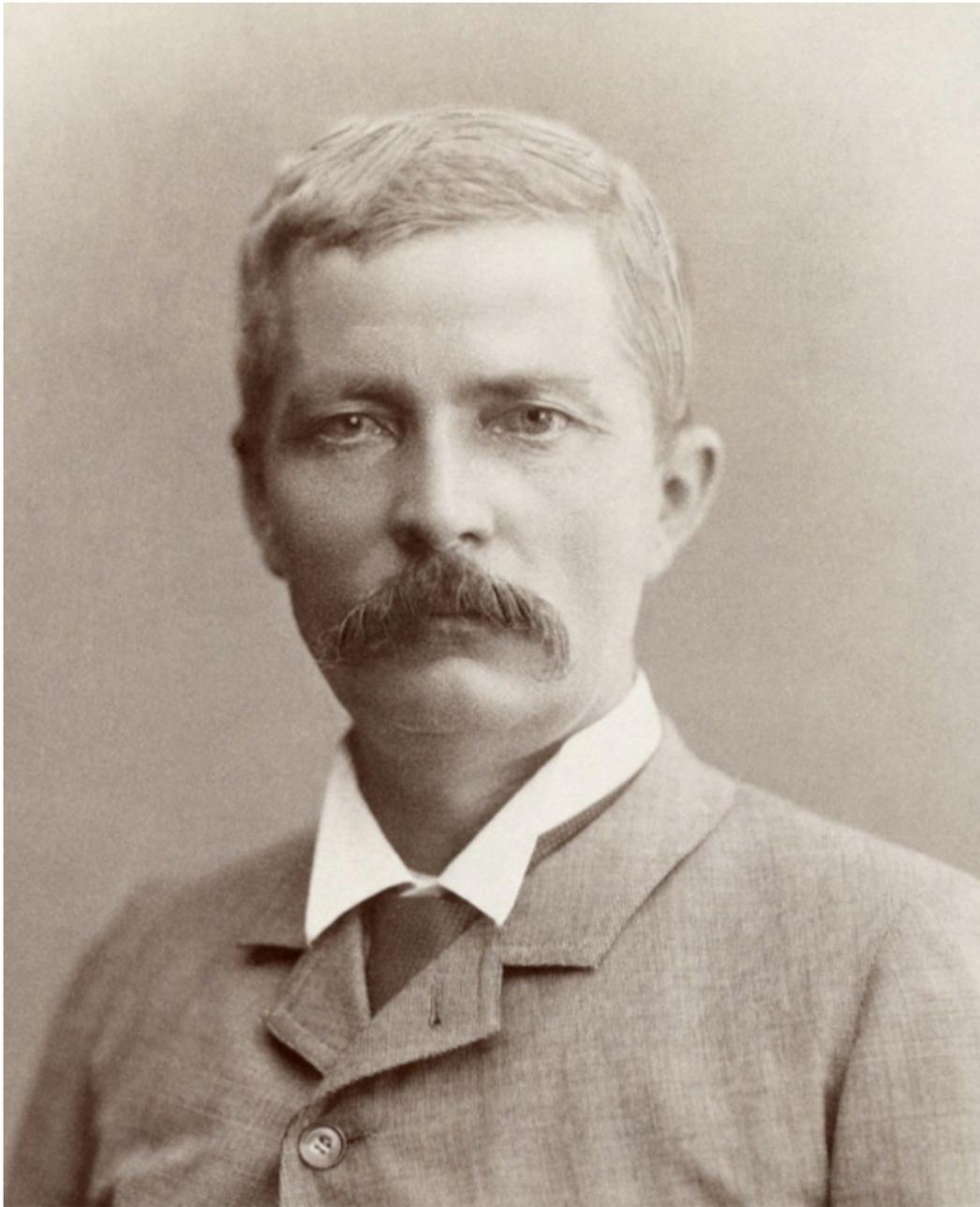


Henry M. Stanley

# Im dunkelsten Afrika

Die legendäre Emin-Pascha Expedition



A handwritten signature in black ink on a light-colored background. The signature reads "Henry Morton Stanley" in a cursive script. Below the name is a long, horizontal flourish that extends across the width of the signature.

Der britisch-amerikanische Journalist, Afrikaforscher und Buchautor Sir Henry Morton Stanley, auch Bula Matari („der

die Steine bricht“), wurde durch seine Expeditionsreisen in Afrika und die Erforschung und Erschließung des Kongo bekannt. Bei seiner Rückkehr von der Emin-Pascha-Expedition wurde ihm in Europa ein triumphaler Empfang bereitet. Er wurde mit Ehrungen überhäuft, erhielt Medaillen mehrerer europäischer wissenschaftlicher Gesellschaften und Ehrendoktorwürden der Universitäten Oxford, Cambridge, Durham und Edinburgh.

# Inhalt

1. EMIN-PASCHA IN NOT
2. DER AUFBRUCH ZUR RETTUNG
3. DEN KONGO HINAUF
4. DIE SCHRECKEN DES URWALDS
5. VON NOT UND TOD
6. GEWISSENLOSE GESELLEN
7. DURCH HUNGER ZUR VERZWEIFLUNG
8. EINE OASE IN DER URWALDWÜSTE
9. AN DEN PFORTEN VON KANAAN
10. AUS URWALDNACHT INS SONNENLAND
11. IM KAMPF MIT DEN WILDEN
12. ZUM NJANSA!
13. UMKEHR VOR DEM ZIEL
14. DER BAU EINER WALDFESTE
15. IM INNERAFRIKANISCHEN URWALD
16. BEI DEN ZWERGEN
17. DIE BEGEGNUNG MIT EMIN-PASCHA
18. EIN ABENTEUERLICHER KRIEGSTANZ
19. DIE TRAGÖDIE DER NACHHUT
20. DER UMSTURZ IN ÄQUATORIA
21. DER ABMARSCH
22. IM BANNE DES WOLKENKÖNIGS
23. UM DEN ALBERT-EDUARD-SEE
24. ÜBER DAS HOCHLAND VON ANKORI

25. DIE LETZTEN KÄMPFE

26. ZU HAUSE!

# Übersichtskarte zu Stanley, Im dunkelsten Afrika.



# 1. Emin-Pascha in Not.

Wie einst Alexander der Große in kühnen Feldzügen sich Asiens Völkerschaften unterworfen hatte, wollte Ismail Pascha, der Khedive von Ägypten, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Eroberer Afrikas werden. Das Ziel seiner Machtgelüste war vor allem der an Naturschätzen reiche Sudan. Während Alexander Sieg um Sieg an der Spitze seiner Truppen erfochten hatte, saß der Khedive in seinem Prunkpalast zu Kairo, vergeudete die Steuern seiner fleißigen Untertanen und überließ die Kriegführung seinen Paschas und Beis. Daher wurde er schließlich, im Jahre 1879, auf Betreiben der Mächte abgesetzt und sein Sohn Mehmet Tewfik zum Khedive ernannt.

Die Unzufriedenheit der ägyptischen Bevölkerung mit dem gewissenlosen Herrscher und die Verworrenheit der wirtschaftlichen und politischen Zustände im Land nützte der 1844 in Dongola gebotene religiöse Eiferer Mohammed Achmed aus. Unter dem Vorgehen, der lang ersehnte „Mahdi“, der von Gott Gesandte, zu sein, wiegelte er seit 1881 im Sudan einen Stamm nach dem andern gegen die ägyptische Regierung auf. Mit grenzenlosem Fanatismus schürte er den Hass, und durch ihn wurde der Sudan zum Schauplatz grausamer Kämpfe. Durch die 1882 von Arabi-Pascha angezettelte Militärrevolte veranlasst, hatte England die Leitung der ägyptischen Regierungsgeschäfte übernommen und damit auch die Verpflichtung, für Ruhe und Ordnung im Lande zu sorgen.

Unter Führung englischer Generale wurden Truppenmassen aufgeboten, aber im November 1883 wurde die Armee Hicks-Paschas bei El-Obeid vernichtet, 12000

Mann verloren dabei ihr Leben. Und im Februar 1884 büßte ein anderer englischer General ebenfalls den größten Teil seiner Mannschaft in blutigen Kämpfen ein. Später gelang es General Gordon-Pascha, auf dem Wege friedlicher Verhandlungen die Kriegsgelüste der feindlichen Stämme auf kurze Zeit zu dämpfen. Doch bald wurde auch er von den fanatischen Derwischen, den Anhängern des Mahdi, überwältigt und in seiner Hauptstadt Chartum, am Zusammenfluss des Weißen und Blauen Nil, Ende Januar 1885 getötet. Gordon war früher schon, von 1874 bis 1876, im Interesse der Zivilisation im Sudan tätig gewesen. Zur Verwaltung von Äquatoria, der südlichsten Sudanprovinz, hatte er den 1840 in Oppeln geborenen deutschen Arzt Eduard Schnitzer berufen, der in türkischen Diensten den Namen Emin, der „Getreue“, angenommen hatte.

Truppen auf Truppen hatten die Engländer gegen Süden geschickt, die kleinsten Erfolge mussten mit ungeheuren Opfern erkaufte werden, und bald geriet der Vormarsch völlig ins Stocken. Es gelang den anglo-ägyptischen Truppen nicht, den Gouverneur Emin-Pascha aus der Umklammerung durch die blutgierigen Derwische zu befreien. Emin stand vor dem Untergang, mit ihm das Zivilisationswerk, das er in langjährigem, eifrigem Bemühen unter den friedfertigen heidnischen Schwarzen geschaffen hatte. Auch die Früchte seiner wertvollen wissenschaftlichen Arbeiten, durch die er sich einen großen Namen gemacht hatte, drohten vernichtet zu werden.

Die Notlage Emins und seiner Getreuen wurde in der Presse der gesamten zivilisierten Welt erörtert. Mit Leidenschaft besprachen die Kenner Afrikas das Für und Wider der verschiedenen Möglichkeiten, Emin zu Hilfe zu kommen. Man erwog, von Norden oder von Südosten, vom Indischen Ozean her, gegen Äquatoria vorzustoßen. Aber jeder der vorgeschlagenen Wege zeigte unüberwindliche Hindernisse: Hier begegnete der Munitionstransport

Schwierigkeiten, dort konnte die Frage des Proviantnachschiebs nicht gelöst werden. Der eine Plan scheiterte an der Höhe der Kosten, und wenn man den andern durchführen wollte, bestand die Gefahr, dass die Söldner der Entsatzexpedition den Einflüsterungen feindseliger Eingeborener erlagen und fahnenflüchtig wurden.

Ich war mir sofort darüber klar, dass es nur einen einzigen erfolgverheißenden Weg zu Emin gäbe. Es war der Weg von Westen her, die zwar sehr lange, aber verhältnismäßig sichere Kongolinie. Ich legte der britischen Regierung meine Pläne ausführlich dar und reiste, die langen Warten auf eine Entscheidung müde, nach Amerika.

Kaum zwei Wochen nach meiner Ankunft in Amerika erhielt ich folgendes Telegramm der Regierung:

„London. Ihr Plan und Anerbieten angenommen. Regierung billigt sie. Mittel beschafft. Geschäft dringend. Kommen Sie sofort. Antwort. Mackinnon.“

Am Neujahrsabend 1886 ging mir die Mitteilung zu, dass ich mit den Vorbereitungen beginnen könne. Ich wählte mir die Offiziere der Entsatzexpedition aus. Tag und Nacht waren wir unablässig damit beschäftigt, unsere Pläne bis ins kleinste auszuarbeiten. Der erste Auftrag, den ich erteilte, war telegraphisch an meinen Vertreter in Sansibar gerichtet. Ich forderte ihn auf, 200 Träger anzuwerben und ebenso viel Lasten Reis nach einer Missionsstation westlich von Sansibar zu befördern. Um mit den Wilden im Innern Afrikas günstige Handelsgeschäfte treiben zu können, wurden 1630 Kilo Glasperlen und eine Tonne Kupferdraht eingekauft. Eine englische Firma erhielt den Auftrag zum Bau eines Stahlbootes von 8,5 Meter Länge, 1,8 Meter Breite und einem Tiefgang von 0,75 Meter; es sollte in zwölf Teile von je etwa 35 Kilo Gewicht zerlegbar sein. Pack- und Reitesel wurden erworben, aus Ägypten wurden 500 Remingtongewehre und eine Menge Munition nach Sansibar

geschickt. Hiram Maxim, der Erfinder des selbsttätigen Maximgeschützes, stiftete als Geschenk eines seiner kunstvoll konstruierten Maschinengewehre. Wir schickten Schaufeln, Hacken, Haumesser, Äxte in unser Vorratslager nach Sansibar, sorgfältig verpackte Arzneien wurden vorausgesandt, Zelte aus Segeltuch in dem Dampfer verstaut, der uns nach Ostafrika bringen sollte, große Mengen Tee, Kaffee, Fleischextrakt angekauft. Telegramme zwischen London, Kairo und Sansibar flogen hin und her, um die Expedition auf beste und so rasch wie möglich mit alledem auszurüsten, was in den Tropen für eine große Expedition erforderlich ist.

Eile tat not, denn der Tapfersten einer war in Gefahr! Jeder Tag, jede Stunde, die wir gewannen oder versäumten, konnte für das Sein oder Nichtsein Emin-Paschas entscheidend sein! Bitterernst lauteten seit über einem Jahr die spärlichen Nachrichten, die von diesem pflichttreuen Mann nach Europa kamen.

Am 16. November 1884 hatte er einem Missionar brieflich mitgeteilt, der Sudan sei der Schauplatz eines blutigen Aufstandes geworden, seit neunzehn Monaten sei er ohne Nachricht aus der Hauptstadt Chartum. Aber zuversichtlich und der Bedeutung seiner Sendung voll bewusst, fuhr er fort:

„Teilen Sie Ihren Freunden und durch sie der ägyptischen Regierung mit, dass wir bis zum heutigen Tage wohl sind und dass wir auszuhalten beabsichtigen, bis uns Hilfe erreicht oder bis wir untergehen!“

Dreizehn Monate später, am 31. Dezember 1885, schrieb Emin an den Sekretär der Antisklaverei-Gesellschaft:

„Schon seit Mai 1883 sind wir von jeder Verbindung mit der Welt abgeschnitten, von der Regierung verlassen, vielleicht vergessen. Wir sind heftig angegriffen worden, und ich weiß nicht, wie ich Ihnen die bewundernswerte

Ergebenheit meiner schwarzen Truppen während eines langen Krieges schildern soll. Obwohl es ihnen schon seit langer Zeit an den allernotwendigsten Dingen mangelt, obwohl sie keinen Sold erhalten haben, fochten meine Leute doch tapfer! Und wenn der Hunger sie schließlich geschwächt hatte, wenn nach unglaublichen Entbehrungen und Leiden ihre Kraft erschöpft und das letzte Stück Leder des letzten Stiefels verzehrt war, dann blieb ihnen doch das stolze Gefühl: Wir haben unsre Pflicht getan!“

Das ist eine Schilderung in echt militärischem Geist! Ich entsinne mich noch des Eindrucks, den dieser Brief aus uns alle machte, als er in der größten Londoner Tageszeitung veröffentlicht wurde. Jedermann war sich des bitteren Ernstes der Lage Eminis bewusst. Eile tat not! Der Worte waren genug!

Am 27. Januar 1887 traf ich in Alexandrien ein und reiste unverzüglich nach Kairo weiter.

Der Khedive Mehmet Tewfik und der erste Minister, Nubar-Pascha, zweifelten, ob es klug sei, die Kongolinie zu wählen.

Berühmte Gelehrte seien über meine Absichten bestürzt gewesen und hätten zu verstehen gegeben, dass sie meine Pläne für absurd hielten. Ich ließ mich aber keinen Augenblick wankend machen. Ziel erkannt, Kraft gespannt, war mein Wahlspruch.

Ich fuhr durch den Suezkanal nach Süden weiter und kam am 23. Februar 1887 in Sansibar an. Noch an demselben Tage machte ich dem Sultan von Sansibar einen feierlichen Besuch.

Der Sultan schenkte mir einen kostbaren, reich mit Gold ausgelegten Säbel, einen Diamantring und den „Goldenen Gürtel Sr. Hoheit“, dessen Schnalle seinen Namen in arabischen Buchstaben trug. Dieser Gürtel wird allen Arabern, mit denen ich auf meiner Expedition zusammenkomme, als Beweis gelten für das gute

Einvernehmen zwischen mir und dem Fürsten. Und wenn ich ägyptischen Offizieren begegne, von denen viele vermutlich ungebildet sind, werden sie am Ehrensäbel erkennen, dass wir nicht zur verrufenen Kaste der elfenbeinhungrigen Händler gehören.

Der Abschied vom Sultan vollzog sich ebenso theatralisch wie der Eintritt. Ich verließ den Palast, um meinen Londoner Gesellschaftsanzug abzulegen und ihn, gegen Motten gut eingekampfert, wieder zu verpacken, bis wir — ja, wann, wann mochten wir nach unserm Marsch durch das dunkelste Afrika hierher zurückkehren?

Als ich mich durch die Menschenmenge drängte, die sich vor dem Palast eingefunden hatte, hörte ich immer wieder die Worte: „Ndio huju!“ „Das ist er!“

Ja, das ist er, der es wagen will, Emin-Pascha zu befreien!

## **2. Der Aufbruch zur Rettung.**

Mein Vertreter Edmund Mackenzie hatte in Sansibar alles so gewissenhaft vorbereitet, dass gleich nach meiner Ankunft sechshundert felddienstfähige Sudanesen und eingeborene Sansibarier an Bord gehen konnten. Der Dampfer „Madura“ war mit Proviant und Wasser ausgerüstet, auch die Tauschwaren und die Lasttiere befanden sich bereits an Bord.

Doch ehe ich den Befehl zur Einschiffung gab, mussten noch einige wichtige Angelegenheiten erledigt werden. Vor allem musste ich mich mit dem berühmten Tippo Tip auseinandersetzen. Tippo Tip, ein arabischer Großhändler, war der ungekrönte König des Kongogebiets zwischen den Stanleyfällen und dem Tanganikasee. Abenteuerlustige Araber hatten sich unter seiner Fahne geschart, viele Tausende Manjema, kriegserfahrene, an das Leben in den Wildnissen des Äquators gewöhnte Männer, waren seines Winks gewärtig; Entdeckte ich an Tippo Tip die geringsten Anzeichen von Feindseligkeit, so war allergrößte Vorsicht geboten! Wenn etwa die Munition, die ich Emin-Pascha zuführen wollte, am Kongo von Tippo Tip uns weggenommen und gegen uns würde verwendet werden?

Ich bedurfte Tippo Tips Hilfe nicht, um Emin zu erreichen oder um mir den Weg weisen zu lassen, wohl aber bedurfte ich seiner, damit er mir zu zuverlässigen Trägern verhalf. Ich hatte erfahren, dass Emin-Pascha im Besitze von 75 Tonnen Elfenbein sei, also von einem Schatz im Werte von fünfviertel Millionen Mark! Dieses Elfenbein wäre sehr geeignet gewesen, den ägyptischen Staatsschatz wieder aufzufüllen und obendrein den überlebenden Mitgliedern der

Expedition eine Belohnung zukommen zu lassen. Um diesen wertvollen Schatz nach dem Kongo zu befördern, wollte ich Tippo Tips Leute in Dienst nehmen.

Nach langem Feilschen schlossen wir den Vertrag: Tippo Tip verpflichtete sich, 600 Träger zu stellen, und ich ging in Gegenwart des britischen Generalkonsuls die Verpflichtung ein, jedem belasteten Mann für jeden Weg von den ungefähr unter dem Äquator liegenden Stanleyfällen des Kongo nach dem Albertsee und zurück 6 Pfund Sterling zu zahlen.

Während ich durch diese Verhandlungen in Anspruch genommen war, hatte Mackenzie die für die Entsendung bereits angeworbenen 620 Mann mobilgemacht und ihnen als Vorschuss auf vier Monate insgesamt 12415 Dollars ausgezahlt. Sobald fünfzig Mann abgefertigt waren, wurde ein Leichter herangeholt, der die Leute aufnahm und dann von einer Dampfbarkasse nach dem Transportdampfer geschleppt wurde. Gegen Mitternacht waren alle, die zur Expedition gehörten, an Bord versammelt, und als der Morgen des 25. Februar 1887 dämmerte, wurden die Anker gelichtet. Wir dampften nach dem Kap der Guten Hoffnung ab.

Zwei Stunden nach unserer Abfahrt gab es den ersten Zwischenfall. Zwischen Sansibarern und Sudanesen hatte sich eine Rauferei, ein „Schindi“, entsponnen, und eine Zeitlang schien es, als würden wir mit vielen Toten und Verwundeten nach Sansibar zurückkehren müssen. Der Kampf war aus einem Streit um die Unterkunft auf dem Schiffe entstanden. Die so leidenschaftlich wider einander Hadernden waren allesamt Bekenner des Islam, aber keiner dachte an die Religionsgemeinschaft; sie ergriffen Brennholz, rissen Planken los und verprügelten einander damit. Als ich gerufen wurde, bot sich mir ein fürchterlicher Anblick. Die Gesichter von ein paar Dutzend Leuten waren blutbesudelt. Befehle waren in diesem Tumult nicht mehr zu verstehen, und es blieb meinen Offizieren nichts anderes

übrig, als sich selbst mit Knütteln zu bewaffnen und die Rädelsführer zur Vernunft zu zwingen. Vor allem die sudanesischen Minderheit, ausgesucht breitschultrige, stiernackige Gesellen, zur Ordnung zu bringen, erforderte beträchtlichen Aufwand von Überredungskunst und — wohlgezielte Hiebe!

Schließlich gelang es, die kämpfenden Parteien in weit voneinander abliegenden Räumen unterzubringen. Nachdem wir uns von Blut und Schweiß gereinigt hatten, beglückwünschte ich die Offiziere wegen ihres mutigen Eingreifens in dieses fürchterliche „Schindi“. Abgesehen von Abschürfungen und geringeren Verletzungen war das Ergebnis des Kampfes: zehn Arm- und Beinbrüche, fünfzehn ernstliche Speerwunden und blutige Köpfe! Der Anfang unserer Fahrt war nicht sehr verheißungsvoll.

\* \* \*

Wir umfuhren das Kap der Guten Hoffnung, steuerten an der Westküste Afrikas nordwärts und warfen am 18. März 1887 in der Kongomündung Anker.

Sofort erkundigten wir uns bei den belgischen Behörden nach den Flussdampfern, die uns die Regierung zur Verfügung gestellt hatte. Die Auskunft war niederschmetternd: der Dampfer „Stanley“ sei ernstlich beschädigt, die Missionsdampfer befanden sich irgendwo in unbekanntem Gebieten des Oberkongo, der „En avant“ sei gestrandet und ohne Kessel und Maschinen, der „Royal“ sei vollkommen wrack, kurz: Das uns versprochene Schiffsmaterial sei überhaupt nur in der Einbildung der Bureauherren in Brüssel vorhanden.

„Übrigens“, sagte ein Beamter des Kongostaats mit überlegenem Nachdruck, „sollen Ihnen die Schiffe nur dann zur Verfügung gestellt werden, wenn das ohne Nachteil für den Staatsbetrieb geschehen kann.“ Außerdem sei in den Gebieten, die wir zu durchqueren beabsichtigten, eine entsetzliche Hungersnot ausgebrochen.

Welch entmutigenden Eindruck dies alles auf meine Offiziere machte, lässt sich denken. Es fehlte nur noch, dass sie von diesen Kolonialbeamten zu einem Besuch des Friedhofs eingeladen wurden! Die Holzkreuze hätten Veranlassung geboten zu mancherlei Betrachtungen über junge Leute, die voll Hoffnung ausgezogen waren. Immer wieder musste ich meinen Begleitern die Worte Emins ins Gedächtnis hämmern: „Wenn wir nicht bald Hilfe erhalten, werden wir umkommen!“

\* \* \*

Wir waren den Kongo von der Mündung 175 Kilometer aufwärts bis Matadi gefahren, dann setzten Stromschnellen unserm Dampfer ein Ziel. Den oberen Kongo mussten wir aus dem Landwege zu gewinnen suchen.

In der Morgenfrühe des 25. März ertönte im Lager der Sudanesen die Signaltrompete. Gegen sechs Uhr waren die Zelte zusammengelegt, die Warenstapel aufgeteilt, die Kompanien um ihre Hauptleute versammelt. Eine Viertelstunde später marschierte ich mit der Vorhut ab. Das gesamte Expeditionskorps folgte im Gänsemarsch und führte 466 Trägerlasten Munition, Waffen, Perlen, Draht, Proviant, Salz, Messingstangen mit sich. Der Abmarsch ging glatt vonstatten.

Aber schon nach einstündigem Marsch wurden die Berge steil, die Sonne schien heiß, die Lasten wurden schwerer und schwerer, und die durch das angenehme Leben an Bord verwöhnten Leute wurden so schlapp, dass die Expedition keinen sehr vertrauenerweckenden Anblick bot. Jeder Sansibar trug 30 Kilo Munition, einen Reisvorrat für vier Tage und dazu seine Ausrüstung an Stoffen und Schlafmatten im Gewicht von durchschnittlich 3 1/4 Kilo. Ehe sich die Träger an das Klima gewöhnt hatten, durfte ich ihnen keine allzu langen Märsche zumuten und musste allenthalben Geduld üben.

Schon aus diesem Marsch zeigte sich mir die Notwendigkeit, auf allerstrengste Zucht zu halten. Kaum hatten die Sansibarier die Zelte ihrer Offiziere aufgeschlagen, da stürzten sie auch schon in die benachbarten Dörfer und begannen zu plündern. Einer meiner Leute wurde dabei von einem Eingeborenen erschossen. Dieser Zwischenfall, der noch weit schlimmere Folgen hätte haben können, lieferte mir den Beweis, dass straffe Manneszucht dauernder Nachsicht vorzuziehen ist, und dass ungehorsame, zügellose Leute eine ganze Armee in Gefahr bringen können.

Kein angenehmeres Gefühl gibt es als dies: wir haben unser Tagewerk vollbracht, und nun kann der Rest des Tages dazu benutzt werden, zu lesen, zu ruhen und über das Morgen nachzudenken.

Aber nichts Unangenehmeres gibt es, als wenn infolge mangelnder Strenge Zeit vergeudet wird und die Mannschaft in dem erstickend hohen Grase unter den sengenden Strahlen der Äquatorsonne ihre Kräfte verzettelt, wenn die geschlossene Linie der Träger sich in Grüppchen auflöst, die im Röhricht oder unter entfernteren Baumkronen Kühlung suchen. Dann fehlt es am Abend an Wasser, dann sind die Lasten beraubt. War es grausam, wenn ich unter diesen Umständen zur Prügelstrafe griff? Ein paar Hiebe sichern 800 Mannschaften und Offizieren eine achtzehnstündige Ruhe und bewahren den Proviant vor Plünderung.

Wurde die Strenge freilich nicht weise ausgeübt, so wurde sie mit Streikandrohung beantwortet. Eines Tages kamen die Sudanesen zu mir und forderten eine wesentliche Erhöhung ihrer Lebensmittelration. In wenigen Tagen hatten sie 20 Kilogramm Zwieback und Reis aufgegessen. Aber ich musste mich zu einer Sonderzuweisung an die Aufsässigen entschließen, denn sie drohten, sofort nach dem unteren Kongo zurückzukehren. Dabei ist zu bedenken, dass diese

Sudanesen nur ihre Gewehre, ihre Decken und ihren Mundvorrat trugen, während die armen Sansibarträger mit dem schweren Tauschgut, mit Proviant, Munition und allerhand Kriegsgerät bepackt waren. Ohne sie wären Sudanesen und Europäer völlig außerstande gewesen, Emin zu befreien.

In den Ostertagen lastete eine schier unerträgliche Hitze über dem Kongogebiet. Führer wie Leute litten schwer unter der Tropenglut. Die Sudanesenkompanie war vom Fieber befallen. Große Mengen Fleischsuppe mussten gekocht werden, um die Kranken und Kränkelnden wieder marschtüchtig zu machen.

Jeden Tag erlitten wir Verluste, Verluste an Leuten durch Krankheit oder Fahnenflucht und auch Verluste an Gewehren, Proviant und Munition. Fortwährend liefen Klagen ein über unverbesserliche Spitzbuben und über erbärmliche Burschen, die mit ihrem Vorschuß durchgebrannt waren. Als ich meine Leute in diesen Tagen musterte, gewann ich die Überzeugung, dass nur etwa 150 freie, redliche, unbedingt verlässliche Männer unter ihnen waren; alle übrigen waren entweder Sklaven oder Gesindel. Nachdem wir kaum einen Monat marschiert waren, fehlten uns an Haumessern, Äxten, Schaufeln, Kochgeschirren, Spaten mehr als fünfzig vom Hundert des Sollbestandes.

Da in dieser Gegend die Lebensmittel knapp waren, musste ich bedacht sein, so rasch wie möglich auf dem Wasserwege tiefer ins Land hineinzukommen. Denn Hunger ist für willensschwache Menschen ein arger Versucher!

Wir erreichten den Kongo bei Kinshasa am Stanley-Pool. Von hier konnte die Fahrt stroman beginnen. Nun konnten wir Emin-Pascha jeden Tag, jede Stunde ein gutes Stück näherkommen.

### **3. Den Kongo hinauf.**

Am 1. Mai traten wir von Kinshasa die Bergfahrt auf dem mächtigen Kongo an. Voran fuhren „Henry Reed“ und zwei Leichter, mit Tippo Tip und hundert seiner Leute an Bord. Ihm folgten „Stanley“ und „Florida“ mit 336 Mann, 6 Eseln und Warenladungen; eine halbe Stunde später versuchte die „Peace“ mit 135 Fahrgästen abzugehen. Aber die guten Wünsche der Leute am Lande waren kaum verklungen, da brach inmitten stärkster Strömung das Steuerruder plötzlich entzwei. Während die Fluten mit einer Geschwindigkeit von 11 Kilometer in der Stunde dahinschossen, musste der Kapitän Anker werfen, das Boot legte sich platt auf die Seite, und die Ketten rissen das Deck auf. Da sich die Anker in die Klippen des Strombetts eingehakt hatten und nicht gehoben werden konnten, mussten wir sie tappen. Mit knapper Mühe gelang uns die Notlandung.

Am nächsten Tage fuhr die „Peace“ zunächst ganz gut, dann aber machte sie uns wieder viel Schwierigkeiten und Sorgen. Natürlich konnten wir unter diesen Umständen nur bei Tage fahren, bei einbrechender Dämmerung mussten wir an Land gehen. Dann waren die Leute vollauf mit dem Schlagen von Brennmaterial für den Bedarf des nächsten Tages beschäftigt. Eine Anzahl Mannschaften musste das Holz abgestorbener Bäume sammeln und zu den Holzhauern am Landungsplatz bringen. Für einen Dampfer wie den „Stanley“ brauchte man 50 Mann, die zwei Stunden lang Holz suchen mussten, zwei Dutzend Leute spalteten es dann für die Feuerung zurecht. Noch am Abend musste das Heizmaterial in den Dampfern verstaubt werden, damit am nächsten Morgen kein Aufenthalt entstand. Holzfeuer beleuchteten während dieser Arbeiten gespenstisch den

Schauplatz, schauerlich klang das Spalten und Zersplittern der Baumstämme — dann umfing uns das Schweigen des nächtlichen Urwalds.

Die „Peace“ ließ auch in den nächsten Tagen nicht davon ab, uns zu ärgern. Alle Dreiviertelstunden mussten wir haltmachen, um die Maschine zu ölen, die Schraube zu klären oder den Feuerungsrost zu reinigen. Durch diesen ganz untauglichen Dampfer verloren wir Stunden und Tage — es war nun einmal unser Schicksal, überall unter Verzögerungen leiden zu müssen.

Am nächsten Tage sahen wir den Dampfer „Stanley“ in bedenklicher Nähe eines Felsenriffs. Der Schiffsrumpf war an verschiedenen Stellen durchlöchert, mehrere Niete waren herausgestoßen worden. Wir zerschnitten einige alte Ölkannen und stellten Platten her, die an der Außenseite des Schiffes festgeschraubt wurden. Das war eine sehr missliche Arbeit; sie erforderte Geduld und große Sorgfalt. Ein Taucher musste unter Wasser die Platten an die wunden Stellen pressen; der Maschinist, der bis zur Brust im Wasser stand, faßte von innen die Platten und schraubte sie fest. Es vergingen Tage, bis der Dampfer seine Fahrt fortsetzen konnte.

Die Landschaftsbilder, die wir schauen durften, waren Lohns genug für unser geduldiges Harren und unermüdliches Schaffen. Wir sahen auf unserer Stromfahrt idyllische Inseln, Flussarme mit totenstillem Wasser, das unter der Sonne wie pures Silber leuchtete. Jede Umdrehung der Schiffsschraube zeigte neue Bilder des schier unendlichen Urwalddickichts. Auf einer 1600 Kilometer langen Fahrt durften wir uns ununterbrochen an den Formen und Farben einer Pflanzenwelt freuen, die an Mannigfaltigkeit, Schönheit und Wohlgeruch in der ganzen Welt nicht ihresgleichen findet.

Nachdem wir Bangala hinter uns hatten, eine ziemlich stattliche Niederlassung mit Ziegeleien, einer Garnison von

sechzig Mann und zwei kruppschen Geschützen führen wir an Basokodörfern vorüber, die an der Einmündung des mächtigen, in ostwestlicher Richtung strömenden Aruwimi liegen. Die Basoko waren die Landsleute „Schießpulvers“, Barutis, eines Mitgliedes meiner Expedition. Baruti war als Kind geraubt und nach England gebracht worden; dort war er in meine Obhut gekommen, und nun sah er nach sechs Jahren sein Heimatdorf wieder.

Baruti rief vom Schiff aus die Eingeborenen an. Schüchtern kamen sie in ihren Kanus bis auf Rufweite näher. Er erkannte einige Bootsleute wieder und suchte ihnen Mut zu machen, sie sollten an Bord kommen. Laut fragte er nach einem Mann. Die Wilden gaben den Namen von Mund zu Mund weiter, schließlich bestieg der Gesuchte ein Kanu und ruderte heran. Es war Barutis ältester Bruder. Baruti wollte erforschen, wie es ihm in den sechs Jahren ergangen sei, aber der Bruder starrte ihn einfältig an, und statt Wiedersehensfreude zu zeigen, äußerte er seine Zweifel, ob Baruti sein Bruder wäre. Er war nicht zu bewegen, an Bord zu kommen. Erst als Baruti die Namen seiner Eltern nannte, hellten sich die Gesichtszüge des Bruders auf.