

Ankunft der Container

In der Woche vom 6. Februar sollten die Container in Albadar ankommen. Am 4. März, mit einem Monat Verspätung, stehen zwei Lastwagen, bepackt mit den ersehnten Containern zur Grenzabfertigung in Selety – eine erste Erleichterung tritt ein. Die Plomben sind nicht geöffnet worden, eine zweite Erleichterung tritt ein. Schon einen Tag später lassen die Zöllner passieren - dritte Erleichterung. Bouba Bodiang, der Transitär hat gute Arbeit geleistet, auch wenn ich mir mein Vertrauen ihm gegenüber zeitweise schon einreden musste. Dass die Trailer, auf denen die Container liegen Rahmenkonstruktionen und nicht wie abgemacht Flächen sind, beunruhigt mich nur am Rande, ich denke wir können sie auch so abziehen.



Zollabfertigung in Selety



Die Trucks passieren die Hauptkreuzung in Diouloulou

Auf den letzten 35 Km, von Selety nach Albadar bieten sich die Chauffeure ein Rennen, das seinesgleichen sucht. Bis Diouloulou hat „Rot“ nur wenige Sekunden verloren. Danach liegt er im Nachteil der Staubwolke, so kann ich ihn gar nicht mehr sehen. Ich wollte den letzten Streckenabschnitt fotografieren, durfte mich also nicht überholen lassen, sonst wäre ich selbst in die Staubwolke und zwischen die Lastwagen geraten. Wenn ich nur etwas mehr Verständnis für Truck-Rennen aufbringen könnte, würde ich die beiden Volvo empfehlen.



Freie Fahrt zwischen Diouloulou und Bandykaki



Die Dorfbewohner von Bandykaki haben zur Verkehrsberuhigung Äste auf die Strasse gelegt

Angekommen in Albadar geht's rasch weiter. „Rot“ ist noch nicht in Sicht, es bleibt auch keine Zeit nach ihm Ausschau zu halten.



Das hintere Auflager ist bereit, die Container darauf abziehen



Wir weisen den ersten Lastwagen dicht an die Hauswand ein

Um die Container ab den Trailern abziehen, brauchen wir Material aus dem weissen Container. Natürlich nimmt mich auch wunder, ob es im Inneren noch gleich aussieht wie nach dem Laden in der Schweiz.



Auftrennen der 1. Plombe



Völlig unverändert! Das gleiche Bild, wie nach dem Verschiessen

Einige Gegenstände müssen entladen werden, um an das Material zum Abziehen der Container zu kommen. Die Hilfe ist weit grösser als gewünscht, die Chauffeure mit ihren Begleitern, der Transitär, die Zöllner von Selety, Nachbarn, die spontan zu Besuch kommen und wohl auch der eine und andere Unbekannte, der die Gelegenheit nutzt sich unter die Menge zu mischen. Wer die Problematik des Neides hierzulande verstanden hat, begreift mein Unbehagen. Je schneller die Container abgezogen und die Chauffeure auf dem Rückweg sind, desto rascher kehrt Ruhe ein und wir können unsere Arbeit verrichten.

Doch so einfach soll es nicht sein.



Grosse Hilfe beim „Ausgraben“ des Materials, für den Abzug der Container



Konfektionieren der Drahtseile

Mit den Drahtseilen wird der Container an drei Bäumen befestigt. Die vorbereiteten Eisenrollen (für die Rahmen-Trailer schlecht geeignet) sollen die Reibung zwischen Trailer und Container verringern. Doch die Seile halten dem Zug nicht stand und auch beim zweiten Versuch reißen sie noch einmal.



Container mit Drahtseilen an Bäumen befestigt



Die 15mm Stahlseile halten nicht stand

Wir sehen keine Möglichkeit die gefüllten Container abziehen, es bleibt nichts anderes übrig als erst auszuladen. Für Bouba Bodiang ist das kein Problem, wir sollen doch einfach rasch abladen, die Chauffeure warten so lange. Vergeblich versuche ich ihm klar zu machen, dass dies keine schnelle Sache ist, denn es sind keine Kartonschachteln, sondern eine komplette Einrichtung einer Schreinerei mit schweren Maschinen, die es sorgfältig auszuladen gilt. Wegen der falschen Trailer ist Bouba mindestens daran beteiligt, dass das Abziehen der Container nicht funktioniert. Seltsam stur bleibt er dabei, dass das Abladen eine rasche Sache sei, ich müsse einfach genügend Leute organisieren. Nach vielen Telefonen mit Bouba und mit dem Transportunternehmen, wird langsam klar, dass es um Geld geht – die Trailer-Miete sei sehr teuer, so Bouba, doch wie teuer genau, bleibt unklar. Zum guten Glück ist Andi da, der mir mit genügend Distanz und kühlem Kopf zur Seite steht. Es gilt, möglichst unbedacht von Bouba's Druck und den noch immer zu vielen Leuten auf dem Gelände so schnell wie möglich auszuladen, ohne ein Sicherheitsrisiko einzugehen. Andi ist während der ganzen Aktion dabei – der Himmel hat ihn geschickt.

Als erstes bauen wir hinter den Containern eine Art Bühne, damit das Material auf einer Ebene aus den Containern gezogen werden kann.



Das vorbereitete Auflager dient nun nicht wie geplant zum Auflegen der Container, sondern als Unterkonstruktion der Bühne

Um die Maschinen auf den Boden abzusenken, haben wir Vorbereitungen zum Bau eines „Laufkranes“ getroffen.



Ein 10m langer und 572 Kg schwerer H-Träger wird mit einem Kettenzug aus dem Container gezogen

H-Träger und Montageplatten müssen für die Befestigung an den Betonträgern erst gebohrt werden. Doch die Bohrer halten nicht was sie versprechen, so benötigen wir alleine für die 24 Löcher 1 ½ Tage. Dann ziehen wir den Träger auf, bis wir ihn anschrauben können. Die Chauffeure realisieren, wie viel Arbeit zu tun ist, kommunizieren dies mit ihrem Arbeitgeber und fahren endlich mit den Zugfahrzeugen nach Banjul zurück. Wenn die Container entladen sind, kommen sie noch einmal, um die Trailer zu holen. Nun können wir ungestört unsere Arbeit fortsetzen.



Mit Kettenzügen und Spannssets ziehen wir den Träger Stück für Stück höher

Entladen der Container

Drei Tage nach der Ankunft der Container können wir mit Entladen beginnen. Unser Laufkran, den wir für die schweren Lasten noch zusätzlich abgestützt haben, erweist tolle Dienste.



Entladen der Schürfmachine für Hobelmesser



Entladen des Stromgenerators



Hier die Zuschneide-Kreissäge „Irion“



In fünf Tagen ist das ganze Material entladen und in der Halle pallettiert. Noch nicht geordnet, doch immerhin beweglich.



Nun ist das Atelier zur Lagerhalle geworden, das Material ineinander geschachtelt



Die leeren Container



Der erste Container wird vom Trailer entladen

Rückzug der Trailer

Etwas unsanft schliesst das Kapitel des Materialtransports, doch das Ziel ist erreicht. Niemand wurde verletzt und das Material ist vollständig und unversehrt!



Der Container bleibt an seinen Querträgern am Boden hängen



Aufschlag auf dem Boden



Da stehen sie, die leeren Hüllen, die letzte Fahrt wird nicht ihr letzter Einsatz gewesen sein

Einbaugestelle

Henry Moussa, der freundliche Schwede, der seinen Keramikplattenhandel in Abéné altershalber aufgibt, verkaufte uns seine alten schwedischen Eisengestelle günstig. Bevor wir diese Gestelle einbauen können, müssen die teilweise stark rostenden und gerissenen Ecken der Tablare neu verschweisst werden. Diese Arbeit kann ich Sadio übergeben. Danach werden die 262 Tablare und die dazugehörigen Stützen gründlich gereinigt und mit einer Rostgrundierung neu gestrichen. Eine dankbare Arbeit, die Omar und Ousmane inzwischen gelernt haben und selbständig ausführen können. Die beiden sind somit über längere Zeit beschäftigt, falls ich ihre Hilfe nicht für andere Aufgaben benötige. So beschäftigt uns die Renovation der Gestelle bis im Mai.



Omar links und Ousmane (mit Hut) reinigen und streichen Stützen der Einbaugestelle

Kurt Koch