HERZ DER FINSTERNIS

Vor fast genau 100 Jahren machten sich Paul Graetz und sein französischer Kameramann Octave Fière auf, den „Schwarzen Kontinent“ mit dem Motorboot zu durchqueren. Die strapaziöse Route führte zu Wasser und zu Lande durch endlose Sümpfe und Urwälder. Ihr Boot „Sarotti“ ging unterwegs verloren. Und nur einer der beiden Abenteurer kehrte lebend aus Afrika zurück ...

Text Erdmann Braschos

Selbstbewusste Pose: Paul Graetz (Mitte links) und Octave Fière (mit Gewehr) inmitten ihrer einheimischen Helfer.

Voll voraus: Dieses kolorierte Foto der Expedition zeigt Paul Graetz (mit Tropenhelm) und die „Sarotti“ möglicherweise auf dem Nyassa-See.

Schon zu Kaisers Zeiten gilt Motorbootfahren als erfrischende Art des Zeitvertreibs für die kleine Flucht ins Wochenende oder in herrlich verbummelte Sommerferien. Doch das ist Paul Graetz, einem Oberleutnant in der Kolonie von Deutsch-Ostafrika, vor hundert Jahren zu wenig: Wieso sollte es nicht auch mit einem Motorboot gelingen, den „Schwarzen Kontinent“ zu durchqueren – so aberwitzig das Vorhaben auch erscheinen mag?

Graetz ist beileibe kein Neuling als Abenteurer: Von 1907 bis 1909 hatte er sich bereits mit dem Automobil von Dar-es-Salaam am Indischen Ozean bis zur Atlantikküste bei Swakopmund durchgeschlagen. In der fernen Heimat hatte die zuvor noch für unmöglich gehaltene, 630-tägige Strapaze für großes Aufsehen gesorgt. Selbst Wilhelm II. telegrafierte: „Gut gemacht, Graetz!“

Diesmal, mit dem Boot, will er die den Europäern damals noch weitgehend unbekannten Flüsse und Seen erkunden, „durch die Wälder (...) Nord-Rhodesias, durch den sagenumwobenen Bangweulu-See, durch Sumpfwüsten, von unerforschten scheuen Naturstämmen bevölkert, durch den Mwerusee, auf der breiten Wasserstraße des Kongo hin zum Atlantischen Ozean – das war der Gedanke, der mich gefangen hielt und nicht wieder von mir wich, wie eine Melodie, die

Spiegel ihrer Zeit: Teilnehmer der Motorbootexpedition posieren für ein Foto. In der Mitte sitzt Paul Graetz, der französische Kameramann Octave Fière befindet sich rechts von ihm. Dahinter, zum Teil in Matrosenuniform, die afrikanische Bootsbesatzung.

„Am 22. Mai, 3 Uhr nachmittags erfolgt programmgemäss der Aufbruch“

Beschwerlicher Weg: An Stromschnellen musste das Boot umgetragen werden.

uns nicht aus dem Sinn kommt, wie ein Märchen aus uralten Zeiten ...“

Die Sponsorenliste der Motorboot-Expedition 1911/1912 umfasst 38 deutsche Unternehmen, darunter so bekannte wie die Berliner Schokoladenfabrik Sarotti als Namensgeberin des Motorbootes. Weil das Gefährt nur einen Bruchteil der erforderlichen Ausrüstung an Bord nehmen kann, hat Graetz unterwegs ein gutes Dutzend Depots eingerichtet, wo die jeweils folgenden Etappen mit frischer Verpflegung und Munition, neuem Foto- und Filmmaterial, Petroleum, Rohöl und nicht zuletzt den dringend benötigten Arzneimitteln beginnen sollen.

Das Risiko, sich unterwegs mit Malaria oder der Schlafkrankheit anzustecken, ist gefährlich groß. Graetz, sein Begleiter, der französische Kameramann Octave Fière, ein Koch und einheimische, revierkundige Flussführer, gehen es ein.

Im April 1911 erreichen Graetz und Fière an Bord des Reichs-Postdampfers „General“ der Deutschen Ost-Afrika-Linie das Delta des Sambesi-Flusses am Indischen Ozean. Doch zeigen bereits die Probefahrten im Mündungsgebiet des Flusses, dass die „Sarotti“ mit der Beladung für die erste Etappe zu schwach motorisiert ist, um stromaufwärts nennenswert Meilen zu machen.

Ein deutscher Farmer, der zufällig zum Expeditionsbeginn in der Hafenstadt weilt, warnt Graetz angesichts des Herbstes in der südlichen Hemisphäre zudem vor sinkenden Wasserständen in den Flüssen. Der Expeditionsbeginn wird zum Wettlauf mit der Zeit. So startet die Afrikapassage zunächst hoch und trocken an Bord eines Heckraddampfers, der auf dem mäandernden Sambesi in nordwestlicher Richtung durch den afrikanischen Urwald schnauft und nach einer Weile nach Norden in den Shire River abbiegt. Ein willkommener Komfort angesichts der Strapazen, die auf die beiden Europäer in den nächsten Wochen noch zukommen werden.

Das Risiko, sich mit Malaria oder der Schlafkrankheit anzustecken

„Am 22. Mai, 3 Uhr nachmittags, erfolgt programmgemäß der Aufbruch“ auf „eigenem Kiel“, genauer gesagt, auf eigener Achse: Gezogen von „42 Boys“, verlässt das Boot auf zwei seitlich anmontierten Automobilrädern mit Drahtspeichen die Ortschaft Blantyre.

„Es ist ein eigenartiger Zug, der sich langsam in der Nachmittagsonne durch den Laubbusch vorwärts bewegt. Wir passieren die reizvoll gelegenen, von der grünen Gebirgsmasse überragten Farmen. Die Dunkelheit zwingt uns, auf einer Anhöhe mitten auf der Straße unser Lager aufzuschlagen. Nach einem kurzen Konservendinner legen wir uns im Motorboot zur Ruhe nieder.

„NACH EINEM KURZEN KONSERVENDINNER LEGEN WIR UNS IM MOTORBOOT ZUR RUHE“

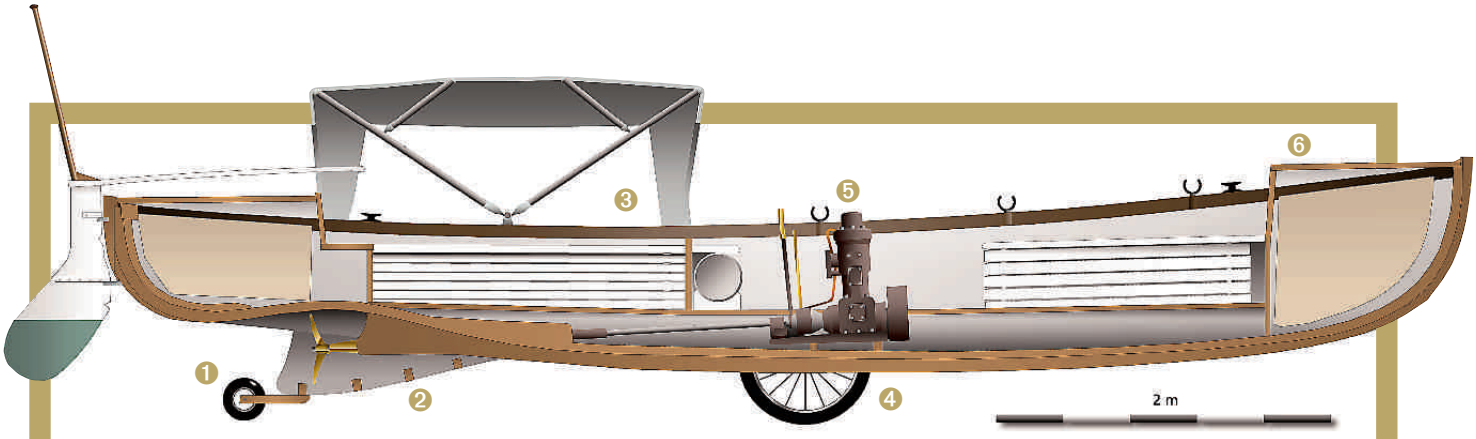
Seltsames Gefährt: Räder halfen beim Überlandtransport der „Sarotti“.

Wir haben heute vier Meilen zurückgelegt.“

Das anderthalb Tonnen schwere Gefährt mitsamt Ausrüstung unter der gnadenlosen Sonne über buckelige Pisten und ausgewaschene Wege der Wasserscheide Afrikas entgegenzuziehen, ist alles andere als ein Vergnügen. Es dauert nicht lange, da erkrankt der Kameramann Fière an Malaria.

Ende Mai endlich wird die „Sarotti“ in den Oberlauf des Shire River geschoben: „Lustig schallt das Knattern des Motors über den Fluß“, freut sich Graetz. „Vor uns steigen als blaue Masse die Zombaberge empor. Bald fahren wir durch flache Ufer zwischen Schilf und Maisfeldern der Eingeborenen dahin, bald schauen wir in das dicke Pflanzengewirr hoher Uferwände, von denen uralte überrankte und überwucherte Bäume ihr Geäst bis auf den Wasserspiegel hinabsenken.

URALTE BÄUME, DIE IHR GEÄST BIS ZUM WASSERSPIEGEL HINABSENKEN



1: Spornrad für Landtransport (abnehmbar) | **2: Skegs auf beiden Seiten des Propellers** | **3: zusammenlegbares Sonnenschutzverdeck** | **4: Seitenräder für Landtransport (abnehmbar)** | **5: Einzylinder-Motor mit 5 PS von Bolinder** | **6: gedecktes Vorschiff mit Luftkasten**

EXPEDITIONSBOOT „SAROTTI“

Die „Sarotti“ war eine Spezialanfertigung der Lürssen-Werft in Vegesack bei Bremen. Der 8,20 m lange und nur 30 cm tief gehende, kanuförmige Rumpf ähnelte den afrikanischen Brandungsbooten. Als Schutz vor dem gefürchteten Bohrwurm war er mit dünnem Aluminiumblech überzogen. Für den Antrieb sorgte ein ventilloser, einzylindriger Niederdruckmotor, der, mit Rohöl oder Petroleum betrieben, 5 PS lieferte. Der Propeller wurde durch ein Paar Skegs geschützt. Für den Landtransport wurden Speichenräder und ein Spornrad montiert.

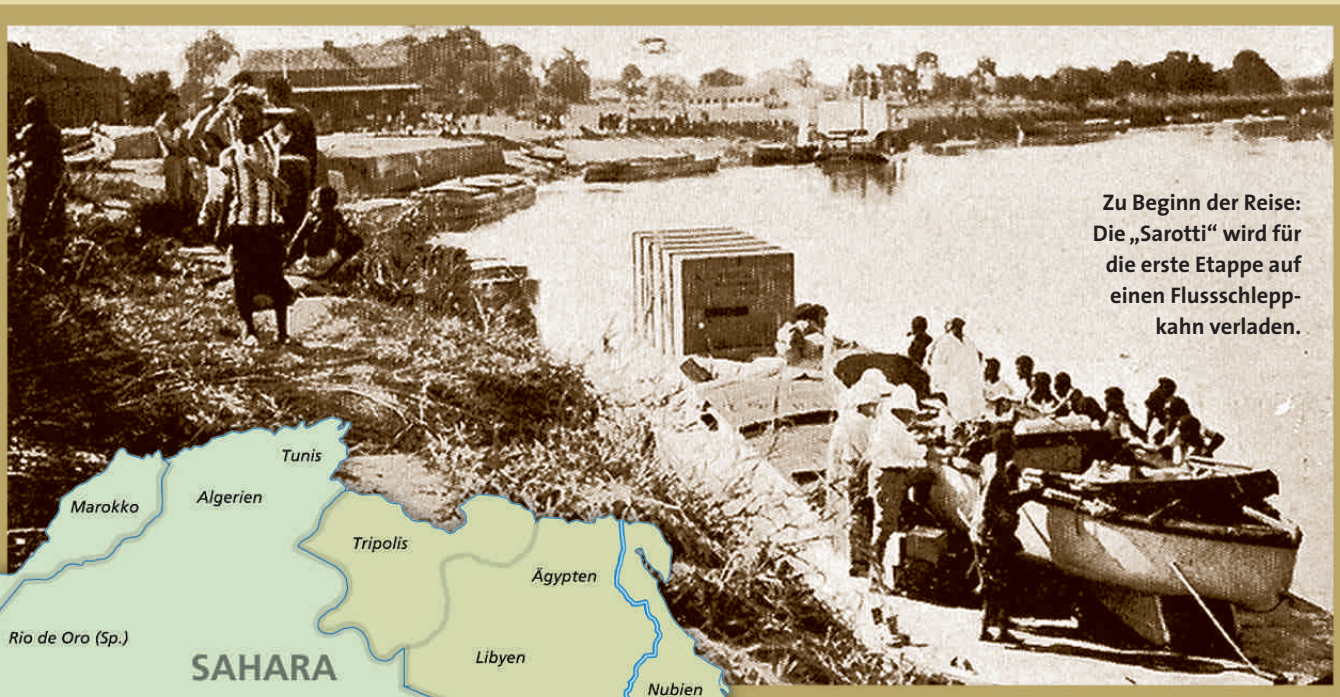
Die Eingeborenen folgen zu hunderten dem schnell dahin schießenden Boot, die zahlreichen Biegungen des Flusses abschneidend und uns immer aufs neue mit Freudengeheul begrüßend. Mitunter ist der Fluß so flach, dass wir den Grund berühren, ja, sogar festsitzen. Dann springen die Schwarzen ins Wasser, ungeachtet der Krokodile, und schieben das Boot vorwärts in tiefes Fahrwasser.

Der Motor scheucht ganze Völker verschiedenster Vögel auf: Störche, kleine braun geflügelte Sumpfhühner, Bachstelzen, Webervögel, wilde Gänse und Enten und vereinzelte Raubvögel. Das Frühstück, mittels zweier Petroleumkocher im Boote bereitet, wird während der Fahrt genommen.“

Später „strandet“ das motorisierte „Kanu“ auf dem Rücken eines zu flach abgetauchten Nilpferds. Die Safari des „Bwana Tucke-Tucke“ – so wird der Deutsche inzwischen von seinen afrikanischen Begleitern wegen des Motorengeräusches seines Bootes genannt – kommt ins Laufen, und der genesene Kameramann belichtet fleißig einen Film nach dem anderen.

Bewegte Bilder: Filmmaterial, das der französische Kameramann Octave Fière auf dem ersten Abschnitt der Reise aufnahm.

„WAS DIE KARTEN UNS AN INSELN IN DIESEM SEE ZEIGEN, GILT ALS PHANTASIEGEBILDE“



Zu Beginn der Reise: Die „Sarotti“ wird für die erste Etappe auf einen Flussschlepp-kahn verladen.

Um 1911 war Afrika fast gänzlich unter den Kolonialmächten aufgeteilt. Die Karte zeigt die Route der Graetz-Expedition, zunächst 1911 von der Sambesimündung bis nach Elisabethville in der Provinz Katanga, ganz im Süden des Kongos, dann 1912 von der Kongomündung ebenfalls bis nach Elisabethville.

ZEICHNUNG: CHRISTIAN TIEDT

„4 Uhr morgens befinde ich mich schon wieder auf den Beinen, und mein Ruf nach Tee, unserem Morgentrunk, übertönt das Grunzen der Nilpferde ringsum.“

Trotz aller Strapazen genießt Paul Graetz die Expedition, den Traum seiner Jugend und die Vision seiner Dienstzeit, zu diesem Zeitpunkt in vollen Zügen. Die „Sarotti“ püttert derweil mit ihrem Petroleum-Rohölmotor durch eine Wildnis, die kaum ein Europäer zuvor zu Gesicht bekommen hat.

„Als ich auf meiner Expedition ‚Im Auto quer durch Afrika‘ Nord-Rhodesia durchquerte, hatte ich am Tschambesifluß einen längeren Aufenthalt, weil zur Übersetzung des Autos ein Schilffloß gebaut werden musste. Hier kam ich mit

Durch den Busch: Ein ganzer Tross von Helfern musste das Boot an Land ziehen.

FRIEDRICH PAUL GRAETZ

1875 im sächsischen Reichenau bei Zittau als Sohn eines Tuchfabrikanten geboren, wuchs Friedrich Paul Graetz in begüterten Verhältnissen auf. Seine Idee zur Durchquerung Afrikas entstand während seiner Dienstzeit als Kolonialoffizier in Deutsch-Ostafrika, vermutlich aus einer Bierlaune oder einer Wette heraus. In den Jahren 1907 bis 1909 durchquerte er den „Schwarzen Kontinent" daraufhin zunächst mit dem Auto, von 1911 bis 1912 dann auch noch mit dem Motorboot. Danach plante er noch eine Zeppelin-Expedition nach Papua-Neuguinea, deren Durchführung jedoch vom Ersten Weltkrieg zunichte gemacht wurde. 1968 starb er in Travemünde an der Ostsee.

dem Stamm der Awembas in Berührung und hörte ihre sagenhaft klingenden Erzählungen über den Bangweulusee, die in ihren Variationen an die Odyssee erinnern.

Ungetüme aller Art, Tierkolosse, die mächtigsten Elefanten und die längsten Giraffen weit überragend, Seeschlangen, heiße, hoch aus dem See emporspritzende Quellen, giftige Winde und anderes mehr machen diesen See zur Stätte des Grauens.

Einst haben es einige Tapfere der Awembas gewagt, in ihren kleinen, kaum zwei Mann tragenden Kanus auf den See hinauszufahren, der, rings von einer meilenbreiten Schilfzone umschlossen, nur in der breiten Mündung des Tschambesi zugänglich ist. (…)

Tatsächlich soll der Bangweulusee noch nie von einem europäischen Boot befahren worden sein. Alles, was die Karten uns an Inseln in diesem See zeigen, gilt als Phantasiegebilde derer, die bis an den Schilfgürtel des Sees vorgedrungen.

Die vielfach laut gewordene Annahme, dass im See noch der Wissenschaft unbekannte Vertreter des Tierreiches, Wasserelefanten und Saurier, ein von Menschen ungestörtes paradiesisches Dasein fristen, ist bisher weder bestätigt noch widerlegt.

So reifte in mir der Plan, am Steuer eines seetüchtigen Fahrzeuges hierher zurückzukehren und den See zu befahren. Ich beschloß von Osten aus unter Benutzung der natürlichen Wasserstraßen mittels Motorboot den See zu erreichen."

Saurier oder Seeungeheuer bekommt Graetz auf dem Loch Ness Afrikas zwar nicht zu sehen, dafür aber – nach einer nahezu unmöglichen, gut verborgenen Ansteuerung durch dichteste Schilfwälder und Sümpfe – jede Menge blutgierige Mücken, irritierte Eingeborene und über die Abwechslung des europäischen Besuches höchst erfreute Missionare.

IN DER NACHT ERLIEGT DER KAMERAMANN SEINEN VERLETZUNGEN

Nebenbei betätigt sich Graetz eifrig als Großwildjäger. Teils aus waidmännischem Ehrgeiz heraus, teils zur Versorgung der mehrköpfigen Expeditionsmannschaft, schießt er einige Antilopen und Zebras. Sogar ein Leopard wird bei diesen regelmäßigen Streifzügen zur Strecke gebracht.

Die Schießerei hat am 3. September 1911 allerdings fatale Folgen: „Als wir am Morgen vor dem Zelt beim Frühstück sitzen, erklärt mir Octave Fière: ‚In Paris habe ich mir Afrika viel gefährlicher vorgestellt!' Das waren die Worte am Morgen seines Todestages …"

Denn auf einer Furt des Tschambesi schießt Graetz einen Büffel an, der im Lauf des Vormittages, als Graetz und Fière dem waidwunden Tier folgen, über die beiden herfällt. Graetz kommt mit einer schwe-

„DIE HAUPTSACH' IST, ZU TUN, WAS MAN FÜR MÖGLICH HÄLT"

Wieder der Nyassa-See? Am Heck der „Sarotti" flattert die schwarz-weiß-rote Reichsflagge

ren Kieferverletzung davon, die er wochenlang auskurieren muss. Der Kameramann jedoch erliegt noch in der Nacht seinen Verletzungen.

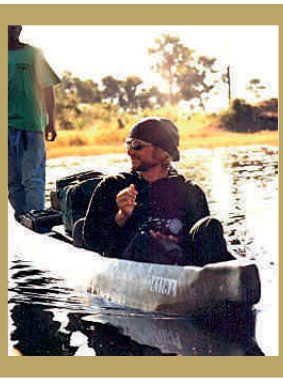
Ein schwerer Schlag nicht nur für die vierköpfige Familie des Franzosen, auch für die Afrikatour und die filmische Begleitung der Reise selbst. „Octave Fière, mein einziger Gefährte, liegt draußen in sonniger Buga unweit vom Tschambesi in Nord-Rhodesia. Er fand den Weidmannstod. Ich werde sein Andenken zeitlebens in Ehren halten, wie es einem Helden gebühret, der ohne Furcht und Tadel, wo immer es war, seinen Mann gestanden", wird Graetz später sein Buch über die Motorboot-Expedition einleiten.

Dass er die Expedition nicht abbricht, sondern die Schmerzen eines zertrümmerten Unterkiefers ohne Betäubungsmittel und geeignete ärztliche Behandlung im Busch erträgt, zeigt, aus welchem Holz der Mann geschnitzt ist. Der von seiner Mission besessene „Fitzcarraldo Afrikas" macht weiter, lässt das Boot über Sumpfgras und tückische Moore, an schwimmenden Grasinseln, und an Wasserfällen und Stromschnellen vorbeizerren, schleppen, staken oder schieben. Nicht einmal der Biss eines Krokodils in das Ruderblatt der „Sarotti" kann Graetz erschüttern.

Doch an einer Hürde, der wuchernden, willkürlichen bis schikanösen Kolonialbürokratie, kommt der willensstarke Sachse nicht vorbei: „Wie ein Blitzschlag aus heiterem Himmel trifft mich in Elisabethville das Telegramm des Gouverneurs von Rhodesia, dass er mir nicht gestatten könne, Rhodesiaboys mit mir durch die Gebiete der Schlafkrankheit am Luapula zu führen."

Als auch der aus Paris angekündigte Ersatzkameramann kneift, werden die Optionen knapp: „So bleibt mir nichts anderes übrig, als einen Abstecher nach Europa zu unternehmen und mir selbst einen Ersatzmann zu suchen", entscheidet Graetz schließlich.

Er lässt die „Sarotti" im tiefsten Afrika zurück und nimmt mit dem Zug eine Auszeit, um das Nötigste in der Heimat zu regeln. „Der Schienenstrang, der stärkste Träger der Kultur,



CARSTEN MÖHLE: IM KIELWASSER DER EXPEDITION

Im Jahr 2011, also genau 100 Jahre nach der historischen Expedition von Paul Graetz, möchte der auf Afrika spezialisierte Reiseveranstalter Carsten Möhle aus Hohenlockstedt in Schleswig-Holstein die Originalroute mit einem Nachbau der „Sarotti" noch einmal nachfahren – natürlich mit moderner und leistungsfähigerer Motorentechnik. Möhle, nach eigener Aussage selbst dem „Lockruf Afrikas" erlegen, paddelte schon vor Jahren auf dem Kongo und reiste mit dem Unimog auf Graetz'schen Spuren. Im Augenblick sucht er noch Sponsoren, die beim Nachbau des Bootes von „Bwana Tucke-Tucke" helfen. www.bwana.de

zerstört schonungslos die Poesie des afrikanischen Wanderlebens“, beobachtet er.

Während seines zweimonatigen Aufenthalts im deutschen Reich, den Graetz mit Vorträgen zur Werbung weiterer Sponsoren nutzt, erfährt er vom Untergang und Verlust der „Sarotti“: „Von meiner durch den Büffel erlittenen Verwundung vollkommen genesen, ereilt mich in Berlin drei Wochen vor der geplanten Wiederausreise die Hiobsbotschaft, dass mein in Katanga zurückgelassenes Motorboot gesunken sei. Durch Zufall finde ich auf der Havelwerft einen fast fertigen Bootskörper aus Mahagoniholz, in den ein 6 PS Grade Petroleummotor eingebaut wird. In dankbarer Erinnerung an meinen Lebensretter, das Nährmittelpräparat, das mir nach meiner Verwundung als einzig mögliche Nahrung diente, wird das Boot auf den Namen „Hygiama“ getauft.

MIT GESCHIENTEM KIEL UND NEUEN MAHAGONI-PLANKEN ÜBER DEM LECK

Im Juni 1912 ist Graetz zurück in Afrika, um die Expedition fortzusetzen, diesmal von Banana an der Atlantikküste kommend. Wieder packt ihn das Fieber der Begeisterung: „Wie unser lieber deutscher Wald mit seiner heiligen Stille, seinem würzigen Nadelduft, seinem kühlen Moos an kristallklaren Quellen, seinen Blumen und Früchten, seinen Käfern, Vögeln und Jägerfreuden unsere Seele träumerisch und sehnsuchtsvoll stimmt, so zieht der Zauber des tropischen Urwaldes mit seinen tiefen, unergründlichen Schatten, seinem gigantischen Baumwuchs, dem üppigen, schier undurchdringlichen Wachstum und seiner geheimnisvollen Fauna und Flora den Nordländer immer von neuem in seinen Bann.“ Diesmal macht ihm fehlender Treibstoff zu schaffen, und die Urgewalt des Kongos, dieses Königs der Ströme Afrikas. Ganz authentisch von der Küste ins Landesinnere gelingt Graetz die Reise, von Westen kommend, auch nicht. Erst in Leopoldville, dem heutigen Kinshasa, verlässt er mit der „Hygiama“ den Dampfer. Umso größer werden die Strapazen den Kongo flussaufwärts. Die Versorgungskette steht trotz minutiöser Planung des Deutschen nicht. Am 11. August 1911 schlägt das Boot in der Dunkelheit hinter den Carnapa-Stromschnellen leck und wird in einer dramatischen Rettungsaktion über Wasser gehalten. Mit geschientem Kiel und zwei neuen Planken aus einheimischem Mahagoni über dem 75 cm langen Leck tuckert Graetz weiter.

Im November 1911 schließlich verkauft er die große und unhandlich schwere „Hygiama“ an eine englische Handelsfirma weit flussaufwärts, verteilt das Gepäck auf die Schultern einer mehrköpfigen Karawane einheimischer Lastenträger, erklimmt mehr als 1000 Höhenmeter unter der sengenden Sonne der Tropen und erreicht schließlich mit einem Kanu jenen Ort im tiefsten Süden des Kongo, wo er sein erstes Boot im vergangenen Jahr unfreiwillig hatte zurücklassen müssen.

„Von der Ostküste mit der ‚Sarotti‘ von der Westküste mit der ‚Hygiama‘ wurde Katanga erreicht, bei gleichzeitiger Durchquerung des schwarzen Erdteils“ – knapper hätte Graetz sein außergewöhnliches Abenteuer nicht zusammenfassen können. ■

ABBILDUNGEN: KEYSTONE/KEYPIX (SEITEN 20/21 U. 27), ALLE ÜBRIGEN CARSTEN MÖHLE/BILDARCHIV BWANA TUCKE-TUCKE

Durch die Menüs scrollen, Karte verschieben, Funktionen auswählen, tägliche Navigationsarbeiten einstellen - und das alles in Sekundenschnelle. **HybridTouch-Technik**: Navigieren Sie schnell und einfach mit dem Touchscreen bei ruhigem Wetter oder über die normalen Tasten bei Regen und bei rauen äußeren Bedingungen.

E-Serie Widescreen – das Beste aus zwei Welten.

Eissing GmbH
Hamburg Tel. 040-237808-0
Emden Tel. 04921-8008-0
Bernau/Chiemsee Tel. 08051-964248
www.eissing.com

Raymarine®
…world leaders in marine electronics.