



JOHN HENRY PATTERSON

DIE
MENSCHENFRESSER
VON TSAVO

Einleitung.

Mit der äußersten Verzagtheit präsentiere ich der Öffentlichkeit die folgenden Seiten. Aber diejenigen von meinen Freunden, die zufällig von meinen einzigartigen Erlebnissen in den Wildnis gehört haben, haben mich so oft aufgefordert, einen Bericht über meine Abenteuer zu schreiben, daß ich mich nach vielem Zögern endlich entschlossen habe, ihnen zu willfahren.

Ich bezweifle nicht, daß viele meiner Leser, die vielleicht noch niemals sehr weit von der Zivilisation entfernt waren, zu denken geneigt sind, daß einige der Vorfälle übertrieben dargestellt wurden. Ich kann ihnen nur versichern, daß ich die Tatsachen eher noch abgemildert, und mich bemüht habe, eine ganz einfache und unkomplizierte Darstellung der Dinge zu schildern, so wie sie tatsächlich geschehen sind.

Es muß daran erinnert werden, daß zu jener Zeit, als diese Ereignisse auftraten, die im britischen Ostafrika vorherrschenden Bedingungen sich sehr von den heutigen unterschieden. Die Eisenbahnschienen, die das Erscheinungsbild des Ortes modernisiert und in ihren Zügen die Zivilisation gebracht haben, waren damals erst im Bau begriffen, und das Land, durch das sie gebaut wurden, war noch in dem primitiven und wilden Zustand, in welchem es, fernab der Schienen, tatsächlich auch heute noch ist.

J. H. P. August, 1907.

Vorwort.

Es war vor etwa sieben oder acht Jahren, daß ich auf den Seiten der Zeitung *The Field* zum ersten Mal einen kurzen Bericht über die menschenfressenden Löwen von Tsavo von Col. J.H. Patterson las, der damals als Ingenieur mit dem Bau der Uganda-Bahn befaßt war,

Meine eigene lange Erfahrung in der afrikanischen Jagd sagte mir sofort, daß jedes Wort dieser spannenden Erzählung absolut wahr war. Mehr noch: Ich wußte, daß der Autor seine Geschichte in einer bescheidenen Art und Weise erzählt hatte, da er nur wenig Betonung auf die Gefahren legte, denen er sich in der Nacht ausgesetzt hatte, während er versuchte, die schrecklichen Menschenfresser zu töten, besonders bei jenem Anlaß, als er von einem sehr leichten Gerüst, das nur von vier klapprigen Stangen gestützt wurde, Wache hielt und selbst von einer der schrecklichen Bestien belauert wurde. Glücklicherweise verlor er nicht die Nerven, und es gelang ihm, den Löwen zu erschießen, gerade als dieser dazu ansetzte, auf ihn loszuspringen. Aber hätte dieser Löwe sich von hinten genähert, dann glaube ich, daß er Colonel Patterson vermutlich seiner langen Liste von Opfern hinzugefügt hätte, denn mir selbst sind drei Fälle bekannt, bei denen Männer aus Baumhäusern oder von Bäumen heruntergezogen worden waren, die höher waren als die fragile Konstruktion, von welcher aus Colonel Patterson in dieser Schreckensnacht Wache hielt.

Von der Zeit Herodots an bis in die heutige Zeit sind unzählige Löwengeschichten erzählt und geschrieben worden. Ich selbst habe von einigen berichtet. Aber kein Bericht über Löwen, von dem ich je gehört oder gelesen habe, kommt in seiner lang anhaltenden und dramatischen Bedeutung der Geschichte der Menschenfresser von Tsavo

gleich, wie sie von Colonel Patterson erzählt wurde. Ein Löwenbericht ist gewöhnlich eine Geschichte von Abenteuern, oft sehr schrecklich und herzergreifend, die einen nur ein paar Stunden einer Nacht beschäftigt. Aber die Erzählung der Menschenfresser von Tsavo ist ein Epos von schrecklichen Tragödien, das sich über mehrere Monate erstreckt und erst ganz zuletzt durch die Fähigkeit und die Entschlossenheit eines Mannes zu einem Ende gebracht wird.

Schließlich möchte ich sagen, daß ich den größten Teil zweier Nächte damit verbracht habe, die Korrekturbögen von Colonel Pattersons Buch zu lesen, und ich kann ihm versichern, daß die Zeit wie Magie vergangen ist. Meine Aufmerksamkeit wurde von der ersten Seite bis zur letzten gefesselt, denn ich fühlte, daß jedes Wort, das ich las, wahr war.

F. C. Selous.
Worplesdon, Surrey.
18. September 1907.

Inhalt.

KAPITEL I.

Meine Ankunft in Tsavo

KAPITEL II.

Das erste Auftreten der Menschenfresser

KAPITEL III.

Der Angriff auf den Güterwagen

KAPITEL IV.

Der Bau der Tsavo-Brücke

KAPITEL V.

Ärger mit den Arbeitern

KAPITEL VI.

Die Schreckensherrschaft

KAPITEL VII.

Das knappe Entkommen des District Officers

KAPITEL VIII.

Der Tod des ersten Menschenfressers

KAPITEL IX.

Der Tod des zweiten Menschenfressers

KAPITEL X.

Die Fertigstellung der Tsavo-Brücke

KAPITEL XI.

Die Höhle der Menschenfresser

KAPITEL I.

Meine Ankunft in Tsavo.

Es war gegen Mittag des 1. März 1898, als ich das erste Mal in den engen und etwas gefährlichen Hafen von Mombasa, an der Ostküste Afrikas, einfuhr. Die Stadt liegt auf einer gleichnamigen Insel, die vom Festland nur durch einen sehr engen Kanal getrennt ist, der den Hafen bildet; und als unser Schiff langsam hindurchdampfte, dicht unter der malerischen alten portugiesischen Festung, die vor über dreihundert Jahren erbaut wurde, war ich von der seltsamen Schönheit der Aussicht, die sich allmählich vor mir eröffnete, schier überwältigt. Entgegen meiner Erwartung sah alles frisch und grün aus, und ein reizender orientalischer Zauber schien über der Insel zu hängen. Die alte Stadt war in gleißenden Sonnenschein gebadet und spiegelte sich träge auf dem unbewegten Meer; ihre flachen Dächer und blendend weißen Wände lugten verträumt zwischen winkenden, hohen Kokosnußpalmen, riesigen Affenbrotbäumen und sprießenden Mangobäumen hervor. Und der dunklere Hintergrund der reich bewaldeten Hügel und Hänge auf dem Festland bildete einen sehr effektvollen Rahmen zu einem schönen und für mich unerwarteten Bild.



Der Hafen von Mombasa.

Der Hafen war reichlich mit arabischen *Dhaus*¹ bestreut, von denen in einigen, glaube ich, auch heutzutage noch gelegentlich ein paar Sklaven nach Persien und Arabien geschmuggelt werden. Es war mir schon immer ein großes Rätsel, wie die Navigatoren der kleinen Schiffe ihren Weg von Hafen zu Hafen finden, ohne die Hilfe von Kompaß oder Sextanten, und wie sie es schaffen, die schrecklichen Stürme zu bewältigen, die zu bestimmten Jahreszeiten plötzlich die östlichen Meere heimsuchen. Ich erinnere mich, daß ich einmal auf eine *Dhau* getroffen bin, der inmitten des Indischen Ozeans in Seenot geraten war, und da seine Besatzung Notsignale abgab, verlangsamte unser Kapitän die Fahrt, um nachzusehen, was los wäre. Es waren vier Männer an Bord, alle fast verdurstet. Sie waren seit ein paar Tagen ohne irgendeine Art von Flüssigkeit gewesen und hatten völlig ihre Orientierung verloren. Nachdem wir ihnen einige Fässer Wasser gegeben hatten, dirigierten wir sie nach Maskat (der Hafen, den sie anfahren wollten), und unser Schiff nahm seine Reise wieder auf und ließ sie

inmitten dieses spiegelglatten Meeres zurück. Ob sie es geschafft haben, ihr Ziel zu erreichen, habe ich niemals erfahren.

Als unser Dampfer seinen Weg zu seinem Ankerplatz machte, zauberte die romantische Umgebung des Hafens von Mombasa Visionen von mitreißenden Abenteuern der Vergangenheit hervor und erinnerte mich an die vielen Erzählungen von den rücksichtslosen Taten der Piraten und Sklavenhändler, die ich als Junge so entzückt gelesen hatte. Ich erinnerte mich, daß es an eben diesem Ort war, daß im Jahre 1498 der große Vasco da Gama beinahe sein Schiff und sein Leben durch den Verrat seines arabischen Steuermanns verlor, der plante, das Schiff auf dem Riff, das mehr als die Hälfte des Eingangs zum Hafen versperrte, zerschellen zu lassen. Glücklicherweise wurde dieses ruchlose Vorhaben rechtzeitig entdeckt, und der kühne Navigator ließ den Steuermann sogleich hängen und hätte auch die Stadt verlassen, hätte der Sultan nicht rechtzeitig eingelenkt und sich entschuldigt. In der Hauptstraße von Mombasa – passenderweise *Vasco da Gama Straße* genannt – steht immer noch eine seltsam geformte Säule, von der gesagt wird, daß sie von diesem großen Seemann zum Gedenken an seinen Besuch errichtet worden ist.

Kaum war der Anker des Schiffes zu Wasser gelassen worden, als, wie durch Magie, unser Schiff von einer Flotte kleiner Boote und Einbäume umgeben war, die mit schreienden und herumgestikulierenden Eingeborenen besetzt waren. Nach einem kurzen Kampf um mein Gepäck und meine Person zwischen einigen rivalisierenden *Swahili*-Bootsmännern, fand ich mich von den *Bahareen*², die bei dem Zusammentreffen erfolgreich waren, energisch bis an den Fuß der Landungsstufen gerudert. Nun war mein Grund, in dieser Zeit nach Ostafrika zu kommen, daß ich eine Stellung antreten wollte, zu der ich vom Auswärtigen Amt für das Baupersonal der Uganda-Eisenbahn verpflichtet

worden war. Sobald ich also gelandet war, fragte ich einen der Zollbeamten, wo das Hauptquartier der Eisenbahn zu finden wäre, und mir wurde gesagt, dass es in einem Ort namens Kilindini läge, etwa drei Meilen entfernt, auf der anderen Seite der Insel. Der beste Weg, um dorthin zu gelangen, wurde ich weiter belehrt, war mit einem *Gharri*, das sich als ein kleiner Wagen herausstellte, mit zwei Sitzen, die Rücken an Rücken unter einem kleinen Baldachin platziert waren, und die auf schmalen Schienen liefen, die durch die Hauptstraße der Stadt führten.



Gharri in der Hauptstraße.

Dementsprechend habe ich mir eines dieser Fahrzeuge, die von zwei kräftigen *Swahili*-Jungen geschoben wurden, gesichert und flog bald über die Schienen, die, einmal außerhalb der Stadt, zum größten Teil durch dichte Haine von Mango- und Affenbrotbäumen, Bananenstauden und Palmen führte, in denen hier und da leuchtend gefärbte