

# LIDOŽRAVÍ LVI ZE TSAVA

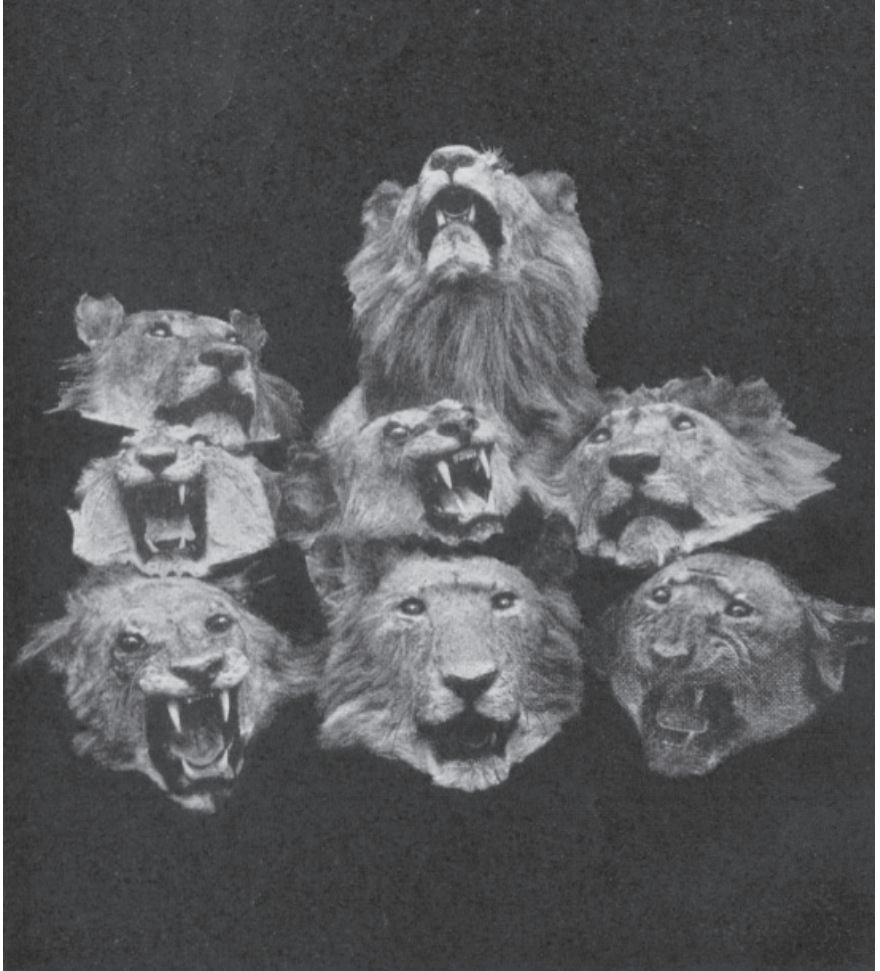
A DALŠÍ DOBRODRUŽSTVÍ  
Z VÝCHODNÍ AFRIKY



JOHN HENRY PATTERSON

# **LIDOŽRAVÍ LVI ZE TSAVA**

**A DALŠÍ DOBRODRUŽSTVÍ Z VÝCHODNÍ AFRIKY**



*Hlavy osmi lvů zastřelených autorem v Britské východní Africe*

# LIDOŽRAVÍ LVI ZE TSAVA

A DALŠÍ DOBRODRUŽSTVÍ  
Z VÝCHODNÍ AFRIKY

JOHN HENRY PATTERSON



Liberec 2023

# **Lidožraví lvi ze Tsava a další dobrodružství z východní Afriky**

## **John Henry Patterson**

Podle anglického originálu *The Man-Eaters of Tsavo and Other East African Adventures* vydalo nakladatelství STAIR JUMPER s.r.o., Kominická 599/7, Liberec, roku 2023.

Překlad Petr Mečíř

Odpovědný redaktor Petr Mečíř

Obálka Midjourney, úprava Martin Bartoš

Sazba a grafická úprava Jan Anders

Jazyková korektura Alena Střelečková

Tisk a vazba FINIDR, s.r.o., Lípová 1965, 737 01 Český Těšín

© STAIR JUMPER s.r.o., 2023.

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být kopírována a rozmnožována za účelem rozšiřování v jakékoli formě či jakýmkoli způsobem bez písemného souhlasu vydavatele.

Translation © Petr Mečíř, 2023

Vydání první

[www.stairjumper.cz](http://www.stairjumper.cz)

**ISBN 978-80-907289-4-3**

# OBSAH

Předmluva k českému vydání:		
Příběh ugandské železnice a dobrodruh John H. Patterson	7	
Úvod	29	
Předmluva	31	
1. kapitola	Můj příjezd do Tsava	33
2. kapitola	První výskyt lidožroutů	48
3. kapitola	Útok na nákladní vůz	54
4. kapitola	Stavba mostu ve Tsavu	62
5. kapitola	Potíže s dělníky	69
6. kapitola	Vláda teroru	77
7. kapitola	Těsný únik oblastního důstojníka	87
8. kapitola	Smrt prvního lidožrouta	94
9. kapitola	Smrt druhého lidožrouta	101
10. kapitola	Dokončení mostu přes řeku Tsavo	111
11. kapitola	Svahilci a další domorodé kmeny	119
12. kapitola	Noční hon na hrocha	130
13. kapitola	Den na náhorní plošině N'Dungu	138
14. kapitola	Nalezení doupěte lidožroutů	146
15. kapitola	Neúspěšné lovy nosorožců	156
16. kapitola	Příběh vdovy	161
17. kapitola	Rozzuřený nosorožec	166
18. kapitola	Lvi na pláních Athi	174
19. kapitola	Karavana smrti	185
20. kapitola	Den na řece Athi	193
21. kapitola	Masajové a další kmeny	200
22. kapitola	Jak mi Roshan Khan zachránil život	212
23. kapitola	Úspěšný lov na lvy	223
24. kapitola	Bhootův poslední šikar	229

25. kapitola	Lidožrout v železničním vagónu	238
26. kapitola	Práce v Nairobi	242
27. kapitola	Objev nové antilopy	247
Příloha č. 1	Praktické informace pro zájemce o podniknutí lovecké výpravy	262
Příloha č. 2	Oslavná báseň o lidožravých lvech ze Tsava	276
Doslov		283

## **Předmluva k českému vydání: Příběh ugandské železnice a dobrodruh John H. Patterson**

Příběh lidožravých lvů ze Tsava se odehrává na území dnešní Keni v letech 1898–99, kdy tam Britové stavěli železnici, aby v rámci koloniálního boje získali náskok před Němci a Francouzi. Pro mnohem silnější zážitek z četby je vhodné seznámit se nejprve s okolnostmi, za jakých byla železniční trať stavěna, dramatickými událostmi, jež předcházely výstavbě její 217 kilometrů dlouhé první etapy od pobřeží do Tsava, kde následně podplukovník Patterson převzal stavební práce, a v neposlední řadě i s životními osudy hlavního protagonisty, dobrodruha Johna Pattersona, o němž jeho životopisec Denis Brian prohlásil, že běžný smrtelník by ke všem eskapádám v řadě různých oblastí, do nichž Patterson zasáhl, potřeboval životů alespoň sedm.

Objevením Ameriky na konci 15. století započaly koloniální snahy evropských mocností o zabírání nových území ve světě. Zpočátku v této oblasti dominovalo Španělsko a Portugalsko a v průběhu 17. a 18. století začaly získávat stále větší vliv i Anglie a Francie, které kromě zájmů v Americe expandovaly rovněž do Indočíny a severní Afriky. Hlavním motivem byla snaha o získání bohatých přírodních zdrojů, přístupu na expandující světové trhy, posilování politického vlivu, šíření křesťanství a v neposlední řadě i snaha o získání strategických oblastí pro soustředění vojenských a námořních sil, jež byly nutné k udržení kolonií i pro další expanze na nová území. Hlavní pozornost byla po mnoho let upírána na Severní Ameriku, kde Anglie zakládala kolonie už od poloviny 17. století. Když však USA roku 1776 vyhlásily nezávislost a Anglie tak přišla o svůj vliv, postupně se začala více soustředit na jiné kolonie, zejména na Austrálii a Indii.

Dalším krokem ve snahách britského imperialismu bylo získávání vlivu v Africe, která byla považována za poslední nevyužitý kontinent se spoustou přírodních zdrojů a potenciálních trhů. Pro místní domorodé obyvatelstvo do té doby jediný kontakt s civilizací představovali arabští obchodníci s otroky a pašeráči, kteří po celá staletí mnohdy vyvražďovali i celé vesnice a odváděli muže, ze kterých se stávali



nedobrovolní nosiči v karavanách, a na svých zádech pak nosili slovinu a další žádané artikly do přístavů na východním pobřeží, které odtud dále putovaly do arabských zemí a Asie. Když světové mocnosti zaměřily svou pozornost na Afriku, v rámci koloniálního úsilí zde byly nejaktivnější Francie, Anglie a Portugalsko, v menší míře pak Německo, Belgie, Španělsko a Itálie. Původní obyvatelstvo při zabírání území většinou kladlo jen minimální odpor – s výjimkou Súdánu a jižní Afriky – jelikož se často jednalo jen o nevyzkušenou domobranu se zastaralými zbraněmi, která proti profesionální armádě neměla šanci. Z tohoto důvodu evropským zemím mnohdy stačilo vyslat malé oddíly, které v Africe naverbovaly místní domorodé vojáky, a ti potom pod vedením evropských důstojníků o pár stovek kilometrů dál pomáhali zabírat území ve jménu Britů, Francouzů či jiných mocností. Získávání nových území často probíhalo nevybíravým krutým způsobem, původní obyvatelé byli nezhřídkavě nuceně přesídlováni, a výjimkou nebylo ani lokální páchání genocidy.

Současně s vojenskými aktivitami začaly v Africe rovněž působit katolické a protestantské církve z Anglie, Skotska, Německa, USA a dalších zemí, které již od 40. let 19. století budovaly misionářské stanice, v nichž se misionáři snažili obracet původní obyvatelstvo na křesťanskou víru, a zároveň při těchto stanicích vznikaly primitivní nemocnice, školy a sirotčince. Misionáři si získávali přízeň domorodců především díky silnému vymezování se proti obchodování s otroky, které bylo postrachem místního obyvatelstva po celé generace. Jedním z prvních průkopníků byl v tomto ohledu skotský misionář, dobrodruh a bojovník proti otrokářství Dr. David Livingstone, který roku 1855 objevil Viktoriiny vodopády. Britští misionáři roku 1877 pronikli do oblasti Buganda, která se rozkládá na sever od Viktoriina jezera, a tím se dostali do afrického vnitrozemí na vzdálenost větší než tisíc kilometrů od Indického oceánu. Původní obyvatelstvo se zde snažilo obracet na víru pomocí překladu bible do svahilštiny a dalších domorodých jazyků.

Evropské země své koloniální aktivity v Africe postupně stále více zintenzivňovaly a v 80. letech 19. století pak vypukl doslova „závod

o Afriku“, kdy jednotlivé mocnosti nekontrolovaně zabíraly území napříč kontinentem. Jelikož v rámci konkurenčního boje při nárokování si stejného území často docházelo k vojenským střetům, roku 1885 byla v Berlíně svolána konference, která měla kolonizaci Afriky regulovat a nastavit pravidla pro zabírání území, a jednotlivé mocnosti si zde Afriku formálně rozdělily.



*Poštovní známka Britské východní Afriky*

neprobádanou a pustou divočinou se zcela nulovou infrastrukturou a železnice měla urychlit expanzi do vnitrozemí, aby bylo možné efektivně přepravovat materiál a budovat města, a zároveň opačným směrem dopravovat vzácné suroviny a obchodní zboží k pobřeží. Trať měla dále posloužit pro rychlé přemísťování vojenských oddílů pro případ potlačování případných lokálních povstání proti britské nadvládě a chránit tím dobytá území a jejich přírodní zdroje. V neposlední řadě pak měla železnice za cíl vymýtit obchodování s otroky. Železnice měla otrokářům konkurovat, významně zrychlit a zlevnit přepravu obchodních artiklů a tím otrokářství postupně vymýtit. Nutno ovšem dodat, že tento na první pohled ušlechtilý cíl měl především posloužit jako PR pro britskou veřejnost, a celý projekt byl jinak motivován především ekonomickými zájmy.

Zahájení stavby však vůbec nebylo jednoduché, protože projekt na domácí anglické půdě vzbuzoval mnoho emocí a od samého začátku

Anglie ovládala území dnešního Egypta, Súdánu a Nigérie, dále rozsáhlé území na jihu Afriky a potom i významnou oblast na východě, které se říkalo Britská východní Afrika. Jednalo se o území mezi Indickým oceánem a Velkými africkými jezery (území dnešní Keni a východní část Ugandy). Aby v této oblasti Britové získali přístup k přírodním zdrojům ve vnitrozemí, zrodil se plán na stavbu železnice z přístavu Mombasa na východním pobřeží směrem na severozápad k Viktoriinmu jezeru. Celá oblast byla do té doby

měl spousty odpůrců. Kritici poukazovali především na astronomické náklady a naprosto extrémní podmínky, kterým dělníci budou muset čelit – rovníková vedra, rozsáhlé oblasti bez kapky vody, stovky kilometrů nepropustných džunglí, tropické nemoci, všudypřítomná divoká zvěř, jedovatí hadi a hmyz, nepřátelské domorodé kmeny, přes jejichž území by trať vedla, a v neposlední řadě vysoce pravděpodobné nepřátelské akce ze stran tamějších otrokářů, kteří by zavedením železnice přišli o svůj vysoce výnosný byznys. Nakonec byla v listopadu 1891



*Průzkumná expedice Jamese Macdonalda (1892)*

do východní Afriky vyslána expedice, která měla provést studii proveditelnosti, zmapovat terén a vytyčit trasu budoucí železniční trati. Z Londýna se proto do Mombasy vypravilo sedm výzkumníků v čele s Jamesem Macdonaldem, kteří si zde najali množství nosičů, strážců, kuchařů a dalších pomocníků, a tato 389členná výprava poté po deset měsíců prozkoumávala území mezi Indickým oceánem a Viktoriiným jezerem. Za tu dobu urazili celkem 6 900 kilometrů, a jelikož v kraji zrovna zuřily války mezi zneprátenými domorodými kmeny, členové

výpravy museli několikrát najít útočiště v některé z britských vojenských pevností, aby si zachránili holé životy.

Po návratu do Anglie byla vypracována podrobná zpráva, která byla 20. března 1893 předložena v parlamentu. Trať z Mombasy měla podle ní vést 921 kilometrů na severozápad, přičemž by bylo nutné



*První náskres plánované stavby železnice (1893)*

ručně prosekat průsmyky ve skalách, vyklestit stovky kilometrů džunglí, přemostit mnohé řeky a rokle, a naopak zasypat mnoho úžlabin a prohlubní, aby mohly vlaky jezdit po rovném terénu. Součástí zprávy bylo rovněž varování, že pokud by bylo ze zamýšlené stavby upuštěno, následkem by bylo významné snížení vlivu britského impéria v daném

regionu a velmi pravděpodobně by též došlo k vyvraždění britských misionářů a všech Bagandů, kteří mezitím přijali křesťanství.

Když byla tato zpráva zveřejněna, v Anglii to vzbudilo další bouřlivou vlnu protestů a novinové titulky tehdy psaly o „trati šilenců“ nebo „železnici nikam“. Skutečností totiž bylo, že mezi ostrovem Mombasa při pobřeží a Viktoriiným jezerem neexistovala žádná civilizace kromě řídky rozsetých domorodých vesnic, kterým se Britové chtěli naopak vyhnout. Stavbu železnice aktivně prosazoval britský ministr zahraničí Lord Salisbury, který roku 1895 povýšil na ministerského předsedu, na území Britské východní Afriky vyhlásil protektorát, a celý projekt rázem získal mnohem vyšší prioritu. Rozpočet stavby byl odhadován na 1 755 000 liber (v přepočtu na dnešní peníze asi 292 milionů liber) a z dobových záznamů Koloniálního úřadu vyplývá, že inženýři připravující megalomanskou stavbu předem věděli, že faktické náklady budou mnohem větší, avšak tuto skutečnost před britskou vládou tajili, aby tím neohrozili schválení projektu. Ačkoliv protesty proti této stavbě byly velmi silné, tehdy 77letá královna Viktorie byla pro a poslanci následně svou královnu podpořili a většinovým hlasováním kontroverzní stavbu schválili. Do následného výběrového řízení se přihlásilo pět stavebních společností, ale vláda se nakonec rozhodla tendr zrušit a železnici vybudovat svépomocí.

Hlavním inženýrem byl jmenován George Whitehead, který měl bohaté zkušenosti se stavěním železnic v Indii, Mexiku, Peru, Chile a Bolívii. Jelikož v Africe nebylo vůbec nic, v Britské Indii byly objednány dodávky kolejnic, pražců a lokomotiv a 5. srpna 1896 byla v Mombase slavnostně položena první kolejnice. Stavbyvedoucím byl určen inženýr Ronald Preston, který předtím jedenáct let budoval železnice v Indii. Němci v té době zhruba o sto kilometrů jižněji již nějaký čas stavěli konkurenční železnici z Tangy ke Kilimandžáru a potýkali se s ohromnými těžkostmi při pokusech zaměstnávat původní africké obyvatelstvo, které bylo velice neochotné, nespolehlivé a nekvalifikované – většina z nich neuměla použít ani lopatu a krumpáč. Během třiceti měsíců byli Němci schopni položit jen 40 kilometrů kolejí a takovým tempem by Britové svou plánovanou železnici stavěli 67 let.

Z rozhodnutí britské vlády měla výstavba trati z Mombasy proběhnout „urychleně“. Projektová dokumentace sice počítala s položením prvních 161 kilometrů kolejí do konce roku 1897 a dále s následným pokládáním 40 kilometrů kolejí měsíčně, avšak tento plán fungoval pouze na papíře a v praxi od něj bylo rychle upuštěno.



*Ronald Preston*

Kvůli špatným zkušenostem s africkým obyvatelstvem bylo rozhodnuto najímat dělníky v Indii a dalších zemích Jižní Asie a v následujících týdnech začaly z Východu proudit tisíce dělníků v turbanech. Těmto nekvalifikovaným pracovníkům se říkalo *kuliové*. Preston shromáždil 2 600 těchto dělníků a dále si opatřil téměř 2 000 kusů zvěře

včetně oslů, volů, mul a velbloudů a pustil se do práce. Jelikož stavba neustále postupovala z místa na místo, dělníci přebývali v primitivních improvizovaných táborech kolem železnice, které se stále přemísťovaly. Panovaly tu velmi divoké podmínky – dělníci byli jen těžce zvladatelní, neustále docházelo k potyčkám mezi hinduisty a muslimy a v táborech rovněž bujel hazard a prostituce, a to včetně dětské. Zároveň bylo velmi obtížné přinutit dělníky k práci a stavbyvedoucí nemohli pochopit, proč i na úsecích s velmi měkkou zeminou vykope průměrně jeden



*Indičtí kuliové při stavbě železnice*

dělník méně než půl krychlového metru za den. Jakmile se stavba trati posunula do oblasti pouště Taru, nastalo hotové peklo. Mouchy tse-tse postupně vybily drtivou většinu dobytka a též mnoho dělníků. Stále postupující stavba za sebou zanechávala zemi posetou zvířecími mrtšínami a lidskými mrtvolami, do kterých se ihned pouštěly hyeny, a ve vzduchu stále kroužila hustá mračna supů. Další spousty dělníků pak umíraly v primitivních polních nemocnicích na malárii, úplavici, zápal plic a vředy. V těchto nemocnicích soustavně ležela až třetina veškeré

pracovní síly. Práce na železnici rovněž významně zpomalovaly požadavky britské vlády na transporty vojáků z indické Bombaje, kdy byla rozestavěná část trati využívána k přesunu celých oddílů co nejdále do vnitrozemí, odkud pak vojáci pochodovali dále na sever. Během snah o potlačení povstání na území dnešního Jižního Súdánu v letech 1897–98 bylo pomocí vlaků na rozestavěné trati oběma směry přepraveno téměř 29 tisíc indických vojáků.

V těchto extrémních podmínkách dokázal Preston se svými muži během dvou let položit 180 kilometrů kolejí, až se dostal k řece Tsavo. Jak se dozvěděl, toto místo mělo temnou minulost a v kambštině (jazyce Wakambů) jeho název znamenal „místo masakrů“, jelikož bývalo dějištěm mnoha krutých krveprolití, jichž se dopouštěli Masajové. Podle místní legendy bylo toto místo údajně prokleté a tamější zlí duchové měli všem příchozím přivodit smrt. A skutečně zde smrt přišla brzy, protože krátce po dosažení tohoto místa začali mizet dělníci a ke všem dosavadním potížím se nyní přidaly i útoky lvů. Mnoho pověřivých dělníků uprchlo a samotná stavba železnice začínala být silně ohrožena. Ronald Preston byl již v tuto chvíli bezradný a se silami v koncích, a proto požádal o pomoc Koloniální úřad, který požadavek dále přetlumočil britskému ministerstvu zahraničí. Aby se zabránilo ostudě, že nejambicióznější stavba nejmocnějšího impéria na světě bude zastavena kvůli divokým zvířatům, bylo rozhodnuto, že Preston musí být neprodleně vystřídán. A právě v tuto chvíli vstupuje na scénu jednatřicetiletý voják s hodností seržanta jménem John Henry Patterson, jehož služby se předtím podobně jako v Prestonově případě britské vládě osvědčily v Indii. Patterson byl pro tento úkol vybrán ze tří důvodů – během vojenské služby v Indii začal fušovat do civilního inženýrství a pomáhal řídit výstavbu tamější infrastruktury, naučil se hindsky, takže byl předpoklad, že se bude schopen dorozumět s většinou dělníků bez pomoci tlumočnicka, a navíc měl jisté zkušenosti s lovem tygrů, kteří v Indii příležitostně narušovali práce.

Původ a dětství Johna Pattersona jsou velkou záhadou a také on sám se vynasnažil, aby to tak zůstalo. I když se později stal globální celebritou, o své rodině nikdy nemluvil a totožnost jeho rodičů se nikdy



nedozvěděl ani Pattersonův vlastní syn. Je známo, že se Patterson narodil v Irsku roku 1867 a vyrůstal na panství New Castle. Jeho životopisec Patrick Streeter z dostupných indicií vydedukoval, že jeho otcem byl nejspíš někdo z rozvětveného vlivného šlechtického rodu King-Harman, kterému patřilo i zmíněné panství a že Patterson byl s velkou prav-



*John Henry Patterson*

děpodobností nemanželským synem vysoce postaveného muže a ženy z řad služebnictva. Pro tehdejší puritánskou společnost – a o to více mezi vlivnými irskými aristokraty – bylo nemanželské dítě něčím naprosto skandálním a zcela nepřijatelným, takže lze předpokládat, že mladý Patterson vyrůstal v ústraní a hanbě, za svůj původ se styděl a nikdy o něm nemluvil. Stejně tak je pravděpodobné, že jeho rodiče zemřeli brzy, protože když ve svých sedmnácti letech vstoupoval do armády, na přihlášku tehdy jakou svou nejbližší příbuznou uvedl tetu, jistou slečnu Colestonovou z Kellsu. (Aby mohl narukovat, na přihlášce tehdy musel lhát o svém věku a učinil se o dva roky starším). Jeho vojenská dráha byla úspěšná a rychle získával jednu hodnost za druhou. Služba v armádě ho zavedla do jižní Afriky a mnoho let strávil v Indii, kde se rovněž seznámil se svou budoucí manželkou Francis, která byla jeho krajankou a v Indii pracovala jako učitelka.

Když byl pověřen úkolem převzít stavbu železnice v Britské východní Africe, byl zrovna na dovolené v Londýně a manželku tehdy opouštěl

v osmém měsíci těhotenství. Pravdou je, že pro svěřený úkol nebyl vůbec kvalifikován. Celý svůj dosavadní život byl vojákem, dozoru nad inženýrskými pracemi se věnoval čistě amatérsky a stejně tak jeho zkušenosti coby lovce byly silně omezené, takže se musel všechno učit za pochodu. Patterson se však svého úkolu zhostil s odhodláním a ihned po příjezdu do Afriky si koupil cvičebnici svahilštiny a najal si domorodého chlapce, aby ho učil a on tak byl schopen komunikovat i s místními domorodci. Silně trpěl odloučením od své ženy a každý třetí den jí psal dopis. Jelikož se však nacházel mimo civilizaci, poštovní služby velmi vážly a často se k němu dostalo několik dopisů najednou. Když 16. dubna 1898 obdržel čtyři dopisy od své ženy najednou a chronologicky si je přečetl, v posledním z nich s hrůzou zjistil, že jeho syn žil jen tři dny.

Pattersonovy úkoly spočívaly v převzetí stavby železnice ve Tsavu, vybudování velkého železničního mostu přes řeku a dále dokončení trati ve vzdálenosti padesáti kilometrů oběma směry ze Tsava, a to včetně výstavby všech staničních a nádražních budov. Dobrodružství Johna Pattersona při plnění těchto úkolů tvoří děj knihy *Lidožraví lvi ze Tsava*, v jejíž první třetině líčí nekonečné lapálie s dvojicí krvelačných lvů a ve zbývajících částech knihy pak další dobrodružství a nástrahy, kterým čelil při následné stavbě železnice dále do vnitrozemí, kde uprostřed divočiny de facto pomohl založit město Nairobi, které je dnes hlavním městem Keni a žije v něm šest milionů obyvatel.

V závěru roku 1899 se Patterson ostře pohádal s jedním ze svých přímých nadřízených a demonstrativně rezignoval na svou funkci. Po nějaké době si to však rozmyslel a výpověď chtěl stáhnout, jenže Koloniální úřad mezitím jeho místo obsadil a Pattersonovi bylo doporučeno, aby se vrátil do Anglie. Výstavba trati pak pokračovala ještě půldruhého roku, než na jaře 1901 dosáhla ke břehu Viktoriina jezera. Celkový účet za stavbu se nakonec vyšplhal na 5 317 000 liber (v dnešních penězích zhruba 827 milionů liber), čímž se původní rozpočet překročil hned třikrát. Ačkoliv se částka z dnešního pohledu nemusí zdát až tak astronomická, je třeba si uvědomit, že nezahrnuje cenu půdy, kterou si Britové jednoduše přisvojili. (Přesněji řečeno jediné

pozemky, za které bylo zapláceno, se nacházely na ostrově Mombasa, ale pokud někdo nechtěl prodat, pozemek mu byl vyvlastněn). A pak je také třeba mít na paměti extrémně nízké mzdy indickým kuliům. Těch se na stavebních pracích ve východní Africe postupně podílelo 35 729, přičemž každý z nich měl pracovní smlouvu na tři roky s možností prodloužení. Celkem 2 493 jich během stavby z nejrůznějších důvodů zahynulo, a přestože se většina z nich později vrátila zpátky do Indie, celkem 6 724 se jich rozhodlo v Africe zůstat natrvalo. Během pětileté stavby bylo položeno 200 000 kolejnic, 1 200 000 dřevěných prachů a 4 800 000 ocelových čepů.



*Trať spojující ostrov Mombasa s pevninskou Afrikou*

John Patterson mezitím pokračoval ve své službě pro armádu a bojoval ve Druhé búrské válce na jihu Afriky. V roce 1901 se situace změnila, když zemřela královna Viktorie a nový král Eduard VII. si Pattersona vyžádal do své osobní stráže. Coby válečný veterán Patterson se svou chotí patřili k britské smetánce a přátelili se s Henrym Irvingem, tehdejšími nejslavnějšími britskými herci, a rovněž se sirem Baden-Powellem, generálem z Búrských válek a pozdějším zakladatelem skautingu. Pattersonova žena Francis byla velmi vzdělaná a byla teprve druhou ženou v historii Anglie, jež se stala doktorkou práv. V dalších letech pak Patterson zkoušel své štěstí jako vynálezce, kdy

se pokoušel zdokonalit spalovací motor a rovněž si nechal patentovat speciální upínání pušky na sedlo koně, které na sedle drželo ve vertikální poloze a při seskočení z koně umožňovalo bleskový úchop pušky do bojové pozice. Tyto experimenty však byly víceméně neúspěšné a Patterson při nich proinvestoval většinu svých úspor.

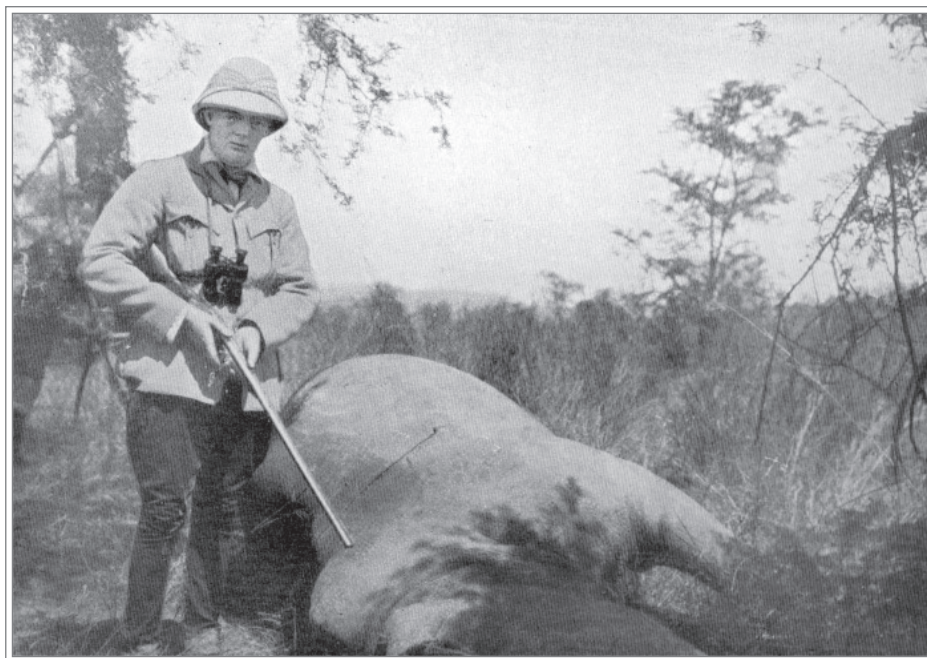
Začátkem 20. století Patterson napsal několik článků do časopisů, kde popsal svá dobrodružství se lvy ve Tsavu, a nakonec se rozhodl sepsat celou knihu, která vyšla roku 1907. Kniha sklídila obrovský úspěch a i více než sto let od svého vydání se stále prodává. Dosud byla třikrát zfilmována – první snímek *Bwana Devil* (Lví ďábel) z roku 1952 se stal prvním filmem v historii natočeným ve 3D a tehdejší upoutávky lákaly diváky na „lva ve vašem klíně“ a „milenu v náruči“, druhý film *Zabijáci z Kilimandžára* vznikl v roce 1959 a nejznámější velkorozpočtové zpracování *Lovci lvů* s Valem Kilmerem a Michaelem Douglasem v hlavních rolích bylo natočeno v roce 1996.



Filmový plakát z roku 1952

John Patterson se po vydání knihy rázem stal celebritou a z honorářů za její prodeje mu plynul slušný příjem, takže si mohl dovolit koupit větší dům. Na konec své knihy rovněž připojil přílohu s praktickými informacemi pro zájemce o podniknutí lovecké expedice do Britské východní Afriky. Jedním z prvních, kdo se na loveckou výpravu podle Pattersonových instrukcí do těchto končin vydal, byl dvaatřicetiletý stále ještě nevybouřený mladík jménem Winston Churchill, tehdy řadový poslanec britského parlamentu. Ten přijel 28. října 1907 do Mombasy, kde si vyřídil loveckou licenci a najal si doprovodný personál, a poté absolvoval cestu po železnici do Nairobi a přesně podle doporučení z Pattersonovy knihy navštívil všechna zmíněná místa

kolem Velkých jezer. Tři měsíce po svém návratu do Anglie pak byl jmenován Ministrem obchodu Spojeného království, a tím započal svou dráhu ve vysoké politice. O svém dobrodružství v roce 1909 vydal knihu *My African Journey* (Má africká cesta). Dalším Pattersonovým obdivovatelem byl americký prezident Theodore Roosevelt, sám zapálený lovec a dobrodruh. Patterson ho pozval na safari do Afriky a Roosevelt odpověděl, že cestu rád podnikne, jakmile mu skončí prezidentský mandát, a na oplátku pozval Pattersona s manželkou do Bílého



*Winston Churchill na lovu v Africe (1907)*

domu. Ten však krátce předtím přišel neúspěšnými pokusy o investování o zbytek úspor a cestu do Ameriky si nemohl dovolit.

V očích veřejnosti se John Patterson stal hrdinou, neohroženým lovcem a odborníkem na východní Afriku a svou knihou v podstatě odstartoval turistiku na černý kontinent – do Keni díky němu v dalších letech zavítala řada osobností včetně Ernesta Hemingwaye nebo Carla Gustava Junga a mnozí z nich své zážitky rovněž sepsali v knižní podobě. Sám Patterson byl krátce po vydání knihy britskou vládou

jmenován vrchním revírnikem v Britské východní Africe a za tímto účelem byl také uvolněn z armády a přeřazen pod Koloniální úřad. V Nairobi mu byla zřízena kancelář a na starost měl udělování loveckých licencí a správu severní části teritoria. Mnoho času tu Patterson rovněž strávil jako průvodce loveckých výprav.

Na tomto místě je nutno zdůraznit, že toto období stejně jako v podstatě celá Pattersonova kniha *Lidožraví lvi ze Tsava* představuje pomyslné okno do určitého úseku dějin, a na tehdejší zvyklosti je



*Kikujové najatí na loveckou výpravu*

nutno nahlížet optikou stavu světa roku 1898. Je jisté, že pro mnohé dnešní čtenáře bude myšlenka sportovního lovu jakožto druhu zábavy zcela zavrženíhodná a patrně nebudou sdílet autorovo nadšení při jeho číhání v úkrytu, aby si do své sbírky trofejí přidal nový exemplář. Faktem je, že John Patterson byl na tehdejší dobu ještě poměrně velký humanista a u většiny zvířat, která zastřelil, bylo následně využito i maso. Winston Churchill se oproti tomu v Africe choval dost neomaladě a přímo z vlaku střílel na cokoliv, co se pohnulo. (Ve své knize například popisuje, jak se pokoušel zastřelit spícího krokodýla.) Na obranu britské správy v tomto regionu je ovšem třeba zmínit její

snahy o vymýcení otrokářství a pytláctví a též o ochranu zvěře. Když Britové zavedli do vnitrozemí východní Afriky civilizaci, ihned začali lov divoké zvěře přísně regulovat a začaly se budovat přírodní rezervace, což bylo něco, co Afrika do té doby neznala. A tyto aktivity byly velkým dílem financovány právě z prodejů loveckých licencí evropským zbohatlíkům a aristokratům, přičemž poplatky za tyto povolenky obvykle představovaly nejdražší položku celé expedice. Pro srovnání: měsíční náklady na třicetičlennou doprovodnou karavanu složenou z nosičů, strážců a kuchaře vyšly oproti této licenci na méně než polovinu. Lovecká licence zároveň přesně vymezovala maximální počet konkrétních druhů zvěře, které mohl lovec zastřelit, což bylo rovněž přísně kontrolováno.

Pattersonovo působení v roli revírníka v Britské východní Africe však nakonec dopadlo neslavně. V březnu 1908 přijal roli průvodce na safari Audleyho Blytha, syna Lorda Blytha, vlivného britského šlechtice a blízkého přítele krále Eduarda VII. Mladý Blyth byl veteránem z Búrských válek a Patterson ho považoval za svého bratra ve zbrani, ačkoliv šlechtic sloužil u jiného jízdního pluku a v té době se neznali. Blyth přijel do Afriky se svou mladou manželkou Ethel, v Nairobi si najali doprovodný personál a vydali se s karavanou na sever. Safari však bylo od samého začátku náročné, jelikož Blyth brzy začalo trápit zdraví a řadu dní musel být v horečkách přenášen na visutém lůžku. Přesto odmítal výpravu ukončit a vždy se na chvíli vzpamatoval a účastnil se lovu, jen aby vzápětí zase ochořel. Pattersona překvapovalo, že jeho mladá žena byla schopnější lovkyní než její choť a oběma lovcům se snažil obstarávat zvěř, jejíž trofeje mohli získat. Audley Blyth se poté jedné noci během horeček a blouznění zastřelil revolverem ve svém stanu. Ačkoliv šlo o zjevnou sebevraždu, Patterson poté udělal něco nepochopitelného. Místo aby se co nejdříve vrátil do Nairobi a ohlásil neštěstí, nechal Blythovo tělo pohřbít v divočině a spolu s mladou vdovou a všemi nosiči dalších šest týdnů pokračoval ve výpravě. Později to zdůvodňoval tím, že vykonával pracovní úkoly pro vládu a nemohl svou misi přerušit. Na cestách rovněž kreslil mapy dosud nezmapovaného území severní části Britské východní Afriky a zároveň

se coby mediátor pokoušel nastolovat mír mezi znepřátelenými domorodými vesnicemi, mezi kterými stále docházelo ke krvavým střetům. Do civilizace se dostal v květnu 1908 a teprve tehdy poslal telegram ohledně tragického úmrtí mladého šlechtice do Londýna. Nikdo z britských úředníků nedokázal Pattersonovo chování pochopit a začalo velké vyšetřování. Nosiči vypověděli, že ode dne Blythova úmrtí



*Ethel Blythová se svou trofejí (1908)*

jeho žena Ethel dále spala v Pattersonově stanu, a ihned se roznesly zvěsti, že Blytha zastřelil sám Patterson, aby se zmocnil jeho manželky. Patterson se hájil tím, že musel ovdovělou ženu chránit a jejich stan byl rozdělen vnitřní stěnou, a když později sám onemocněl úplavicí, byl nějakou dobu závislý na její péči. Zřejmě bylo, že se z Pattersona a Ethel Blythové skutečně stali milenci, i když okolnosti a přesná chronologie byly nejasné. Než oba dva dopluli zpátky do Anglie, místní



noviny již tiskly skandální články o milostném trojúhelníku a údajné úkladné vraždě, kdy měl Patterson úlisně odstranit svého soka v lásce. Winston Churchill prohlásil, že Patterson je cizoložník a vrah, za což ho Patteron chtěl žalovat pro pomluvu, ale kauza se k soudu nikdy nedostala. (Při pročítání dobového tisku si nelze nevšimnout záště, kterou Churchill vůči Pattersonovi po mnoho let choval. Ať už bylo příčinou jeho postoje cokoliv, je dost možné, že svůj podíl na tom měla obyčejná ješitnost a závist. Winston Churchill totiž po přečtení Pattersonovy knihy odjel do Afriky s cílem zastřelit lva a velkým zklamáním pro něj bylo, že se mu za celou loveckou expedici nepodařilo zastřelit ani jednoho, zatímco Patterson jich jen během svého prvního pobytu ulovil rovnou osm.) Celá aféra ohledně tragického úmrtí mladého Blytha se dokonce projednávala ve Sněmovně lordů, a přestože byl Patterson očištěn a věc byla uzavřena jako sebevražda, jeho pověst zůstala pošramocena a on se na řadu let stal vyvrhelem společnosti. Tento případ následně inspiroval Ernesta Hemingwaye k sepsání povídky *Krátké štěstí Francise Macombera* s mírně poupravenou zápletkou. V roce 1947 byla tato povídka zfilmována pod názvem *The Macomber Affair* (Skandál Macomberových) a postavu inspirovanou Pattersonem hrál Gregory Peck.

Jelikož byl Patterson bez práce, motivován určitým stálým příjmem ze své knihy se rozhodl napsat další, a v polovině roku 1909 poté vyšel titul *In the Grip of the Nyika* (V sevření divočiny), kde popisoval dobrodružství z několika posledních safari a rovněž zde předložil vlastní verzi okolností tragického úmrtí Audleyho Blytha. Jelikož se v té době chýlilo ke konci volební období Theodora Roosevelta, americký prezident si začal s Pattersonem intenzivně dopisovat a radil se s ním ohledně plánované expedice do východní Afriky. Patterson se se svou ženou tehdy konečně vydal do Ameriky a oba byli přijati v Bílém domě. Roosevelt se poté vydal na roční expedici do Afriky, během které zastřelil nebo zajal přes 1 000 velkých zvířat pro vědecké účely i pro americké zoologické zahrady. Jeho expedice měla mimořádný úspěch a později o ní napsal knihu *African Game Trails* (Po stopách africké zvěře). V květnu 1910 zemřel král Eduard VII., Roosevelt se se svou

manželkou vypravil do Londýna na pohřeb a tentokrát je na oplátku pozval k sobě domů Patterson. Oba muži poté udržovali přátelskou korespondenci – a často si vyměňovali články o zvířatech a přírodě – až do exprezidentovy smrti v roce 1919.



*Theodore Roosevelt v Africe (1909)*

Když vypukla První světová válka, Patterson – ačkoliv byl sám protestant – vedl jednotku zvanou „Sionský sbor mezkařů“, která se skládala z židovských dobrovolníků bojujících po boku Britů. Churchill

tehdy Pattersonovy snahy označoval za pošetilé a tvrdil, že židé jsou příliš tvrdohlaví a roztříštění, než aby byli schopni organizovaně bojovat za společnou věc. Pattersonova jednotka však získávala stále větší respekt a později sehrála významnou roli v bitvě na Gallipolském poloostrově. Později se zformovala na Židovskou legii a nezávislí pozorovatelé tehdy v tisku psali, že je to poprvé za dva tisíce let, kdy se židé dokázali sjednotit a organizovat. V závěru války Židovská legie pod Pattersonovým vedením vyhnala Turky z území Palestiny. Patterson si



*Jeden z praporů Židovské legie (J. H. Patterson úplně vpravo)*

často stěžoval na antisemitské výroky a narážky ze strany vedení britské armády, které na jeho spolubojovníky hledělo s despektem, a demonstrativně kvůli tomu odmítal jakékoliv příležitosti ke svému povýšení. Přes nepopiratelné vojenské úspěchy tak do konce života zůstal v hodnosti podplukovníka. V roce 1920 odešel z armády a stal se aktivistou, který zbytek života zasvětil lobbování za práva židů. Neustále psal dopisy a články o právech židů na sebeurčení, jezdil po světě a pořádal přednášky. Úzce přitom spolupracoval s Vladimírem Žabotinským,

vůdce sionistického hnutí, a aktivistou Bencijonem Netanjahu, otcem pozdějšího izraelského premiéra Benjamina Netanjahu. Bencijon Netanjahu dokonce svého prvorozeného syna Jonathana pojmenoval po Pattersonovi, který se stal jeho kmotrem. Jonathan Netanjahu si později vybudoval úspěšnou kariéru v izraelské armádě a roku 1976 tragicky zahynul při slavné „Operaci Entebbe“, kdy palestiniští teroristé unesli letadlo společnosti Air France mířící z Tel Avivu do Paříže a přistáli s ním v Entebbe v Ugandě, a Izraelci poté vyslali tajné komando, které zachránilo 103 rukojmích (i tato událost již byla několikrát zfilmována, naposledy v roce 2018 pod názvem *Operace Entebbe*). Jonathan Netanjahu se posmrtně stal národním hrdinou.

Přestože John Patterson více než půl života pracoval pro britskou vládu a armádu, na domácí půdě se mu příliš uznání nedostávalo a ze strany tamějších médií a politiků musel snášet spíše ústrky a kritiku. V roce 1939 se s rodinou přestěhoval do USA, do Anglie se už nikdy nevrátil a dnes je tam prakticky zapomenutý. Kdo na něj naopak nezapomněl, byli jeho židovští přátelé, za jejichž práva usilovně bojoval posledních třicet let svého života. Plodů své práce v této oblasti se však již nedožil. Roku 1947 zemřel ve spánku ve věku 79 let a o devět měsíců později byl pak založen stát Izrael. Pattersonovo poslední přání být pohřben vedle svých spolubojovníků, kterým velel v Židovské legii během první světové války, mu bylo splněno až mnoho desítek let po smrti. V prosinci 2014 byly ostatky Johna Pattersona a jeho ženy Francis exhumovány a z Kalifornie přepraveny do Izraele, kde byly obřadně uloženy na vojenském hřbitově v Avichailu. Této události se účastnil premiér Netanjahu se svou rodinou a všemi členy vlády a rovněž byla u této příležitosti vydána pamětní poštovní známka s Pattersonovou podobiznou. John Patterson je dnes považován za kmotra izraelské armády a jeho uniforma je vystavena ve vojenském muzeu v Avichailu.

Takový byl tedy život Johna Pattersona – muže, který si šel vždy nekompromisně za svým a odmítal se vzdát i navzdory extrémně nepříznivým okolnostem. Pokud byl přesvědčen o správnosti svého poslání, nic ho nedokázalo zastavit, ať už šlo o boj za práva židů na sebeurčení nebo zápas s lidožravými lvy v Africe – ke všem problémům vždy

přistupoval se stejnou urputností a odhodláním. Nyní se však již přenesme do východní Afriky. Píše se rok 1898, seržant Patterson přijíždí do Mombasy a africké dobrodružství právě začíná.

Petr Mečír  
srpen 2023

## Úvod

Následující stránky předkládám veřejnosti jen s tím největším ostychem, avšak někteří z mých přátel, kteří se doslechli o mých poněkud nevšedních zkušenostech nabytých v divočině, na mě tak často naléhali, abych sepsal zpověď o svých dobrodružstvích, že jsem se po dlouhém rozmýšlení k tomuto kroku nakonec odhodlal.

Nepochybuji o tom, že někteří z mých čtenářů, kteří se možná nikdy neocitli daleko od civilizace, budou tíhnout k názoru, že některé popisované události musí být zveličované. Mohu je však pouze ujistit, že jsem mnoho skutečností naopak spíše zjemnil, nežli aby tomu bylo naopak, a snažil jsem se všechny události popsat maximálně prostě a přímočaře tak, jak se skutečně odehrály.

Také je třeba mít na paměti, že podmínky, které panovaly v Britské východní Africe v časech těchto událostí, byly zcela odlišné od podmínek současných. Železnice, která zmodernizovala celkové vzezření této oblasti a právě prostřednictvím vlaku do těchto míst přivedla civilizaci, byla tehdy pouze ve stádiu výstavby a území, kterým budovaná trať procházela, bylo stále velmi primitivní a nekultivované, jak je ostatně v oblastech mimo železniční trať dodnes.

Pokud by toto prosté vylíčení mého dvouletého snažení v divočině mělo vyvolat zájem nebo pomoci alespoň nepatrným způsobem upřít pozornost na tuto nádhernou a cennou zemi, kterou na rovníku vlastníme, budu se cítit více než bohatě odměněn za námahu vynaloženou k jejímu sepsání.

Jsem velkým dlužníkem ctihodné paní Cyril Wardové, sira Guilforda Moleswortha, rytíře-komandéra, pana T. J. Spoonera a pana C. Rawsona za svolení k otištění jejich fotografií. Mé vřelé poděkování patří též zkušenému průkopníku afrického kontinentu, panu F. C. Selousovi, který mou knížечku ochotně představil veřejnosti, a rovněž byl tak laskav a sepsal do ní „Předmluvu“.

J. H. Patterson, srpen 1907



## Předmluva

Bylo to asi před sedmi nebo osmi lety, když jsem na stránkách časopisu *The Field* poprvé četl stručnou zprávu napsanou plukovníkem J. H. Pattersonem, tehdejším inženýrem zabývajícím se stavbou ugandské železnice, jež pojednávala o lidožravých lvech ze Tsava.

Mé vlastní letité zkušenosti z lovů v Africe mi okamžitě prozradily, že každické slovo v tomto napínavém vyprávění je zcela pravdivé. Ba co více: poznal jsem, že autor svůj příběh odvyprávěl velice skromně a ve skutečnosti přikládal jen minimální váhu nebezpečím, když po nocích vysedával na stráži, aby se pokusil hrůzostrašné lidožrouty usmrtit, a zejména pak v jednom konkrétním případě, kdy zatímco držel stráž na velmi lehkém lešení podepřeném jen čtyřmi vratkými kůly, začal být najednou sám jednou touto děsivou bestií loven. Naštěstí však neztratil nervy a podařilo se mu lva zastřelit právě ve chvíli, kdy se na něho zvíře chystalo skočit. Kdyby se k němu však tento lev býval připlížil zezadu, domnívám se, že by plukovníka Pattersona byl přidal na dlouhý seznam obětí. Ze své vlastní zkušenosti totiž vím minimálně o třech případech, kdy byli lidé odvečeni ze stromů nebo z chýší postavených na plošinách ještě ve větší výšce od země, než byla pošetilá konstrukce, ze které oné noci plně běsů hlídkoval plukovník Patterson.

Nesčetné legendy o lvech se vypráví nebo se o nich píše již od časů Herodota až do dnešních dnů. Některé z nich jsem sepsal i já sám. Žádný příběh o lvech, o kterém jsem kdy slyšel nebo četl, se však svým rozsahem a dramaticností, s jakou jsou napínavé události líčeny, nevyrovná příběhu o lidožroutech ze Tsava, jak jej vypráví plukovník Patterson. Obvyklá historka o lvu je totiž dobrodružným příběhem, často poněkud mizerným až žalostným, který se zpravidla odehrává během několika hodin jedné noci, avšak příběh o lidožroutech ze Tsava je eposem o celé sérii tragických událostí, jež se udály v rozmezí několika měsíců a jimž nakonec byla učiněna přítrž jen díky vynalézavosti a odhodlání jediného muže.

Několik let poté, co jsem poprvé četl zprávu o lidožroutech ze Tsava, jsem se spřátelil s prezidentem Theodorem Rooseveltem. Vypověděl



jsem mu vše, co jsem si o tomto případě pamatoval, a on o tento příběh projevil tak hluboký zájem – jaký má o všech pravdivých příbězích o přírodě a popisu chování divokých zvířat – že mě naléhavě prosil, abych mu výstřižek s tímto článkem z časopisu *The Field* poslal. To jsem také učinil a v posledním dopise, který mi pak zaslal, s odkazem na tento příběh prezident Roosevelt pravil: „Domnívám se, že případ lidožravých lvů z Ugandy, jenž byl popsán ve vámi poskytnutém článku, je tím nejpozoruhodnějším dobrodružstvím, o kterém máme nějaké záznamy. Škoda jen, že tento příběh není zaznamenán v nějaké trvalé podobě.“ Nuže, jsem velmi potěšen, že v trvalé podobě nyní již zaznamenán je, a troufnu si plukovníka Pattersona ubezpečit, že prezident Roosevelt bude patřit mezi nejdychtivější čtenáře jeho knihy.

Je pravděpodobné, že kapitoly popisující příběh lidožravých lvů ze Tsava se budou jevit jako napínavější nežli zbývající části knihy plukovníka Pattersona, nicméně se však domnívám, že většina čtenářů se mnou bude souhlasit, že celý svazek je plný zajímavostí a informací. Líčení plukovníka Pattersona, jak překonal veškeré obtíže, kterým musel čelit při budování bytelného železničního mostu přes řeku Tsavo, je vskutku úchvatným čtením; kdy odvahu, kterou projevil, když byl odkázán jen sám na sebe, zatímco na něho útočili lvi, nosorožci a další nebezpečná zvířata, ještě přebil kuráží, taktem a odhodláním, které prokázal při potlačování ohromné vzpoury, jež proti němu jednou mezi indickými dělníky vypukla.

Závěrem mi dovoluji říci, že jsem si nesmírně užil oba večery, po které jsem pracoval na korektuře rukopisu plukovníka Pattersona, a mohu ho ujistit, že jsem při tom zcela ztratil pojem o čase. Jeho vyprávění si mou pozornost udrželo od první až po poslední stránku a celou dobu jsem věřil, že každé slovo je zcela pravdivé.

Frederick C. Selous

ve Worplesdonu, v Surrey, dne 18. září 1907



*Přístav Mombasa*

## 1. KAPITOLA



# *MŮJ PŘÍJEZD DO TSAVA*

**B**ylo skoro poledne 1. března 1898, když jsem dorazil do úzkého a poměrně nebezpečného přístavu Mombasa na východním pobřeží Afriky. Město ležící na stejnojmenném ostrově dělí od pevniny pouze velice úzký kanál, jenž tento přístav utváří, a zatímco naše loď pomalu připlouvala k molu, jen kousek od staré malebné portugalské pevnosti postavené před více než třemi sty lety, byl jsem náhle ohromen krásou nevšedního pohledu, který se přede mnou pozvolna otevíral. Oproti mému očekávání vypadalo všechno svěže a zeleně a nad ostrovem se rozprostíralo všudypřítomné kouzlo Orientu.

Starobylé město bylo zalité oslnivým sluncem a ospale se odráželo na nehybné mořské hladině; jeho ploché střechy a oslnivě bílé zdi zasněně vyčuhovaly zpoza vlnících se palem, majestátních kokosovníků, obrovitých baobabů a košatých mangovníků a spolu s hustě zalesněnými kopci a svahy na pevnině v pozadí utvářely velice působivou scénu pro překrásný a pro mě nečekaný obraz.

Přístav byl hustě obklopen arabskými plachetnicemi a domnívám se, že na některých z nich jsou i v dnešní době tu a tam stále pašování



*Domorodá čtvrť v Mombase*

otroci do Persie a Arábie. Vždy mě naprosto fascinovalo, jak jsou mořeplavci na těchto malých plachetnicích schopni nalézt cestu z přístavu do přístavu bez pomoci kompasu nebo sextantu a jak jsou schopni přečkat strašlivé bouře, jež se v určitých obdobích roku ve východních mořích nečekaně objevují. Pamatuji se, jak jsem jednou uprostřed Indického oceánu narazil na plachetnici pohupující se v naprostém bezvětří, jejíž posádka vysílala nouzové signály, a náš kapitán zpomalil, aby prošetřil situaci. Na palubě se nacházeli čtyři muži, všichni již téměř mrtví

žízni, jelikož byli zcela bez vody již několik dní, a navíc naprosto ztratili směr. Poté, co jsme jim dali několik soudků s vodou a nasměrovali je na Maskat (do přístavu, kam se snažili doplout), naše loď opět pokračovala v plavbě a ponechala nešťastníky svému osudu uprostřed moře lesklého jako zrcadlo, stále v naprostém bezvětrí. Zdali se jim podařilo dosáhnout jejich destinace, jsem se již nikdy nedozvěděl.

Zatímco se náš parník chystal zakotvit, romantické okolí přístavu Mombasa vyvolávalo představy vzrušujících dobrodružství z dávných

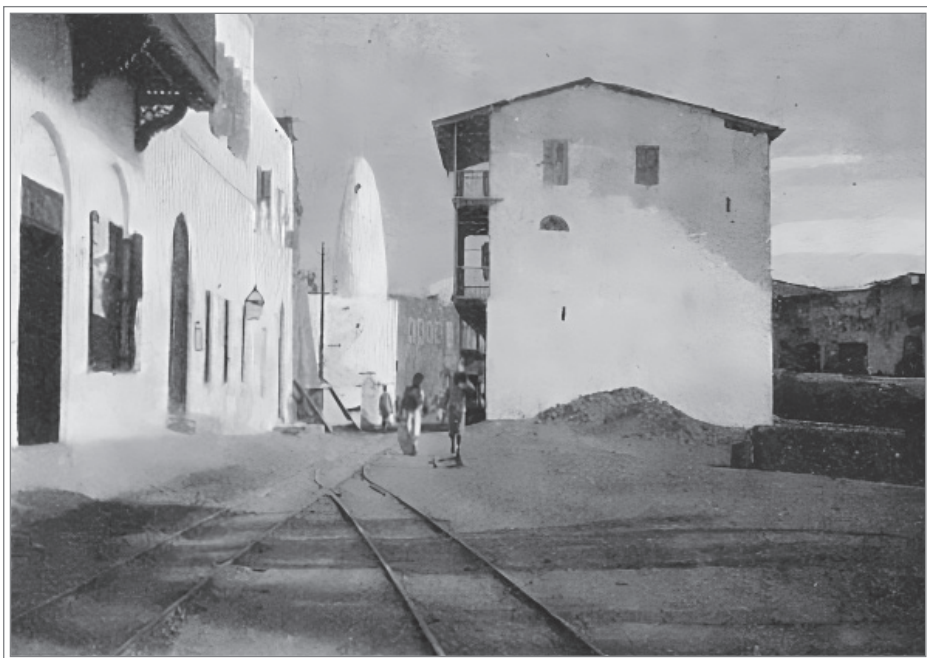


*„Hustě zalesněné kopce a svahy na pevnině“*

dob a na mou mysl v tu chvíli vytanuly mnohé příběhy o bezohledných činech pirátů a obchodníků s otroky, které jsem si jako chlapec s velkým potěšením čítával. Vzpomněl jsem si, že právě na tomto místě roku 1498 veliký Vasco da Gama téměř přišel o svou loď i svůj život kvůli zradě svého arabského kormidelníka, který se s jeho lodí chystal schválně ztroskotat na útesu blokujícím více než polovinu vstupu do přístavu. Tento nekalý plán byl však naštěstí včas odhalen, neohrožený mořeplavec nechal kormidelníka okamžitě pověsit a byl by i vyplenil

město, kdyby se mu od zdejšího sultána nebylo dostalo včasné kapitulace a omluvy. Na hlavní třídě Mombasy – příhodně nazvané „Ulice Vasca da Gamy“ – dodnes stojí podivně vytvarovaný sloup, o němž se říká, že byl vztyčen v upomínku návštěvy tohoto slavného námořníka.

Sotva jsme spustili kotvu, jako mávnutím kouzelného proutku jsme byli najednou obklopeni množstvím malých člunů a vydlabaných kánoí, na kterých se tísnili pokřikující a zuřivě gestikulující domorodí obyvatelé. Po menší bitce dvou konkurenčních svahilských



*Ulice a sloup Vasca da Gamy*

převozníků, kteří se mezi sebou poprali kvůli mým zavazadlům a mé maličkosti, jsem byl domorodcem, jenž v zápase o zákazníka uspěl, veslicí kvapně přepravován ke schůdkům přístavního mola. Účelem mého příjezdu do východní Afriky bylo převzetí funkce hlavního inženýra při stavbě ugandské železnice, do které jsem byl jmenován britským ministerstvem zahraničí. Jakmile jsem se vylodil, u jednoho celního úředníka jsem se informoval, kde bych našel ředitelství železnice, a bylo mi řečeno, že sídlí na místě zvaném Kilindini

zhruba pět kilometrů daleko na opačné straně ostrova. Jak jsem se dále dozvěděl, nejlepším způsobem, jak se tam dostat, je prostřednictvím *gharri*, což, jak jsem posléze zjistil, byl malý vozík s plátěnou stříškou a dvěma sedátky umístěnými těsně vedle sebe, který se pohybuje po malé kolejnici, jež se táhne napříč celou hlavní ulicí města. Jedno z těchto vozítek, která jsou tažena dvěma urostlými svahilskými chlapci, jsem si proto opatřil a brzy jsem již uháněl po kolejnici, která se za hranicí města táhla hustými háji mangovníků, baobabů, banánovníků



*„Nejlépe se tam lze dostat pomocí gharri“*

a palem, z nichž tu a tam z větví visely jasně zbarvené girlandy z popínavých rostlin.

Po příjezdu do Kilindini jsem šel přímo do železniční kanceláře, kde jsem byl informován, že budu nasazen ve vnitrozemí a že bych měl obdržet bližší instrukce během jednoho až dvou dnů. Nedaleko tratě *gharri* jsem si proto ve stínu palem rozbil stan a věnoval se průzkumu ostrova a obstarávání zásob a výstroje potřebných k dlouhému pobytu ve vnitrozemí. Nejvíce mou pozornost pochopitelně

zaměstnávalo samotné město Mombasa. Doba jeho založení se odhaduje okolo roku 1000 našeho letopočtu, avšak nálezy staroegyptských model a mincí z dob raných perských a čínských dynastií ukazují, že toto místo muselo být v různých dobách osidlováno příslušníky prvních civilizací. Co se týká jeho mladších dějin, mezi lety 1505 a 1729 bylo s přestávkami v držení Portugalců a jako trvalá památka jejich někdejší okupace se tu nalézá opuštěná ponurá pevnost, jež byla postavena okolo roku 1593 údajně na místě dřívější bašty ještě staršího data.



*„Ve stínu palm jsem si rozbil stan“*

Místní piráti ji zbožně nazvali „Ježíšovou pevností“ a vyrytý nápis tohoto znění je stále možné spatřit nad jejím hlavním vchodem. Portugalská okupace Mombasy se však neobešla bez nepříjemných zvratů. Od 15. března 1696 bylo například město po nepřetržitou dobu třiceti tří dnů obléháno obrovskou flotilou arabských plachetnic, které obklíčily ostrov ze všech stran. Navzdory morové nákaze, zradě a hladomoru pak malá posádka chrabře odolávala útokům v Ježíšově pevnosti, kam byla nucena se stáhnout a následně se tam opevnit, a to až

do 12. prosince 1698, kdy Arabové podnikli poslední odhodlaný útok, zmocnili se pevnosti a zbývající obránce – muže i ženy – nemilosrdně pobili. Celkem k pláči potom je, když se dozvíte, že o pouhé dva dny později do přístavu dorazila ohromná portugalská flotila s dlouho očekávanou posilou. Po těchto událostech pak Portugalci podnikli ještě několik pokusů Mombasu znovu dobýt, ale byli neúspěšní až do roku 1728, kdy do města vtrhl a zcela ho ovládl portugalský generál Sampayo. Arabové se ovšem následujícího roku vrátili v drtivé převaze



*„Ježíšova pevnost“*

a opět Portugalce vyhnali. Ačkoliv ti pak v roce 1769 podnikli ještě jeden pokus o opětovné získání vlády nad městem, už neuspěli.

Arabové, zastupovaní sultánem ze Zanzibaru, jsou symbolickými držiteli Mombasy až do dnešních dnů, avšak Seyid Bargash, tehdejší zanzibarský sultán, roku 1887 poskytl veškeré pevninské území za pravidelný roční pronájem k užívání Britské východoafrické asociaci, která se roku 1888 přetransformovala na Imperiální britskou východoafrickou společnost. Roku 1895 kontrolu nad tímto územím převzalo



britské ministerstvo zahraničí, na ostrově byl vyhlášen protektorát a o deset let později pak veškerá administrativa přešla na Koloniální úřad.

Poslední významné boje o ostrov proběhly poměrně nedávno v letech 1895–96, kdy se svahilský náčelník jménem M'baruk bin Rashed, jenž již předtím třikrát zosnoval povstání proti sultánovi ze Zanzibaru, pokusil vzepřít Britům a svrhnout jejich nadvládu.



*„Kilindini je na opačné straně ostrova“*

Při několika násilných střetech byl poražen a nakonec byl donucen uprchnout na jih na území ovládané Němci. Podtrženo a sečteno, Mombasa si v minulosti zcela oprávněně zasloužila svoji přezdívku, která v místním domorodém jazyce zní Kisiwa M'vitaa neboli „Ostrov války“, avšak za současného stabilizovaného stavu se rychle stává vzkvétajícím a prosperujícím městem. Jakožto vstupní přístav do Ugandy provozuje rozsáhlé speditérské obchody s africkým vnitrozemím a svým návštěvníkům dnes nabízí několik prvotřídních nákupních středisek, kde snadno seženete cokoli od jehly až po kotvu.

Jak jsem již zmínil, Kilindini se nachází na protilehlé straně ostrova, a jak již naznačuje jeho jméno – „místo hlubokých vod“ – disponuje mnohem kvalitnějším přístavem nežli Mombasa. Kanál mezi ostrovem a pevninou je zde schopen poskytnout prostorné a bezpečné kotviště i velmi velkým lodím, a jelikož je jeho molo přímo napojeno na ugandskou železnici, Kilindini se stalo hlavním přístavem, který nyní využívají velké parníky a všechna ostatní těžší plavidla.



*„Místo hlubokých vod“*

V Mombase jsem strávil skoro celý týden a postupně jsem byl stále nervóznější, jelikož pokyny k dalšímu přesunu stále nepřicházely. Až jednoho rána jsem potom s potěšením obdržel oficiální dopis s instrukcemi, abych se vydal do místa zvaného Tsavo, ležícího asi 212 kilometrů západně od pobřeží, a převzal vedení stavby místního úseku železnice, kde se v té době nacházel nejzazší dostavěný bod budované tratě. Za úsvitu následujícího dne jsem se proto vydal speciálně vypraveným vlakem do vnitrozemí spolu s panem Andersonem, podnikovým komisařem, a Dr. McCullochem, závodním lékařem. Jelikož pro

mě byl africký kontinent v každém ohledu nový, cestu jsem shledával jako naprosto fascinující.

Ostrov Mombasa od pevniny odděluje Makupská úžina, přes kterou vede železniční trať po dvanáct set metrů dlouhém mostu, jenž se nazývá Salisburský a byl pojmenován po významném ministru zahraničí, pod jehož vedením byl projekt výstavby ugandské železnice zahájen. Po dosažení pevniny pak náš vlak dalších třicet kilometrů vytrvale stoupal nádhernou lesnatou krajinou připomínající přírodní park a při zpětném pohledu z okna vagónu jsme za sebou tu a tam mohli spatřit rozkošný výhled na Mombasu a Kilindini, za kterými se třpytil Indický oceán v překrásném slunci, kam až lidské oko dohlédlo. Jakmile jsme překlenuli pohoří Rabai, dostali jsme se do prostoru pouště Taru, pustiny s řídkými nízkými křovinami a zakrslými stromy a v obdobích sucha poseté vrstvou jemného červeného prachu. Tento prach je všeprostopující povahy, a zatímco vlak touto oblastí projíždí, dostane se ve vagónu úplně do všeho. Odsud směrem dál se zvěř vyskytovala ve více či méně hojném množství, avšak vzhledem k hustému porostu, ve kterém se zvířata schovávala, bylo velice obtížné je spatřit. I přesto se nám jich však pár podařilo zahlédnout, a dokonce jsme si povšimli i několika domorodců kmene Wa Nyika neboli „dětí pouště“.

V oblasti zvané Mangu, jež se nachází asi 130 kilometrů od pobřeží, jsme se dostali až na samý okraj této pouště, avšak jediný rozdíl, kterého si bylo možné v rázu okolní krajiny všimnout, byla odlišná barva vše pokrývajícího prachu. Zatímco náš vlak uháněl po rovinaté pahorkatině, spatřili jsme impozantního pštrosa pelášíciho podél trati, jako by si s námi dával závod. Dr. McCulloch okamžitě popadl pušku a jedinou šťastnou ranou obrovského ptáka skolil. Mnohem větší potíž však poté představovalo získání trofeje. Strojvůdce totiž po celkem notnou dobu naše signály a křik vůbec nezaregistroval. Nakonec se nám však jeho pozornost přeci jen podařilo získat a vlak poté pomalu šiboval zpět až do míst, kde pštros padl. Jak jsme se mohli přesvědčit, jednalo se o vskutku jedinečný exemplář a museli jsme vynaložit veškerou sílu, aby se nám ho podařilo dovléci až na palubu vlaku.

Krátce nato, co jsme dorazili do Voi, vzdáleného zhruba 160 kilometrů od pobřeží, jsme na chvíli zastavili, abychom na této nejvýznamnější stanici, kterou jsme dosud projeli, provedli inspekci právě probíhajících stavebních prací. Jakmile jsme opět pokračovali v cestě, brzy jsme si povšimli příjemné změny v rázu krajiny. Z místa zvaného N'dii se železniční trať táhne krásným lesnatým krajem, který vypadal o mnoho přívětivěji než nezáživná jednotvárnost pouště, kterou jsme právě projeli. Na jihu jsme mohli vidět pohoří N'dii, které je domovem



*„Jedinou ranou obrovského ptáka skolil“*

domorodců kmene Wa Taita, zatímco po naší pravé ruce se tyčil zlověstně vyhlížející vrcholek hory N'Dungu, která se rozprostírá směrem na západ a táhne se do dále na desítky kilometrů. Zde byla naše cesta dosti pomalá, jelikož jsme každou chvíli zastavovali, abychom zkontrolovali nepřetržitě probíhající stavební práce, avšak nakonec jsme těsně před soumrakem dorazili do naší cílové stanice Tsavo. První noc jsem přečkal v malé palmové chýši, která byla postavena nějakým předchozím cestovatelem a naštěstí byla právě neobydlená. Byla poněkud

zchátralá a téměř na spadnutí, dokonce ani neměla dveře, a když jsem ulehl na úzké skládací polní lůžko, skrze střechu jsem viděl třpytící se hvězdy. Tehdy jsem ještě netušil, jaká dobrodružství na mě v blízkém okolí čekají, a kdybych býval věděl, že v tu samou chvíli dvě divoké bestie slídí kolem a hledají, koho by mohly sežrat, dost pochybuji o tom, že bych ve svém chatrném příbytku býval spal tak klidným spánkem.

Příštího rána jsem byl již časně na nohou, abych se se svým novým prostředím mohl blíže seznámit. Můj první dojem po vystoupení



*„První noc jsem přečkal v malé palmové chýši“*

z chýše byl takový, že jsem ze všech stran obklopen hustě prorostlou nepropustnou džunglí, a po vystoupení na nedaleký nízký pahorek jsem zjistil, že celá okolní krajina, kam až mé oko dohlédlo, je pokryta nízkými zakrslými stromy, hustým podrostem a trnitými křovisky, která se nazývají harpagofyt. Jak se zdálo, jedinou mýtinu široko daleko představoval úzký pruh země, který byl vykácen pro železnici. Tato nekonečná *nyika* neboli pustina s bělavými bezlistými zakrslými stromy a sluncem vyprahlou půdou skýtala dosti děsivý pohled. Nad džunglí

tu a tam vyčníval hřeben temně rudých a žárem rozpukaných skal, což svou drsnou pustotou pouze přidávalo na celkově ponurém obrazu krajiny. V dále na severovýchod se tyčil dlouhý pás pohoří N'Dungu, zatímco daleko na jihu jsem mohl rozeznat zasněžený vrcholek do nebe se tyčícího Kilimandžára. Jedinou světlou stránku okolního prostředí tak představovala pouze řeka, podle které bylo Tsavo pojmenováno. Jednalo se o rychle tekoucí říčku se stále studenou vodou, jež nikdy nevysychá, což je pro tuto oblast východní Afriky zcela výjimečný rys,



*„Nepropustná džungle“*

a vzrostlé zelené stromy tyčící se podél jejich břehů nabízí vítanou úlevu po jinak celkově velmi jednotvárný ráz krajiny.

Jakmile jsem si vytvořil hrubou představu o zdejším okolí, vrátil jsem se do své chýše a teprve tehdy jsem doopravdy začal s přípravami na svůj pobyt v tomto zapadlém konci světa. Vybalil jsem zásoby a moji noví asistenti, kterým jsem jednoduše říkal „chlapci“, mi postavili stan na mýtině poblíž místa, kde jsem spal předešlé noci, a též nedaleko hlavního tábora pro dělníky. Nejzazší dostavěný bod železnice právě

dosáhl západního okraje řeky a tábořily zde tisíce indických dělníků, kterým se zde říká *kuliové*, dále Paštunové – původem z území Afghánistánu – a další dělníci z jiných zemí. Jelikož vlaky měly tímto územím projíždět plnou rychlostí, trať byla prozatím odkloněna a řeku překlenovala prostřednictvím provizorního mostu. Mým primárním úkolem bylo vztyčit v těchto místech stálý bytelný most a dokončit veškeré práce na železniční trati do vzdálenosti padesáti kilometrů na každé straně od Tsava. Vypracoval jsem proto znalecký posudek



*„Řeku překlenoval provizorní most“*

ohledně všech věcí, které je nutno provést, a na ředitelství železnice v Kilindini odeslal žádost o dodání potřebného množství lidské síly, náradí a materiálu. Dřív než jsem se nadál, začaly k nám proudit davy dělníků i zásob a rámus bušících kladiv a palic se brzy celým krajem rozléhal svou radostnou ozvěnou.



*Ugandské ženy*



## 2. KAPITOLA



# PRVNÍ VÝSKYT LIDOŽROUTŮ

**T**yto idylické podmínky však bohužel nevydržely příliš dlouho a naše práce byla brzy brutálním a nečekaným způsobem přerušena. Na scéně se totiž objevili dva velice lační a nenasytní lidožraví lvi, kteří na více než devět měsíců uvrhli železnici v okolí Tsava a všechny, kteří s ní byli nějak spjatí, do hotového pekla. Tyto události nakonec vyvrcholily vládou absolutního teroru v prosinci 1898, kdy se těmto šelmám podařilo veškeré práce na železnici na dobu zhruba tří týdnů skutečně zcela zastavit. Lvi zpočátku ve svém úsilí ukořistit oběť nebyli vždy úspěšní, ale po nějaké době se již před ničím nezastavili a neváhali čelit jakémukoliv nebezpečí, jen aby si zajistili svůj oblíbený pokrm. Jejich systém lovu byl natolik prazvláštní a vysledování oběti a útoky tak dokonale načasované a účinné, že to mnohé dělníky přesvědčilo o tom, že se ve skutečnosti vůbec nejedná o zvířata, ale že to jsou ďáblové, kteří na sebe vzali lví podobu. Kuliové mě mnohokrát naprosto vážně ujišťovali, že pokoušet se je zastřelit je zcela zbytečné. Byli zcela přesvědčeni o tom, že tuto zvířecí podobu na sebe vzali zlí duchové dvou zemřelých domorodých náčelníků, aby tím protestovali proti stavbě železnice, která byla budována napříč jejich územím, a že zastavením její výstavby se mstí za urážku, která jim byla uštědřena.

Byl jsem ve Tsavu jen několik dní, když jsem poprvé zaslechl, že tyto bestie byly v okolí spatřeny. Krátce nato jeden či dva kuliové záhadně zmizeli a bylo mi řečeno, že je lvi uprostřed noci odvedli ze stanů a sežrali je. V té době jsem této historce odmítal uvěřit a spíše jsem se domníval, že se tito nešťastníci pravděpodobně stali obětí násilného činu rukou svých kumpánů. Jak jsem pochopil, oba dva byli velice schopnými dělníky, kteří si naspořili slušný obnos rupií, takže bylo docela pravděpodobné, že je nějaký mizerový náležící k nějakému gangu zavraždili kvůli penězům. Toto podezření však bylo brzy vyvráceno. Zhruba tři týdny po mém příjezdu jsem byl jednoho rána za rozbřesku probuzen a řekli mi, že jeden z mých *jemadarů* (dozorců), statný a urostlý Ungan Singh, byl během noci napaden ve svém stanu, odtažen pryč a sežrán.

Bylo samo sebou, že jsem nemeškal ani chvíli a neprodleně ohledal místo činu. Brzy jsem dospěl k přesvědčení, že tohoto muže skutečně odtáhl lev, jelikož jeho stopy byly v písku jasně zřetelné, a rýhy, které oběť vyryla svými patami, pak ukazovaly směr, kterým byl tento ubožák vláčen pryč. Kromě toho tento dozorce sdílel stan s půl tuctem dalších dělníků a jeden z jeho spolunocležníků byl očitým svědkem celé nešťastné události. Barvitě popsal, jak zhruba kolem půlnoci lev zničehonic prostrčil svou hlavu nezakrytým stanovým vchodem a popadl Ungana Singha – který se nacházel nejbližší ke vchodu – za hrdlo. Nešťastník vykřikl: „Choro“ („pust“) a rychle vymrštil své paže kolem lvova krku. V příštím okamžiku byl pryč a jeho vyděšení druhové pak jen bezmocně leželi a museli naslouchat zvukům strašlivé potyčky, jež se odehrávala venku. Ubohý Ungan Singh se nevzdal svého života bez boje, ale měl snad nějakou šanci? Jak pak jeden kuli s vážným výrazem na tváři poznamenal: „A cožpak on s tím lvem nebojoval?“

Jakmile jsem si toto strašlivé vyprávění vyslechl, okamžitě jsem se vydal pokusit se toto zvíře vystopovat. Doprovázel mě kapitán Haslem, který v tu dobu ve Tsavu pobýval a kterého, ubožáka jednoho, rovněž zakrátko stihl stejně krutý osud. Sledovat trasu, kterou se lev vydal, bylo velmi snadné, protože jak se zdálo, než se pustil do hodování, několikrát se předtím ještě zastavil. Na všech těchto jeho zastávkách

ležely kaluže krve, jelikož se zde nepochybně oddával lidožroutskému zvyku spočívajícímu ve slízávání kůže, aby se mohl dostat k čerstvému masu. (K přesvědčení, že právě toto je jejich zvyklostí, mě přivedl vzhled dvou napůl sežraných těl, která se mi později podařilo nalézt: na řadě míst byla kůže pryč a maso vypadalo vysušeně, jako by bylo cucáno.) Po objevení místa, kde byl nešťastník sežrán, se nám naskytla vskutku hrůzostrašná podívaná. Země všude kolem byla potřísněna krví a poseta kousky masa a úlomky kostí. Hlava nebohého dozorce



*Stan, ze kterého byl odnesen dozorce Ungan Singh*

však zůstala nedotčená s výjimkou děr po lvích špičácích, které lev do své oběti zaťal, když ji vlekl pryč, a ležela blízko zbývajících zbytků. Její široce vypoulené oči vyjadřovaly vyděšený a šokovaný výraz. Nejbližší okolí místa činu bylo značně zvalené a při bližším ohledání jsme přišli na to, že tu byli dva lvi a nejspíše se mezi sebou o kořist porvali. Jednalo se vskutku o ten nejstrašlivější pohled, jaký se mi kdy naskytl. Všechny zbytky jsme seskupili, jak to jen šlo, a navršili jsme na ně mohyly z kamenů. Hlavu s neměnným vyděšeným pohledem, který

jako by nás po celou dobu sledoval, jsme však nepohřbili a odnesli ji zpět do tábora, aby podnikový lékař mohl potvrdit totožnost oběti.

Tímto způsobem tedy proběhla má první zkušenost s lidožravými lvy a tehdy jsem si odpřisáhl, že vynaložím veškeré úsilí, abych zdejší okolí těchto bestii zbavil. Tehdy jsem ještě netušil, jaké všechny potíže jsou tu na mne nachystány nebo jak těsně sám několikrát uniknu osudu, který potkal nebohého Ungana Singha.

Ještě téže noci jsem se usadil na stromě poblíž stanu mrtvého dozorce a doufal jsem, že se sem lvi vrátí pro další oběť. Na svůj posed jsem byl následován několika k smrti vyděšenými kulii, kteří mě prosili, aby mohli sedět na stromě se mnou. Všichni ostatní dělníci zůstali ve svých stanech, ale již žádný stanový vchod nezůstal otevřený. Měl jsem s sebou svou opakovací pušku ráže .303 a brokovnici ráže 12 s kulí v jedné hlavni a broky v druhé. Krátce poté, co jsem se usadil na stráží, počaly mé naděje na odlovení jedné z těchto šelem pojednou vzrůstat se zvukem jejich hrozivého řevu, který se stále přibližoval. Ten však zanedlouho ustal a další hodinu až dvě panovalo hrobové ticho, jelikož lvi se vždy ke své kořisti plíží v naprosté tichosti. Zničehonic jsme pak najednou uslyšeli ohromný rozruch a zběsilé výkřiky přicházející z jiného tábořiště vzdáleného zhruba osm set metrů od nás. Bylo nám hned jasné, že lvi lapili svou oběť tam a že už je tuto noc neuvídíme ani neuslyšíme.

Příštího rána jsem zjistil, že jedna z těchto šelem pronikla do jednoho ze stanů v tábořišti ležícím u konce doposud postavené železnice, odkud jsme v noci slyšeli ono pozdvižení, a odnesla si nešťastníka, který tam zrovna spal. Po odpočinku po probdělé noci jsem proto zaujal pozici na vhodném stromě poblíž tohoto stanu. Vůbec se mi nezamlouvala myšlenka, že mám jít oněch osm set metrů na toto místo po setmění pěšky, ale přesto jsem se cítil celkem bezpečně, když jeden z mých pomocníků kráčel těsně za mnou s jasně zářící lampou. V jeho zákrytu se pak šinul ještě jeden pomocník, který vedl na provaze živou kozu, a tu jsem pak uvázal k mému stromu v naději, že se snad lev pokusí zmocnit jí místo některého z kuliů. Krátce poté, co jsem se usadil na stromě ke své další noční stráží, začalo vytrvale mrholit, takže

jsem byl brzy prostydlý a promoklý až na kůži. Na svém nepohodlném stanovišti jsem však přesto vytrval v naději, že se mi některý ze lvů dostane na mušku, a dodnes si velmi dobře pamatuji pocity naprosté bezmoci a zklamání, které se mě zmocnily, když se okolo půlnoci ozval řev, křik a srdcervoucí vřískot, který mi dal jasně najevo, že mi lidožrouti opět unikli a svou oběť si našli někde jinde.

V tuto dobu byla jednotlivá tábořiště dělníků velmi rozptýlená, takže lvi mohli působit v rozmezí nějakých třinácti kilometrů na obě strany ze Tsava, a jelikož se zdálo, že jejich taktikou bylo vplížit se každou noc do jiného tábořiště, bylo prakticky nemožné jim v tom zabránit. Dokonce to vypadalo, že snad oplývají jakousi neobyčejnou a nevy-světlitelnou schopností předem naše plány odhalit, takže nehledě na to, na jak příhodném a lákavém místě jsme na ně skrytě číhali, tomuto konkrétnímu místu se vždy vyhnuli a svou oběť každou noc ulovili v nějakém jiném tábořišti. Pokoušet se je ulovit za denního světla v tak husté divočině, jaká nás obklopovala, bylo navíc nesmírně namáhavým a extrémně riskantním počinem. V tak nepropustné džungli, jaká se nacházela okolo Tsava, mělo lovené zvíře nad lovcem vždycky navrch. Nehledě na to, jak opatrně si mohl lovec počínat, vždycky jste se mohli spolehnout, že nějaký suchý klacík nebo větvička zapraská přesně v té nejnepríhodnější chvíli a pronásledované zvíře rázem vyplaší. Přesto jsem se stále nevzdával naděje, že jednoho dne objevím jejich doupě, a proto jsem svůj veškerý volný čas věnoval plazení se lesním podrostem. Mnohokrát se stalo, že jsem ve snaze proklesit si cestu nepropustným houštím zůstal v sevření trnitého harpagofytu a můj sluha, který mi nosil zbraně, mě musel vyprostit. Několikrát se mi s vynaložením nesmírného úsilí rovněž podařilo vystopovat lvy až k řece poté, co se zmocnili nějaké další oběti, jen abych v těchto místech pak jejich další stopu ztratil kvůli skalnatému povrchu země, a jak se zdálo, šelmy si svou trasu při ústupu do svého doupěte vždy volily velmi pečlivě.

V této rané fázi našich útrap mohu s potěšením konstatovat, že lvi ve své snaze lapit ke své každovečerní hostině novou lidskou kořist nebyli vždy úspěšní, a postupně došlo k několika poněkud úsměvným příhodám, které pomohly alespoň částečně ulevit našim čím dál více

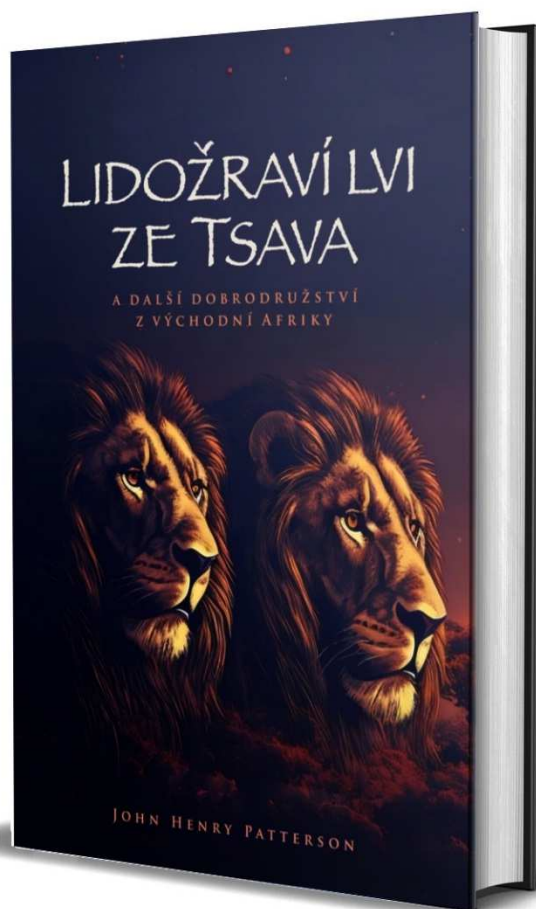
rozdrásaným nervům. V jednom případě jistý podnikavý *bunniah* (indický obchodník) projížděl kolem pozdě v noci na svém oslu, když na něho náhle vyskočil lev a srazil muže i s jeho zvířetem k zemi. Osel byl vážně raněn a lev se právě chystal popadnout obchodníka za krk, když tu se náhle jeho pazoury nějakým způsobem zamotaly do provazu, kterými byly ke krku osla přivázány dvě prázdné plechovky od oleje. Řinčení a rachot plechovek, které za sebou lev vlekl, ho natolik vyděsil, že se prudce otočil a bleskově pelášil zpátky do džungle za nesmírné úlevy k smrti vystrašeného *bunniaha*. Ten se pak rychle vyškrábal na nejbližší strom a třesa se strachem na něm zůstal po zbytek noci.

Zanedlouho po této příhodě řecký stavař jménem Themistocles Pappadimitrini zažil podobně zázračný únik před jistou smrtí. Jedné noci pokojně spal ve svém stanu, když tu se náhle do stanu dostal lev, popadl matraci, na které muž ležel, a utekl s ní pryč. Drsným způsobem probuzenému Řekovi se prakticky nic nestalo a utrpěl pouze šok. Tohoto muže však přesto zanedlouho potkal neblahý osud, když se vypravil nakoupit dobytek do oblasti Kilimandžára. Na své zpáteční cestě k železnici se rozhodl vydat zkratkou napříč pustinou, avšak cestou bídně zahynul žízni.

Jindy zase čtrnáct kuliů spících pohromadě ve velikém stanu bylo probuzeno lvem, který vyskočil na stan a probořil se dovnitř. Šelma svými drápy přistála na rameni jednoho z nich a způsobila mu vážnou tržnou ránu, ale místo aby odvěkla tohoto muže, lev ve svém spěchu popadl veliký pytel rýže, který ve stanu ležel, a dal se s ním na útěk, jen aby ho po pár metrech znechuceně upustil, když si uvědomil svůj omyl.

Tyto příhody však představovaly jen počáteční nesmělé útoky obou lidožroutů. Jak brzy uvidíme, postupem času je již vůbec nic nerozhodilo ani nevystrašilo, a kromě toho, že jim posloužily k potravě, jinak lidskými bytostmi zcela pohrdali. Jakmile si svou oběť vyhlédli, už jim nic nedokázalo zabránit, aby se jí zmocnili, ať byla chráněna silnou ohradou, uvnitř uzavřeného stanu nebo sedící u zářivě plápolajícího ohně. Výstřelům, křiku i ohňům jako by se pouze vysmívali.

(konec bezplatné ukázky)



Kniha je od 12. 10. 2023  
k dostání v síti knihkupectví  
nebo u vydavatele na  
[www.stairjumper.cz](http://www.stairjumper.cz)

