

# JAMBO



*Das Nashorn von Mabirioni,  
von H. BEHREND'S, und anderes.*

25 Pf.

LEIPZIG, JULI 1928.

HEFT 7.

# Das Nashorn von Maborioni

Von H. Behrends  
und anderes

Mit Umschlagbild von  
Walter Kosch



---

Friedrich M. Hörhold Verlag, Leipzig

**Enthält  
2. Preisaufgabe!**

## Inhalts=Verzeichnis

Das Nashorn von Mabirioni. Von H. Behrends — Farmerleben in Südwestafrika. Von Otto Wegner — Wie Windhuker Pfadfinder die Märckerhöhle erforschten. Von Wolfram Ebers — Die Kartoffel und ihr Erfaß in den Tropen. Von Ed. Moritz — Eine Büffeljagd in Westafrika. Von Professor H. Ziemann — Die Taupo (Samoanisches Motiv). Von Freiherrn v. Oerßen, ehem. Samoa — Wie werbe ich für den „Jambo“ in der Sommerfrische? — Das Koloniale Sommer=Preisausschreiben (mit großen Preisen): 2. Preisaufgabe: Eulalia, die Hilfe des „Jambo“-Schriftleiters — Aus der Bewegung — Büchertisch

„Jambo“ bedeutet aus dem Kisuabeli übersetzt „Guten Tag“. So soll jedes Heft ein Gruß aus den uns immer noch vorenthaltenen Kolonien sein.

### Mitteilungen an unsere „Jambo“-Leser

Die zweite Preisaufgabe des Kolonialen Sommer=Preisausschreibens erschien soeben. Auch Fräulein Eulalia wird euch Kopfzerbrechen verursachen. Ratet alle mit! An Hauptpreisen winken: 1 Freifahrt in der 1. Kajüte nach England und zurück, gültig bis 30. Juni 1929, gestiftet vom Norddeutschen Lloyd, 2 Nähmaschinen, 2 Herrenfahrräder, 1 Damenfahrrad, 1 Photoapparat, Kolonialbücher, 100 Tuben Solvolith, gestiftet von den Sattlinger=Werken, Berlin, Seifen und Creme der Pfeilring= und Lanolin=Erzeuger=Firma, Vereinigte Chemische Werke A.=S., Charlottenburg, u. dgl. mehr.

Die „Jambo“-Werbe=Prämie erhielten für unermüdlige erfolgreiche „Jambo“-Werbe=arbeit auf Antrag von Herrn Karl Göbel, Völklingen: Herr R. Rebhuhn und Herr P. Rolles.

Für die Südwestler Schulen wurden von Budapest deutschen Schülern durch Herrn Dr. Heidt 15 RM. überwiesen. Den Gebern herzlichen Dank.

Das Augustheft erscheint am 14. August 1928. Eventuelle Umbestellungen bitten wir rechtzeitig, bis zum 4. August 1928, vorzunehmen. Bei späterem Eingang können diese aus technischen Gründen erst nach Heftversand erledigt werden.

Schriftleitung und Verlag

Werbt in der Sommerfrische  
für den „Jambo“ überall!

„Jambo“ ist offizielles Werbeorgan des kolonialen Jugendausschusses und Verbandsorgan der kolonialen Jugendgruppen Deutschlands. Infolge des niedrigst festgesetzten Abgabepreises können die Hefte durch den Buchhandel nicht bezogen werden. „Jambo“ wird herausgegeben vom Verlage unter Mithilfe von Prof. Dr. E. Moritz, Berlin NO 18 (vom Jugendausschuß der Deutschen Kolonialgesellschaft). Verantwortliche Schriftleitung: Friedrich M. Hörhold, Leipzig C 1, Lindenstraße 22, unter Mitarbeit hervorragender Kolonialkenner. Beiträge und Bilder sind aus technischen Gründen nur an den „Jambo“-Verlag zu senden. Alle Rechte einschließlich die der Übersetzung vorbehalten.

# Das Nashorn von Mabirioni

Von H. Behrends



Als die Usambarabahn noch im Bau war, mußte ich eines Tages, und zwar am Ostersonnabend, von meiner Pflanzung in Ostusambara nach Moschi am Kilimandjaro reisen. Da die Züge damals nur bis Buiko bei Kilometer 173 verkehrten, war ich genötigt, die letzten 180 Kilometer zu Fuß, oder — wenn das Glück mir hold war — auf dem Rücken eines Esels zurückzulegen. In der Regel fand man an der Gleisspitze einen geschäftstüchtigen Levantiner oder Griechen, der für Weiterreisende Reittiere bereithielt und sie zu phantastischen Preisen verkaufte. Kam

man dann nach einiger Zeit wieder zurück, so zeigte sich der Unternehmer allerdings weniger entgegenkommend, betrachtete es vielmehr fast als eine Gnade, wenn er das Reittier zu einem Spottpreis zurücknahm.

Ich traf gegen Abend in Buiko ein, und da ich zu so später Stunde doch nicht weiterreisen konnte, mußte ich froh sein, im Wellblechhotel des Griechen Paniapopolos unterzukommen. Ich bewohnte das sogenannte Fürstenzimmer. Das einzig Fürstliche an diesem Zimmer war der Preis, den ich dafür zu zahlen hatte. Im übrigen war der Raum, wenn das Bett in ihm stand, fast restlos ausgefüllt.

Bevor ich mich schlafen legte, nahm ich das Abendessen in der Veranda des Hotels ein. Dabei wollte es der Zufall, daß ich den mir bekannten Bahnmeister R. hier antraf. Als ich ihm erzählte, wohin ich wollte, meinte er: „Da können Sie ja noch ein ganzes Stück mit der Förderbahn weiterfahren; bis Mabirioni ganz bestimmt, vielleicht sogar bis Tanda. Ich werde mich mal erkundigen.“

Wenn auch die eigentlichen Gleise der Usambarabahn hier in Buiko aufhörten, so waren für den Weiterbau doch schon Schienen auf den neuen Bahndamm verlegt worden. Allerdings nicht in der normalen Spurweite der Bahn, sondern für eine Schmalspurförderbahn, wie man sie in Deutschland in jedem Bergwerk sehen kann. Die kleinen Wagen dienen zum Transport von Erdmassen, Steinen und sonstigem Material, und die Lokomotiven sehen wie ein großes Rinderspielzeug aus.

Nach dem Abendessen sprach R. mit dem Bauleiter der Neubau-  
strecke und brachte mir dann die Nachricht, daß die Schienen für die  
Förderbahn schon bis zur drittnächsten Station, Makanja, vorgestreckt  
seien. Aber morgen, am Ostersonntag, würde der Lokomotivführer wohl  
kaum dafür zu haben sein, die Maschine anzuzünden und mich hinzufahren.  
Da mir außerordentlich viel daran lag, so schnell wie möglich weiterzu-  
reisen, erbot sich schließlich R., die Maschine selbst zu führen, und wir  
setzten die Abfahrt auf den nächsten Morgen um 7 Uhr fest. Es war mir  
sehr lieb, daß ich auf diese Weise meinen Fußmarsch um 45 Kilometer ab-  
kürzen konnte, denn Makanja liegt bei Kilometer 218.

Nach einer ziemlich lebhaft verbrachten Nacht, in der ich gezwungen  
war, auf die zahlreichen Insassen meines Bettes Jagd zu machen, erschien  
ich pünktlich um 7 Uhr auf der Station. Auch R. fand sich rechtzeitig ein.  
Es dauerte jedoch noch zwei Stunden, bevor wir genügend Dampf im  
Kessel hatten, um abfahren zu können. Schließlich war es so weit. Wir  
nahmen einen Neger als Heizer mit, und die Reise ging los.

Mit einem Getöse, das zur Kleinheit der Lokomotive im umgekehrten  
Verhältnis stand, dampften wir aus der Station hinaus, begleitet von den  
Segenswünschen der Zurückbleibenden. Da eine Förderbahn nicht zur Er-  
zielung großer Geschwindigkeiten gebaut ist, kamen wir nur langsam vor-  
wärts. Außerdem bemerkten wir bald, daß die Strecke sich in einem sehr  
schlechten Zustand befand. Bald lag die rechte, bald die linke Schiene  
höher als die andere, und die Lokomotive schwankte so, daß man das Ge-  
fühl hatte, in einem Segelboot zu sitzen. Wenn uns unterwegs etwas  
passierte, etwa eine Schiene nachgab und wir entgleisten, so würde uns  
nichts anderes übrigbleiben, als zu Fuß nach Buiko zurückzukehren, denn  
des Feiertages wegen wurde nirgends gearbeitet; die Strecke war wie  
ausgestorben. Wir brauchten aber kaum zu befürchten, daß wir bei solch  
einem Unfall ernstlichen Schaden erleiden würden; dazu war die Geschwin-  
digkeit zu gering. Auf der kleinen Maschine hatten wir drei kaum Platz.  
Aber ich sagte mir, daß es immer noch besser ist, schlecht zu fahren, als  
gut zu gehen, und war R. äußerst dankbar, daß er mir seinen Feiertag  
opferte.

Jetzt kam die im Bau befindliche Station Mabirioni in Sicht. Wir  
hatten bisher 17 Kilometer zurückgelegt und beschlossen, uns und der  
Lokomotive eine kleine Pause zu gönnen. Lange hielten wir uns aber  
nicht auf. R. sah sich einzelne Teile der nicht mehr neuen Maschine an,  
untersuchte hier und da ein Rad oder ein Ventil, und dann ging die  
Reise weiter.

Schon nach dem ersten halben Kilometer fiel es uns auf, daß die  
Strecke sich hier in einem bedeutend besseren Zustand befand. Sie war  
erst vor kurzer Zeit in Gebrauch genommen worden. Wir fuhren jetzt  
durch sehr dichten Dornbusch, und man konnte zu beiden Seiten des Bahn-  
dammes nur wenige Schritte weit sehen. Es mußte schwere Arbeit ge-  
kostet haben, hier die Schiene für den Bahndamm zu schlagen.



„Sehen Sie sich schnell um, wir werden verfolgt!“

damm, der natürlich noch keinen Schotter trug, hinter uns hergerast. Die ganze Haltung des Tieres ließ keinen Zweifel darüber, daß der Angriff uns, oder vielmehr der Lokomotive galt. Raun hundert Meter trennten uns noch von dem Tier, das ganz danach aussah, daß es in einem solch eigenartigen Kampfe Sieger bleiben würde. Unsere Maschine war wirklich nicht viel größer als dieses Nashorn! Blitzschnell griff R. an den Hebel und stellte ihn auf volle Fahrt. Inzwischen kam das Untier näher und näher; jetzt waren es nicht mehr viel über fünfzig Meter, die uns noch von ihm trennten. Ich lud meine Büchse und versuchte, einen günstigen Schuß anzubringen. Das war aber unmöglich, denn der Führerstand der Lokomotive war nach der Rückseite durch eine starke Blechplatte — als Schutz gegen Funkenflug — abgeschlossen, die nur ganz schmale Sehslitze hatte. Man mußte sich zum Schießen ganz weit seitwärts hinauslehnen, und in dieser Stellung war natürlich an einen auch nur leidlich sicheren Schuß nicht zu denken. Abgesehen hiervon schwankte die Lokomotive derart, daß ein ruhiges Zielen ausgeschlossen war. Ich schoß zwar, aber meine Schüsse blieben ohne jeden Erfolg. Jetzt fuhren wir bereits bedeutend schneller, aber das Nashorn kam uns trotzdem immer näher. Zum Unglück lag auch noch eine Steigung unmittelbar vor uns. Der Heizer hatte schon längst wie von Sinnen zu schreien begonnen und dabei ständig mächtige Holzkloben — alle Lokomotiven in Ostafrika werden mit Holz geheizt — in die Feuerung hineingeschoben. Jetzt endlich schien das zu wirken, denn der Dampfdruck stieg unheimlich schnell, und

Wir mochten etwa zwei Kilometer gefahren sein, als ich zufällig meinen Blick nach rückwärts auf die Strecke richtete. Was ich da unvermutet sah, war so erstaunlich und gleichzeitig schreckenerregend, daß ich einen Augenblick wie versteinert dastand. Dann aber riß ich mich zusammen und rief R. zu:

„Sehen Sie sich schnell um, wir werden verfolgt!“

Erstaunt blickte der Angeredete zurück.

Ein riesiges Nashorn kam mit gesenktem Kopf auf dem Bahn-



Ein riesiges Nashorn kam mit gesenktem Kopf...

damit auch die Geschwindigkeit unserer Fahrt, obwohl wir nun bergan fuhren. Die Maschine ächzte in allen Jugen, aber wir hatten es jetzt wenigstens erreicht, daß der Abstand zwischen dem Nashorn und uns nicht mehr geringer wurde.

Wir näherten uns dem Höhepunkt der Steigung und durften hoffen, nach seiner Überwindung eine noch größere Geschwindigkeit zu erreichen. So kam es denn auch. Auf dem verhältnismäßig starken Abstieg, den wir nun hinunterrollten, erreichten wir bald eine sehr große Geschwindigkeit, und das Nashorn blieb allmählich etwas zurück. Aber die Lokomotive schwankte jetzt so stark, daß man sich mit aller Kraft festhalten mußte, um nicht abzustürzen.

„Fahren Sie langsamer,“ rief ich R. zu, „sonst gehen wir mit dem Ding noch kopfüber!“

Im gleichen Augenblick hatten wir das Empfinden, als ob die Loko-



... und holte einen Berg glühender Kohlen heraus ...

motive nur noch auf den linksseitigen Rädern lief. Unwillkürlich warfen wir uns nach rechts hinüber. Schnell zog R. die Bremse an, um die Fahrt zu verlangsamen. Sogleich aber kam auch das Nashorn wieder näher heran. Die Entfernung, die soeben noch etwa 30 Meter betragen hatte, verringerte sich zusehends.

Wieder versuchte ich zu schießen, aber es war unmöglich, einen sicheren Schuß anzubringen.

Gab es hier denn keinen Ausweg? Nein — es schien wirklich, als wenn wir einem Unglück nicht entrinnen konnten. Wieder lag eine Steigung vor uns, diesmal eine noch höhere, als die vorige es gewesen war.

Hier mußte uns das Nashorn einholen!

„Ziehen Sie die Dampfpfeife“, rief ich R. zu.

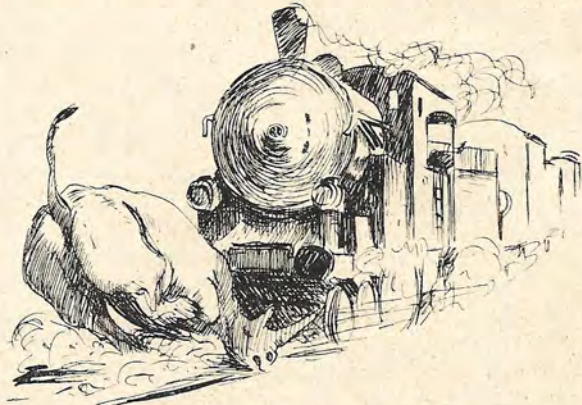
Laut gellend, gleichsam um Hilfe rufend, durchschnitten die Pfeife die Luft. Es muß für einen Unbeteiligten ein eigenartiger Anblick gewesen sein, diese kleine, in Rauch und Dampf gehüllte, laut pfeifende Maschine, von einem Nashorn verfolgt, durch die Steppe rasen zu sehen.

Das Nashorn nahm von dem Pfeifen offenbar keine Notiz, denn es kam näher und näher. Jetzt machte sich auch wieder die neue Steigung bemerkbar, unsere Fahrt verlangsamte sich, während der Abstand zwischen

dem Nashorn und uns immer schneller abnahm. Eben trennten uns zwanzig Meter, jetzt waren es nur noch zwölf, und wenige Sekunden später nur noch fünf Meter. Jetzt schien das Tier mit der Muffel die Lokomotive zu berühren, und im nächsten Augenblick erhielt diese einen starken Stoß, so daß wir mit gesteigerter Schnelligkeit ruckartig einige Meter auf den Schienen nach vorn schossen. Schon aber war das Nashorn wieder unmittelbar an der Maschine, und ich hatte mich schon mit dem Gedanken vertraut gemacht, daß im nächsten Augenblick eine schwere Katastrophe eintreten müßte.

Da geschah, wie so oft in Afrika, etwas völlig Unerwartetes. Unser Heizer zeigte einen für den Neger seltenen Grad von Überlegung und Geistesgegenwart. Tief fuhr er mit der Schaufel ins Feuerungsloch und holte einen Berg glühender Kohlen heraus. Schnell steckte er die Schaufel mit ihrer rotglühenden Last seitwärts aus dem Führerstand heraus, so daß uns die Funken um die Ohren flogen. Ein Ruck, ein Schwung, und in hohem Bogen flogen die glühenden Kohlen dem Nashorn über Kopf und Leib.

Er mußte gut getroffen haben, vielleicht in die Seher, denn das Tier stutzte und blieb stehen. Wir beobachteten dann, wie es einige Schritte rückwärts trat, sich schützelte, vom Bahndamm hinuntersprang und mit wenigen Sätzen im dichten Dornbusch verschwand.



Es rennt gegen den rechten Puffer an ...

Erleichtert atmeten wir auf!

Inzwischen hatten wir den Höhepunkt auch dieser Steigung überschritten, und unsere Geschwindigkeit nahm merklich zu, so daß das Tier uns schwerlich hätte einholen können.

Nach etwa anderthalb Stunden trafen wir in Makanja ein, von wo ich ohne Aufenthalt meinen Weitermarsch nach Moschi antrat. R. wurde, wie er mir später erzählte, auf dem Rückweg nicht wieder von dem Nashorn belästigt. Dieses schien aber trotz der „Feuertaufe“ an der Verfolgung von Lokomotiven Gefallen gefunden zu haben, denn es unternahm in den nächsten Wochen noch zweimal Angriffe auf fahrende Maschinen. Das eine Mal gelang es ihm, unbemerkt an eine ganz langsam rollende Maschine der Förderbahn, auf der sich nur ein Neger befand, heranzukommen und sie aus den Schienen zu heben, so daß sie umstürzte. Dem



Reger passierte zum Glück nichts Ernstliches. Schließlich wurde das Untier aber doch von seinem Schicksal ereilt.

Kurz vor Pfingsten war der Bahndamm so weit fertig, daß die Schienen für die normalspurige Bahn verlegt werden konnten, und der Verkehr bis Same bei Kilometer 253 aufgenommen wurde. Wenige Tage nach dem Feste stand ich eines Nachmittags an meinem Holzladeplatz — ich lieferte von meiner Pflanzung Brennholz an die Lokomotiven — als gerade ein Güterzug von Same kommend halt machte, um Brennholz einzunehmen. Ich unterhielt mich mit dem mir bekannten Lokomotivführer, und das erste, was er mich fragte, war: „Wissen Sie schon, was mir gestern passiert ist?“ — „Nein,“ sagte ich, „ich habe nichts gehört.“

„Nun,“ fuhr er fort, „daß ich hier lebend vor Ihnen stehe, ist ein unerhörtes Glück. Ich kam gestern mit diesem Güterzug, der noch elf Wagen mehr und eine andere Maschine hatte, von Same heruntergefahren. Kurz vor Mabirioni — kennen Sie übrigens diesen Teil der Strecke?“

„Gewiß,“ erwiderte ich, „ich hatte doch dort am ersten Osterfeiertag den Zusammenstoß mit dem Nashorn.“

„Richtig,“ sagte der Lokomotivführer, „das hatte ich ganz vergessen, und es wird Sie um so mehr interessieren, was ich Ihnen zu erzählen habe. Kurz vor Mabirioni ist, wie Sie wissen, ein ziemlich steiles Gefälle. Da ich die Strecke kenne, hatte ich vorher etwas abgebremst und fuhr mit nur dreißig Kilometer Geschwindigkeit. Da sehe ich plötzlich etwa hundertfünfzig Meter vor mir auf dem Fußpfad, unmittelbar neben den Schienen, ein starkes Nashorn in voller Fahrt entgegenrasen. Schnell gebe ich mit der Pfeife das Signal nach hinten, scharf zu bremsen. Natürlich war es unmöglich, auf so kurze Entfernung und bergab einen schweren Güterzug zum Halten zu bringen. Außerdem passen die schwarzen Bremsen ja auch nie auf. Mit unheimlicher Geschwindigkeit kommt das Nashorn immer näher. Ich lasse die Bremsen der Maschine so stark wie möglich auf die Räder wirken, aber der schwere Zug schiebt die Lokomotive wie ein Spielzeug vor sich her. Jetzt ist das Nashorn heran. Es rennt gegen den rechten Puffer an . . ., ich glaube zu sehen, wie das Riesentier vorn einknickt. Dann spüre ich einen starken Ruck. Die Maschine hebt sich vorne etwas hoch. Ich springe seitwärts ab, wobei ich mich mehrmals überschlage, und bleibe schließlich halb betäubt neben dem Bahndamm liegen. Hinter mir ertönt ein ohrenbetäubendes Splittern und Krachen. Als ich mich aufraffe, sehe ich ein furchtbares Durcheinander von zersplitterten Wagen und umhergestreuten Frachtgütern. Die Maschine war auf die Seite gekippt und in eine riesige Dampfswolke eingehüllt. Das Nashorn lag unter der Maschine. Es war durch den ungeheuren Zusammenprall zu Fall gekommen und hatte dadurch die Entgleisung verursacht. Der Kessel war geplatzt, und das siedende Wasser hatte sich über das Tier ergossen, welches ohnehin durch das riesige Gewicht erdrückt gewesen sein muß. Von den Bremsen waren zwei schwer verletzt, die übrigen sind mit

dem Schrecken davongekommen. Elf Wagen waren vollkommen zertrümmert. Eine Ersatzlokomotive mußte herbeigeschafft werden, und mit dem Rest des Zuges bin ich nun heute hier.“

Ich beglückwünschte den Mann, daß er heil davongekommen war. So oft ich dann in späterer Zeit die Strecke an jener Stelle passierte, kam mir stets die Erinnerung an dieses Nashorn von Mabirioni.

\* \* \*

## Farmerleben in Südwestafrika

Von Otto Wegner, Steglitz

### I. Die ersten Arbeiten

**W**er in Südwest Farmer werden will, darf nicht glauben, daß ihm die gebratenen Tauben wie im Schlaraffenland in den Mund fliegen. Es ist ein hart Stück Arbeit bis der Anfang überwunden ist. Aber überall ist ja der Anfang das schwerste. Als nach Beendigung des Herero-Aufstandes im Jahre 1904 den Angehörigen der Schutztruppe, die sich als Farmer niederlassen wollten, vom Gouvernement Land von 5000—10 000 Hektar zu günstigen Bedingungen als Eigentum mit der Verpflichtung überlassen wurde, die Farm selbst zu bewirtschaften, da machten viele zur Entlassung kommende Schutztruppener von diesem Anerbieten Gebrauch. Sie hatten zwar wenig Geldmittel, besaßen aber dafür Landeskennntnis, die sie sich auf Märschen im Aufstand erworben hatten. Alle hatten sich an Entbehrungen gewöhnt, waren gesund, arbeitsfreudig und wußten von vornherein, daß die ersten Jahre ihrer Tätigkeit eine Reihe schwerer Arbeit und Sorge sein würden. Auf Vergnügungen mußten sie von vornherein verzichten. Trotzdem gingen sie mit größter Zuversicht an die Arbeit und ließen sich auch durch Rückschläge



Hererohütte

(Aus: Afschenborn, Die Farm im Steppenlande.  
Verlag J. Neumann, Neudamm)