Aus Usambara.

Franz Mummert.

Trotz der landwirtschaftlichen Grundlage unserer DKS ist es nicht allen Kameraden vergönnt, in landwirtschaftlichen Betrieben zu arbeiten. So wird es auch nicht Wunder nehmen, wenn ich unter die Transporter gegangen bin. An und für sich war es nicht meine Absicht, mich diesem Gewerbe zu widmen, vielmehr wollte ich mich mit europäischer Landwirtschaft in den Usambarabergen befassen, als ich 1929 wegen einer Nierenverletzung den tropischen Steppengebieten Valet sagen mußte.

Zu Beginn meiner Tätigkeit in Usambara pachtete ich 20 Hektar Land und konnte gleichzeitig einen Holzschlagkontrakt bekommen, der es mir ermöglichte, vom ersten Tage an bar Geld zu verdienen. Doch schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit merkte ich, daß diese Arbeit mich mehr in Anspruch nehmen würde, als ich erst gedacht hatte. So stellte ich die Landwirtschaft in den Hintergrund und nahm noch einen kleinen Transportkontrakt, zu dem ich mir für billiges Geld ein steinaltes 1-Ton.-Lastauto Marke Chevrolet kaufte. So geriet ich unter die Kontrakter und Transporter (lies bieblisch: Zöllner und Sünder).

Transporter auf gut Deutsch Spediteur. Die Kameraden in den Tropen werden sich etwa einen Begriff machen können, was das heißt, die anderen schwerlich. Schon der oben erwähnte Lastwagen von 1 Ton. Ladefähigkeit, der damals Norm war, läßt eine gewisse Grundlage erkennen. Die Vorbedingung für den Transporter ist eine Straße, eine in der Heimat lächerlich erscheinende Selbstverständlichkeit, anders hier. Das soll nun nicht etwa heißen, daß wir ohne Straßen über Berg und Tal flitzen, oh nein, wir haben schon welche, zwar nicht sehr viel. Doch wie sehen sie aus? Am ehesten kann man sie vielleicht mit heimischen Feldwegen vergleichen, also aus der Landschaft herausgekratzt, ohne Schotterung geschweige denn Packlage. Dabei läßt die Breite hier in den Bergen viel zu wünschen übrig, es gibt nur verhältnismäßig wenige Stellen, an denen zwei Wagen aneinander ausweichen können. Die Kurven sind größtenteils sehr kurz und daher absolut unübersichtlich, fast durchweg sind sie falsch überhöht. So ergibt sich grundsätzlich aus der Voraussetzung der Straße etwa Folgendes: Höchstmögliche Ladefähigkeit 2 Ton. (für vierräderige Wagen), langsames und vorsichtiges Fahren und ein sehr großes Risiko.

Nun zu der Art des Transportes. Wie schon erwähnt, fing ich mit einem kleinen Kontrakt an. Damals fuhr ich selbst wöchentlich einmal die Strecke Bumbuli—Mombo hin und zurück, etwa

100 Kilometer. Es wurden Patienten des Hospitals Bumbuli von bezw. nach der Bahnstation Mombo befördert, außerdem Lasten für das Hospital und andere von und nach dem Sägewerk.

Die übrigen Tage der Woche waren größtenteils mit Arbeiten im Walde ausgefüllt. Der Holzschlag in den hiesigen Urwäldern läßt sich kaum mit dem in der Heimat vergleichen. Hier stehen die Bäume wild durcheinander, 50 verschiedene Arten oder mehr. Verlangt wird aber nur ein Mkulo, englisch Camphor, (bot. Cinnamonum camphora). Erst werden die Bäume in der Nähe der Straße geschlagen, dann gehts tiefer in den Wald. Da ist die Hauptarbeit das Heranrollen der auf 4 bis 7 Meter Länge gesägten Klötze an die Straße. Diese Arbeit wird bisher ausschließlich durch Eingeborene bewältigt. Ein Traktor kommt des steilen Geländes wegen nicht in Frage, außerdem ist der Gesamtumsatz zu klein, als daß sich eine derart teure Maschine rentieren würde. Es ist erstaunlich, wie 10 bis 15 Leute Klötze bis zu 1 Meter Durchmesser rollen, besonders wenn man bedenkt, daß die Bewohner Usambaras die Washamba im Verhältnis zu den anderen Bantustämmen reichlich schwächlich gebaut sind. Glücklicherweise habe ich bisher auch noch keinen Betriebsunfall gehabt, denn gelegentliche kleine Hautabschürfungen kann man wohl sicherlich nicht als solche bezeichnen.

In den vergangenen Jahren war der Holzabsatz ein recht kleiner, hat aber mit seinen 300 cbm fertig geschnittener Bretter seinen Höhepunkt erreicht. 300 cbm für heimische Verhältnisse und vielleicht auch für andere Gegenden eine lächerlich kleine Menge als Jahresarbeit und doch ausreichend, um 2 Europäer und 2 Autos damit annähernd voll zu beschäftigen. Welches Maß von Kleinarbeit steckt doch darin. Wir können hier nicht nach dem Prinzip des laufenden Bandes oder ähnlichem arbeiten; fast jeder Baum ist ein Kapitel für sich. Im folgenden will ich kurz schildern, welche Arbeiten erforderlich sind, bis ein Brett bis in den Eisenbahnwaggon verladen ist. Die Vorarbeit ist das Aussuchen der Bäume im Walde, eine Arbeit, die mitunter 2-tägige Spaziergänge im Walde erfordert. Da wird jeder in Frage kommende Baum von unten bis oben gemustert, mit dem Buschmesser das Unterholz rundherum beseitigt und manches Mal zeigt es sich, daß ein anscheinend schöner Baum an der Wurzel faul ist und sehr wahrscheinlich hohl sein wird. So wird eine verhältnismäßig große Fläche durchsucht, denn auf einem Hektar stehen durchschnittlich nicht mehr als 10 bis 12 brauchbare Bäume mit einem durchschnittlichen Inhalt von 8 Festmetern. Danach kommt der Holzfäller. Wir fällen alle Bäume mit der Axt, da ein Absägen einfach nicht möglich ist; denn noch ehe sich die beiden Sägeschnitte noch annähernd treffen, fällt der ganze Baum, sich in zwei Teile spaltend. Hinzu kommt noch, daß die billigste Art des Bäumefällens mit der Axt ausgeführt werden kann. In etwa 200 Arbeitstagen schlägt ein Mann 700 bis 800 Festmeter Holz, ein einziger Holzfäller genügt also für unseren Betrieb. Liegen die Bäume,

so wird der schwarze Forstbeamte benachrichtigt, um die Bäume auszumessen. Am abgeschlagenen Ende und an der Stelle, an der der erste Ast ansetzt, wird der Umfang mit dem Bandmaß gemessen, natürlich in Fuß und Zoll, und dann die Entfernung dieser beiden Stellen, also die Länge des Baumes. Jetzt kommt eine der wichtigsten Arbeiten, das Anzeichnen der Klötze. Da wird der Baum von allen Seiten besichtigt, um festzustellen, wo er am günstigsten zersägt wird. Wer den Urwald kennt, weiß, wie krumm die Bäume sind; da heißt es, so abzusägen, daß möglichst gerade Klötze bei möglichster Länge herauskommen; denn krumme Klötze erhöhen den Abfallprozentsatz, der ohnehin schon 55% beträgt. Auch sollen nach Möglichkeit keine Abfallklötze vorkommen, da sie ja auch mitbezahlt werden müssen. (Alles Holz muß bei dem Gouvernement bezahlt werden). Jetzt werden die Stücke gesägt, während andere schon die Bahn säubern, auf der die Klötze gerollt werden sollen. Da muß auch viel Unterholz abgeschlagen werden, wobei auch mancher junge Nutzbaum fällt, der im Wege steht. Fast ausschließlich schlagen wir die Bäume oberhalb der Straße und rollen die Klötze talwärts; umgekehrtes Arbeiten ist außerordentlich teuer und praktisch geradezu unmöglich. Wenn längs der Straße keine Bäume mehr sind, muß, wie oben erwähnt, erst eine neue gebaut werden, um ein anderes Stück zu erschließen. Selbstverständlich beschränken wir uns auf die primitivste Art des Weges. Mit einem kleinen Trassierinstrument wird erst die Trasse gelegt mit durchschnittlich 2 bis 3 % Steigung bezw. Gefälle. Ich habe bisher immer darauf verzichtet, nach Augen zu trassieren, da man sich im Walde bei der reichlich kurzen Sicht furchtbar schnell vertut und sich nachher dauernd über ein unnötiges steiles Stück ärgert. Nur Stubben und Steine werden fortgeräumt; ich erachte es für zwecklos, diesen aus dem Wege zu gehen, wie es hier so beliebt ist, da die dadurch entstehenden Steigungen und Gefälle durch Umgehung ins Endlose führen. Im übrigen genügt für einen Privatweg eine Breite von 4 Metern, die einfach aus dem Berge herausgegraben wird; ebene Stücke gibt es ja hier nicht. Sumpfige Stellen und kleinere Bäche werden mit Knüppeldämmen primitiv überbrückt. Soviel vom Privatwegebau.

Das nächste ist der Transport der an die Straße gerollten Klötze zum Sägewerk. Die auf der oberen Böschung des Weges liegenden Klötze werden auf das Auto gerollt. Ist die Böschung niedriger oder gleich hoch wie die Ladefläche des Wagens, so sind keine Schwierigkeiten vorhanden, wohl aber, wenn die Böschung viel höher und der Klotz sehr groß ist. Dann bleibt nichts weiter übrig, als den Klotz mit dem Flaschenzug langsam herunter zu lassen, da er sonst leicht durchgehen und den Wagen umwerfen, wenn nicht stark beschädigen könnte. Mit dem Wagen ist ein zweirädriger Anhänger fest verbunden, um die Ladefläche zu vergrößern. Die Klötze ruhen auf zwei Drehgestellen, die mitten über der Hinterachse des Wagens, bzw. über die Achse des An-

hängers angebracht sind. Bei unseren kurzen Kurven können wir nicht auf Drehgestelle verzichten, wenn wir nicht in den kurzen Kurven umkippen wollen. Es hat monatelanger Versuche bedurft, ehe wir alles soweit hatten, wie es heute ist. Anhänger und Drehgestelle haben wir selbst hergestellt und Alles und Jedes erst selbst ausprobieren müssen, da wir keinerlei Anhalt hatten, uns danach zu richten; wir waren die ersten im Usambaragebirge, die Holztransporte mit dem Auto machten. Manches Chassis ist zerbrochen und mancher Klotz uns beim Fahren ins Kreuz gerutscht, ehe wir da waren, wo wir heute sind. Die Fahrt vom Schlagplatz bis zum Sägewerk ist auch nicht ohne. Zwar sind es nur 15 Klm.; aber zu einer solchen Fahrt brauchen wir 1½ Stunden, wenn es gut geht. Die ersten 10 Klm. geht es talwärts, aber mit bis 10% Gefälle. Bei einer durchschnittlichen Ladung von 3 Festmetern gleich 2,5 Ton. muß sehr vorsichtig gefahren werden, bloß im ersten Gang, denn wenn der Wagen mal durchgeht, dann gibt es kein Halten mehr. Ist das Rundholz abgeladen, so geht uns die weitere Arbeit zunächst nichts mehr an, sondern ist die Sache des Sägewerkes. Erst die fertig gesägten Bretter und Balken werden dann von uns nach Mombo, der etwa 50 Klm. entfernten Bahnstation, gefahren und dort im Speicher gestapelt, bis genügend für einen Waggon da sind, d. h. ca. 25 cbm. Dann kommt zum Schluß das Waggonverladen, was einen ganzen Tag dauert, denn es kann nur mit einer beschränkten Anzahl Leute gearbeitet werden; bei der Kleinheit unserer Waggons würden sich mehrere Leute nur im Wege stehen. So steht man den ganzen Tag bei 4 Leuten, die die 1000 Bretter und Balken Stück für Stück einladen und sauber einstapeln, damit sie sich nicht etwa unterwegs verbiegen. Wir sind jedes Mal heilfroh, wenn die Waggontüren zugemacht werden und wieder einmal ein Stück Arbeit hinter uns liegt.

Ich habe verschiedentlich „wir" geschrieben, ohne dafür eine Erklärung gegeben zu haben. Seit drei Jahren arbeite ich zusammen mit einem Maschinenschlosser, der den reinen Fahrbetrieb und die Instandhaltung der Wagen hat, während mir die anderen Arbeiten überlassen sind. Trotz aller Bedenken, die gegen Gemeinschaftsarbeit geäußert werden, haben wir bisher stets tadellos zusammengearbeitet, und ist es ja auch nicht so schwer, wenn Anerkennung der Leistung des Anderen und gegenseitiges Vertrauen die Grundlagen eines Zusammenarbeitens sind. Eventuell auftretende Meinungsverschiedenheiten lassen sich dann leicht überbrücken. So teilen wir redlich unsere Arbeit und unseren Verdienst.