

Tagebuch eines Afrikafahrers

3. April 1952.

Nach sechs Stunden Fahrzeit durch die engen Fahrinnen des Boler- und Kra-Kra-Creeks trifft SS „Calanda“ vor Abonema ein. Der letzte Teil der Fahrt führt über die weite Wasserfläche des Sombrero-Flusses. Von weitem ist eine schwache Rauchsäule sichtbar — die Palmölraffinerie. Beim Näherkommen entdecken wir mit dem Glas einen Holzquai, der ins Wasser hinausragt. Im stillen hoffen wir alle, dass unser Schiff dort festmachen darf, denn wir haben es alle satt, für Landurlaub auf die Kanus der Eingeborenen angewiesen zu sein. Unser Wunsch sollte allerdings nicht in Erfüllung gehen. Unser Lotse steuert das Schiff so nahe an den Quai als möglich. Sobald wir uns jedoch in Rufnähe befinden, erhält der Pilot vom Agenten der Palm-Line, der das Schiff an Land erwartete, die Weisung, in der Mitte des Stromes zu ankern. Es bleibt uns somit nichts anderes übrig, als den neuen Ankerplatz aufzusuchen.

*

Abonema zählt ungefähr 5000 Einwohner. Der Handelsplatz ist jedoch ziemlich bedeutend,

hauptsächlich für die Exporte von Rundholz, Palmkernen, Palmöl und Erdnüssen, letzteres Gut jedoch nur in kleinen Quantitäten. Im Verlaufe eines Jahres werden ca. 30 000 Tonnen Palmöl, lose, in Tankschiffen, 40 000 Tonnen Palmkerne in Säcken und ca. 35—45 000 Tonnen (je nach Marktlage) Stammholz exportiert. In Abonema selbst können in vier grossen Landtanks total 5000 Tonnen flüssiges Palmöl gelagert werden. Die Raffinerie-Anlage gehört der United Africa Company (UAC), eine Gründung des berühmten Unilever-Konzerns.

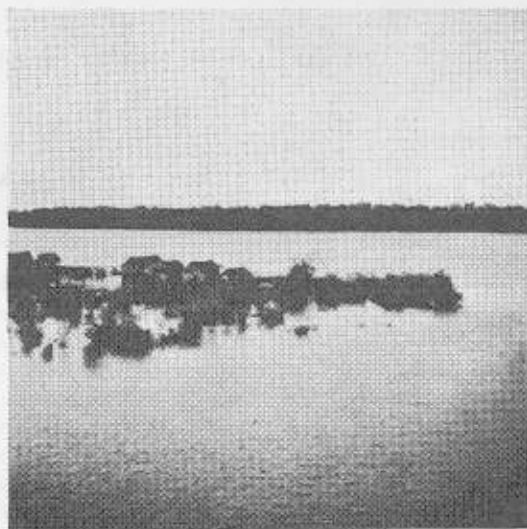
*

Zur Hauptsache wird das nicht raffinierte Palmöl in Holzfässern aus dem Innern des Landes nach Abonema geflösst. Die grossen Holzfässer werden einfach ins Wasser gerollt und zu kleinen Flössen vereinigt. Je nach der Grösse des Flosses wird die Ware von einem oder mehreren Schwarzen begleitet. Langsam treiben diese Fässer den Strom hinunter bis an ihre Bestimmung.

Die Schlagplätze für das Rundholz befinden sich zwei bis drei Tagereisen von Abonema entfernt, weiter oben am Fluss. Alle Stämme werden

deshalb dort, wo sie geschlagen werden, ins Wasser gerollt, zu kleinen Flössen vereinigt und dann mit Hilfe der Fluss-Strömung nach Abonema gebracht. In einem kleinen Nebenarm des Stromes, am Rande des Dorfes, und zwar an einer Stelle, welche sich hierfür sehr gut eignet, werden die Stämme für den Export zubereitet. Auf einer grossen Fläche reiht sich Stamm an Stamm, so weit das Auge reicht.

*



*Fischerdörfchen an der Einfahrt zum Boler-Creek (Strecke Abonema-Port Harcourt).
Bei Flut werden die auf den Pfählen stehenden Hütten vom Wasser umspült.*

Vom Aufbereitungsplatz weg werden die Stämme in Flössen zu den Schiffen geschleppt. Ebbe und Flut wirken sich in Abonema noch sehr stark aus, so dass es nicht ratsam ist, die Flösse einfach durch die Strömung treiben zu lassen. Was noch für die Talreise von den Schlagplätzen nach Abonema geht, kann für ein präzises Manöver, wie das Längsseitsbringen eines Flosses zu einem Seeschiff, nicht mehr empfohlen werden. Der Unterschied zwischen Flut und Ebbe beträgt in Abonema 5—6 Fuss.

*

Bald nachdem der Anker der „Calanda“ auf dem Grund des Stromes ruht und der Maschine das Zeichen „engine finished“ durchgegeben worden ist, nähert sich das Motorboot des Agenten.

Zuallererst erkundigen wir uns beim Agenten, warum das Schiff nicht beim Holzquai anlegen konnte. Die Erklärung ist einfach: das Anlegen von grossen Schiffen, wie die „Calanda“ eines ist, wäre für den verhältnismässig schwachgebauten Holzquai viel zu gefährlich. Lediglich kleinen Küstenschiffen wird das Festmachen an Land gestattet. Im übrigen dient der Quai in erster Linie dazu, die grossen Fässer mit Palmöl, welche nach Abonema geflösst werden, aus dem

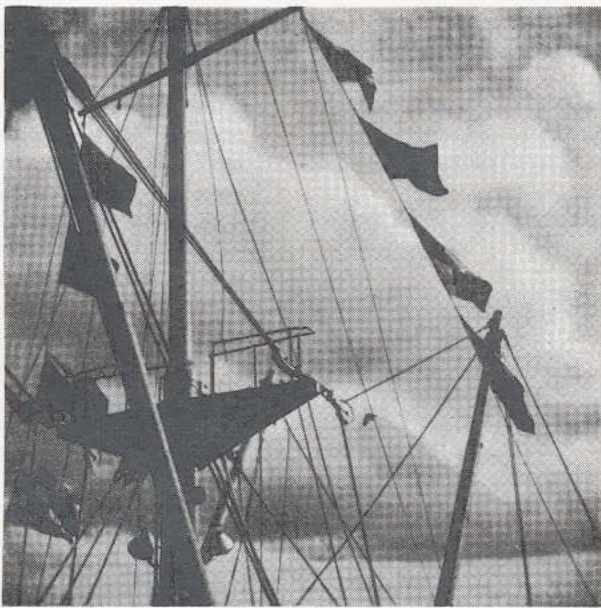
Wasser auf den Quai zu heben, von wo aus sie mit kleinen Rollwagen nach der Raffinerie verbracht werden.

Bereits um 17.00 Uhr liegt der erste, mit Palmkernen beladene Leichter längsseits unseres Schiffes, und wir können mit den Ladecooperationen beginnen.

*

4. April 1952.

Gestern abend gab es noch Streit an Bord. Von Land aus wurde dem Schiff ein Watchman für die Bewachung des Schiffes bei Nacht zur Verfügung gestellt. Der Schwarze sollte beim Fallreep an Bord des Schiffes Aufstellung nehmen, um den Zu- und Abgang von und nach dem Schiff zu kontrollieren. Selbstverständlich wird auch durch



SS „Calanda“ hat die Mündung des Bonny-River erreicht (Einfahrt nach Abonema—Degema und Port Harcourt). Für die Lotsenstation werden die Flaggen laut internationalem Code für „Calanda“ und das Wort „Degema“ gesetzt.

die Besatzung ein Watchman gestellt. Nachdem es jedoch für ein weisses Besatzungsmitglied sehr schwierig ist, einen Schwarzen vom andern zu unterscheiden, wurde es als vorteilhafter betrachtet, einen zusätzlichen Eingeborenen-Watchman vom Land aus mit dieser Aufgabe zu betrauen. Niemand dachte daran, dass eine solche Massnahme von unseren eigenen Kroo-Boys an Bord von SS „Calanda“ nicht geschätzt würde. Und doch war es so. Kaum erschien der vom Land aus gestellte Schwarze an Bord, um seinen Posten anzutreten, gab es ein grosses Palaver und es dauerte nicht lange, so lagen sich einige unserer Kroo-Boys mit dem neuen Mann in den Haaren. Unsere Boys — natürlich in der Ueberzahl — benötigten nicht sehr lange, um den von Land aus gestellten Mann zu überzeugen, dass es wohl besser wäre, wenn er das Deck gar nicht betreten würde. Und so sass denn der neue Mann die ganze Nacht auf dem obersten Tritt des Fallreeps und durfte nicht wagen, auch nur einen Fuss an Deck des Schiffes zu setzen.

Es ist unbedingt notwendig, dass man nachts das Schiff sehr gut bewacht, weil die Gefahr besteht, dass sonst Ausrüstungsgegenstände auf

geheimnisvolle Weise verschwinden, wie die nachfolgende kleine Episode, welche in Sapele einmal das Tagesgespräch bildete, zeigt:

Den Kroo-Boys dient als Toilette ein Gestell, welches auf allen Seiten mit einer Leinwand überzogen und am Bug von SS „Calanda“ aussenbords in der Höhe der Reeling aufgehängt ist. Dort verrichten sie täglich ihr „Geschäftchen“, lediglich der Kopf des im Gestell kauern den Kroo-Boys ragt hinaus. Eines nachts, es mag wohl in den frühen Morgenstunden gewesen sein, dringen gellende Schreie an Bord unseres Schiffes durch die Nacht. Dem die Wache habenden Besatzungsmitglied, ich glaube einem unserer Matrosen, läuft es eiskalt den Rücken hinunter, denn es tönt so, als ob jemand ermordet würde. Er rennt nach vorne, denn die Schreie tönen aus der Richtung des Bugs, nur um dort noch einige dunkle Schatten verschwinden zu sehen. Was war passiert? Einer der Kroo-Boys sass nichts ahnend in dem vorerwähnten Gestell und verrichtete beschaulich, was er immer zu verrichten hatte, als er einige fremde Gestalten an Bord klettern sah, welche auf ihn zukamen. Er sah sofort, dass es keine von den eigenen Kroo-Boys waren und glaubte deshalb nichts anderes, als dass sie

ihm ans Leben wollten. In seiner Angst schrie er dermassen nach Hilfe, dass ein Toter hätte aufwachen können. Natürlich, die schwarzen Gestalten waren nichts anderes, als einige Eingeborene, welche von Land aus einen kleinen Ausflug an Bord unseres Schiffes unternommen hatten, nicht etwa, um unser schönes Schiff zu bewundern, nein, einfach nur, um alles, was für einen Schwarzen irgendwie von Interesse ist, mitlaufen zu lassen. Selbstverständlich benützten sie nicht den ehrenhaften Weg über das Fallreep, sondern sie kletterten an einem Tau am Bug des Schiffes an Deck. Unser Kroo-Boy auf seiner „Toilette“ ist vor Schreck fast gestorben und sehr wahrscheinlich hätte nicht viel gefehlt und er wäre durch die Oeffnung ins Wasser geplumpst. Glücklicherweise sass er gerade am richtigen Ort, denn wer weiss, vielleicht hätte er sonst die Hosen voll gehabt.

Es ist verständlich, wenn in Afrika empfohlen wird, nachts die Umgebung des Schiffes immer gut zu beleuchten. Bei Einbruch der Nacht werden deshalb immer sämtliche Scheinwerfer über Bord gehängt, damit so viel als möglich der unliegenden Wasserfläche beleuchtet wird. Die Nachkontrolle an Bord unseres Schiffes ergab auf jeden Fall, dass nur einige Kleinigkeiten fehlten, da unsere Einbrecher gleich zu Anfang bei ihrer Expedition gestört wurden und so keine Gelegenheit hatten, etwas Wertvolles zu entwenden. So schnell wie sie an Bord kamen, waren sie auch wieder verschwunden, ohne dass es gelungen wäre, einen von ihnen zu erwischen. Der Form halber wurde anderntags die Polizei benachrichtigt. Ueber den Erfolg einer Polizeiaktion gaben wir uns jedoch keinen Illusionen hin.

*

5. April 1952.

Am Horizont ziehen dunkle Wolken auf. Langsam schiebt sich eine schwarze Gewitterwand näher. Die Kroo-Boys beginnen die Nase in die Höhe zu strecken, und es geht nicht lange, bis sie beginnen die Luken zu schliessen. SS „*Catalanda*“ ist natürlich nicht mit den modernen automatisch schliessbaren Lukendächern ausgerüstet, so dass es gut eine halbe Stunde dauert, bis eine Luke mit den kleinen, teilweise von Hand einzusetzenden Lukendeckeln geschlossen ist. Es ist immer ein Problem, den Zeitpunkt zu bestimmen, wann mit dem Zudecken begonnen werden muss. Einerseits darf die Ladung nicht nass werden, andererseits darf natürlich auch nicht

zuviel Zeit verloren gehen. Gerade in Afrika, wo das Arbeitstempo bekanntlich nicht sehr schnell ist, wird die Zeit, welche für die Ladeoperationen zur Verfügung steht, nicht gerne gekürzt. Für die Kroo-Boys bedeutet natürlich ein Gewitter eine willkommene Arbeitsunterbrechung. Selbstverständlich ist es ausgeschlossen, während eines richtigen Gewitters in Afrika die Arbeit fortzusetzen, auch wenn dies, z.B. beim Laden von Rundholz, theoretisch möglich wäre.

*

Grelle Blitze und dumpfes Donnerrollen zeigen an, dass sich die Gewitterfront langsam näher schiebt. Der gute Petrus scheint uns jedoch zum Narren zu halten. In einem grossen Bogen werden die Wolken an unserem Schiff und an Abonema vorbeigetrieben, so dass es tatsächlich so aussieht, als ob die Arbeit zu Unrecht unterbrochen wäre. Die Kroo-Boys sind damit beschäftigt, die Luken wieder aufzudecken, als ganz plötzlich die ersten grossen, dicken Regentropfen zu fallen beginnen. Ebenso rasch, wie das Gewitter vorher an uns vorbeigetrieben ist, hat der Wind gekehrt, und die Regenwand hält nun direkt auf uns zu. Fünf Minuten später prasselt das Wasser wie aus Kübeln gegossen auf unser Deck nieder. Nach weiteren 20 Minuten steht das Wasser fusstief auf dem Bootsdeck, da die Oeffnungen nicht für einen solchen Wasserandrang geschaffen wurden. Vom Ufer und von Abonema ist vom Schiff aus nichts mehr zu sehen. Alles ist hinter dieser undurchdringlichen Regenwand verschwunden. Wir sind jedoch alle froh, denn dieses Gewitter bringt doch eine erhebliche Abkühlung mit sich.

Nach zwei Stunden scheint wieder die Sonne von einem strahlend blauen Himmel. Im Nu ist alles wieder trocken. Ich entschiess mich, an Land zu gehen, um der mächtigen Kathedrale, die vom Deck des Schiffes aus gut sichtbar ist, einen Besuch abzustatten. Ausgerüstet mit der Filmkamera steige ich in eines der wackligen Eingeborenenkanus, um mich nach dem Dorf paddeln zu lassen. Wie ausgestorben liegt der Bau da, der aus der Nähe lange nicht so schön aussieht, wie aus der Ferne. Der Verputz bröckelt ab, und offensichtlich sind seit vielen Jahren keine Reparaturen gemacht worden. Es ist erstaunlich, wie ein so kleines Dorf zu einer so imposanten Kathedrale kommt. Leise wandere ich durch das hohe Kirchenschiff und klettere anschliessend

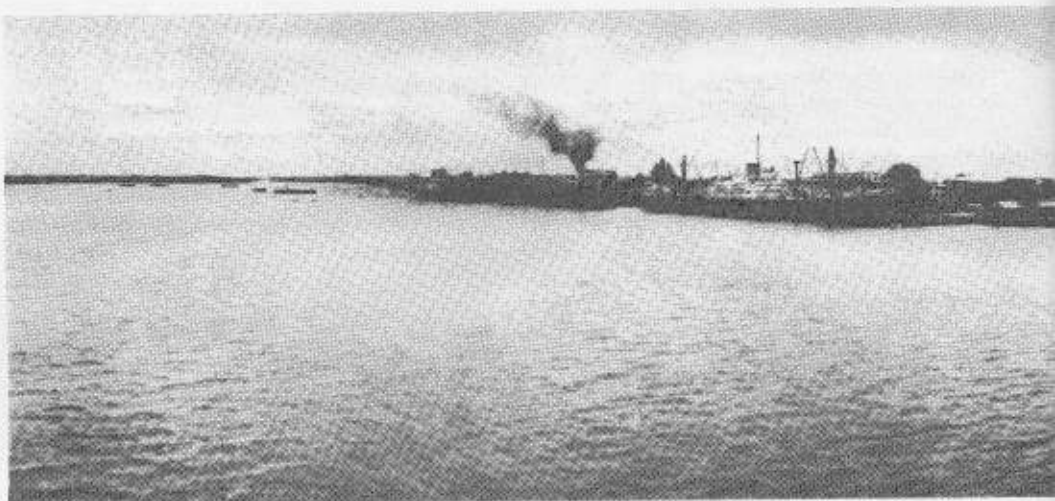
über schmale Treppen und Leitern zur Spitze des Turmes hinauf. Ein schöner Rundblick belohnt meine Anstrengungen. Durch eine kleine Fensteröffnung, welche die dicke Mauer durch-

bricht, filme ich den vor der Kathedrale liegenden kleinen Marktplatz und das in der Ferne in der Mitte des Stromes vor Anker liegende SS „*Carlanda*“.

(Schluss folgt)

R. Hitz

Alle Photos vom Verfasser



Gesamtansicht von Lagos

Tagebuch ein

Eine gute Fahrstunde unterhalb von Port Harcourt ankern wir auf dem Fluss. Sämtliche Quais in Port Harcourt sind mit Seeschiffen belegt, so dass uns nichts anderes übrig bleibt, als zu warten. Es ist Karfreitag, und wir haben nun die schöne Aussicht, Ostern in der Wildnis auf dem Wasser zu verbringen. Der Liegeplatz heisst offiziell Dawes Island; hier müssen sämtliche Schiffe, denen nicht sofort eine Liegestelle in Port Harcourt genannt wird, warten. Mit Beendigung der Ladeoperationen in unserem letzten Hafen, Abonema, hätten wir uns also nicht so zu beeilen brauchen.

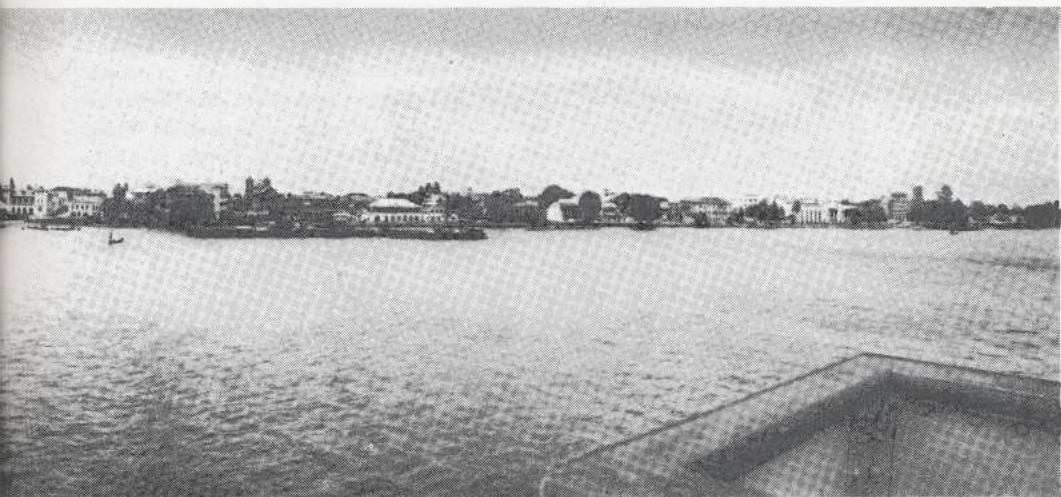
*

Wissen Sie, was in Afrika einige Säcke Sand kosten? Nichts, werden Sie natürlich denken. Sand gibt es ja in Afrika genug. Falsch geraten! Durch das tägliche Scheuern des Decks mit Sandstein ist unserem Bootsmann der Vorrat an diesem Material ausgegangen. Es bleibt also nichts anderes übrig, als neues Rohmaterial zu besorgen. Was ist einfacher, als eine kleine Expedition von Kroo-Boys in Begleitung eines Matrosen von unserem Ankerplatz an das nächste Ufer zu schicken, um dort einige Säcke mit Sand zu füllen. Von unserem Schiff aus sieht man den weiten,

schönen Sandstrand, so dass es zweifelsohne keine Schwierigkeiten bieten wird, mit dem so begehrten Artikel an Bord zurückzukehren. Die Expeditionsmitglieder werden bestimmt.

Unterdessen begibt sich die Schiffsleitung mit dem Ruderboot an Bord der in einiger Distanz von unserem Schiff liegenden deutschen Einheit. Es handelt sich um ein Schiff einer Konkurrenzlinie. Um Eindruck zu machen, werden als Ruderer nicht Besatzungsmitglieder, sondern Kroo-Boys gewählt, und zwar natürlich der Headman Ben sowie seine Unterheadmen. Sie haben das Rudern vorher ein wenig geübt, so dass wir nicht befürchten müssen, uns zu blamieren. Während wir uns vom Schiff entfernen, hören wir noch, wie die an Bord zurückbleibenden Kroo-Boys, welche Rost klopfen müssen, langsam den Takt wechseln. In wenigen Minuten wird an Bord ein sehr schönes, gegenseitig abgestimmtes Rostklopfen-Tam-Tam-Konzert zu hören sein, denn mit Freude haben unsere Schwarzen gesehen, dass sich an Bord unseres Bootes die gesamte schwarze Aufsicht eingeschifft hat.

Wir befinden uns seit einiger Zeit an Bord des deutschen Schiffes, in der Kajüte des Kapitäns, bei einem Glas Bier, als unser Bootsmann hereinspaziert, um über die Sandexpedition zu rap-



Afrikafahrers

portieren. Hängenden Kopfes berichtet er, dass, kaum hätten sie den Fuss an Land gesetzt, sie von der ganzen Bewohnerschaft eines benachbarten Dorfes samt ihrem Chief umringt gewesen seien. Kaum hätten sie begonnen, Sand in die Säcke zu schaufeln, so sei ihre Arbeit vom Chief unterbrochen worden, der ihm bedeutet hätte, dass der Sandstrand zum Dorf gehöre und somit als Eigentum der Schwarzen zu betrachten sei. Als Preis für 5 Säcke Sand habe er £ 5/- genannt. Von diesem Preis sei der Schwarze nicht abgewichen, so dass sie schliesslich wieder unverrichteter Dinge abgezogen seien. Der Sand ist dann später an einem andern Liegeplatz beschafft worden, wo keine Schwarzen in unmittelbarer Nähe hausten, um irgendeinen Preis zu fordern.

*

In Port Harcourt laden wir hauptsächlich Erdnüsse, wobei dieselben teilweise lose ins Schiff geladen werden. Die Säcke werden zuerst auf ein Lukendach abgesetzt, dann mit grossen Messern oben aufgetrennt und der Inhalt zwischen den einzelnen Lukendeckeln in das Innere des Raumes geleert. Die Lagerhäuser auf den Quais sind bis hoch oben unter das Dach aufgefüllt mit Palmkernen und Erdnüsschen. Mit kleinen Roll-

schemeln werden die Säcke vom Lager längsseits Schiff gebracht, von wo aus sie dann mit dem eigenen Geschirr an Bord gehievt werden. Heiss brennt die Sonne wieder einmal auf uns hernieder, so dass das Arbeitstempo sehr langsam ist. Die Schwarzen arbeiten wie im Zeitlupentempo, langsam, langsamer, am langsamsten. Wir sind froh, als die gesamte, in diesem Hafen durch unser Schiff aufzunehmende Ladung an Bord gestaut ist, und wir unsere Reise nach *Lagos*, dem letzten Ladeplatz fortsetzen können.

*

Eine tropische Hitze empfängt uns an unserem letzten Aufenthaltsort. Ein einstündiger Rundgang durch die Hauptstrassen von *Lagos* lässt mich derart austrocknen, dass ich mich in höchster Eile von einem Taxichauffeur nach der nächsten Bar fahren lasse, um meinen Flüssigkeitshaushalt wieder etwas in Ordnung zu bringen. Nachdem ich vorher noch den mir ursprünglich genannten Fahrpreis um 50% heruntergemerket und mir ein einigermaßen anständiges Lokal ausbedungen habe, nehme ich im Wagen Platz. Das Lokal, zu welchem er mich hinführt, ist allerdings nicht gerade sehr vertrauenerweckend, denn es liegt im Hafengebiet und die Gäste

sind beinahe ausnahmslos Schwarze. Da ich Durst habe und nicht lange weiter suchen will, gebe ich mich zufrieden und trete ein. Die Anwesenheit eines Matrosen eines amerikanischen Schiffes, wie ich später erfahre, beruhigt mich ein wenig. Ich setze mich zu ihm hin und bin bald im Bilde über das Woher, Wohin und Warum. Trübsinnig und bereits leicht angetrunken erzählt mir der Matrose, dass er in der letzten Nacht einen Kameraden verloren habe. Dieser habe trotz der im Zeitpunkt seiner Rückkehr vom Land zum Schiff sehr starken Strömung in der Lagune mit einem Eingeborenenkanu an Bord kommen wollen. In der Nähe des Schiffes sei jedoch das Kanu umgekippt und, ohne dass irgend jemand hätte helfen können, seien Insasse und Kanu in der Dunkelheit verschwunden. In der Lagune von Lagos bringt der Gezeitenwechsel sehr starke Strömungen mit sich. Bei Ebbe wird das Wasser der Lagune als reissender Strom in das Meer hinausgeführt; bei Flut strömt das Wasser wieder mit grosser Geschwindigkeit in die Lagune zurück. Da der Unfall bei Ebbe passierte, wurde der Körper in das Meer hinausgetrieben. „Heute abend fahren wir aus“, erzählte mir der Matrose, „ohne unseren Kameraden. Wir können ihm nicht einmal ein anständiges Begräbnis an dieser ‚Goddam coast‘ bereiten.“

*

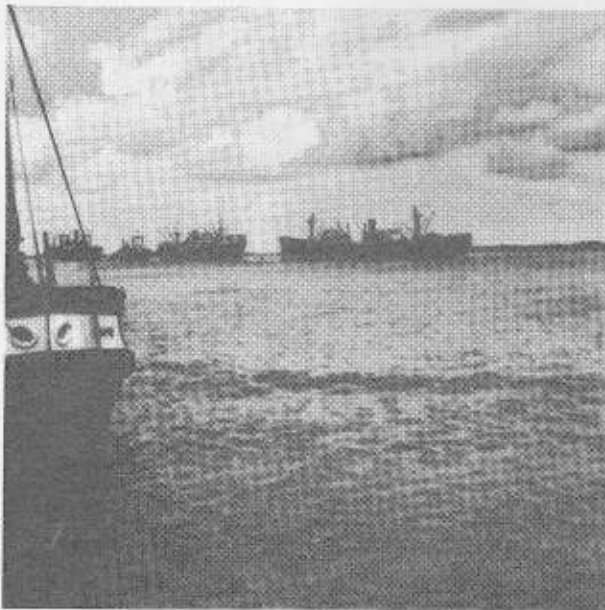
Am Abend kehre ich mit einem jungen Schweizer, welcher bei der U. T. C. angestellt ist, in einem Eingeborenenkanu an Bord der „Calanda“ zurück. Wir nehmen zusammen das Nachtessen ein und plaudern nachher bei einem Glas Whisky über die Verhältnisse und das Leben in Afrika. Unterdessen ist es stockdunkle Nacht geworden. Aussenbords warten die beiden Schwarzen mit ihrem Kanu auf die Rückkehr meines Gastes, der ihnen bedeutet hat, sie sollen ihn nach seinem Besuch an Land bringen. Da es unserem Gast an Bord sehr wohl gefällt, beißt er sich mit dem Aufbruch nicht sehr.

Nach einer Stunde steht der eine der beiden Schwarzen vor der Türe und sagt „massa soon big current, we go ashore“. Unser Gast entgegnete „I know that current, you wait!“. Da er die Hinfahrt nicht bezahlt hatte und der Schwarze das bereits verdiente Geld nicht fahren lassen wollte, entschloss er sich mit seinem Kameraden, eben noch weiter zuzuwarten, trotz der immer reissender werdenden Strömung. Nach einer weiteren Stunde stand der Schwarze wieder vor der Türe. Diesmal insistierte er noch viel eindringlicher, und man konnte ihm die Angst, die er ausstrahlte, vom Gesicht ablesen.

Eingedenk, was ich vom amerikanischen Matrosen am Nachmittag gehört hatte, war auch mir jetzt nicht mehr sehr wohl zumute. Ich stand



Eingeborenen-Fähre zwischen Lagos und Apapa. Im Hintergrund Lagos. Der Bambusstab, den der Bootsführer nachschleppt, dient zum „Stacheln“ an seichten Stellen.



Bojen-Liegeplätze in Lagos/Apapa. Das Rundholz wird längs-seits geflösst; die übrige Ware wird in Leichtern zu den Dampfern geschleppt.

auf und begab mich an Deck, um über die Reeling zu sehen. Das war allerdings nicht nur „wenig Strömung“. Was da am Schiff vorbeirauschte, das war ein richtiger reissender Fluss. Ich begann nun die Angst der beiden Schwarzen zu begreifen und drängte unseren Gast nunmehr ebenfalls zum Aufbruch. Endlich, um 11 Uhr abends, nimmt er von uns Abschied und besteigt das Kanu. Er setzt sich in die Mitte, während vorne und hinten je einer der Schwarzen paddelt. Beinahe die gesamte Besatzung sieht von Bord aus zu, wie die beiden Schwarzen zu paddeln beginnen. Die Strömung ist so stark, dass sie zu Beginn überhaupt nicht vom Schiff wegkommen. Um Land zu erreichen, müssen sie gegen den Strom steuern. Mit voller Kraft tauchen sie ihre Paddel in das Wasser, nur um festzustellen, dass es beinahe unmöglich ist, vorwärts zu kommen. Doch langsam, Zentimeter um Zentimeter, arbeiten sie sich vorwärts. Hart der Schiffswand entlang gleitend erreichen sie endlich den Bug, den sie zuerst umsteuern müssen, um Kurs auf die Landungsstelle am Ufer nehmen zu können. Das Kanu liegt noch im Schein der aussenbords hängenden Scheinwerfer. Wir sehen, dass die

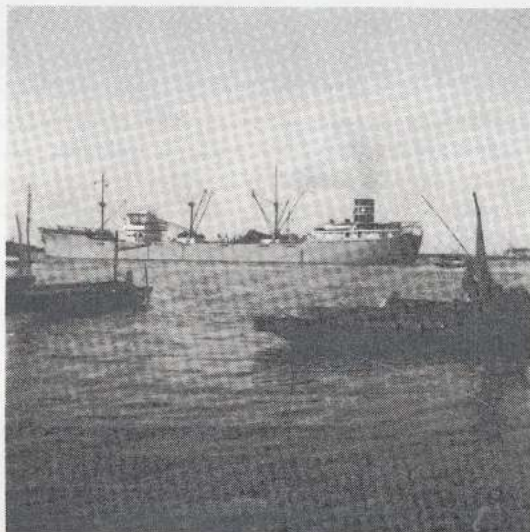
Körper der Schwarzen bereits von Schweiss bedeckt sind und hoffen, dass ihre Kraft ausreichen möge, um das gebrechliche Fahrzeug ohne Schaden an Land zu steuern. Jetzt haben sie den Bug unseres Schiffes erreicht. Die Spitze des kleinen Kanus schiebt sich langsam auf die andere Seite. Dann sehen wir nur noch, dass der Einbaum von der Strömung, wie er quer zum Bug der „Calanda“ liegt, erfasst wird, und dann blitzschnell auf die andere Seite gedreht wird. Das Kanu entschwindet unseren Augen, und wir sehen und hören nichts mehr. Unser letzter Gedanke ist, hoffentlich ist das Kanu nicht gekippt, Schweigend laufen wir über das nachtdunkle Deck.

Nach zwei Minuten hören wir ganz in der Nähe des Schiffes Hilferufe, die von einem Schwarzen stammen müssen. Nanu, denken wir, das kommt ja direkt von der Bordwand her. Wir begeben uns auf die Seite, von welcher die Rufe kommen und holen eine Taschenlampe, um besser sehen zu können. Etwa 50 Zentimeter über dem Wasser hängt eine „Stelling“, d. h. ein Brett, welches an zwei Seilen über Bord gelassen wurde, um während des Tages den Besatzungsmitgliedern das Streichen des Schiffsrumpfes zu ermöglichen, und

auf diesem Brett steht nun eine triefende schwarze Gestalt und bittet uns, ihr eine Strickleiter hinunterzulassen. Unsere Koo-Boys glauben, dass einer der schwarzen Paddler des Kanus es mit der Angst zu tun bekommen hat und feigerweise im letzten Moment „abgesprungen“ sei. Mit drohenden Gesten wird er von ihnen an Bord empfangen, als er die Strickleiter erklettert. Seine Ausführungen sind jedoch eindeutig. Als das Kanu bei der Umfahrung unseres Buges auf der Gegenseite von der Strömung ergriffen wurde, und zwar mit einer plötzlichen Wucht, hat er das Gleichgewicht verloren und konnte sich lediglich im letzten Moment am Brett festhalten.

Wir hören nun zu, wie der an Bord von „Calanda“ gerettete Schwarze sich in langgezogenem Klagegeschrei mit seinem Kameraden, der sich noch an Bord des Kanus befindet, unterhält. Vom Kanu sieht man überhaupt nichts mehr. Von unserem Gast hört man nichts. Auf jeden Fall mischt er sich nicht in die Unterhaltung der beiden Schwarzen ein und lässt auch sonst nichts von sich hören. Er wird wohl mit Paddeln beschäftigt sein, denken wir.

Unterdessen sind die Eingeborenen an Land auf das Treiben auf dem Wasser aufmerksam geworden. Es geht nicht lange, so rüsten sie eine Hilfsexpedition aus.



SS „Calanda“. Im Hintergrund rechts die Umschlagsanlagen von Apapa.

Glücklicherweise habe der junge Schweizer sein Paddel noch packen können. Wir sind etwas beruhigt, erstens einmal, weil wir keine weiteren Hilferufe hören, und zweitens, weil wir wissen, dass sich immer noch zwei Paddel an Bord des Kanus befinden, die Last im Schiffchen jedoch etwas kleiner geworden ist. Zweifelsohne wird nun auch der Weisse sich am Paddeln beteiligen.

Wohl noch eine halbe Stunde stehen wir an Bord und lauschen in die Nacht hinaus, ohne jedoch irgend etwas zu hören. Schliesslich beuge ich mich zu Bett und hoffe, dass die beiden Kanuinsassen wohlbehalten das Ufer erreicht haben.

Zwei Tage später treffe ich unseren früheren Gast wieder an, der also immer noch am Leben

ist. Wir können nun über das Abenteuer lachen, trotzdem uns an jenem Abend nicht sehr wohl zumute gewesen sein muss. Er erzählt mir, dass er, nachdem der eine Schwarze ins Wasser gefallen war, noch im letzten Moment sein Paddel erwischen konnte. Glücklicherweise, denn sonst wären die beiden wohl ins Meer und in die Brandung hinausgetrieben worden. Auf jeden Fall musste er dem andern Schwarzen mit seinem Paddel drohen, er würde ihm den Schädel einschlagen, wenn er nicht weiter paddeln wolle. Der Schwarze hatte eine solche Angst und sah sich bereits verloren, so dass er nicht nur das

Paddeln aufgeben, sondern sich überhaupt ins Wasser stürzen wollte.

*

Nach weiteren zwei Tagen sind die Ladeoperationen beendet und eines schönen Morgens wird das Schiff von zwei grossen Hafenschleppern in der Lagune gedreht, damit es in die richtige Lage komme, um die Fahrt auf das Meer hinaus zu beginnen. Vom Land aus sehe ich zu, wie das in frischen Farben leuchtende Schiff langsam aus der Lagune hinausfährt. Ich selbst nehme Abschied von Lagos und begeben mich zum Flugplatz hinaus, um von dort nach Hause zurückzufliegen.

R. Hitz.

(Schluss)



Lagos

Alle Photos vom Verfasser

Senden Sie uns in den nächsten Tagen den
JAHRGANG 1952 der LEVENTINA
zum Einbinden. Wir werden die Kosten niedrig halten
(ca. 4 Franken)

DIE REDAKTION