne Zweifel wird auch eine englische Abessinienbahn einst solchem Zwecke dienen.

Die Länge der ganzen Bahnstrecke beträgt etwas über 900 Kilometer, und gegenwärtig verkehrt wöchentlich ein Vollzug in jeder Richtung, daneben noch Extrazüge je nach Bedarf. Der Ausgangspunkt der Bahn ist Mombassa, der Endpunkt Port Florence an dem Victoria-See. Man kann die ganze Strecke in 54 Stunden zurücklegen und braucht heute also kaum so viele Stunden als früher Marschtag, um auf Karawanenpfaden die Ufer des Niansa zu erreichen. Die Opfer, welche die Engländer für diese Bahn brachten sind aber auch keine geringen, denn das Parlament hat zu ihrem Ausbaue nicht weniger als 120 Millionen Franken zu bewilligen gehabt.

Die Bahn durchschneidet die Gebiete der Wateita, lässt ihre Dörfer aber in 20 und 30 Kilometer Ferne südlich liegen und sucht auf möglichst kurzem Wege die unfruchtbare Taro-Steppe zu durchqueren. Am Tsavoflusse tritt sie in das Wohngebiet der Wakamba ein, lässt aber auch hier die grösseren Siedlungen seitwärts liegen und hat infolgedessen auf diese Bewohner noch keinen grossen Eindruck ausgeübt. In Kikuyu aber führt sie zwischen zahlreichen Farmen und Dörfern hindurch. Bei Nairobi hat die Verwaltung grosse Dépôts und Reparaturwerkstätten angelegt und im Vereine mit den übrigen Behörden ein kleines, in südafrikanischem Style erbautes Städtchen ins Leben gerufen. Indische und europäische Siedler, die in und um Nairobi sich niedergelassen, tragen das ihrige zur Vergrösserung des Städtchens bei. Suaheli und Wakamba, Somali und Masai mischen sich unter die eingeborenen Wakikuyu, und in wenigen

Jahren wird hier ein unentwirrbares Rassenchaos den Einfluss unserer Kulturschöpfung bezeichnen. Im sogenannten Rift-Valley (Grabentale) zwischen Escarpment-Station und Molo durchzieht der Schienenweg das alte Hauptgebiet der Hirten-Masai. Mitten in der Steppe sind freundliche Stationsgebäude, komfortable Gasthäuser und Siedlerfarmen aus dem Boden hervorgewachsen. Nach Molo durchbraust der Zug das Streifgebiet der jagenden Wandorobo. Nandi lässt er rechts, Sotiko und Lumbwa links von seinem Pfade liegen. Wir kommen in den östlichsten Teil von Kawirondo und treffen bei Port Florence auf die Endstation dieser interessanten Bahnlinie ein. Aber auch da hat der Einfluss dieses künstlichen Verkehrsweges noch kein Ende gefunden. Kleine Dampfer fahren über den mehr als 200 Kilometer breiten Niansa und schliessen auch das volkreiche Uganda mit seinen Hinterländern dem Schienenwege an.

Die alte Ochsenkarrenstrasse, die im Winter 1896/97 bei meinem Aufenthalte in Kawirondo gerade eröffnet wurde und ungefähr parallel zu dem heutigen Bahndamme von Mombassa an den Victoria-See führte, ist heute wieder verödet, und nur an den alten Radspuren und an verfallenen Unterkunftshütten erkennt man zum Teil noch ihre Richtung. Bald werden aber einige Zweigbahnen sich auftun, eine Südwestbahn durch Teita- und Tawetagebiet an den Kilimandscharo, eine Nordbahn nach Ukamba und eine andere von Kikuyu aus nach dem Leikipia- und Keniagebiete hinein, eine Stichbahn nach Lumbwa und Sotiko und möglicherweise auch eine Nordbahn von Port Florence aus über Kasagam, Marama und Mumia gegen das Elgongebirge hin.

Als im Jahre 1895 die erste Teilstrecke der Uganda-Bahn in Bau genommen wurde, da war es noch äusserst schwierig für die Erdbewegungen die nötige Arbeiterzahl aufzubringen. Die Afrikaner wollten von solcher Arbeit nichts wissen, und die wenigen, die zu derartigen Diensten sich werben liessen, waren nach wenigen Tagen oder doch nach Ablauf ihrer monatlichen Verdingungsfrist wieder weggelaufen. Man musste *indische Kulis* importieren und hat von diesen zeitweise über 20,000 Mann beschäftigt. Die Verwendung solcher Kulis war aber eine sehr kostspielige, denn sie beanspruchten relativ *hohe Löhne* und verursachten durch Erkrankungen und eine bis auf 29 % *steigende Sterbeziffer* sehr erhebliche Auslagen. Die *Afrikaner* waren an das Klima gewöhnt, sie konnten ohne Schwierigkeiten von dem feuchten Küstenklima in die trockene Steppenluft und aus der heissen Steppe auf die kühlen Hochplateaus gebracht werden. Kranke gingen wohl wieder in ihre Heimat zurück und

Tote konnten ohne grosse Kosten durch den Bezug von neuen Arbeitern ersetzt werden. Während die indischen Kulis im Durchschnitte 28¹/₂ Fr. per Monat kosteten, waren Afrikaner zu 20 Fr., an manchen Stellen auch für 7 bis 10 Fr. per Monat zu haben. Leider liessen die letzteren sich aber stets nur in einer *beschränkten Zahl* anwerben, und wenn heute wieder ein grösserer Bahnbau unternommen werden sollte, so müsste man nach wie vor wieder auf die Mithülfe der Inder sich stützen. Die Zahl der afrikanischen Arbeiter nimmt aber doch langsam zu, und es ist nicht zu bezweifeln, dass spätere Unternehmungen weniger mit der Arbeiterfrage sich beschäftigen müssen, als der Ausbau der Uganda-Bahn dies erfordert hat. Von 5115 Arbeitern, die die Bahnverwaltung im Jahre 1904 beschäftigte, waren schon 2342 Afrikaner und von 4286 Arbeitern des Jahres 1905 sogar schon 3175 afrikanische Eingeborene. Für die Uebernahme von Erdarbeiten haben sich bis jetzt die Wakamba und Wakikuyu am brauchbarsten erwiesen. Die Niloten konnten erst in geringer Zahl und die negroiden Bergvölker in keiner Weise zu solcher Arbeit herangezogen werden. Die Masai waren bis jetzt nur als Hirten, Viehtreiber, Wächter und Soldaten zu gebrauchen und von den Wandorobo hat natürlich keiner auch nur zu dieser weniger anstrengenden Arbeit sich gemeldet.

Ein günstigeres Bild entrollt sich heute schon in der Arbeiterfrage, wenn wir das Augenmerk auf die *freie Kleinarbeit* des Eingeborenen richten. Hier sehen wir den Afrikaner als selbständigen Unternehmer einer bedeutenden Besserung fähig. Er produziert schon mehr, als er zu brauchen gedenkt, und den Ueberschuss führt er regelmässig nach den Marktplätzen ab. Wieder sind es die Wakamba und Wakikuyu, die in dieser Hinsicht sich auszeichnen. Bis zur Eröffnung der Uganda-Bahn hat in Ukamba und Kikuyu der *Hunger* seinen verheerenden Umzug abgehalten. Er hat die Bevölkerung oft in höchstem Masse geschwächt und für nachfolgende Epidemien den Boden geebnet. Nach den Schätzungen des Gouvernements hat das Hungerjahr von 1898 unter den Wakikuyu nicht weniger wie 15 0/0 und unter den Wakamba sogar 25 0/0 der Bevölkerung hingerafft. Wenn diese letzte Hungerperiode unglücklicherweise auch mit einer schweren Pockenepidemie verbunden war, so sprechen die hohen Sterbezahlen doch deutlich dafür, wie verhängnisvoll ein schlechtes Erntejahr auf die Eingeborenen wirken kann, wenn sie stets nur das Allernotwendigste anbauen und für die Zukunft sich keine Vorräte sammeln. Heute, nach Eröffnung der Uganda-

Bahn, haben die Verhältnisse von Kikuyu und Ukamba sich bedeutend gebessert. In Nairobi bringen die Wakikuyu schon ansehnliche Mengen von Feldfrüchten zu Markte, und ein grosser Teil der bei den Europäern bediensteten Eingeborenen wird durch die gesteigerte Produktionstätigkeit ihrer Verwandten verpflegt. Die Wakamba bringen zunehmende Mengen von Tierfett auf den Markt und einen Teil ihrer Arbeit verwenden sie zum Anbau von Verkaufstabak und zur Gewinnung wilden Bienenwachses. Eine Missernte würde zwar jetzt noch grosse Verwirrung und manche Verluste mit sich bringen, im allgemeinen aber darf man hoffen, dass durch die *intensivere Bodenwirtschaft* und durch die Möglichkeit einer *raschen und billigen Nahrungsmittelzufuhr* aus entfernteren und von der Missernte nicht betroffenen Gebietsteilen die Eingeborenen vor derartigen Hungerperioden nunmehr geschützt seien.

Aber nicht nur die Wakamba und Wakikuyu, sondern auch die Niloten am Victoria-See haben einer gesteigerten Tätigkeit sich fähig erwiesen. Wir ersehen das am besten aus den *zunehmenden Transportziffern der Uganda-Bahn*, so weit diese auf landwirtschaftliche Produkte sich erstrecken. An Körnerfrüchten wurden im Jahre 1902/03 377 Tons transportiert, im folgenden Jahre schon 1066 Tons und im Jahre 1904/05 sogar 1412 Tons. Der Kartoffel- und Batatentransport steigerte sich in demselben Zeitraum von 354 Tons auf 1207 Tons und der Bohnentransport hat sich von 115 Tons auf 285 und schliesslich 359 Tons vermehrt.

Dass auch die Masai einer produktiven Tätigkeit sich widmen, liegt ausser allem Zweifel, denn ihrer früheren parasitären Lebensweise sind durch den gesteigerten Verkehr und die Wachsamkeit der Behörden schon fast sämtliche Riegel gesteckt. Raubzüge im Grossen, wie sie von den Masai vor Erbauung der Eisenbahn noch an der Tagesordnung waren, sind heute schon zur völligen Unmöglichkeit geworden. Ob das Gouvernement richtig handelt, wenn es diese Steppenbewohner in ihrem Bewegungsraume beengt und sie als Hirten in verhältnismässig kleine Areale einzwängt, will ich nicht beurteilen. Die europäischen Siedler, auf welche die alten Weideplätze der Masai übergegangen sind, werden aus diesen Steppengründen jedenfalls nicht mehr herauswirtschaften als die erfahrenen Eingeborenen, und diesen wieder wird auf den neuen Territorien eine nicht zu unterschätzende Gefahr erwachsen, sobald ein schlechter Jahrgang ihre Weiden entwertet und der rechtzeitige Wegzug nach besseren Futterplätzen ihnen erschwert ist.

Von den negroiden Bergvölkern kann man eine Arbeitssteigerung noch nicht erwarten, denn ihre Gebiete sind zur Zeit von der Bahn noch nicht erschlossen. Man wird sie erst allmählig durch Errichtung von Militärstationen und durch langsame Besiedelung an einen regelmässigen Verkehr gewöhnen müssen, dann werden aber auch sie brauchbare Arbeiter werden und infolge ihrer besseren Geistesanlagen zu einer höhern Kulturstufe sich erheben.

Als Ackerbauer haben die Eingeborenen seit dem Bestehen der Uganda-Bahn also sicher eine zunehmende Tätigkeit entwickelt, und wenn man in Betracht zieht, dass viele derselben in gleicher Stellung auf den Versuchsfarmen des Gouvernements und bei den vielen Siedlern beschäftigt sind, so darf man ruhig behaupten, dass die Arbeiterfrage, auch insofern sie auf landwirtschaftliche Betriebe sich bezieht, um ein Bedeutendes ihrer Lösung näher gerückt ist.

Für die Siedler und die Regierung wird der Arbeitermangel sich zwar noch lange fühlbar machen. Je mehr ihre Unternehmungen sich ausdehnen, um so grösser wird naturgemäss die Nachfrage nach Lohnarbeitern und je erfolgreicher die Eigenunternehmungen der Afrikaner sich erweisen werden, um so mehr wird der Widerwille gegen Lohnarbeit unter den Eingeborenen zum Ausdruck kommen. Eine zu starke Belastung mit Steuern oder ein Zwang zur bezahlten Frohnarbeit kann hier weniger helfen, als eine möglichst *weitgehende Verwendung maschineller Ackerbaugeräte von Seite der weissen Unternehmer*. Hier liegt für die Siedler der springende Punkt der Arbeiterfrage, und ihn zu fassen wird hauptsächlich von dem Umstande abhängen, ob genügende Geldmittel vorhanden sind, um die Beschaffung landwirtschaftlicher Maschinen sich leisten zu können. Ich kann mich des Eindruckes nicht erwehren, dass eine grosse Zahl der heutigen Siedler über die nötigen Gelder nicht verfügt, und wenn Regierungsorgane für einen Siedler ein Kapital von 500 bis über 1000 £ veranschlagen, so muss man ihnen nur in höchstem Masse Recht geben. Siedler mit 300 £ können hier eine zeitlang leben, wenn sie dann aber nicht das Glück haben, durch Landspekulation ein gutes Geschäft zu machen, so erleben sie mit ihren Farmen wohl ziemlich sicher ein Fiasko. Mehr wie anderswo wäre es hier vielleicht am Platze, durch Genossenschaftsbetriebe oder durch Bankenbeihilfe den Unternehmungen europäischer Siedler eine angemessene Förderung zu gewähren.

Doch das alles nur nebenbei gesagt. Die nächste Frage für uns wird es sein, wo es denn hinführe, wenn alle im Erschliessungs-

gebiete der Uganda-Bahn wohnenden Menschen durch eigene Arbeitsleistung es wirklich einmal so weit gebracht haben, dass sie in der Sicherstellung ihres Lebens sich nicht mehr gefährdet fühlen. Die von den Eingeborenen zu deckenden Bedürfnisse der fremden Siedler und der auf den Lokalhandel beschränkte Absatz von Feldfrüchten werden dann zu unbedeutend sein, als dass sie die Gefahr einer *Ueberproduktion* gänzlich beseitigen könnten. Von wertvollen Mineralschätzen, die wie in Südafrika einen lohnenden Bergbau ins Leben rufen könnten, sind bis heute nur bedeutungslose Spuren gefunden, und allem Anscheine nach wird eine solche Industrie in absehbarer Zeit hier auch niemals sich entwickeln. Man darf daher nicht damit rechnen, dass die Bedürfnisse einer grossen Zahl von Grubenarbeitern den Lokalkonsum je einmal in hervorragender Weise steigern werden.

Ein wichtiges Moment zur Abwehr einer Produktionskrisis liegt aber in einer heute schon anzustrebenden zweckentsprechenden *Wirtschaftsteilung* zwischen Eingeborenen und Siedlern. Die letzteren sollen nur mit dem Anbaue von Produkten sich befassen, welche die Eingeborenen selbständig nicht zu kultivieren verstehen. Für *weisse Ansiedler* wird vornehmlich der Anbau von solchen Produkten in Betracht kommen, deren Kultur, Erntegewinnung und Ernteaufbereitung besondere Kenntnisse und Sorgfalt erfordern, Produkte, die sich für die Grosskultur eignen und deren Anbau- und Erntekosten bei Anwendung maschineller Geräte bedeutend vermindert werden können. Da gibt es aber fast nur eine Kultur, die für den ostafrikanischen weissen Siedler sich eignet, und das ist die *Kultur der wertvolleren Körnerfrüchte*. Diese können auf den ihm zuträglichen Hochlandflächen angebaut und unter der Heranziehung landwirtschaftlicher Maschinen mit besonders grossem Erfolge produziert werden. Es ist ihnen auch ausserhalb der Kolonie ein weites Absatzgebiet zugesichert, und wenn durch Dammbauten die Unsicherheit der Niederschläge paralysiert wird, so können für diese Kultur ausgedehnte Anbauflächen geschaffen werden. Das britische Gouvernement legt gegenwärtig ein grosses Gewicht auf die Einführung der Ramie-Kultur. Dass diese sich für den europäischen Siedler aber niemals lohnen wird, ist so selbstverständlich, dass man sich wundern muss, wie bei dem Mangel an menschlichen Arbeitskräften diese Kultur ernstlich empfohlen wird. Eben so unlohnend wird für den weissen Siedler der Anbau von Mais, Kartoffeln, Bohnen und Tabak bleiben, und wenn mit diesen Kulturen ein Erfolg erzielt wird, so

liegt dieser sicher nur in den Händen der Eingeborenen. Für *farbige Siedler*, d. h. für die Inder kommt die Bewirtschaftung der wärmeren und feuchteren, für den Europäer daher weniger zuträglichen Gebiete in Betracht. Ob es diesen möglich sein wird, durch Baumwollkultur und Reisbau auch im Kleinbetriebe befriedigende Resultate zu erzielen, bleibe dahingestellt. Zu hoffen ist es, und wenn diese Hoffnung sich erfüllt, so kann die Leistungsfähigkeit der Kolonie in vollem Masse zu Nutzen gezogen werden.

Ein zweites Moment zur Abwehr einer Ueberproduktion läge in der *Einführung von Schutzzöllen* auf Landwirtschaftsprodukte, die in Britisch Ostafrika und dem nahen Uganda durch Eingeborene kultiviert werden können.

Die Fortdauer einer ungestörten Produktensteigerung der Eingeborenen kann mit sichersten Mitteln aber nur durch eine sorgfältige *Ueberwachung ihrer Unternehmungen* und eine gewisse *Beschränkung ihrer wirtschaftlichen Freiheiten* gewährleistet werden. Es wird sich darum handeln, dass die auf eigenes Risiko arbeitenden Afrikaner auch *für den Export geeignete Feldfrüchte* in Kultur nehmen, dass ihnen die hiezu *geeigneten Bodenflächen* zur Verfügung stehen, dass sie durch die ersten Misserfolge nicht gleich entmutigt werden, und man sie nötigen Falles dazu *zwingt, ein bestimmtes Mass zur Ausfuhr geeigneter Produkte auf ihren Farmen anzupflanzen*. Die Kulturgewächse zu bestimmen, soll Sache der leitenden Behörden sein, ihre Produkte gegen einen *festen Preis* auf den Markt zu bringen, sei die Pflicht der Eingeborenen, und ihnen den nötigen *Absatz* zu sichern, sei in erster Linie der Gegendienst des kolonisierenden Mutterlandes.

Aber Lord Chatams alter Ausspruch „Damn your souls, make tobacco“ kann den Anforderungen moderner Kolonisationsbestrebungen nicht mehr genügen. Wir wollen die Eingeborenen nicht nur zu selbständigen Landwirten erziehen, sondern auch das *Handwerk* und die *Kleinindustrie* ihrem Arbeitsfelde angliedern. Die Uganda-Bahn hat in dieser Beziehung noch keine erwähnenswerten Früchte gezeitigt, es ist aber nicht zu zweifeln, dass an manchen Stellen eine solche Kulturrichtung in wenigen Jahren sich Boden schaffen wird. Je mehr unter den Landwirten und den im Dienste der Regierung und der Siedler stehenden Eingeborenen die Lebensbedürfnisse sich steigern, um so mehr wird die *Nachfrage nach einfachen Gebrauchsgegenständen*, nach *besserem Baumaterialie* etc. sich vergrössern. Man denke an den irdenen Kochtopf, an den tönernen Wasserfilter

von Aegypten, an die geflochtene Matte, an den einfachen Holzpflug des alten Landwirtes und an den Bauziegel der komfortablen Kolonistenwohnung! Wie sehr werden die eingeborenen Bauern nach diesen Gegenständen sich sehnen, und wie teuer kommen diese Sachen heute noch, wo sie mit hohen Transportspesen und drei- und vierfachen Handelsgewinnen belastet, aus fremden Ländern herbeigebracht werden! Bei einzelnen Völkerschaften findet man heute schon die ersten Spuren des Töpfereigewerbes. Die Waganda verfertigen sogar sehr hübsche Tonwaren, und das Wertvolle ihrer Industrie liegt darin, dass die Formen und Farben ihrer Produkte dem Afrikaner-, speziell dem Bantu-Sinne angepasst sind, und vom Eingeborenen zum gleichen Preise daher viel eher gekauft werden, als das europäische oder indische Fabrikat. Der bekannte „Sir“ und die noch bekanntere „Kulle“ von Aegypten, in denen das Trinkwasser filtriert, und zum erfrischenden Trunke abgekühlt wird, sind zu zerbrechlich, als dass sie den weiten Weg bis in das Innere von Ostafrika machen könnten. Warum sollten solche Krüge und Gargulettens nicht hier selbst verfertigt werden? Das gleiche gilt vom Bauziegel, der heute allgemein noch durch ein unsauberes und unsolides Fachwerk von Holzstangen und Schlamm Boden, von Strohgarben oder besten Falles durch Wellblech ersetzt wird. In Holland werden für Ostafrika bunte Tücher noch mit Handarbeit und mit primitiven Holzstempeln bedruckt. Die Gewebe stammen aus England und werden nur deshalb in Holland bedruckt, weil in ihrem Ursprungslande die Handarbeit zu teuer ist, und Buntdrucke nur auf maschinellm Wege fertiggestellt werden. Für Maschinendruck sind aber die afrikanischen Aufträge zu unbedeutend, denn der Neger kauft nur ganz bestimmte, seinen eigenen Kunstauffassungen entsprechende Muster, und da sein Geschmack in dieser Beziehung grossen Variationen unterworfen ist, so müssen immer neue Muster beschafft und nur kleine Aufträge in demselben Genre ausgeführt werden. Sollte der Afrikaner nicht gerade auch auf diesem Gebiete zu einem neuen Gewerbe hingeleitet werden? So gibt es noch eine Menge von nichtlandwirtschaftlichen Beschäftigungen, deren der Eingeborene fähig wäre und bei denen er als freier Unternehmer nicht nur seine physische Kraft, sondern auch seinen Geist entfalten könnte. Wenn wir ihn in diesem Sinne heranziehen, so wird er unserer Kultur und unseren nationalen Bestrebungen zur wertvollen Stütze werden. Er wird uns weniger bekriegen, und die „äthiopische Gefahr“ wird als phrasenhaftes Schreckgespenst an unserer Kolonialgeschichte vorübergehen. England

hat im tropischen Afrika den ersten Versuch mit einer grossen Kultur- und Eroberungsbahn gemacht. Es hat diese Bahn aber nicht „ins Blaue“ hinein gebaut, sondern reiflich erwogen und trotz der ursprünglich rein strategischen Bedeutung ihr auch eine kulturelle und wirtschaftliche Seite abzugewinnen gewusst. Ob andern Nationen mit ihren afrikanischen Tropenbahn-Projekten ein ähnlicher Erfolg sich zeigen wird, das wird die Zukunft lehren. Entscheidend war für den englischen Erfolg jedenfalls das, dass diese wichtige Arbeit nicht von einer kapitalistischen Unternehmergruppe, sondern vom Staate selbst inszeniert und in Ausführung gebracht wurde.

Kleine Mitteilungen.

Ein Nachtquartier in den Cordilleren. (Von *M. Garben*.) „Eine kleine Episode einer Tour, welche ich zu Pferd durch Südamerika unternahm, dürfte auch Sie interessieren,“ sagte einer meiner Freunde abends beim gemütlichen Plaudern und fuhr dann fort:

„Ich war mit meinem Peon (Knecht), dem einzigen Reisegefährten, und vier Pferden am Bahia-Blanca bis fast an die Südgrenze des argentinischen Territoriums Neuquen gekommen, befand mich also inmitten der grossen Ausläufer und Quergebirge der südamerikanischen Cordilleren, um über dieselben nach Chile zu gelangen.

Von sieben Uhr morgens ab waren wir an dem bewussten Tage im Sattel, hatten zwei Stunden Mittagspause gehalten, und kamen abends gegen fünf an einen Engpass von kaum zwei Meter Breite. Die etwa fünfzig Meter steil in die Höhe strebenden Felswände bildeten im Innern der Schlucht die wunderbarsten Formen, die Beleuchtung war Zwielflicht und beständig sickerte eiskaltes Wasser auf den Grund. Hierdurch bildet sich ein kleiner Gebirgsbach, der uns bei dem ziemlich steilen Aufstieg mit rasender Schnelligkeit schäumend entgegensprang, das im Wege liegende Geröll brausend umspielend. Am Eingang standen wir einen Augenblick und überlegten: war dies ein Weg oder keiner; war dies ein schmaler Pfad durch eine Felswand, von dem man uns gesprochen hatte, oder nicht? Schon vorher zweigten sich verschiedene Reitspuren ab, hatten wir den rechten übersehen? Dies war ein Bach, kein „Weg“. Nun, wir entschlossen uns, in die Spalte hineinzureiten, in der Ueberzeugung, über kurz oder lang vor einem unüberwindlichen Hindernis zu stehen. Die Luft war schneidend, ein nasskaltes Halbdunkel umfing uns, die fortwährend im Zickzack führende Spalte erzeugte das Gefühl, als seien wir in einem Labyrinth. Bei jeder Biegung schienen wir vor dem gefürchteten Schluss zu stehen. Es wurde allmählich ganz finster, die Pferde brachen fast bei jedem Schritt zusammen, sie waren in der Pampa geboren und kannten kaum Steine; nun mussten sie uns auf diesen scharfen Cordillereufelsen tragen. Wir selbst hatten auch genug vom Reiten für heute und doch war