
Tagebuch eines Afrikafahrers

Von R. Hitz

26. März 1952

Zum erstenmal betrete ich einen afrikanischen Marktplatz. Tag für Tag herrscht hier ein riesiges Gedränge. Ein Stand reiht sich an den andern, so dass der weite Marktplatz mit richtigen Strassen durchzogen ist. Kopf an Kopf drängt

sich die schwarze Menge durch diese Gassen, um einzukaufen oder um neugierig die feilgebotenen Waren zu prüfen. Zwischen dem Markt in Afrika und unseren Jahrmärkten in der Schweiz besteht eine grosse Aehnlichkeit. Hier wie dort reihen sich ungefähr die gleichen Bretterbuden

aneinander, mit dem einzigen Unterschied, dass bei uns alles etwas sauberer aussieht. Und natürlich sind in Afrika die Menschen schwarz; aber der Lärm bleibt sich ungefähr der gleiche. Langsam bahne ich mir einen Weg durch das Gedränge. Hier und da werde ich von einem Händler angerufen, der mich gerne dazu überreden möchte, etwas zu kaufen. Alles ist zu haben auf diesem Markt, vom neuen, schönen, englischen Velo bis hinab zur Rasierklinge, die natürlich ebenfalls aus Europa importiert werden muss. Daneben halten Frauen inländische Produkte feil. Ganze Schüsseln voll gelblichen Maniokmehls harren der Käufer; Orangen und Bananen — die hier grün verkauft werden — gelangen zum Verkauf. Überall spielen kleine nackte Negerkinder. Mit gemischten Gefühlen und leichtem Herzklopfen — ich muss es gestehen — habe ich den Marktplatz betreten. Zuerst habe ich mich natürlich nach allen Seiten umgekehrt, um festzustellen, ob sich in Rufweite noch andere Weisse befinden. Leider war ich unter all diesen Schwarzen der einzige Europäer, wie ich mich überzeugen musste. Nachdem ich jedoch zehn Minuten herumgeschlendert war und noch niemand versucht hatte, herauszufinden, ob meine Schädeldecke wohl gleich hart sei, wie die eines Negers, wurde ich langsam mutiger. Erst jetzt wagte ich, meine Kamera für Aufnahmen bereitzumachen. Nachdem ich auch mit dem Herumtragen des Apparates in der Hand kein öffentliches Aergernis erregte, begann ich endlich zu filmen. In den ersten Sekunden dachte ich zurück an mein Abenteuer in Takoradi, und mir war anfänglich nicht sehr wohl zu muten. Überall begegneten mir jedoch freundliche Gesichter, so dass ich immer vergnügter wurde und nun auch wagte, mich hin und wieder mit einem Händler in ein Gespräch einzulassen. Natürlich versäumte ich nicht, jedesmal ein ebenso breites, von einem Ohr zum andern reichendes Grinsen zu zeigen, wenn mein Gesprächspartner dies tat. Freundlichkeit wird auch hier geschätzt.

*

Jährlich werden ca. 150 000 Tonnen Güter aus Sapele nach Uebersee verschifft. Davon sind 75% Stammholz. Die restlichen 25% teilen sich auf in den Export von Kakao, Rohgummi, Palmkernen und Schnittholz. Unter Zugrundelegung einer Lademenge von ca. 3000 Tonnen pro Seeschiff — der geringen fahrbaren Wassertiefe von nur ca. 4 Metern über der Barre an der Mündung

des Escravos-Flusses wegen kann nicht mehr geladen werden — müssen im Durchschnitt monatlich fünf Hochseeschiffe den Ladeplatz von Sapele anlaufen. Während der Produkten-Ernte sowie während der Trockenzeit, die sich sehr gut für das Verschiffen von Stämmen eignet, laden manchmal bis zu zehn Schiffe innerhalb eines Monats.

*

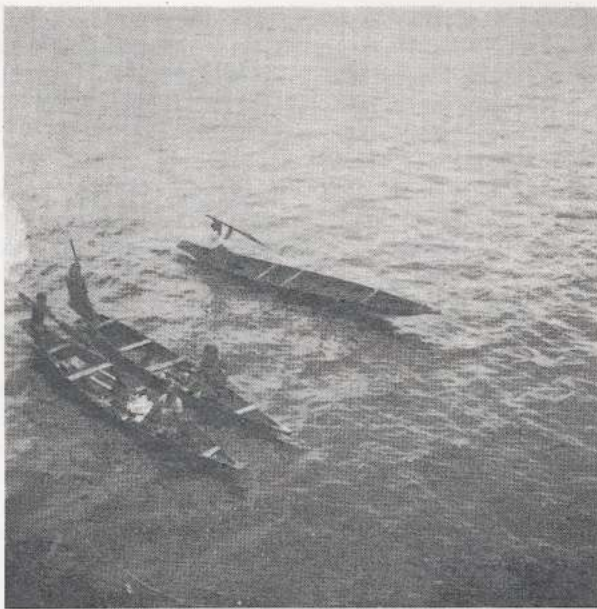
Heute habe ich den Head-Tally-Clerk photographiert. Es war eine hochoffizielle Angelegenheit. Abgesehen davon, dass er sein schönstes Kleid anzog, spuckte er endlich seinen Priem über Bord. Ausserdem entfernte er den Bleistift aus seinem Kraushaar, wo er immer aufbewahrt wird. Seinen beiden Helfern erlaubte er nicht, sich neben ihn zu stellen (Tally = zählen; es handelt sich um die Schwarzen, die für das genaue Zählen der Stücke verantwortlich sind und gleichzeitig die Nummern der Stämme, welche an Bord verladen werden, notieren).

*

Der Fall „Lotse“ ist geklärt. Der Ausweis gehört tatsächlich nicht dem Schwarzen an Bord von S/S „Calanda“, sondern irgendeinem andern. Ob er ihn einfach gestohlen oder seinen früheren Besitzer sogar totgeschlagen hat, um ihn zu rauben, konnte natürlich nicht festgestellt werden. Unser Lotse streitet alles ab und folgt der Order, das Schiff sofort zu verlassen, natürlich nicht.

Am Nachmittag erscheint bereits der neue Lotse, welcher durch die Palm-Line mit der Führung unseres Schiffes an die Flussmündung zurück beauftragt wurde. Die beiden Lotsen sehen sich an wie Hund und Katze. Man hat den Eindruck, dass sich unser alter Lotse am liebsten sofort auf den neuen stürzen würde.

Einige Stunden später ist es dann soweit. Plötzlich ertönt an Deck ein fürchterlicher Lärm. Vom Bootsdeck aus sehe ich dem Schauspiel zu. Unter mir auf Deck liegen sich die beiden Lotsen in den Haaren. Der neue Lotse ist älter und schwächer und es dauert nicht allzu lange, bis er unterliegt. Ueber ihn gebeugt kniet unser bisheriger Lotse und würgt ihn mit beiden Händen. Dazu schlägt er ihm den Kopf so fest wie möglich auf das eiserne Deck. Glücklicherweise kommt bald Ben herbeigestürzt und trennt die beiden Kampfahne.



*Eingeborene mit ihren aus ganzen Stämmen hergestellten Booten.
Gerudert wird mit langen, spitzen Paddeln.*

Dem Agenten wird die Geschichte nun zu bunt, und er holt die Eingeborenenpolizei herbei. Als gleich drei Vertreter der nigerischen Polizei in ihren gutsitzenden Khakiuniformen erscheinen, fügt sich unser Lotse endlich und packt mit seinen Trabanten die Habseligkeiten zusammen. Notgedrungen gehorchen sie nun doch. Hängenden Kopfes verlassen sie das Schiff, begleitet von ihren Wachen.

*

27. März 1952

Die Ladeoperationen schreiten fort. Die tägliche Lademenge ist unterschiedlich. Am ersten Tage haben wir von 11.00 bis 22.00 Uhr 104 Tonnen geladen, am nächsten Tage von 07.00 bis 22.00 192 Tonnen, wobei die Stämme gleichzeitig in vier Räume verladen wurden. Der Tagesdurchschnitt beträgt pro Raum ca. 35 bis 65 Tonnen.

*

Wir haben einen Kroo-Boy an Bord, welcher seit Takoradi unter heftigen Zahnschmerzen leidet. Als während der Ueberfahrt die Rede davon war, dass er in Sapele zu einem Arzt gehen müsse, war er ohne weiteres damit einverstanden.

den. Jetzt, da wir angekommen sind und der Besuch beim Arzt unmittelbar bevorsteht, bekommt er es mit der Angst zu tun und will nicht mehr mitgehen. Trotz allem Zureden weigert er sich hartnäckig, einen Fuss an Land zu setzen. Ich glaube, er würde eher sterben, als sich einem Arzt anvertrauen. Er fürchtet das Messer zu sehr, und da wir ihn doch nicht gegen seinen Willen mit Gewalt an Land schaffen können, lassen wir es eben bleiben.

*

28. März 1952

Von den ca. 1200 Tonnen Rundholz, welche wir laden müssen, sind bereits einige hundert Tonnen an Bord. Wir rechnen damit, die Ladeoperationen am 1. April zu beenden. Wir hoffen, noch gleichentags ausfahren zu können.

Um 15.00 Uhr sind die Ladeoperationen beendet. Zuletzt wurden noch 47 Tonnen Gummi in Ballen aus Leichter geladen. Ein vom Agenten versprochener „Dash“ spornte die schwarzen Arbeiter zu äusserster Eile an. Um noch einen guten Ankergrund für die Nacht zu erreichen, mussten wir spätestens 16.00 Uhr Sapele verlassen.

*

Während noch die letzten Gummiballen an Bord gehievt werden, sehe ich vom Heck her nahe der Schiffswand ein Kanu entlang zum Fallreep gleiten. Ich traue meinen Augen kaum, als ich unseren ehemaligen Lotsen sehe, welcher sich in aller Eile an Bord des Schiffes begibt. Mir läuft es kalt den Rücken hinunter, denn ich sehe bereits unseren neuen Lotsen mit aufgeschlitztem Bauch oder zum mindesten mit durchschnittener Kehle in seinem Blute liegen. Unterdessen ist der Lotse irgendwo in den Deckaufbauten verschwunden. Ich alarmiere unseren Ben, der sich sofort auf die Suche begibt. Nach einigen Minuten kehrt er jedoch zurück und teilt mir mit, dass unser ehemaliger Lotse das Schiff bereits wieder verlassen habe. Es scheint, dass er nur irgend etwas an Bord vergessen hatte, was er noch holen wollte. Ich atme auf und bin froh, dass sich meine Vorahnungen nicht bewahrheitet haben.

*

Punkt 16.00 Uhr wurde der Anker eingeholt und das Wendemanöver eingeleitet. Langsam

glitt unser Schiff den Benin-Strom an Sapele vorbei hinunter, diesmal ohne vom Lautsprecher des „Water front Club“ verabschiedet zu werden.

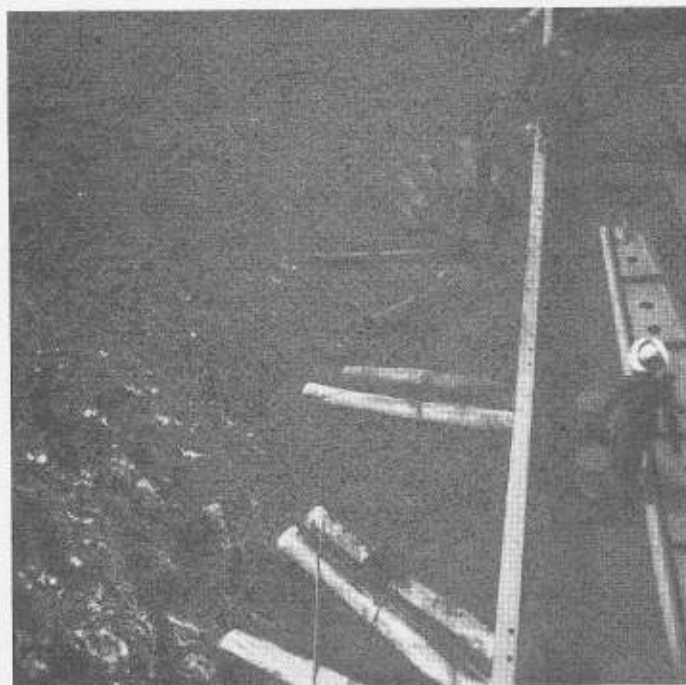
*

Die Fahrt von Sapele nach der Mündung des Escravos-Flusses dauert — wie ich bereits in einem früheren Rapport erwähnt habe — acht Stunden. Nachdem wir Sapele erst am späten Nachmittag verlassen hatten, war es nicht möglich, noch am gleichen Abend die Barre an der Flussmündung zu passieren und unsere Fahrt nach Abonema die Nacht durch fortzusetzen. Wir waren wegen der Dunkelheit genötigt, um 19 Uhr bei Youngtown vor Anker zu gehen. Der Fluss eignet sich dort sehr gut zum Ankern, weil er hier ausserordentlich breit ist. Das Aufdrehen der Seeschiffe gegen den Strom ist hier ohne weiteres möglich.

*

2. April 1952

Um 06.00 Uhr haben wir heute die Fahrt nach der Mündung des Escravos-River aufgenommen.

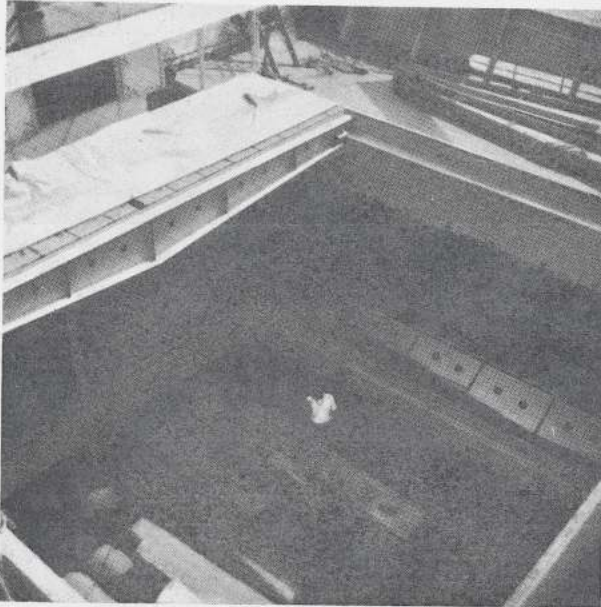


Am Ende eines Tages befinden sich für einmal nur wenige Stämme längsseits des Seeschiffes.

Ein leichter Dunst liegt über der Landschaft, der die Sicht jedoch vorläufig noch nicht sehr beeinträchtigt. Es sollte jedoch noch anders kommen! Nach ungefähr einer Stunde Fahrzeit durch den sehr engen Nana-Creek — zwischen dem Beninstrom und dem Escravos-Strom — verdichtet sich der leichte Dunst, der uns bisher kaum gestört hat, zu einem richtigen dicken, ausgewachsenen Nebel, wie wir ihn auch auf dem

müssen, stehen deshalb in engem telegraphischem Kontakt.

Unterdessen ist der Nebel zu einer dicken Erbsensuppe geworden. Kaum sind die Ufer vom Schiff aus noch zu erkennen. Das Steuern des Schiffes wird für unseren Piloten immer schwieriger. Da wir jedoch nicht mit Vollkraft fahren können, ist der Steuerdruck nicht sehr gross und so gerät unsere gute „Calanda“ langsam ins



Blick in den Laderaum der Calanda.

Rhein kennen. Wir sind völlig überrascht worden! Ein Aufdrehen gegen den Strom kommt nicht in Frage, da der Nana-Creek viel zu schmal ist. Wohl oder übel wird die Fahrt einfach mit halber Kraft fortgesetzt. In kurzen Intervallen lässt unser Pilot die Dampfsirene heulen. Unheimlich tönt es durch diese verlassene Urwaldgegend. Zum Glück besteht keine Gefahr, dass wir unterwegs ein uns entgegenkommendes Seeschiff rammen. Die Wasserläufe zwischen dem Meer und Sapele sind teilweise so schmal, dass die Fahrt jeweils nur in einer Richtung freigegeben wird. Alle Schiffe, die Sapele anlaufen

Pendeln. Einmal fahren wir ganz auf der linken Uferseite, um nach der Korrektur des Lotsen bald wieder ganz auf der rechten Seite zu landen. Ein inneres Gefühl scheint mir anzuzeigen, dass irgend etwas in der Luft liegt. Und so bereite ich sorgsam meine Kamera für weitere Aufnahmen vor.

*

Eine Viertelstunde fahren wir nun ungefähr in diesem dicken Nebel und noch zeigt sich keine Besserung der Situation an. Wieder einmal sind wir hart an die linke Uferseite geraten. Unser



SS „Joseph Blot“ verlässt Sapele.

Pilot korrigiert ziemlich brüsk und vergisst ganz die Tatsache, dass die Kommandobrücke bei der „Calanda“ weit vorne ist und dass der grösste Teil des Schiffes sich hinter dieser befindet. Die „Calanda“ ist eben ursprünglich als Tanker gebaut worden und erst im letzten Jahr in ein Frachtschiff abgeändert worden. Ich habe gerade noch Zeit, meine Kamera einzustellen, und schon schlägt das ganze Hinterschiff in den Urwald. Einige Matrosen, die sich auf dem Hinterschiff bei der Reeling aufhielten, haben eben noch Zeit, sich in Sicherheit zu bringen. Mächtige Aeste und ansehnliche Bäume werden geknickt und fallen ins Wasser oder auf das Deck des Schiffes. Hilflos sehen wir zu und hoffen nur, dass das Schiff nicht auf Grund gerät und keine starken Beschädigungen erleidet. Ueber eine weite Strecke befindet sich nun das gesamte Hinterschiff praktisch in den Urwaldbäumen. Das ganze Hinterschiff ist mit Laubwerk und abgebrochenen Aesten übersät. Es sieht aus wie nach einem Tornado. Innert Sekundenschnelle hat sich alles abgespielt. Während wir uns noch überlegen, ob es nicht noch schlimmer kommen wird, hat das Schiff dem Ruder gehorcht und entfernt sich wieder vom Ufer weg gegen die

Mitte des Stromes. Alles an Bord atmet auf. Ich selbst habe das ganze Abenteuer nur durch den Sucher meiner Kamera miterlebt, die ich während dieser ganzen Urwaldexkursion von SS „Calanda“ surren liess. Beim erneuten Aufziehen des Uhrwerkes stelle ich zu meinem Schrecken fest, dass der Filmstreifen schon lange zu Ende gerollt ist. Ich bin also nicht sicher, wieviel ich überhaupt von dieser „interessanten Szene“ filmen konnte. So etwas muss doch immer in den „dümmsten Momenten“ passieren!

Der Lotse kriegt es nun doch mit der Angst zu tun und will das Schiff überhaupt stoppen, trotzdem sich der Nebel langsam lichtet. Am liebsten möchte er wohl aussteigen! Natürlich interveniert der Kapitän, und die „Calanda“ setzt nach dem erfolgreichen Bestehen dieses Abenteuers die Fahrt mit halber Kraft fort, hinein in die hell durch den Nebel durchbrechende Sonne.

Anschliessend wird der angerichtete Schaden inspiziert. Glücklicherweise war das Schiff stärker als der Urwald. Lediglich die Farbe ist an verschiedenen Stellen abgekratzt worden, und das eine Rettungsboot ist leicht beschädigt. Die
(Fortsetzung Seite 25)

Reparaturen können jedoch ohne weiteres durch die Schiffsbesatzung selbst ausgeführt werden. Aber man denke sich: der neue schöne Abfallkübel ist abhanden gekommen. Spurlos ist er im Kielwasser unseres Schiffes auf Nimmerwiedersehen untergetaucht. Unser Koch ist schrecklich wütend: „Nun habe ich doch vor zwei Tagen diesen neuen Abfallkübel aussenbords aufgehängt, und nun ist er weg“. Der Abfallkübel wird in den Häfen benützt, damit nicht alles einfach in den Lade- und Löschplätzen über Bord geschmissen wird und so zur Verunreinigung des Wassers beiträgt. Auf hoher See wird dann der Kübel geleert.

Wir fahren nun in den sich immer mehr auflösenden Nebel und geniessen bald mit doppelter Freude die wärmende Tropensonne. Es ist lange her, seitdem ich das Erscheinen der Sonne mit solcher Freude begrüsst habe!

*

Der dritte Offizier und ich stehen auf der Kommandobrücke und lassen uns durch die afrikanische Sonne bräunen. Herr Müller, der dritte Offizier, spielt mit einem Brennglas; er setzt kleine Papierfetzen in Brand, was ihm bei der Intensität der afrikanischen Sonne und wie man hier in Afrika so schön sagt: „in no time“ gelingt. Zufälligerweise kommt unser Washboy dazugelaufen und bleibt vorerst einmal stehen. Höchst interessiert schaut er dem Vorgang zu und lässt vor Staunen den Unterkiefer hängen. Zum Glück ist er ziemlich kräftig mit dem Schädel verbunden, sonst würde er ihn womöglich noch verlieren. Augen macht er wie Pflugräder. Ergötzlich ist es zu sehen, wie es unseren Kroo-Boy vor innerem Lachen schüttelt. So etwas hat er wirklich noch nie gesehen! Als Schlussdemonstration wird ihm noch eine Zigarette in den Mund gesteckt und mit dem Brennglas angezündet. Der gute Washboy kann vor Lachen kaum die Zigarette im Mund halten. Ich fürchte beinahe für sein Zwerchfell.

*

Die Sonne steht bereits hoch am Himmel, und an die frühen Morgennebel denken wir natürlich schon lange nicht mehr. Um 11 Uhr erreichen wir die Mündung des Escravos-Flusses. Der Lotse stellt den Maschinentelegraph auf halbe Kraft voraus und beginnt den Horizont abzusuchen. Bald erscheint in unserem Blickfeld ein kleines

Eingeborenenkanu, welches auf uns zuhält. Es ist das Lotsenboot. Das Schiff wird nun ganz gestoppt und gleichzeitig die Strickleiter über Bord gelassen. Dem sich rasch nähernden Kanu geben wir die Order, an der dem Wind abgekehrten Seite des Schiffes anzulegen. Fünf Minuten später hat der Pilot das Schiff verlassen, und wir nehmen die Fahrt wieder auf. Wenig später erreichen wir das offene Meer und nehmen Kurs nach Süden.

*

Unser nächstes Ziel ist der kleine Ladeplatz Abonema, welcher am Sombbrero-Fluss liegt. Um das neue Gebiet zu erreichen, müssen wir um das ganze riesige Delta des Niger herumfahren. Die Fahrt wird den ganzen Tag und noch eine Nacht dauern. Die Mündung des Sombbrero-Flusses ist ebenfalls versandet — genau gleich wie diejenige des Benin-Stromes — so dass wir unser Ziel nur erreichen können, indem wir einen grossen Umweg machen. Wir werden ein kleines Stück den Bonny-Fluss hinauffahren und dann westlich durch den Boler-Creek den New Calabar-River passieren. Dieser Strom wird dann durchkreuzt, worauf das Schiff, durch den Kra-Kra-Creek fahrend, den Sombbrero-Fluss erreichen wird. Die Distanz zwischen der Mündung des Bonny-Flusses und Abonema ist etwas kürzer, als diejenige von der Escravos-Flussmündung bis nach Sapele und beträgt ca. 80 km.

*

3. April 1952

Irgendein grosser Lärm hat mich geweckt. Es ist noch Nacht. Das Schiff muss stillstehen, denn das Vibrieren der laufenden Maschinen ist nicht zu hören. In einer leichten Dünung rollt die „Calanda“ von Steuerbord nach Backbord und wieder zurück. Meine Armbanduhr zeigt die vierte Morgenstunde an. Wir müssen also an der Mündung des Bonny-Flusses eingetroffen sein. Ein Blick durch das Bullauge in meiner Kabine gibt mir die Bestätigung. In der Ferne blüzt in regelmässigen Abständen ein Leuchtfeuer auf. Das muss der auf der Karte eingetragene Leuchtturm bei der Lotsenstation sein. Was mich geweckt hat, war natürlich das Rasseln der Ankerkette. Da bis zum Hellwerden doch nichts passieren wird, lege ich mich noch eine Weile aufs Ohr.

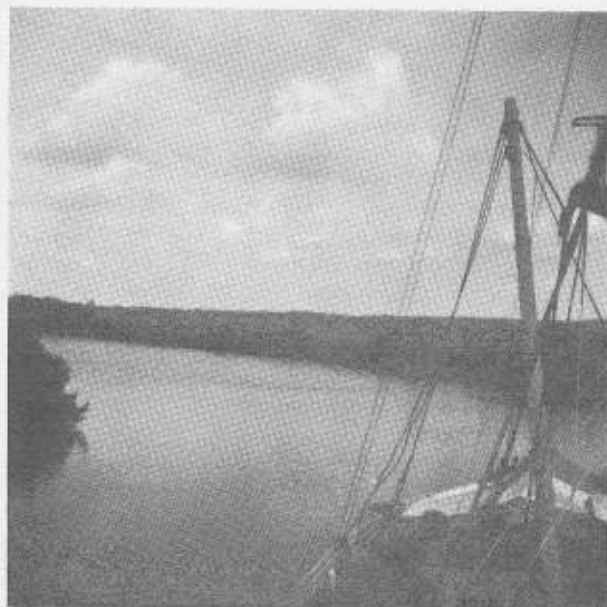
*

Sobald es dämmt, wird der Anker eingeholt, und SS „Calanda“ nimmt Kurs auf die mit Bojen markierte Barre. Gleichzeitig werden nach den Instruktionen des Agenten in Sapele die Flaggen nach dem internationalen Code für die Wörter *Calanda* und *Degema* gesetzt. Jedes Seeschiff hat ein Immatrikulationszeichen, bestehend aus vier Buchstaben. Für SS „Calanda“ heissen sie HBDN. Nachdem für jeden Buchstaben des Alphabetes eine besondere Flagge vorhanden ist, werden die vier entsprechenden Flaggen herausgesucht und in der richtigen Reihenfolge zuoberst an die Mastspitze gehisst. Jeder Hafen auf der Welt ist ebenfalls mit vier Buchstaben gekennzeichnet. Da wir nach Abonema fahren müssen, ist uns vorgeschrieben worden, die entsprechenden Flaggen für das Wort *Degema* zu setzen. *Degema* liegt durch einen Flusslauf getrennt auf der andern Seite von Abonema. In Abonema wohnen alle Schwarzen, während in *Degema* lediglich die Europäer zu Hause sind. Für Abonema ist jedoch kein separates Merkzeichen vorgesehen worden. Somit gilt die Bezeichnung *Degema* ebenfalls für Abonema. Die vier Flaggen, welche das Wort *Degema* bedeuten, werden gehisst und flattern nun lustig zusammen mit den andern in der leichten Brise.

*

Mit einem guten Glase kann die Lotsenstation an der Flussmündung schon von weitem erkennen, wohin wir fahren wollen und um welches Schiff es sich handelt. Je nach den Flaggenzeichen wird nun ein Lotse für die Fahrt nach Abonema oder für die Fahrt nach Port Harcourt an Bord gesandt. Port Harcourt liegt nämlich am Bonny-River, so dass die gleiche Flussmündung für diesen Hafen durch die Seeschiffe benützt werden muss, wie für die Fahrt nach Abonema.

Bei der Lotsenstation führt ein langer Holzquai weit ins Wasser hinaus. Wie wir uns nähern und mit langsamer Fahrt in den Fluss einfahren, löst sich vom Lande ein grösseres Ruderboot, in welchem sich einige Matrosen der nigerischen Marine befinden. Wir sind froh, dass der Lotsendienst hier etwas besser organisiert ist. Wir müssen also nicht befürchten, von einem halben Dutzend Lotsen überrannt zu werden. Das Ruderboot kommt näher und wir sehen, dass es sich ausschliesslich um Schwarze handelt. Sie sind in nette Matrosengewänder gekleidet: runde Mütze, blauer Pullover und kurze blaue Shorts. Allerdings besteht der Sweater mehr aus Fallmaschen, als aus Pullover, wie ich mich aus der Nähe überzeugen kann. Aber immerhin, Uniform ist Uniform. Der schwarze Pilot klettert die Strickleiter empor an Bord und übernimmt das Kommando.



Stille Fahrt auf dem Benin-River.

Er geht nicht barfuss, wie derjenige Pilot, der uns nach Sapele führte, sondern er trägt schöne blaue Turnschuhe. Auf die Sapele-Lotsen schaut er natürlich herab, denn er steht auf einer bedeutend höheren gesellschaftlichen Stufe. Es geht nicht lange und er schüttet uns sein Herz aus. Der Lotsen-Dienst nach Port Harcourt, dem bedeutendsten Ladeplatz in Nigieren nach Lagos, wird, wie er sagt, ausschliesslich durch weisse Piloten geführt. Diese Weissen erhalten natürlich ein Salär, das ungefähr zehnmal grösser ist, als das seinige. Darüber ist er masslos erbittert, umsomehr, als die Fahrt nach Abonema bedeutend gefährlicher ist und auch viel länger dauert.

*

Bald haben wir die Abzweigung vom Bonny-River in den Boler-Creek erreicht, und unser Pilot muss jetzt seine ganze Aufmerksamkeit auf die schmale Fahrrinne richten. Die Ufer rücken drohend näher, und es ist tatsächlich ein Kunststück, ein so grosses Schiff durch diesen schmalen Creek richtig zu steuern.

Die fahrbare Wassertiefe auf der Strecke Bonny - River - Mündung / Abonema - Port Harcourt beträgt 21 Fuss. Die Schiffe können also bedeutend mehr Ladung aufnehmen, als z. B. in Sapele.

Wieder fahren wir stundenlang durch Mangrovenwälder. Nur hie und da stossen wir auf ein Fischerdörfchen, welches hart am Ufer liegt. Eingeborenenkanus sind sehr selten zu sehen. Man hat deshalb das Gefühl, durch richtiges Urwaldgebiet zu fahren.

*

Wir langweilen uns nie an Bord der „Calanda“. Immer ist etwas los, worüber es zu lachen gibt. Wie z. B. über die Buttergeschichte. Bei einer Kontrolle in der Mannschaftsmesse entdeckt der Chief-Steward im grossen Kühlschrank zwei Büchsen, die er noch nie gesehen hat. Es handelt sich um alte Ovomaltine-Büchsen, und zwar um die grossen, die voll mit feinsten Butter gefüllt sind. Das ist doch „gspässig“, denkt er und nimmt vorsichtigerweise diese beiden Behälter nach vorne in sein Revier. Ganz richtig überlegt er, dass sich der Besitzer schon melden wird. So ist es auch! Es geht nicht lange, und wer meldet

sich bei unserem Chief-Steward? Der gute Headman Ben. Und dann geht das Palaver los!

In den „höheren Regionen“ erfuhr man über die ganze Angelegenheit natürlich erst etwas, als der Chief-Steward die Butter dem Headman nicht zurückgeben wollte und dieser sich höchst empört an den Kapitän selbst wandte. An einem schönen Tage nach dem Mittagessen stand Ben vor dem Essraum und stellte sich dem Kapitän in den Weg, als er sich in seine Kajüte begeben wollte. Ben sprach etwa zehn Minuten lang auf den Kapitän in seinem Pidgin-Englisch ein, aber leider erfolglos. Von dem aufgeregten Kauderwelsch verstand der Kapitän überhaupt nichts. Nachdem jedoch einigemal das Stichwort „Chief-Steward“ fiel, wusste er, an wen er sich zu wenden hatte, um eine klare Auskunft zu erhalten.

Die bald folgende Interpellation ergab folgendes:

Der Headman sowie seine zwei Unterchiefs haben gemäss Kontrakt das Anrecht auf Extras. Diese Extras werden auch in Form einer täglichen kleinen Zuteilung von Butter gewährt. Anstandslos erhielten deshalb die drei schwarzen „Chargierten“ jeweils morgens eine kleine Zuteilung von Butter. Das ging so einige Tage, bis er sich dann einmal beim Chief-Steward meldete und sagte: „Very big man, we much butter“. Der Chief-Steward besah sich die vor ihm stehende riesige Figur und dachte, die beiden andern sind auch nicht viel kleiner, vielleicht hat er recht. Also billigte er ihnen eine kleine Erhöhung der Ration zu.

Was haben nun unsere drei schwarzen Kolosse getan? Nachdem Butter ein ziemlich rarer und auch begehrter Artikel in Afrika ist, wurde jeweils die ganze tägliche Ration fein säuberlich in die Büchsen getan und weggestellt. Dazu natürlich noch in unseren Kühlschrank! Der Zweck war, die Büchsen nach und nach zu füllen, wenn möglich immer neue, um sie dann bei der Rückkehr nach Takoradi dort gegen gutes Geld verkaufen zu können. Mit Recht wehrte sich unser Chief-Steward, indem er sagte: „Diese Extrazuteilung von Butter hat den Zweck, unsere Kroo-Boys bei guter Gesundheit zu erhalten und sie zu nähren. Die Kontraktbedingung hat ganz sicher nicht den Zweck, den Leuten ein Nebengeschäft zu ermöglichen.“ Mit dieser Argumentation hatte unser Chief-Steward vollkommen recht. Die Schwierigkeit lag eben nur darin, dass damit bei den Negern nicht durchzukommen war. Schlussendlich einigte man sich auf einen einigermassen

akzeptablen Kompromiss. Ben und seine Trabanten durften die bereits mit Butter gefüllten Büchsen als Eigentum behalten. Mit sofortiger Wirkung wurde jedoch die Zuteilung von Butter

aufgehoben. Es wäre übertrieben zu behaupten, dass Ben vom Gang der Verhandlungen absolut befriedigt war.

(Fortsetzung folgt).

(Alle Photos vom Verfasser).
