

Kaiser Wilhelm als Musterfarmer und Fabrikant.

Von Lothar Wenz (Ebing).

Unter den vielen Privatbesitzungen des deutschen Kaisers hat in den letzten zwei Jahrzehnten das in Westpreußen, an der Südküste des Frischen Haffes gelegene Rittergut Cabinen am meisten das Interesse wecker Kreise erregt. Zum ersten Male wurde sein Name in der großen Öffentlichkeit genannt, als der Kaiser 1908, kurz nach dem Erwerb des Gutes, bei der ersten Besichtigung das dröhnende Wort sprach: Hier wohnen ja die Schweine besser als die Menschen. Viele Glöcker und Kommenzarten mit Seitenrieben auf ostelbische Groß-Grundbesitzerhältnisse knüpfen sich an das Wort, und Cabinen blieb dauernd bis auf den heutigen Tag im Mittelpunkt des Interesses. Besonders, da es sich der Kaiser angeschlossen hat, und diesem allen Herren- und Luxusgut ein Mustergut in landwirtschaftlicher Bezie-

nung zu schaffen, und weil Cabinen seit dem Uebergang in kaiserlichen Besitz in den Sommermonaten ein Lieblingsaufenthalt der Kaiserin und ihrer jüngeren Kinder wurde, die hier und in dem nahe gelegenen Schlossberg Ferienaufenthalte genießen konnten, so schickte bürgerlich, wie es Trinken und Bringsinnen wohl selten gestattet ist.

Eine der reizvollsten Gegenden des Ostens ist die Hügel-Landschaft, die sich auf der Grenze von Ost- und Westpreußen erhebt und von der Niederung des Draußenflusses bis zum Haff reicht, eine landschaftliche und geographische Eigentümlichkeit. Fast in der Mitte dieser Hügel-Landschaft liegt Cabinen. Die Erhebung steigt, einem kleinen Massengebirge vergleichbar, bis 630 Fuß aus einer Niederung hervor, die die Hügel auf fast allen Seiten umfließt und darum den verhältnismäßig kleinen Höhen doch etwas imponantes verleiht. Ein Harz im Kleinen — dieser Vergleich hat sich schon manchem beim Durchwandern dieser Landschaft aufgedrängt.

Nahzu kreisförmig im Grundriss, mit einem Durchmesser von 30 Kilometern, erheben sich diese Berge auf fast allen Seiten auf einer Basis, deren Meereshöhe nur wenige Meter erreicht. Daher schon der erwähnte Eindruck des Statistiken, den sie fast auf allen Seiten erregen, und zu dem sich, eine Folge der Höhen, meist aus Buchenwäldern bestehenden Bewaldung, auch der Eindruck des Anmutigen gesellt. Die Landschaft-

nen Umfang von 20 Fuß. Das Innere des Stammes ist hoch. Wie ein glaubwürdiger Gewährsmann berichtet, haben in ihm elf Soldaten mit vollem Gepäck Platz. Das Hauptinteresse für den Besucher wird natürlich zuerst das Schloss und der Park bilden. Während die Innenräume des Schlosses eine dem Geschmack des Besitzers entsprechende Ausstattung erfahren haben, ist äußerlich wenig geändert worden. Es zeigt jetzt noch den Charakter eines vornehmen, aber einfachen Landbesitzes.

Vom Haupteingang führt zwischen dem Westflügel des Schlosses und der weinumrandeten Orangerie ein breiter Weg in den herrlichen Park; eine Sechensährigkeit ersten Ranges. Zwei stattliche Kastanienalleen umrahmen ein weiteres, wohlgepflegtes Parterre mit Orangerien, feinsten Zierbäumen, Skulpturen, bustenden Blumenbänken und anderem Gartenschmuck, dessen Mittelpunkt ein Teich mit einem Springbrunnen bildet. Der ursprünglich im altfranzösischen Geschmack angelegte Park breitete sich auf einer amphitheatralisch aufragenden Bergwand aus, und er bezaubert das Gemüt des Besuchers durch die wechselnden Farben-Nuancen seiner Kiefern-, Birken- und Buchenbestände. Schnurgerade Alleen und wohlgepflegte Heckenwege durchziehen die Wälder, und Gartenanlagen. Aber auch im einzelnen bietet sich manche Sehenwürdigkeit dem Auge. Erwähnt seien die Statue eines ruhenden Löwen, das Mausoleum, das Naturtheater und die Fingerringe, die sogenannte Studentenlaube und dann am höchsten Punkte des Parks der Jubiläumspfad mit dem von Calandrellis Meisterhand ausgeführten Germania-Denkmal.

Die jegliche landwirtschaftliche Besorgung Cabinen mit dem Vorwerk Adelsdorf und dem verpachteten Rittergut Rehberg ist 7140 preussische Morgen groß und dürfte, abgesehen von dem Inventar und ohne Gebäude, über zwei Millionen Mark wert sein. Als der Kaiser das Gut übernahm, stehen die wirtschaftlichen Verhältnisse sehr viel zu wünschen übrig. Heute steht es natürlich, dank der Kapitalien, die der neue Besitzer hineinstecken konnte, und dank der intensiven Arbeit tüchtiger Fachleute in anerkannter Weise, und es ist nicht ausgeschlossen, daß Cabinen bei erster Arbeit und Sparsamkeit sogar noch einmal ein lohnender Besitz wird. Viel ist über Cabinen geschrieben worden, und viel Falsches. Denn wenn behauptet wird, daß Cabinen das Mustergut des Ostens sei, so ist das nicht ganz richtig. Nichtsdestoweniger ist das, was in Cabinen mit sehr viel Geld erreicht wurde, bewundernswert.

Der kaiserliche Gutsherr begann sein Reformwerk mit dem Ausbau der schon vorhandenen Ziegelei, um sich das Material zu schaffen für den

ungeheuren Ziegeleibedarf für die zahlreichen Um- und Neubauten. Hand in Hand mit diesen Bauten ging eine Verbesserung des Wirtschaftsbe-

triebes in Bezug auf rationelle Bewirtschaftung des Gutes sowie auch im Hinblick auf die soziale Fürsorge für die in den landwirtschaftlichen



Cabiner Majolika.

und in den industriellen Betrieben des Gutes angestellten Arbeiter und Beamten. Die besten und neuesten landwirtschaftlichen Maschinen wurden angeschafft, der Viehbestand wurde erneuert und verbessert durch gute Zuchttiere und die Wirtschaftsgebäude dem heutigen hohen Stande der Landwirtschaft entsprechend umgebaut, neu gebaut und eingerichtet. Ein Hauptziel des kaiserlichen Gutsherrn ist eine weitreichende soziale Fürsorge für seine Arbeiter. Neben einer auskömmlichen Entschädigung in bar und Deputat wurde unentgeltliche Krankenfürsorge und -pflege geschaffen und zu diesem Zweck eine Diakonissin im Dorfe stationiert. Auch die Arbeiter erhalten Zuschüsse zu Spareinlagen, und ihre Altersversorgung wurde geregelt. Hervorragende Leistungen wurden prämiert, und wer im Jahre den schönsten Garten heranzüchtet, erhält eine besondere Belohnung. Was aber in Cabinen am meisten bewundert wird, das sind die Arbeiterwohngehäuser. Hier hat es sich der Kaiser eine stattliche Summe kosten lassen, um den Arbeitern Wohnungen zu schaffen, die ihnen ein schmales und behagliches Heim bieten. Die Häuser sind in der Ausführung fast alle verschieden, und sie beherbergen zum Teil zwei, zum Teil vier Familien. Jede Erker, gefällige Giebel, Balkone, hübsche Fassaden und kleine Vorgärten verschönern das Aeußere der Häuschen, die zum Teil von wildem Wein und Kletterrosen umrankt werden. So schön diese Häuser sind, man muß bedauern, daß sie nicht zugleich ein Muster für die Pflege einer charakteristischen heimischen Bauweise bilden. Das ganze Dorf befindet sich in der Nähe eines jenseitigen Wasserlaufes, und jede Familie hat in der Nähe einen Jabsbach. Jede Familie hat eine Wohnung von zwei Zimmern und einer Kammer, einer geräumigen Küche mit modernem Esstisch und Bodenplatte, ein Giebel-Etichchen und Bodenplatten. Sämtliche Wohnungen haben elektr-

de ein breiter Streifen mit Weiden bepflanzt. Hand in Hand gingen mit dieser Arbeit die Bemühungen des Kaisers um Hebung der Milchproduktion und dazu um Auffrischung der Viehherde. Durch Empfehlung Karl Hagenwads in Stellingen bei Homburg, der durch Kreuzungen von asiatischen Zebu-Bullen mit der europäischen Kuh gute Zuchtresultate erzielt hat, wird dieser Versuch auch zurzeit in Cabinen gemacht. Diese Kreuzungsversuche sind aber nicht neu. In Fachkreisen sind sie schon eine längst bekannte Tatsache. Und das Verdienst, diese Kreuzung wissenschaftlich und systematisch durchgeführt zu haben, gebührt dem landwirtschaftlichen Institut der Universität Halle und besonders dem Direktor Dr. Kühn, der schon jahrelang eine große Anzahl von Kreuzungsversuchen mit verschiedenen Zebu-Bullen und Hausrindern ausgeführt hat, zu denen Hagenwad hat sich für diese Ergebnisse sehr interessiert und über deren Richtigkeit wiederholt in den letzten Jahren angefragt. Die zahlreichen Kreuzungen, durch welche die neuen Tiere Hagenwads gezeugt wurden, haben gezeigt, daß bei Verwendung schwerer europäischer Rinder einerseits und den großen sogenannten Brahminern-Zebu andererseits sehr große Kreuzungserfolge gezeugen werden können, die bis 20 Zentner schwer werden. Die Tiere füttern sich sehr leicht und sehen leicht fett an. Im Milch-ertrag stehen sie zwischen den beiden Elternrassen; er kann selbst bei Kreuzungen mit guten Milchrassen, wenn das Zebu-Bull in dieser Hinsicht durchschlägt, recht mäßig, wenn das Blut einer milchreichen europäischen Rasse die Oberhand gewinnt, gut sein. Das eine Bild zeigt den Zebu-Bullen, der feiner ist, als er nach Cabinen kam, 2 1/2 Jahre alt war und sich seitdem sehr stark entwickelt hat. Die bisherigen Nachkommen dieses Bullens sind schwarzbunte Bullen im Alter von 6-8 Monaten, bei denen zwar die schöne weißgelbe Farbe des Va-

ters nicht zum Ausdruck kam, die aber auch nicht seine größten Schönheitsfehler geerbt haben: den riesigen Höcker und die schwammige Wamme. Dagegen sind die Weine höher geworden. Im übrigen müssen die Ergebnisse, die Cabinen erreichen wird, erst abgewartet werden. — Das Verbleibe der kaiserlichen Familie mit den Cabiner Dorfbehörden ein recht patriarchalisches ist, weiß alle Welt. Aber darüber hinaus interessiert sich das Kaiserpaar für die



Cabiner Zebu-Bulle.

Teil haben die Cabiner Fabrikate Weltumher erlangt. Künstler, wie Professor von Uechtritz, Professor Raul Wegas, Professor Jaenens, Professor Greg, Professor Wangel und Paul Heydel waren oder sind für Cabinen tätig.

Erneuert wurde das Interesse der weiteren Kreise auf Cabinen gelenkt, als der Kaiser am 17. Februar 1911 im deutschen Landwirtschaftsrat in Berlin einen Vortrag über seine Moorkulturtätigkeit und seine Viehzuchtversuche in Cabinen hielt. Der Kaiser schilderte in diesem Vortrag die Kultivierung einer 500 Morgen großen sumpfigen Hoffniederung. Cabinen wird durch eine Düne, die mit einem 65-100 Fuß breiten Gürtel von Kiefern und einigen Eichenbäumen besetzt ist, von einem niedrigen Gelände getrennt, das dem Haff alljährlich überschwemmt wurde. Auf diesem Gelände gedieh wenig, es war bedeckt von Moos, Schilf, Sumpf usw. Zunächst wurde ein Wall von etwa 3 Kilometer Länge aufgeworfen. Der Wall selbst bestand aus einem in den Boden geschnittenen Kern aus festgestampftem Lehm, damit das Stauwasser nicht durchging, und Erdschichtung mit flacher Außenbeschichtung. Gegen den zu starken Eisdruck des Haffs im Winter wur-

der Verarbeitung kleinerer Bäume gemacht hatte, die von den Holz-Gesellschaften unberührt zurückgelassen worden waren. Sobald er von den Bedürfnissen der obigen Bahn hörte, erkannte er seine Gelegenheit und machte sich sportlich nach dem Schauplatz auf. Obgleich müde und fast ganz unbekanntes Gelände, gebürdet viele der kühnsten Höhen zu alten Land-Erntungen; und McGaffey mußte

Lebensweise, Eitten und Gebäude der Bewohner auch der weiteren Umgebung. In den Bauernhöfen finden sich noch viele Möbel, Geräte und Trachten aus Urzeiten, Erzeugnisse eines reichen und auch künstlerischen Hausgewerbestandes. Alle Eitten und Gebäude werden hier noch vielfach aufrecht erhalten, und die Spinnstübchen mit altüberlebten Gefängen und Tänzen blüht noch. Ost wurden Pomehren-

derer Bauernfamilien in ihrer alten Tracht nach Cabinen geladen, um hier ihre Lieder vorzutragen und Tänze aufzuführen.



Flötzerei der Wüste.

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß gegenüber dem Panamakanal alle unsere Überland-Bahnen die Opren stark halten müssen; denn eine so lebhaft konkurrierende in billigen Fracht-Raten haben sie noch niemals zu bestehen gehabt! Aber sie rüsten sich, diesen Mißverhältnis auszuhalten zu können.

Die große Santa Fe-Bahn fand es im Hinblick auf den Ozean-Ozean-Wasserweg, als derselbe endlich zur Wirklichkeit wurde, dringend an der Zeit, ihre mehr als tausend Meilen Einzel-Gelände, welche durch Arizona und New Mexico nach dem Stillen Ozean zugehen, in Doppelt-Gelände zu verhandeln, um nicht zu sehr in der Hinterhand zu stehen.

Für einen solchen Umbau bedurfte sie aber vor allem eine ungeheure Menge hölzerner Schwellen: für je drei Meilen Schienen 120,000 Linien-Fuß Querschwellen! Woher sollten die enormen Massen Bauholz genommen werden, außer mit schwindelnden Kosten, welche außer Verhältnis zu dem zu erwartenden geschäftlichen Gewinne standen? Bei einem Transport aus sehr weiter Entfernung wären solche Kosten unvermeidlich gewesen.



Cabiner Ziegelei.

Es gab wohl Wälder in geringerer Entfernung, von denen der gewöhnliche Reisende, welcher mit der Santa Fe durch die große Wüste westwärts fährt, kaum eine nebelhafte Andeutung dann und wann am Horizont erblickt, wenn das Dampfrohr höher hinauf steigt und unter sehr hohen Schnee-Kuppen auch dunklere Linien auftauchen.

der Verarbeitung kleinerer Bäume gemacht hatte, die von den Holz-Gesellschaften unberührt zurückgelassen worden waren. Sobald er von den Bedürfnissen der obigen Bahn hörte, erkannte er seine Gelegenheit und machte sich sportlich nach dem Schauplatz auf. Obgleich müde und fast ganz unbekanntes Gelände, gebürdet viele der kühnsten Höhen zu alten Land-Erntungen; und McGaffey mußte



Cabiner Ziegelei.

derer Bauernfamilien in ihrer alten Tracht nach Cabinen geladen, um hier ihre Lieder vorzutragen und Tänze aufzuführen.

Flötzerei der Wüste.

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß gegenüber dem Panamakanal alle unsere Überland-Bahnen die Opren stark halten müssen; denn eine so lebhaft konkurrierende in billigen Fracht-Raten haben sie noch niemals zu bestehen gehabt! Aber sie rüsten sich, diesen Mißverhältnis auszuhalten zu können.

Die große Santa Fe-Bahn fand es im Hinblick auf den Ozean-Ozean-Wasserweg, als derselbe endlich zur Wirklichkeit wurde, dringend an der Zeit, ihre mehr als tausend Meilen Einzel-Gelände, welche durch Arizona und New Mexico nach dem Stillen Ozean zugehen, in Doppelt-Gelände zu verhandeln, um nicht zu sehr in der Hinterhand zu stehen.

Für einen solchen Umbau bedurfte sie aber vor allem eine ungeheure Menge hölzerner Schwellen: für je drei Meilen Schienen 120,000 Linien-Fuß Querschwellen! Woher sollten die enormen Massen Bauholz genommen werden, außer mit schwindelnden Kosten, welche außer Verhältnis zu dem zu erwartenden geschäftlichen Gewinne standen? Bei einem Transport aus sehr weiter Entfernung wären solche Kosten unvermeidlich gewesen.

Es gab wohl Wälder in geringerer Entfernung, von denen der gewöhnliche Reisende, welcher mit der Santa Fe durch die große Wüste westwärts fährt, kaum eine nebelhafte Andeutung dann und wann am Horizont erblickt, wenn das Dampfrohr höher hinauf steigt und unter sehr hohen Schnee-Kuppen auch dunklere Linien auftauchen.

Die Eisenbahn hatte schon früher die Wälder, die verhältnismäßig am nächsten lagen, für ihren Schwellen-Bedarf erschöpft und verzweifelt daran — trotz ihres sonstigen Unternehmungsgeistes — selber aus den entlegeneren Hochgebirgs-Wäldern durch eine der wilderklüftesten, unwirtlichsten, „hablosten“ Regionen der Welt, erst über halbschwererische Abhänge und durch Schluchten, in denen haushohe Felsblöcke lagen, herab in die Wüste und dann wenigstens 140 Meilen weit bis nach Albuquerque zu schaffen, die alle dort für den Dienst zubereitet werden sollten!

Es fand sich aber ein Unternehmer, der kühner war als die Santa Fe-Bahn. Das war A. W. McGaffey, ein Yankee von Vermont, der schon seit seinem Anaben-Alter mit Holz-fällen und Fißler-Ragern und ihrer Umwelt wohlbekannt war und Jahre zuvor das Recht erworben hatte, in den Lagern gewisser Holz-Gesellschaften im Gebirge New Mexicos Stammisariats-Läden anzulegen, auch schon lange vorher in den Grünen Bergen seiner Heimat Geschäfte mit massenhaften billigen Ankauf und

den Sonnenlicht hell schimmernd, kam vom Gebirge durch die Schlucht hernieder geschossen. Der Himmel war vollkommen klar, — aber etwa dreißig Meilen aufwärts war ein gewaltiger Wolkenbruch niedergegangen, und die Wasserfälle, eine Flauer von mindestens zehn Fuß Höhe über die ganze Schlucht bildend, segte alle die Tausende von Schwellen mit einem Male herab in den Hauptstrom!

„So ein Gefühl, wie ich in diesem Moment hatte“, erzählte McGaffey später, „muß ein armer Sünder haben, der gekannt werden soll, wenn in demselben Augenblick, in welchem der Senker des Fallbeils niedergehen zu lassen im Begriff steht, ein Gilbete mit einem Einblas-Beßel gerannt kommt.“

Die Hauptkraft zum gewonnenen, als sie hoffnungslos verloren schien! Einmal im Rio Grande schwimmend, wurden alle Schwellen wohlbehaltend in Albuquerque abgeliefert.

Indes wollte man es nicht in allen Umständen fallen ganz auf das Glück ankommen lassen. Dabei wurde durch die Schlucht des Embudo ein besonderer Fohrtkanal erbaut — unter Befestigung der meisten Felsblöcke — und noch sonstige Verbesserungen wurden ausgeführt, um eine regelmäßige Fluß zu sichern. Mit Hilfe von Dynamit wurden diese Verbesserungen stellenweise bedeutend beschleunigt.

Nicht zufrieden mit der Bemühung dieser Schlucht baute man mehrere Meilen Fluß-Gänge und Wasser-Hochrinnen oder „flumes“. In einer von diesen letzteren sind schon im Frühling 1912 allein 125,000 Schwellen talwärts gefandt worden — eine Leistung, die wahrscheinlich selbst von den berühmtesten derartigen Anlagen im talfrühsten Hochgebirge noch nicht übertroffen worden ist.

Die Bahn-Gesellschaft selber, die anfänglich sehr wenig Vertrauen in der Sache gehabt hatte, legte einen Geleis-Ausläufer zur teilweisen Ab-

McGaffey schloß einen Kontrakt auf fünf Jahre mit der Santa Fe-Bahn für die Lieferung von 10 bis 12 Millionen Schwellen; und im Herbst 1907 begannen mit aller Macht die vorbereitenden Arbeiten. Im Gebirge selbst wurden im Spätherbst und Winter über 100,000 Schwellen gebauen und an Stellen aufgeschichtet, wo jene elementaren Gewalten sie mitnehmen sollten. Mit der gespanntesten Erwartung sah man das Frühjahr herankommen.

Über der Himmel schien dem Projekt nicht günstlich gestimmt! Der Schneefall des Winters war der schwächste seit einer ganzen Reihe von Jahren, und Frühlings-Regen wollte sich gar nicht einstellen.

Eine große Mannschaff wurde aufgestellt, um die Schwellen über felsblöcke und Lämpel einzeln zu schleifen, und drei Wochen verstrichen auf diese Weise beinahe resultatlos. Noch war im Embudo-Fluß kaum Wasser genug, daß ein Streichholz darin schwimmen konnte!

Der vertraute Vorkmann McGaffey — ein alter Wädiger Fißler und Holzfaller namens „Ted“ Drake — kriegte es endlich mit der Verzweiflung und telegraphierte an McGaffey, der zur Zeit in Albuquerque war, daß er das ganze Werk eingestellt habe.

Was alles verloren? McGaffey brach in größter Hoff auf — aber



Im Dienst der Schwellen-Gesellschaft.

als er am Embudo-Fluß stand, da war seine Verzweiflung fast noch größer als die seines Vorkmanns! Doch plötzlich, während er noch auf den trockenen Jammer stierte, vernahm er ein dumpfes Donnern, und als er unwillkürlich stromaufwärts blickte, bot sich ihm ein Schauspiel, das keine Feder beschreiben kann! Ein ungeheurer Wall von Schwell-

den Sonnenlicht hell schimmernd, kam vom Gebirge durch die Schlucht hernieder geschossen. Der Himmel war vollkommen klar, — aber etwa dreißig Meilen aufwärts war ein gewaltiger Wolkenbruch niedergegangen, und die Wasserfälle, eine Flauer von mindestens zehn Fuß Höhe über die ganze Schlucht bildend, segte alle die Tausende von Schwellen mit einem Male herab in den Hauptstrom!

„So ein Gefühl, wie ich in diesem Moment hatte“, erzählte McGaffey später, „muß ein armer Sünder haben, der gekannt werden soll, wenn in demselben Augenblick, in welchem der Senker des Fallbeils niedergehen zu lassen im Begriff steht, ein Gilbete mit einem Einblas-Beßel gerannt kommt.“

Die Hauptkraft zum gewonnenen, als sie hoffnungslos verloren schien! Einmal im Rio Grande schwimmend, wurden alle Schwellen wohlbehaltend in Albuquerque abgeliefert.

Indes wollte man es nicht in allen Umständen fallen ganz auf das Glück ankommen lassen. Dabei wurde durch die Schlucht des Embudo ein besonderer Fohrtkanal erbaut — unter Befestigung der meisten Felsblöcke — und noch sonstige Verbesserungen wurden ausgeführt, um eine regelmäßige Fluß zu sichern. Mit Hilfe von Dynamit wurden diese Verbesserungen stellenweise bedeutend beschleunigt.

Nicht zufrieden mit der Bemühung dieser Schlucht baute man mehrere Meilen Fluß-Gänge und Wasser-Hochrinnen oder „flumes“. In einer von diesen letzteren sind schon im Frühling 1912 allein 125,000 Schwellen talwärts gefandt worden — eine Leistung, die wahrscheinlich selbst von den berühmtesten derartigen Anlagen im talfrühsten Hochgebirge noch nicht übertroffen worden ist.

Die Bahn-Gesellschaft selber, die anfänglich sehr wenig Vertrauen in der Sache gehabt hatte, legte einen Geleis-Ausläufer zur teilweisen Ab-



125,000 Schwellen talwärts gefandt wurden.

McGaffey machte ein glänzendes Geschäft mit der Bahn-Gesellschaft, trotzdem diese die Schwellen beinahe noch billiger bekam, als es sonst möglich gewesen wäre. Es darf aber nicht übersehen werden, daß auch die Wohlthätigkeit der Arbeiter die größte Faktor in seiner Rechnung war. Die Arbeiterleute in den Wäldern unter fernem Nordwestens oder mittleren Westens waren ihm, obwohl sie keine fürstlichen Löhne bezogen, weniger billig gekommen.

Es ist ein materielles kleines Arbeiter-Heer, das für ihn tätig ist. Ueber 300 Mann sind mit dem Schlagen der Baumstämme und dem Fällen, sowie in den Sägemühlen ständig beschäftigt, und sie benutzen 65 bis 70 Pferde-Gespanne; auf manden weniger unentwickelten Strecken sind Schienen gelegt, auf denen die auch in anderen Lumber-Staaten bekannten Waldbahn-Systeme schwere Mengen Schiene nach der Sägemühle ziehen. Die Fißlerei selbst, wenn die Zeit dafür gekommen ist, erfordert etwa 200 Mann.

Etwas die Hälfte der Arbeiter sind stämmige Pueblo-Indianer, und die übrigen sind Mexikaner von der Klasse, welche an die rauhe Arbeit gewöhnt ist. Nicht wenige der letzteren sind Vertreter der mexikanischen Rebellen, welche die Diaz'sche Regierung stützten. Alle Mexikaner waren behändig ihre selbstgemachte Schokolade, sie sind ihre eigenen Köche, während Lager-Rüche das Essen der Pueblo's bereiten. Die Arbeit bringt gesegneten Appetit!

Die Arbeiterleute in den Wäldern unter fernem Nordwestens oder mittleren Westens waren ihm, obwohl sie keine fürstlichen Löhne bezogen, weniger billig gekommen. Es ist ein materielles kleines Arbeiter-Heer, das für ihn tätig ist. Ueber 300 Mann sind mit dem Schlagen der Baumstämme und dem Fällen, sowie in den Sägemühlen ständig beschäftigt, und sie benutzen 65 bis 70 Pferde-Gespanne; auf manden weniger unentwickelten Strecken sind Schienen gelegt, auf denen die auch in anderen Lumber-Staaten bekannten Waldbahn-Systeme schwere Mengen Schiene nach der Sägemühle ziehen. Die Fißlerei selbst, wenn die Zeit dafür gekommen ist, erfordert etwa 200 Mann. Etwas die Hälfte der Arbeiter sind stämmige Pueblo-Indianer, und die übrigen sind Mexikaner von der Klasse, welche an die rauhe Arbeit gewöhnt ist. Nicht wenige der letzteren sind Vertreter der mexikanischen Rebellen, welche die Diaz'sche Regierung stützten. Alle Mexikaner waren behändig ihre selbstgemachte Schokolade, sie sind ihre eigenen Köche, während Lager-Rüche das Essen der Pueblo's bereiten. Die Arbeit bringt gesegneten Appetit!