



Kreuzfahrt mit Krokodil

Der wichtigste Verkehrsweg der Demokratischen Republik Kongo: 1740 Kilometer Fluss zwischen Kinshasa und Kisangani. Wer sich hier auf die Reise macht, muss furchtlos sein. Zwei GEO-Reporter sind an Bord eines Schiffes namens »Versöhnung« gegangen. Für sehr lange vier Wochen. Teil 1: Einmal Afrika ohne Zurück

Von Michael Stührenberg (TEXT) und Kris Pannecoucke (FOTOS)

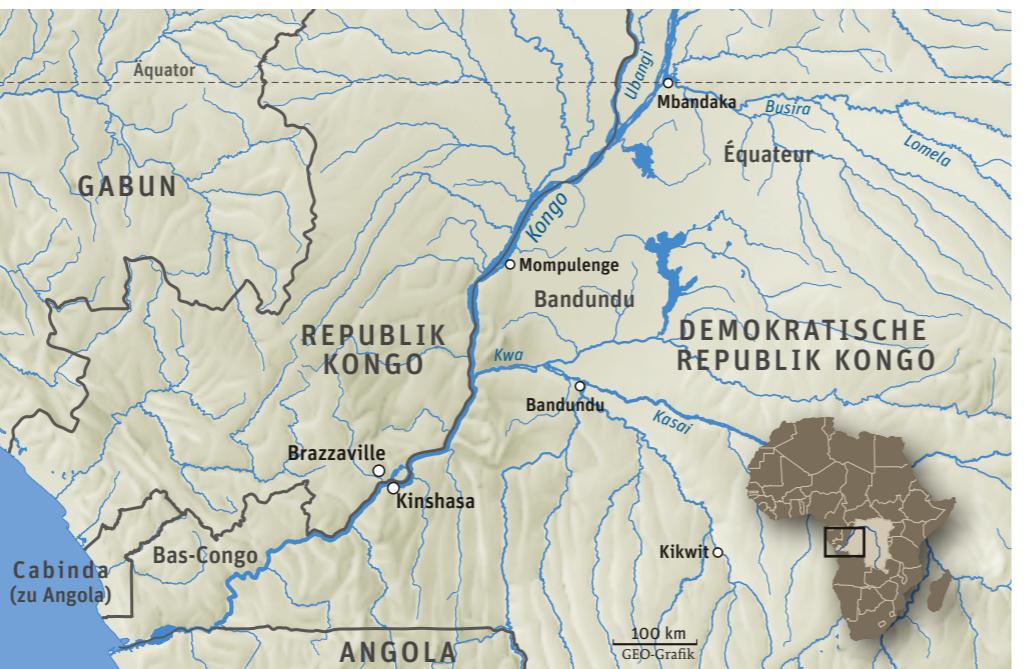
Träte ein Pygmäe aus dem Wald in die Gluthitze dieses Nachmittags am Äquator, diese Szene müsste ihn verwundern: Ein ebenfalls kleiner mundele, wie weiße Menschen hier auf Lingala heißen, steht da in einer Piroge und stochert mit einer Stange in der braunen Brühe des Kongo. Nur ein naher Strand weist Spuren von Zivilisation auf: Zwei Container rosten da im steten Wechsel von Sonne und Regen.

Ein massives „Merde“ zerreißt die Stille. Der Mundele ist Franzose. Er sucht nach einem vor Monaten an dieser Stelle versunkenen Leichter, nach einer Barge im Jargon der Kongoschiffer: einem Frachtanhänger aus seinem Schubverband. Das vermisste Wrack ist ein Kasten aus Stahl: 40 Meter lang, achteinhalb Meter breit, 1,80 Meter hoch. 80 Tonnen schwer! Und trotzdem einfach nicht zu finden. Wieder pikt die Stange nur in den weichen Schlamm.

„Eh, merde!“

Ich halte jetzt lieber meinen Mund. Albert-Henri Buisine, 62, Kongokapitän und Besitzer der versunkenen Barge, kann reizbar sein. Früher war er ein Vertrauter von Mobutu Sese Seko, jenes Diktators, der 32 Jahre, von 1965 bis 1997, über das Land herrschte, das 1971 von ihm in Zaire umbenannt wurde. Die beiden waren ein seltsames Gespann: Der gelernte Hotelier aus Nordfrankreich war 16 Jahre lang Mobutus Mann für alles. Er organisierte Empfänge. Kümmerte sich um Palastbauten. Sorgte dafür, dass die Seitensprünge des Mannes mit der Leopardenmütze ohne Folgen für dessen Ehefrieden blieben. Und Buisine beglich Rechnungen; ständig trug er ein Köfferchen mit sich herum, gefüllt mit Cash.

„Napoleon“ nannte Mobutu seinen weißen Intimus, in Anspielung auf dessen 1,60 Meter Größe. Inzwischen werden mir auch andere Ähnlichkeiten deutlich, etwa der scharfe Befehlston. „Nach rechts, habe ich gesagt!“, brüllt Buisine den Steuermann im Heck der Piroge an. Und ich frage mich leise, ob diese Reise



Reporter Michael Stührenberg und Kongokapitän Albert-Henri Buisine auf der Brücke der »Ma' Ungano«. Das Schubschiff drückt vier, später sechs beladene Leichter über ein Wasser voller Untiefen. Durchschnittstempo: unter fünf Kilometer pro Stunde



von Kinshasa, Hauptstadt der République Démocratique du Congo (RDC), in die rund 1740 Flusskilometer entfernte Kisangani wirklich eine gute Idee ist.

FÜNF JAHRE nach dem bislang letzten Kongokrieg, fast 16 Jahre nach Mobutus Sturz, liegt das Land noch immer am Boden. Zusammengehalten nur vom Reichthum an Ressourcen. Und durch diesen Strom, die Hauptverkehrsader zwischen Kinshasa und dem Osten des Landes. Inklusive seiner Nebenflüsse bietet der Kongo etwa 30 000 schifffbare Kilometer.

Dies ist mein Ziel bei dieser Fahrt: herauszufinden, wie flüssig der Verkehr auf dem Kongo-Highway läuft. Weil sich daran vieles ablesen lässt über den Zustand dieses riesigen Landes, 77-mal so groß

wie die einstige Kolonialmacht Belgien: Kommen Kongoschiffer wie Buisine mit ihrer Fracht nicht mehr durch, droht der Republik Kongo der Zerfall – und ganz Zentralafrika eine dramatische Veränderung. Nachbarländer wie Ruanda, Uganda und Angola scheinen nur darauf zu warten, die Beute aufteilen zu können.

Also will ich versuchen, auf dem Fluss nach Kisangani zu gelangen. Die Frage ist nur: Halte ich es so lange mit dem Kapitän aus? Gerade tuckert die „Ma'Ungano“ („Versöhnung“ auf Swahili) erst bei Kilometer 218 unserer Reiseroute.

„Voilà!“ Buisine stößt an etwas Hartes in zwei Meter Tiefe. Er legt die Stange weg, macht Fotos von der Lage der Barge im Verhältnis zu den Containern am Strand. „Ich lasse doch nicht 250 000

Dollar im Schlamm verrotten! Sobald ich aus Kisangani zurück bin, ziehe ich das Ding aus dem Wasser“, ruft er aus.

Und dann ist da ja auch noch jene andere Barge, die im Schlamm von Kilometer 280 auf ihn wartet. Dort will er übermorgen halmachen. In dem acht Meter tief liegenden Wrack seien drei Leichen festgeklemmt, sagt Buisine: Plünderer!

Je rauer die Geschichte, umso glatter fließt sie dem Kapitän aus dem Mund: „Die Barge war im Sturm gegen ein Inselchen geprallt. Es regnete in Strömen, der Wind heulte, die Matrosen waren in Panik. Aber sie taten das Richtige. Kappten mit der Axt die Trossen zu den anderen Anhängern des Schubverbandes, damit die lecke Barge sinken konnte, ohne die übrigen mit sich zu ziehen.“

Danach kamen Flusspiraten. Sie paddelten in ihren Pirogen gierig über dem versunkenen Kongogold. Damit leichtere Güter aus dem Bauch der Barge von allein an die Wasseroberfläche steigen konnten, wollten sie unter Wasser eine Klappe öffnen. Immer wieder schickten die Piraten ihre besten Taucher hinab. Bis drei von ihnen nicht mehr wiederkamen.

Die Mannschaft der „Versöhnung“ sah dem Schauspiel hilflos zu. Wie zuvor dem Versagen ihres Kapitäns, eines Ersatzmannes für Buisine. Statt das Schiff aus dem Sturm zu nehmen, hatte der Mann mit Fieber in seiner Kajüte gelegen, in Agonie. Auch ihn erwischte Tage später der Tod auf dem Fluss.

Nein, das vergangene Jahr ist nicht gut verlaufen für die SODOPAL, Buisines

Transportgesellschaft in Kinshasa. Er hatte sich aus dem Geschäft zurückziehen wollen, hatte sich nach Ruhe gesehnt in seinem Haus an der Loire, einem harmlosen Bach im Vergleich zum Kongo. Aber ohne Buisine an Bord war die „Ma'Ungano“ nur von einem Unglück ins nächste getuckert.

Also ist er aus Frankreich noch einmal zurückgekehrt.

„Los jetzt“, brüllt er so laut, dass es auch die Pygmäen im Wald hören können, „zurück zur Ma'Ungano!“

Zehn Minuten später haben wir mit unserer Piroge zum Schiff aufgeschlossen. Der 170 Meter lange Schubverband der „Ma'Ungano“ ähnelt einem gewaltigen Python, der den Fluss hinaufgleitet. Mit 700 PS. Nicht viel im Vergleich zu





An Bord blüht der Kleinhandel.
Besatzungsmitglieder bedienen Kunden aus
den Uferdörfern. Einer der Verkaufsschlager:
»Schönheitscreme« zum Aufhellen der Haut

den 6000 PS mancher Schubboote auf europäischen Gewässern.

Aber Buisine ist stolz auf sein Schiff. Er hat es einst selbst in Kinshasa bauen lassen und nahm es am 19. April 2002 in Betrieb. An genau jenem Tag, als in Sun City, Südafrika, das Abkommen zur Beendigung des zweiten Kongokrieges unterzeichnet wurde. Deshalb hat Buisine sein Schiff „Versöhnung“ getauft. In der Hoffnung auf sicherere Zeiten auch im Schiffsverkehr.

Wieder an Bord der „Ma’Ungano“, folge ich Buisine auf die Brücke. Sie bietet Ausblick auf eine sich über vier Barges erstreckende Gebirgslandschaft mit 1520 Tonnen Ladung. Da erheben sich sieben Lastwagen, ein Jeep, Hunderte Benzinfässer. Überragt von Gipfeln mit Säcken

voller Reis. Und Plastiklatschen aus China. Und im Bauch der Barge lagert Fracht, die vor Nässe geschützt werden muss. Etwa Zement.

Außerdem reisen mit: 14 419 Kartons mit Whisky aus Kinshasa. Pures Ethanol, mit Ingwer als Geschmackszusatz. Das gepanschte Gift überflutet seit Sommer 2011 alle 26 Provinzen des Landes. Seine Wirkung ist brutal und zugleich entwaffnend. Nach der umstrittenen Wiederwahl von Präsident Joseph Kabilas hat wohl der Whisky geholfen, das Ausmaß der Proteste gegen Wahlbetrügereien gering zu halten.

Am Fuße der Warenberge, in den Höhlen zwischen Reifen und Achsen, siedeln einige Passagiere. Offiziell akzeptiert Buisine zwar nur Materialfracht auf

seinen Barges. Aber da reisen immer auch ein paar Leute mit, die nicht einmal Napoleon abweisen kann.

Derzeit etwa ein alter Freund aus der Mobutu-Zeit. Der Offizier, früher angeblich Killer in der Präsidentengarde, predigt heute in einer von Kongos Zigaretten „Kirchen des Erwachens“. Seine Spezialität: Teufelsaustreibung. Als Klingen auf seinem Handy hat er eine Zornesstimme gewählt: „Satan, verlasse den Körper dieses Kindes!“

Vor 50 Jahren war der Kongo noch mit Bojen markiert. Doch Krieg, Korruption und Vernachlässigung haben den Strom unberechenbar gemacht. Karten aus der Kolonialzeit und lange Stangen müssen helfen, die Sandbänke auszuloten



Außerdem reisen auf den Barges die Frauen und Zweitfrauen der Matrosen mit. Sie unterhalten Läden auf den Rändern der Plattformen, bedienen die Uferdörfer mit Kleinkram aus der Stadt. Ihr Verkaufsschlager sind Cremes zum Aufhellen der Haut. Kommt der Eisenpython in Sichtweite von Uferhütten, lösen sich aus deren Schatten sofort Kanus mit stehend paddelnden Insassen. Nicht nur Kunden kommen. Auch Fischer, die ihren Fang an die Mannschaft verkaufen wollen. In Kisangani ist der Fisch doppelt so viel wert wie hier im Busch. Deshalb sind in diesem Geschäft auch die Matrosen in erster Linie Händler. Zum Überdruss des Kapitäns. Sein Schiff sei „kein Marktplatz“, mault Buisine immer wieder mal. Aber er weiß, dass er sich irrt.

Die Spitzengeschwindigkeit unseres schwimmenden Marktes liegt bei 5,6 Kilometern in der Stunde. Gäbe es Uferpfade, ständig würden wir von Fußgängern überholt. Aber wen stört es? Termine zählen nicht mehr viel. 20 Tage werde unsere Fahrt dauern, hatte mir Buisine in Kinshasa eingeredet. Tatsächlich werden 33 Tage verstreichen, bis wir in Kisangani von Bord gehen können. Zu

spät für den reservierten Rückflug nach Europa. Doch rechtzeitig für ein Gefühl von Dankbarkeit, unversehrt angekommen zu sein.

Aber ich will die Geschichte von Anfang an erzählen.

Kin la Belle

Verzögerungen gab es schon vor der Abfahrt. Das Laden, sechs Wochen zuvor begonnen, kam im Wortsinn „schleppend“ voran. Nur die Lastwagen und ein Jeep gelangten mit einem noch aus Kolonialzeiten stammenden Kran auf die Barges. Der Rest folgte auf krummen Rücken und schweißnassen Schultern, über ungleiche Stiegen und glitschige Planke. Kam Regen, brachen die Träger ihre Arbeit ab, meist für den Rest des Tages.

Beim Warten auf die Abfahrt lernte ich Kinshasa kennen. Als *Kin la belle* gerühmt, taucht die Stadt im Spott der Kongolesen immer häufiger als *Kin la poubelle* auf. Als „Mülleimer“ also. Umso frappierender die Eleganz der Bewohner: *Les Kinois?* Menschen, die ständig neue Kleider zu tragen scheinen, am liebsten zum Kirchgang. Frauen stolzieren in farbenprächtigen Ballkleidern zum Tempel,

Männer in fast perfekt geschnittenen „Armani-Anzügen“ mit explosiv bunten Krawatten. Sogar die Kinder – aufgeputzt wie für United Colors of Benetton.

Am erstaunlichsten fand ich ihre Schuhe. Immer sauber! Obwohl sie doch ständig durch Staub und Matsch laufen mussten. Kinshasas Straßen haben keine Gehsteige. Gesäumt werden sie von Abfällen, Exkrementen und grünem Schlier, der übrig bleibt von verdunsteten Regenpfützen und überlaufenen Abwassern. Die Stadt ist ein rastloses Raubtier, ein Attentat auf jedes empfindliche Gemüt. Zehn Millionen Menschen leben hier. 1960, im Jahr der Unabhängigkeit, waren es etwa 300 000.

Kinshasa ist kein Ort, der Durchreisenden das Warten leicht machen würde. Andererseits: Wie könnte ich meine Bewunderung den Menschen verweigern,

die selbst diese Stadt erträglich machen? Menschen wie Zacharia Makasi, Flusskapitän im Ruhestand. Ich fand ihn beim Schiffsfriedhof am Ende des Kais. In einem Dekor aus geballtem Schrott, vor dem sich schwimmende Müllteppiche staute. Dort muss der 67-Jährige mit seiner Familie hausen, weil die Regierung es nicht zustande bringt, ihm die mickrige Rente auszuzahlen.

Makasi schwärzte von den alten Zeiten: „Nur neun Tage brauchte mein Postschiff bis Kisangani.“

Postschiffe waren Passagierdampfer. Drei bis vier Etagen hoch; über 1000 Personen fanden auf ihnen Platz. Sie waren perfekt für den Kongoverkehr. Aber die Herrscher in Kinshasa haben sich traditionell nur mit dem Verschleißen kolonialer Hinterlassenschaften und postkolonialer Schenkungen aus dem Ausland begnügt. Alte Schiffe zu renovieren oder gar neue bauen zu lassen, ist weder Mobutu noch den beiden ihm folgenden Kabillas jemals in den Sinn gekommen.

So verrottet, was einmal wertvoll war. Und so wirken Lebensläufe wie grausame Allegorien: 43 Jahre lang war Makasi im Staatsdienst auf dem Kongo unterwegs. Nun wird er in einem Geisterhaus

Freddy Kitaba wohnt im stickigen Bauch einer der Leichter der »Ma' Ungano«. Viele beneiden ihn dennoch. Er verdient fünfmal so viel wie sein Bruder, ein Lehrer



sterben – nahe dem Wrack seines alten Postschiffes, der „Kimuenza“. Die noch wie auf Flügeln nach Kisangani flog; verglichen jedenfalls mit dem heutigen Schiffsverkehr auf dem Kongo.

Napoleon und die Navigation

Sechs Tage seit Kinshasa. Und kein Thema könnte spannender sein als das Können unseres Kapitäns. Als Einziger auf dem Kongo kann er sich einer modernen Navigationshilfe bedienen. Denn im Auftrag der MONUC, der UN-Schutztruppe für die Demokratische Republik Kongo, ist Buisine während der Kriegsjahre 1998 bis 2002 unter blauer Flagge gefahren und hat sämtliche Orte auf einer Google-Map-Karte identifiziert und beschriftet. Zum Dank stellt ihm die MONUC den GPS-Navigator gratis zur Verfügung.

Beruhigend. Die Schiffskarten an Bord der „Ma'Ungano“ stammen aus den Anfängen der Kolonialzeit. Zwar befinden sich die auf ihnen vermerkten Felsen noch immer an denselben Orten. Aber Sandbänke, die heute das größte Problem darstellen, sind neueren Ursprungs. Und geht ein Schiff unter, entsteht an der Unglücksstelle eine neue Sandbank, weil das Wrack die Strömung staut.

Deshalb holen Kongokapitäne Lotsen an Bord; meist Fischer aus der jeweiligen Gegend, die deshalb um die Sandbänke wissen, weil es dort die meisten Fische gibt. Bei Kilometer 250 kommt der Lotse Freddy Movad auf die Brücke. Er übernimmt das Ruder, Buisine führt weiterhin das Wort. Wir passieren ein in der Strommitte aufgelaufenes Floß. „Die sitzen fest, bis das Wasser wieder ansteigt. Also noch mindestens Monate“, kommentiert Buisine trocken. Wir tuckern vorbei an einer umgekippten Piroge und zwei im Wasser treibenden Fischern, die in Todesangst ein weißes T-Shirt schwenken. „Für die können wir nichts tun. Selbst wenn ich die Maschinen stoppe, zieht uns das Gewicht des Konvois noch Hunderte Meter weiter“, sagt Buisine.

Und wir durchqueren in endlosem Zickzackkurs den „Pool Sandy Beach“, ein fast 10 Kilometer breites Binnenmeer mit niedrigem Wasserstand. „Hier“, erklärt Buisine, „hilft nur eines: Du musst den Fluss lesen.“

La lecture du fleuve? Das A und O der Kongoschiffahrt. Daher stehen Buisine und Freddy um die Mittagszeit konzentriert auf der Brücke und blinzeln auf die grell reflektierende Wasseroberfläche.

„Na? Lest ihr gerade den Fluss?“, frage ich unschuldig.

Drei Lesehilfen gebe es, klärt Freddy, der Lotse, mich auf: im Wasser treibende Pflanzen. Sie verdichten sich, wo die Strömung am stärksten ist, und da liegt in der Regel auch die ideale Fahrrinne. Zweitens das Profil der Wasseroberfläche: Kurz vor den Sandbänken wird die

Strömung „holperig“. Und dann die Farben: Über Sandbänken wirkt das Wasser heller, eher ockerfarben als braun.

Lesehilfe Nummer drei, fügt Buisine hinzu, komme nur morgens und abends zum Tragen. In den Hitzestunden dazwischen nehme der Fluss die uniforme Tönung des Himmels an. Deshalb hätten „kluge Kapitäne“ – er selbst? – eine Zusatzlesehilfe erfunden: Markierungen, strategisch am Ufer in den Boden gepflanzt. Im Idealfall sehen die Schiffer beim Passieren einer solchen Stange in der Ferne schon die nächste und halten direkt darauf zu. Ohne Garantie freilich, bis dahin nicht auf eine wandernde Sandbank zu stoßen.

Und wäre die Demokratische Republik Kongo ein normaler Staat, gäbe es auch nachts eine Lesehilfe – die von den



Dolmetscherin Bernadette Mukenzy war für das GEO-Team auch Köchin – der weit schwerere Job: Die Händler boten außer Fisch (geräuchert bis verkohlt) auch lebende Warane an



Belgiern zurückgelassenen Leuchtböjen. Doch die sind längst von der Strömung abgerissen oder von Fischern gestohlen worden. Um sie zu ersetzen, gibt es ein Budget. Nur erreicht es nie den Fluss. Sondern versickert in den tiefen Taschen von Beamten der Schifffahrtsämter.

Cholera und Pest

Freddy Movad verlässt die „Ma'Ungano“ am Strand von Mompulenge, seines Heimatdorfs. Die Nacht naht, auf der Brücke läutet Buisine die Glocke, Matrosen vertäuen die Eisenschlange am Ufer.

Mompulenge habe 4000 Einwohner, glaubt Freddy. Unser Kommen erregt Aufsehen. Kinder umzingeln uns und

brüllen vor Erregung. Auf dem Fußballfeld beenden einige Männer ihr Spiel gerade mit einer Keilerei. Ich hänge mich an Freddys Fersen. Ein schöner Ort, wie aus einem alten Afrikabuch: Hütten aus Erde und Stroh, gefegte Vorhöfe, Gärten voller blühender Büsche und Mangobäume; ein Ballett von Maniok stampfenden Frauen; ein Greis, der aus dem fleckigen Schatten eines Papayabaumes grüßt.

Aber kein Brunnen, keine Toiletten. Fließend Wasser nur im Fluss, in den die Dörfler ihre Notdurft verrichten, in dem sie sich selbst, ihre Kleider und Geschirr waschen, aus dem sie das Wasser zum Kochen und zum Trinken schöpfen. Seit Monaten warnt die Weltgesundheitsbehörde WHO vor einer Cholera-Epi-

mie an den Ufern des Kongo. Aber an Mompulenge, wo es nicht einmal Generatoren, also auch kein Fernsehen gibt, fließen solche Nachrichten vorbei.

Cholera habe es hier noch nie gegeben, glaubt Freddy. Aber Durchfall. Im August 2011 sind mehr als 100 Menschen daran gestorben. „Uns blieb gar keine Zeit, sie alle nacheinander zu beerdigen.“

In Freddys Familie gab es 17 Tote. Durch Cholera, versuche ich ihm klarzumachen, der Durchfall sei ja deren Folge. Und ein Minimum an Hygiene wäre wichtig. Aber Freddy zuckt die Schultern. Cholera oder nicht – die anderen sind tot.

Und das Leben geht weiter. Sie sind hier an Schlimmes gewöhnt. Auch an die Pest auf zwei Beinen. Im Kongo trägt sie



Mitreisende Frauen breiten
ihre Ware zum Trocknen aus. Sie
wird manchmal zur Beute von
Soldaten, die Schiffe entern, um
»Wegezoll« einzutreiben

Uniform. Und wir begegnen ihr an einem der nächsten Tage, als eine gammelige Piroge längsseits der „Ma’Ungano“ kommt. An Bord drei Soldaten in zerlumpter Kakikleidung. Bewaffnet mit Kalaschnikows. Im Boden ihres Kahns liegen tote Fische. Wegezoll, eingetrieben von wehrlosen Fischern.

Einer der drei Männer kommt hinauf auf die Kommandobrücke. Er hat gerade noch Zeit, lässig zu grüßen, da fährt ihm der Kapitän über den Mund: „Waffenverbot hier oben!“ Der Soldat will widersprechen, als ihm Buisine erneut das Wort abschneidet, diesmal grob: „Halt die Schnauze und hau ab. Lass dich hier nicht wieder mit Knarre blicken!“

Der Soldat, dessen Allüren noch vor Sekunden das Selbstbewusstsein eines jeden Waffenträgers ausdrückten, hat plötzlich Ratlosigkeit und Bestürzung im Gesicht. Er nimmt das Gewehr von der Schulter, hält es in der herabhängenden Hand wie einen nutzlosen Stock – und tritt den Rückzug über die Treppe an.

Ein Moment, in dem ich einmal mehr verstehe, warum sie Buisine auch Napoleon nennen. Und dennoch eine ungewöhnliche Szene in einem Land, dessen Bewohner an Willkür und Wahnsinn der Militärs gewohnt sind – seit Ewigkeiten: Angefangen hat es unter Mobutu, der seine Armee unter den kriegerischen Ethnien in der Äquatorprovinz rekrutierte. Nachfolger Laurent Désiré Kabila brachte seine Rebellen, darunter viele shégués, Straßenkinder, ebenfalls in den nationalen Streitkräften unter. Diese schwollen noch einmal gewaltig an, als Joseph Kabila nach der Ermordung seines Vaters weitere Guerillagruppen besäufigte, indem er auch ihre Kämpfer in Armee und Polizei integrierte.

Fazit des Ex-Oberstleutnants Buisine: 400 000 Männer, überwiegend ungebildet und schlecht besoldet, stehen heute allein auf Seiten des Staates unter Waffen. Viele führen Krieg gegen das eigene Volk – mit täglichen Schikanen und Erpressungen, mit Vergewaltigungen und Verstümmelungen in den Dörfern.



Der Schlafplatz des Autors an Deck der »Ma’ Ungano«. Seinen Blicken boten sich außer dem üppigen Grün an den Ufern auch kreuzende Schubverbände mit unglaublicher Passagierkapazität. Und er traf Kinder, die fließendes Wasser nur im Kongo kennen



Und plötzlich steht der Soldat wieder vor Buisine, nun mit dem Mienenspiel eines Kindes: „Bonjour, patron. C'est pour le protocole navale. S'il vous plaît!“

Um für ein „Seeprotokoll“ zu sammeln, ist er gekommen? Kongolesisches Französisch ist von unendlicher Fruchtbarkeit, wenn es darum geht, dem Betteln eine Art von Würde zu verleihen. Gnädig zieht Buisine drei 500-Kongo-Francs-Scheine, umgerechnet je 42 Eurocent, aus der Tasche. Glücklich zieht die dreiköpfige Kriegsmarine von dannen.

Zum Äquator

Natürlich gibt es auf der „Versöhnung“ auch Momente der Entspannung. Mein Lieblingsplatz ist ein Poller auf der vordersten Barge, direkt vor der Bugkante.

mich zutreiben. Bevor sie unter dem Boden der Barge verschwinden, kitzeln sie mir die Sohlen.

Seit Tagen nun ein ewig gleiches Bild: die braune Wasserstraße zwischen grünen Ufern. Auf den ersten 600 Kilometern, bis zur Mündung des Ubangi, trennt der Kongo zwei Staaten, die sich beide nach ihm benennen. Wobei es der Republik Kongo im Westen deutlich besser geht als der viel größeren Demokratischen Republik Kongo im Osten.

Die Unterschiede spiegeln sich im Flussverkehr: Am Ufer des kleinen Kongo kann ich höchstens mal eine *baleinière* entdecken, eine Piroge für den regionalen Passagierverkehr. Das Land zählt weniger als fünf Millionen Einwohner, lebt relativ problemlos von Erdöl und

Edelholzern. Der große Kongo hingegen, über 70 Millionen Einwohner und potenziell viel reicher als der Nachbar, enthüllt seinen beklagenswerten Zustand auf jedem der uns begegnenden Schubverbände. Wie eine tropische „Titanic“ für Boatpeople muten manche an. Jeder Quadratzentimeter Bordfläche gefüllt mit Armut, vermutlich auch mit Angst und Aggression.

Auf unserem Schiff sind zumindest die Nächte schön, meist jedenfalls. Ich schlafe im Freien, unter einem Moskitonetzen auf dem Oberdeck, über das sich eine Plastikplane spannt. Doch hin und wieder weckt mich Regen, von heftigen Böen seitlich in mein Bett geblasen. Ich muss dann mit nassem Bettzeug in die Kabine von Kris, dem Fotografen.

Einmal weckt mich auch das Brüllen des Kapitäns. Es kommt vom Maschinendeck: „Wollt ihr uns alle umbringen? Die Schuldigen werden hart bestraft, das schwöre ich!“

Die „Ma’Ungano“ hat sich losgerissen, weil beim Vertauen am Abend offenbar geschludert wurde.

„Als hätten sie einen Dobermann an einen Blumentopf gebunden“, findet Buisine. Das Schiff hat das Bäumchen, an dem es festgemacht war, aus dem Boden gerissen und treibt wie ein entwurzelter Urwaldriese im Fluss. Deshalb tobtt der Kapitän jetzt vor versammelter Mannschaft. Klagt an. Vernimmt Zeugen. Sucht unter 17 Matrosen nach den Schuldigen.

Kein leichtes Unterfangen. Kongolese begreifen die Welt anders als wir von





Frühmorgens nahe Mbandaka,
der Hauptstadt der Provinz
Équateur. Eine Fähre steuert auf
das Waldufer zu, über dem sich
allmählich der Nebel lichtet

Fakten besessenen Mundele. Ihr Credo? Ndokismus. Abgeleitet von *ndoko*, einem Wort für Hexer in der Sprache Lingala. Es ist eine originelle Wortschöpfung, die besagt: Was immer dir an Üblem zustehen mag, es ist nie deine Schuld. Sonder die Schuld anderer. Wahrscheinlich das Werk von Hexern und böser Fetische.

Dennoch, zweierlei scheint in dieser Nacht nicht von der Hand zu weisen zu sein. Buisine zählt auf, aus der erhobenen Faust schießen zwei Finger: „Erstens, das Schiff wurde nicht richtig vertäut. Zweitens, niemand hat Wache gehalten.“

Aber es lässt sich wenigstens unser Retter identifizieren: Franklin Manzongo, der *pointeur*. Tagsüber hockt er oft auf dem Poller am Null-Null-Punkt und sondiert mit einer vier Meter langen Stange

die Wassertiefe. Um dann die Maße mit den Fingern der freien Hand an Mafuta Mingi, den auf dem höchsten Warengipfel stehenden Bootsmann, zu signalisieren. Der wiederholt die Zeichen mit gereckten Armen, sodass der Kapitän im Ruderhaus sie erkennen kann, notfalls durchs Fernglas. Bei weniger als zwei Metern muss sich Buisine Sorgen machen.

Manzongos Heldentat ist der Malaria zu verdanken. Als er gegen zwei Uhr nachts fiebernd aus seiner Schlafhöhle im Bauch der vordersten Barge gekrochen kam, um sich abzukühlen, sah er im Mondlicht das Ufer vorübergleiten. In der falschen Richtung! Und da es kaum möglich war, dass der Wald das Schiff überholte, gab es nur eine Erklärung: Die „Ma’Ungano“ trieb in der Strömung.

Panik! Bis sich der Schubverband um die eigene Achse drehen und dabei auf eine Insel, einen Felsen, eine Sandbank stoßen würde, schien es nur eine Frage der Zeit zu sein. Manzongo schrie, niemand antwortete. Da rannte er im Slalom über die vollen Barges bis zum Schieber, wo sein erneutes Brüllen den Kapitän auf die Brücke rief.

„Wer hat das Schiff vertäut?“, will Buisine noch einmal wissen. Zögernd heben sich schließlich zwei Hände. Die

In Mbandaka wird Fracht gelöscht. Der Hafen: verrottet. Wie die einstige Attraktion der Stadt, ein Naturkundemuseum. Der Direktor hat kaum noch zu tun: Viele Exponate sind gestohlen



Die „Ma’Ungano“ ist das einzige noch schwimmende Schiff am Kai. Um es zu bewundern, strömen Massen von Menschen heran. Hinter ihnen bröckeln die Gebäude der Hafenverwaltung. Die Mauern stehen noch, die Dächer sind weg. Mehrere Schiffsleichen umgeben uns. Eine hat der Fluss bis an den Rand einer Uferpiste, Mbandakas Hauptstraße, gespült – als sollte sie dort parken. Andere ragen schräg aus dem Wasser. Halb versunken, noch immer bewohnt.

Zum Abschied treffe ich den Hafenkommissar, einen Mann ohne überflüssigen Optimismus. Warum man den so wichtigen Hafen nicht instand setze, frage ich. Antwort: „Er ist ja gerade renoviert worden. Mit einem Acht-Millionen-Dollar-Kredit der Weltbank.“ Ein Witz? Offenbar nicht. Der Mann lacht dennoch.

Ein letzter Blick auf das Ruinenfeld, dann sind wir auf dem Weg zu neuen Ufern. Mit der tristen Erkenntnis des Relativen: Seit ich Mbandaka, die Provinzhauptstadt, kenne, verstehe ich, wie Kinshasa Landeshauptstadt sein kann.

Aber unser Besuch hier ist noch nicht zu Ende. Eine flotte Militärpiroge braust unserem behäbigen Eisenpython hinterher. An Bord: drei Uniformierte. Und ein Herr in Civil mit sehr, sehr dunkler Sonnenbrille. Wenn das nur gut geht ... □

eine gehört Alobo Malandi, dem ältesten Matrosen an Bord. Schon ein wenig krumm, muss Malandi dennoch immer wieder diese Schufterei besorgen: vorn am Null-Null-Punkt das Ende des dicken, ihm oft Wunden zufügenden Stahlkabels packen. Dann ins Wasser springen und zum Ufer waten, manchmal gar schwimmen, immer die schwere Trosse hinter sich herziehend, und dann einen dicken Baumstamm zum Anbinden finden.

Vor diesem Job drückt sich sonst jeder an Bord. Außer Cédric, dem Besitzer der zweiten erhobenen Hand. Er ist *mwana mboa*, ein „Hundskind“. So werden auf den Kongoschiffen die jungen Burschen genannt, die in der Hoffnung auf eine feste Stelle als Matrose, irgendwann, gratis schuften. Auf der „Ma’Ungano“ ist Cédric zuständig für die schwerste Arbeit und den letzten Dreck. Nachts schläft er in „Bagdad“, einem bullig heißen Verlies neben dem Maschinenraum.

Aber wer wollte ausgerechnet diesen beiden, dem Greis und dem Hundskind, eine Strafe aufbürden? Bleibt also nur Bernard Kwenge. Ein Dicker, der – weil verwandt mit Buisines kongolesischer Ehefrau – sich an Bord wie ein Offizier aufführt. Zum fraglichen Zeitpunkt hatte

er Wache. Und hat gepennt. „Ich war wirklich erschöpft“, plädiert der Angeklagte. „Nicht meine Schuld!“

Einen Augenblick lässt das gerötete Gesicht des Kapitäns befürchten, er könnte seinen Schwager den Krokodilen überlassen. Dann sagt er nur: „Du bist gefeuert, Bernard. Verzieh dich!“

Und auch die Geständigen dürfen nun zurück in ihren Schlaf flüchten. Lassen mich tête-à-tête mit Buisine: „Ich werde auf diesem Schiff Ordnung schaffen“, sagt er keuchend.

NACH ELF TAGEN und 633 Kilometern erreichen wir Mbandaka, Hauptstadt der Provinz Équateur. Ein Teil der Fracht geht von Bord. Am Kai weist der Arm eines bewegungslosen Krans ins Landesinnere. Vielleicht, um an Bord keine falschen Hoffnungen aufkommen zu lassen. Abgeladen wird wieder auf Schultern und Köpfen. Zwei Tage lang.

Mbandaka wirkt wie kurz nach dem Krieg. Zuletzt wurde die Stadt 2010 überfallen, von Regionalrebellen im Kampf um Fischereirechte. Das erste Mal, 1997, waren es ruandische Hilfstruppen Kabilas, die sich auf dem Marsch nach Kinshasa an den Einwohnern vergriffen.



Autor MICHAEL STÜHRENBERG, 60, ist nicht zum ersten Mal am Kongo unterwegs. Er berichtete aus der Goldmine Mongwalu (GEO Nr. 03/2006) und lebte bei Pygmäen im Urwald (GEO Nr. 12/2002). Der belgische Fotograf KRIS PANNECOUCKE, 43, kennt den großen Strom seit seiner Kindheit: Er kam in Kinshasa zur Welt.

Fortsetzung im nächsten Heft

Auf Grund gelaufen – Napoleon schreit – Unter Piraten – Der Palast – Tsetse-Fliegen und das verwandelte Nilpferd