

Michael Berg, M. A.:

Die lange Fahrt der *Liemba*. Die unglaubliche Geschichte eines Schiffes vom Tanganjika-See.

Vorwort.

Die Geschichte des auf dem ostafrikanischen Tanganjikasee verkehrenden Passagier- und Frachtschiffes *Liemba*, der ehemaligen *Goetzen*, mutet so facettenreich und spannend an, daß man glauben könnte, sie wäre in Hollywood erdacht worden. Doch die Geschichte ist wahr.

Als Basis für diesen Text diente eine durch mich bereits im Jahre 2009 erstellte Abhandlung zur Geschichte des Schiffes. Im Rahmen der nun vorliegenden Überarbeitung wurden diverse zwischenzeitlich gewonnene Erkenntnisse durch mich eingearbeitet. Ebenso wurden die verwendeten Quellen entsprechend dargestellt. Bei der Quellenrecherche wurde ich durch Herrn Prof. Hans-Jürgen Ihnen aus Hannover unterstützt.

Deutsche Kolonialzeit.

Die Geschichte des Dampfschiffes *Goetzen* beginnt in den letzten Jahren der deutschen Herrschaft über Deutsch-Ostafrika. Diese größte und bevölkerungsreichste Kolonie des deutschen Kaiserreiches bestand aus den heutigen Ländern Tansania (ohne Sansibar, das 1890 gegen das bis dahin britische Helgoland eingetauscht worden war), Ruanda, Burundi sowie einem Teil Mosambiks. Eines der Ziele der Kolonialverwaltung bestand in der Sicherung der politischen Herrschaft in der Kolonie. Die Möglichkeit rascher Truppenverlegungen mit Hilfe einer effizienten Verkehrsinfrastruktur war somit erforderlich.

Es ist jedoch ebenso offensichtlich, daß die für den Tanganjika-See geplanten deutschen Passagier- und Frachtschiffe ebenso als Baustein für den Aufbau einer modernen zivilen Verkehrsinfrastruktur zu betrachten sind wie der Bau der Mittellandbahn. Beide Verkehrsträger sollten sowohl der wirtschaftlichen Erschließung innerhalb der Kolonie als auch über deren Grenzen hinaus dienen. Ihr Bau galt auch als Voraussetzung für eine Abtransportmöglichkeit von Rohstoffen aus Nordrhodesien sowie aus Belgisch-Kongo, wo sich ein Abtransport über den Kongo-Fluß nach Westen als sehr viel aufwendiger herausgestellt hätte.¹

¹ Unbekannter Verfasser: *The last of the Mohicans. Germany's one last unconquered colony*. In: *The Hawera And Normanby Star*, Volume LXXI, 22. Februar 1916, S. 3: <http://paperspast.natlib.govt.nz/cgi-bin/paperspast?a=d&d=HNS19160222.2.10> (abgerufen 16. 3. 2014); Willibald Sonntag: *Dampfer „Liemba“ ex „Götzen“ – Deutscher Schiffsveteran auf dem Tanganjikasee*. In: *Technikgeschichte*, Band 40, 2/1973, S. 162, unter Zitierung eines 1913 durch Schlüpmann veröffentlichten Artikels im Deutschen Kolonialblatt; Unbekannter Verfasser: *Tanganjika-Bahn*. In: *Hansa. Deutsche nautische Zeitschrift*, Nr. 6, 7. 2. 1914, S. 211;

Als erster Schritt entstand die Eisenbahnverbindung von Dar es Salaam nach Kigoma am Tanganjika-See. Die Vorarbeiten für den Bau der Strecke wurden im Jahr 1896 durch die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft (DOAG) begonnen. Nachdem im Jahre 1900 durch den Reichstag ein Reichszuschuß in Höhe von 100.000 Mark abgelehnt worden war, konnte die Finanzierung des Bauprojekts erst 1904 durch ein Bankkonsortium sichergestellt werden. Nachdem am 9. 2. 1905 durch Prinz Adalbert von Preußen in Dar es Salaam der erste Spatenstich erfolgt war, konnte bis Dezember 1907 der erste Streckenabschnitt bis Morogoro dem Verkehr übergeben werden, dem im Juni 1912 der Abschnitt bis Tabora folgte. Am 2. Februar hatte die Gleisspitze die Endstation in Kigoma am Tanganjika-See erreicht.² Die Linie ist noch heute unter dem Namen „Central-Line“ in Betrieb.

In jenem Zeitraum existierten auch erste Überlegungen zum Bau dreier größerer Dampfschiffe für die Einrichtung eines regelmäßigen Schiffsverkehrs auf dem Tanganjika-See. Im Juni 1910 erkundigte sich die Kolonialverwaltung deshalb bei der Eisenbahnverwaltung in Tabora über die Ausmaße vergleichbarer britischer Dampfer auf dem Victoria-See. Diese wiesen eine Verdrängung zwischen 600 und 1.200 Tonnen auf. Als ersten Schritt galt es, die Kosten für ein in Deutschland vorzumontierendes Schiff einschließlich seines Transports nach Dar es Salaam zu ermitteln. Das Schiff sollte über eine Verdrängung von etwa 1.000 Tonnen und über einen Tiefgang von etwa vier Metern verfügen. Mit diesen Dimensionen konnte das Schiff an den meisten Stellen am See in einer Uferentfernung von etwa 400 bis 500 Metern ankern. Die Kosten wurden auf 400.000 bis 500.000 Mark geschätzt.³

Im März 1911 befaßte man sich ausführlich mit der Frage, ob das Schiff Dieselmotoren beziehungsweise einen Holz- oder Kohlegefeuerten Dampftrieb erhalten sollte. Hierbei wurde zunächst der Dieselantrieb als zukunftsweisende Technologie bevorzugt, speziell vor dem Hintergrund vielversprechender Versuche der Treibstoffgewinnung aus verschiedenen in der Kolonie in größerem Umfang vorhandenen Pflanzen bzw. deren Früchten, wie beispielsweise der Palme oder der Erdnußpflanze.⁴ Der Aufbau der Anlagen für eine örtliche Ölproduktion erwies sich jedoch als zu aufwendig.

Im März 1914 wurde dann erwogen, die Schiffe auf dem Tanganjika-See und die Dampflokomotiven der Mittellandbahn mit Kohle aus dem auf der anderen Seeseite in Belgisch-Kongo gelegenen Ort Lukuga zu beliefern. Die hierfür benötigte Kohle sollte von Albertville (heute: Kalemie) quer über den See nach Kigoma transportiert werden. Hierfür war die Beschaffung zweier Schleppkähne von je 200 Tonnen vorgesehen, die durch das

Unbekannter Verfasser: *Nachrichten von den Werften und aus der Industrie. Deutscher Schiffbau in Ostafrika.* In: *Schiffbau*, Nr. 18, 23. 6. 1915, S. 510, unter Zitierung eines im „Vorwärts“ erschienenen Berichts.

² Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918.* Band 6: *Die Kämpfe der Kaiserlichen Marine in den Deutschen Kolonien.* Teil 2: *Deutsch-Ostafrika.* Herausgeber: Marine-Archiv. Berlin, 1935, Fußnote 1, S. 176.

³ Franz Joseph Meyer: *Passagierdampfer für den Tanganjika-See.* In: *Werft, Reederei, Hafen*, 4/1922, S. 99; L. B. Cane: *S.S. „Liemba“.* In: *Tanganyika Notes and Records*, 23/1947, S. 31.

⁴ L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 32 unter Zitierung eines Schreibens des Direktors der OAEG zur Frage der Verwendung von Dieselmotoren oder Dampfmaschinen unter Beifügung einer Zusammenfassung des Aufsatzes von J. Kollmann: *Die technischen Fortschritte des Jahres 1911.* In: *Technische Monatshefte*, 2/1912, S. 33. Anm. d. Verf.: Entsprechende Planzeichnungen von für in den Einbau in „S 300“ vorgesehene Öltanks beziehungsweise Dieselmotoren existieren im Firmenarchiv der Meyer Werft unter dem Verzeichnis „GOETZEN S. 300“.

Dampfboot *Hedwig von Wissmann* gezogen werden sollten.⁵ Aus dem Lohnbuch der Meyer Werft geht hervor, daß diese im Zeitraum 6. Juni 1914 bis Anfang 1916 auch mit dem Bau der Schleppkähne beschäftigt war. Da kriegsbedingt eine Lieferung nach Deutsch-Ostafrika nicht mehr möglich war, wurden sie danach wieder auseinandergenommen. Da sich die Idee der Kohlenfeuerung für S 300 somit erledigt hatte, kam es zu dem Holzgefeuerten Dampftrieb des Schiffes.⁶

Nachdem sich 1912 ein Ende der Bauarbeiten an der Mittellandbahn abzeichnete, bestellte die Ostafrikanische Eisenbahn-Gesellschaft (OAEG) um den Jahreswechsel 1912/13 bei der Werft Joseph L. Meyer in Papenburg an der Ems ein Passagier- und Frachtschiff mit Doppelschraubenantrieb für den Dienst auf dem Tanganjika-See, das bis Ende 1913 abgeliefert werden sollte. Das Schiff sollte 406.000 Mark kosten und in fünf Raten zwischen der Auftragsbestätigung und der Ablieferung im Hamburg bezahlt werden.⁷ Mit seinem Namen *Graf von Goetzen* sollte es an den ehemaligen Gouverneur der Kolonie erinnern.⁸

Laut einer Bescheinigung des Germanischen Lloyd vom 14. April 1913 wies das bestellte Schiff eine Länge in der Kielwasserlinie von 67 Metern, eine Breite von 10 Metern und eine Verdrängung von 1.150 Tonnen auf. Sein Rumpf war über der Wasserlinie 3,4 Meter hoch und der Konstruktions-Tiefgang betrug 2,3 Meter, dies jeweils bei einer Beladung mit 480 Tonnen Ladung, 60 Tonnen Heizmaterial und 10 Tonnen Wasser. Es verfügte über zwei Rundkessel des Typs „Scotch“ mit einer Heizfläche von 79 m², die für die Befeuerung mit Holz und Kohle ausgelegt waren und für Ölfeuerung nachgerüstet werden konnten. Seine beiden Dreifach-Expansions-Dampfmaschinen sollten eine Leistung von zusammen 500 PSi erbringen und die über einen Durchmesser von zwei Metern verfügenden Schrauben sollten dem Schiff bei 155 U/min und in ruhigem Wasser zu einer Geschwindigkeit von 9,5 Knoten verhelfen.⁹ Bei den Testfahrten im Juni 1915 wurde allerdings bei Holzfeuerung nur eine Höchstgeschwindigkeit von 8,25 Knoten erzielt.¹⁰

Ursprünglich verfügte das Schiff über sieben Einbettkabinen für Passagiere der Ersten Klasse, über fünf Zweibettkabinen der Zweiten Klasse sowie je einen Ess- und Rauchsalon Erster und Zweiter Klasse.¹¹ Die Einrichtung der Kabinen bestand aus Teakholz und war mit der auf anderen deutschen Dampfern jener Zeit vergleichbar. Besonders wurde betont, daß das Schiff über eine Kohlensäure-Eis- und Kühlmaschine verfügte, die der Kühlung eines Fleischaufbewahrungsraumes diene und die über eine Kapazität von drei Kilogramm Eis pro Stunde verfügte sowie über eine elektrische

⁵ L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 35.

⁶ Auskunft Herr Waldemar von Gruchalla, Leiter Firmenarchiv Meyer Werft GmbH, 28. 2. 2014. Die Gewichtsangabe „200 Tonnen“ bezieht sich demnach auf die Zuladungskapazität der Schleppkähne.

⁷ L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 32.

⁸ Einzelheiten zu Gouverneur von Goetzen unter: http://de.wikipedia.org/wiki/Gustav_Adolf_von_Götzen (abgerufen 16. 3. 2014).

⁹ Franz Joseph Meyer: *Passagierdampfer für den Tanganjika-See*, S. 100; Unbekannter Verfasser: *Götzen*. In: *Schiffbau*, Nr. 22, 25. 8. 1915, S. 645 unter Zitierung von im Deutschen Kolonialblatt veröffentlichten Angaben.

¹⁰ L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 35.

¹¹ Auswertung des Generalplans in dem Artikel von Franz Joseph Meyer: *Passagierdampfer für den Tanganjika-See*, S. 99: In diesem Generalplan sind sieben Erste-Klasse-Kabinen ausgewiesen. Im Widerspruch dazu steht ein aus dem April 1913 datierender Generalplan, der sich unter dem Verzeichnis „GOETZEN S. 300“ im Archiv der Meyer Werft befindet. Dort sind nur sechs Räume als Erste Klasse-Kabinen ausgewiesen; der siebte Raum steht dem Steuermann zur Verfügung.

Beleuchtungs- und Ventilationsanlage, die aus zwei mit jeweils einer einzylindrigen Dampfmaschine direkt gekuppelten Gleichstromerzeugern von 110 Volt Spannung bestand.¹² Das Schiff war für eine Besatzung von 64 Mann (60 Mannschaften und vier Offiziere) ausgelegt.¹³ Ein Raum mit „Kojen für 54 Schwarze“ befand sich im Bugbereich des Schiffes, was darauf schließen läßt, daß das Schiff auch für den Transport von Askartruppen ausgelegt war. Diverse sanitäre Einrichtungen für die unterschiedlichen Klassen vervollständigten die Ausstattung der Innenräume.

Am 20. September 1913 sprach sich der Direktor der OAEG gegenüber dem Reichskolonialamt dafür aus, noch ein zweites Schiff mit denselben Abmessungen und bei demselben Hersteller zu ordern. Aufgrund gesunkener Preise sowie bereits bestehender Pläne waren die Kosten für diese Einheit um 16.560 Mark geringer. Die Genehmigung hierfür erfolgte am 20. Oktober und das Schiff, welches in Erinnerung an den von 1906 bis 1912 regierenden Gouverneur Deutsch-Ostafrikas den Namen *Freiherr von Rechenberg* erhalten sollte, wurde bestellt.¹⁴

Aufgrund des Ausbruchs des Ersten Weltkrieges konnte die *Freiherr von Rechenberg* jedoch nicht mehr abgeliefert werden. Bis Mitte 1916 wurde an diesem Schiff noch in größerem Umfang weitergearbeitet. Zwischen 1917 und 1919 existierten Pläne, es zu einem reinen Frachtschiff umzubauen und andernorts in Dienst zu stellen. Die Arbeiten gingen bis Ende Juli 1921 in reduzierter Form weiter. Danach wurde das Schiff jedoch zwecks Gewinnung von Rohstoffen und Ersatzteilen abgebrochen.¹⁵

Für das dritte Schiff der Klasse wurde der Auftrag nicht mehr erteilt.¹⁶

Am 7. November 1913 wurden auf Anordnung von Wilhelm Heinrich Solf, Staatssekretär des Reichskolonialamtes, die Namen der beiden geplanten Schiffe *Graf von Goetzen* und *Freiherr von Rechenberg* in *Goetzen* und *Rechenberg* geändert.¹⁷

Die Teile der ersten beiden Schiffe wurden unter der Anleitung und Überwachung des Germanischen Lloyd für die extra hierfür aufgestellte Klasse „100 A 4 Tanganjikasee“ bei der Meyer Werft in Papenburg gefertigt. Da der Transport der *Goetzen* an den Tanganjika-See „in Einzelteilen“ geplant war, wurden ihre Bauteile im Rahmen der Vormontage in Papenburg jedoch nicht vernietet, sondern lediglich provisorisch zusammengeschrubt. Auf der Helling wurde zwischen dem 15. und dem 22. November 1913 die Konstruktion des Schiffes geprüft, wobei sogar die Dampfkessel befeuert und die Dampfmaschinen einem Testlauf unterzogen wurden.¹⁸ Die Abnahme durch die OAEG erfolgte zwischen dem 20. und dem 26. November 1913.¹⁹

¹² Unbekannter Verfasser: *Götzen*, S. 645; siehe auch die Bilder bei Rolf Eilers/Klaus-Peter Kiedel: *Sechs Generationen Schiffbau in Papenburg*. Hrsg.: Meyer Werft. Bremerhaven, 1988, S. 81 f.

¹³ Auswertung des Schiffsplans bei Franz Joseph Meyer: *Passagierdampfer für den Tanganjika-See*, S. 99.

¹⁴ L. B. Cane: *S.S. „Liamba“*, S. 33.

¹⁵ Mündliche Auskunft Herr Waldemar von Gruchalla, Leiter Firmenarchiv Meyer Werft, 16. 1. 2014.

¹⁶ Erich Gröner: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*. Bd. 7, München, 1990, S. 221.

¹⁷ L. B. Cane: *S.S. „Liamba“*, S. 33.

¹⁸ Unbekannter Verfasser: *Götzen*, S. 645; Lohnbuch Meyer Werft 1913, S. 71. Signatur „K6/64“, Archiv Meyer Werft GmbH.

¹⁹ Das Datum ist nicht eindeutig zu bestimmen. Als Termin werden der 20. 11. (Judith Fehrenbacher: *Jenseits von Papenburg – im Kielwasser deutscher Kolonialgeschichte*. Radioreportage SWR 2, 1. 1. 2012) und der 22. 11. (Sarah Paulus: *Tansania (Teil 2): Daten zur MV Liamba, früher SMS Graf GOETZEN*; <http://sarahpaulus33.wordpress.com/2011/11/28/daten-und-informationen-zur-mv-liamba-fruher-sms-graf-goetzen>, abgerufen 16. 3. 2014) genannt. Bei L. B. Cane: *S.S. „Liamba“*, S. 33 findet sich die Aussage,

Auch das Lohnbuch der Meyer Werft der Jahre 1913 und 1914 ermöglicht interessante Einblicke in die einzelnen Bauprozesse von „Schiff No. 300, Passagier- und Frachtdampfer für den Tanganjikasee“, da dort auf den Doppelseiten 65 bis 74 sowie 98 die unterschiedlichen schiffbaulichen Arbeitsschritte entsprechend den jeweils beschäftigten Mitarbeitern aufgeschlüsselt sind.

Zwischen 25. Januar 1913 und 4. April 1914 sind zunächst umfangreiche, nicht näher bezeichnete Arbeiten vermerkt. Sie dürften sich auf die Herstellung des Rumpfes und der Aufbauten beziehen.

Antriebseitig wurden die als „2 Maschinen No. 39“ bezeichneten Dampfmaschinen zwischen 18. Januar 1913 und 7. Februar 1914 hergestellt; die beiden „Kessel No. 215/16“ zwischen 1. März 1913 und 10. Januar 1914; die Wellenleitungen zwischen 15. März und 29. November 1913; die Kesselgarnitur zwischen 7. Juli und 29. November 1913 und eine „Vorrichtung zum Einsetzen von Maschinen und Kessel“ zwischen 20. September und 18. Oktober 1913.

Weiterhin vermerkt ist der Bau

- der Rohrleitungen zwischen 17. Mai 1913 und 7. Februar 1914;
- der „Ventilationsmaschine (incl. Gehäuse)“ zwischen 17. Mai 1913 und 7. Februar 1914;
- der Takelage zwischen 24. Mai und 29. November 1913;
- der vom Steuerrad auf der Brücke zum Ruder führenden Steueranlage zur mechanischen Kraftübertragung, einschließlich Axiometerleitung, Steuerrollen, Leitungen und Schutzblechen über Deck zwischen 2. August und 29. November 1913;
- der Ankerwinde zwischen 6. September und 29. November 1913;
- der Umsteuerungsmaschine zwischen 13. und 27. September 1913;
- zweier Ladewinden zwischen 13. September und 29. November 1913;
- der Bilge- und Ballastleitung zwischen 20. September und 29. November 1913;
- der elektrischen Anlage zwischen 20. September 1913 und 7. Februar 1914;
- der Eismaschine zwischen 11. Oktober und 29. November 1913.

Abschließend wurden zwischen 8. November 1913 und 31. Dezember 1914 noch „Inventar- und Reserveteile, Werkzeuge und nachträglich bestellte Reserveteile“ hergestellt.

Für den Zeitraum 15. bis 22. November 1913 ist ein „Probieren auf Stapel, Kessel heizen, Maschinen etc. probieren“ vermerkt.

Das „Auseinandernehmen, Verpacken und Verladen des Schiffes“ erfolgte zwischen dem 31. Oktober 1913 und dem 31. Dezember 1914.

Für 1914 findet sich ein Vermerk, wonach „Werkzeuge zur Montage aus den Lohnbüchern entnommen [wurden], da dieselben als ‚Reparaturen‘ ausgezogen waren.“²⁰

wonach am 26. 11. der Direktor der O.A.E.G. in Berlin den Vollzug der Abnahme nach Dar es Salaam meldete. Siehe ferner: Unbekannter Verfasser: *Schiffahrt auf dem Tanganika- und Viktoria-See*. In: *Deutsch-Ostafrikanische Zeitung*, 8. 11. 1913, S. 2, wo jedoch nur die Rede davon ist, daß die *Goetzen* der erste von mehreren neu zu bauenden Dampfern sei und demnächst vom Stapel gehen würde.

Anhand der Zahlen des Lohnbuchs fällt zunächst auf, daß an diversen Bauteilen bis in das Jahr 1914 hinein gebaut wurde. Bis zum 10. Januar 1914 betrifft dies die Kessel, bis zum 7. Februar 1914 die Dampfmaschinen, Rohrleitungen, die Ventilationsmaschine und die elektrische Anlage. Bis zum 4. April 1914 wurde an Teilen für den Rumpf und die Aufbauten gearbeitet, Inventar- und Reserveteile, Werkzeuge und nachträglich bestellte Reserveteile wurden sogar bis Ende 1914 gefertigt. Es handelt sich jedoch ganz überwiegend um unbedeutend kleine Positionen, die sich vermutlich durch Restarbeiten, konstruktive Änderungen, Nachbestellungen oder ähnliches erklären.

Der Leiter des Firmenarchivs der Meyer-Werft erläutert dies so:

Nach 22. 11. 1913 wurden für die Sparte ‚Schiffbau‘ noch 779,38 Mark berechnet, wovon 100 Mark im April 1914 an den Meister (Rüter?), wohl als Prämie, ausbezahlt wurden. Von den restlichen 679,38 Mark entfielen 3 Mark auf Werkzeug, 0,90 Mark auf Schraubenschneidmaschine, 90,60 Mark auf Schiffbau (Malen, Reinigen, Cementieren), 9,86 Mark erhielt der Meister, 3,41 Mark die Schmiede, 3,93 Mark die Schmiedearbeiter, 163,93 Mark gingen an die Nieter und Verstemmer, 8,94 Mark bekamen die Zimmerer für Holzarbeiten, 55,68 Mark die Tischler, 116,65 Mark die (Schiffbau-)Schlosser und 222,48 Mark die Schiffbauer und Arbeiter.

Ich nehme an, daß es sich hier um Restarbeiten handelt, vielleicht sogar um ‚Beseitigung‘ der zur Abnahme des Schiffes gebauten Einrichtungen. Bei den Maschinen beträgt der ‚Überhangbetrag‘ grade mal 54,65 Mark. Wovon 39,48 Mark auf die Maschinenfabrik-Schlosser entfallen und 3,15 Mark auf den Tischler, der wohl eine Kiste für die Teile (?) gebastelt hatte. Bei den Kesseln steht der Betrag mit 0,50 Mark für den Meister zu Buche, dazu kamen noch 10,96 Mark für die Kesselschmiede. Wahrlich Beträge, die man fast vernachlässigen kann. Ähnlich sieht es bei den Rohrleitungen aus.²¹

Erstaunlich sind auch die im Zusammenhang mit dem „Auseinandernehmen, Verpacken und Verladen des Schiffes“ genannten Daten. Offenbar wurde mit den ersten Arbeiten hierzu verhältnismäßig früh – am 31. Oktober 1913 – begonnen und somit vor dem offiziellen Abnahmetermin, der zwischen dem 20. und dem 26. November 1913 stattfand. Worin die davor durchgeführten, vom Umfang her geringfügigen Arbeiten bestanden haben könnten, bleibt unklar. Der Schwerpunkt der Demontearbeiten erfolgte dann zweifellos im Dezember 1913 und Januar 1914. Wenngleich die Beträge ab Februar 1914 merklich nachlassen, sind doch auch für den Zeitraum Februar bis Dezember 1914 noch Arbeitsleistungen im Zusammenhang mit der Demontage, Verpackung und Verladung des Schiffes vermerkt. Vermutlich handelte es sich hier jedoch lediglich um Nacharbeiten, Nachbestellungen oder konstruktive Änderungen. Dabei ist davon auszugehen, daß ab Anfang Juli 1914 gefertigte Teile aufgrund des Kriegsausbruches ihr Ziel nicht mehr erreicht haben dürften. Dies gilt beispielsweise für die Hellingwagen. Die bis Ende 1914 weiterlaufenden Einträge können entweder als Hinweis auf ein allgemein erhofftes schnelles Kriegsende verstanden werden; das heißt, man ging davon aus, bald wieder in die Kolonie liefern zu können. Denkbar wäre jedoch genauso, die Worte „Verpacken und Verladen“ im Sinne von „Einlagern“ zu interpretieren, in der Hoffnung auf bessere Zeiten.²²

Wie auch immer: Nach ihrer Demontage in Papenburg wurden die Einzelteile des Schiffes in 5.000 wasserdichte Kisten (Abmessungen 2 x 2 x 2 m) verpackt und anschließend per Bahn zum Hamburger Hafen transportiert. Dort wurde die Fracht auf die

²¹ Auskunft Herr Waldemar von Gruchalla, Leiter Firmenarchiv Meyer Werft GmbH, 28. 2. 2014.

²² Anm. d. Verf.

drei Überseedampfer *Admiral*, *Feldmarschall* und *Windhuk* verladen. Die Schiffe fuhren via Mittelmeer und Suezkanal nach Ostafrika. Die Ladung der Schiffe *Admiral* und *Feldmarschall* enthielt neben den Teilen für den Aufbau einer kompletten Werft zur Endmontage am Zielort auch sämtliches Material für den Schiffsrumpf, während die *Windhuk* die Masten, Dampfkessel, die Dampfmaschine sowie weitere Zubehörteile beförderte. Die *Admiral* erreichte Dar es Salaam am 17. Januar 1914, die *Feldmarschall* am 31. Januar 1914 und die *Windhuk* am 16. Februar 1914. Auf der *Windhuk* befanden sich mit Rüter, Tellmann und Wendt auch drei Mitarbeiter der Meyer Werft, auf die später noch näher eingegangen werden wird. In der Schrift von Cane wird zudem die *Adolf Woermann* erwähnt, die ebenfalls Teile der *Goetzen* transportiert haben soll. Sie soll Dar es Salaam am 2. März 1914 erreicht haben und mit Deckshäusern, der Ausstattung der Innenräume sowie Installations- und Ersatzteilen beladen gewesen sein.²³

In seinem Telegramm an das Reichskolonialamt hatte der Gouverneur von Deutsch-Ostafrika, Heinrich Schnee, bereits im Dezember 1913 gefordert: *Die Lieferung des Schiffes Goetzen sowie der Schiffswerft sind um jeden Preis zu beschleunigen. Bitte um Entsendung von 20 geeigneten Schiffsbauern, nach Möglichkeit Beschäftigte der Eisenbahn. Wirtschaftliche Interessen und Prestige zwingen zur Eile.*²⁴

Um dies nachvollziehen zu können, ist es erforderlich, die damalige Situation zu verstehen: Die europäischen Kolonialmächte befanden sich in der sogenannten Phase der Hochkolonialisierung. Eine Kontrolle der Transportwege galt sowohl als Frage nationalen Prestiges als auch wirtschaftlicher Notwendigkeit. Dem Tanganjika-See kam zudem aufgrund seiner geographischen Lage eine besondere strategische Bedeutung zu, markierte er doch über eine lange Strecke die Grenze zwischen den Kolonien Deutsch-Ostafrika und Belgisch-Kongo. Und dann gab es am Südende des Sees auch noch die britische Kolonie Nord-Rhodesien, die damals jedoch noch über keinen geeigneten Hafen verfügte.

Der Landtransport des Schiffes in Afrika und sein Zusammenbau wurden versichert. Aus der abgeschlossenen Versicherungspolice geht hervor, daß das Schiff für den Zeitraum 15. Februar 1914 bis 14. Februar 1915 unter Beteiligung von zwölf verschiedenen britischen Rückversicherungen zu einem Gesamtwert von 25.000 britischen Pfund versichert war. Die Versicherung deckte alle Risiken einschließlich Feuers während der Phase des Baus, der Ausstattung sowie der Probefahrten ab. Nicht abgedeckt waren dagegen Risiken zu möglichen Forderungen bzw. zu Haftpflichtfragen der Beschäftigten sowie zu möglichen mutwilligen Beschädigungen des Schiffes im Falle eines Arbeiteraufstandes. Auch Risiken einer gewaltsamen Aneignung des Schiffes (beispielsweise durch Piraten) oder im Zusammenhang mit ausbrechenden kriegerischen Konflikten waren nicht versichert worden.²⁵ Kurzum: Die britischen Gesellschaften deckten Risiken durch Beschädigung oder durch Feuer während der Transport- und Bauphase in Friedenszeiten ab.

Zusammen mit den Schiffsteilen wurden drei Mitarbeiter der Meyer-Werft an den Tanganjika-See entsandt, die mit der schwierigen Aufgabe betraut waren, das Projekt zu

²³ Unbekannter Verfasser: *Passagierverkehr auf den Dampfern der Deutschen Ost-Afrika-Linie*. In: *Deutsch-Ostafrikanische Zeitung*, 21. 2. 1914, S. 3; L. B. Cane: *S.S. „Liamba“*, S. 33.

²⁴ Zit. bei L. B. Cane: *S.S. „Liamba“*, S. 34, in englischer Übersetzung.

²⁵ L. B. Cane: *S.S. „Liamba“*, S. 34 f. Dort werden als Versicherungsname „Wm. Brandt, Söhne & Co.“ und als Versicherungsmakler „Schwartse, Petersen und Co.“ genannt.

einem erfolgreichen Abschluß zu bringen. Hierbei handelte es sich um den Schiffbaumeister Anton Rüter, den Nieter Rudolf Tellmann und den Gesellen Hermann Wendt. Die drei Schiffbauer wurden durch die Meyer-Werft beurlaubt und traten in den Dienst der OAEG. Die Bezahlung war großzügig; so erhielt Anton Rüter einen Monatslohn von 600 Mark und das zu einer Zeit, als ein Facharbeiter rund 100 Mark monatlich verdiente. Außerdem wurden mehrere Risikoversicherungen (unter anderem Tod, Invalidität) zu ihren Gunsten abgeschlossen.²⁶

Die drei Papenburger Schiffbauer erreichten Dar es Salaam am 16. Februar 1914 ebenfalls mit dem Dampfer *Windhuk*.²⁷ Zeitgleich ging der Bau der Mittellandbahn von Dar es Salaam nach Kigoma seiner Vollendung entgegen. In dem letzten Streckenabschnitt der Eisenbahnlinie von Tabora nach Kigoma hatte die Gleisspitze Kigoma bereits am Abend des 1. Februar 1914 erreicht.²⁸

Der Weitertransport der 5.000 Kisten erfolgte per Bahn. Für den Transport von besonders schweren Teilen war extra ein spezieller Tiefladewagen beschafft worden.²⁹ Die Bahnfahrt verlief nicht ohne Probleme. So verbog sich durch den Brand eines Waggons eine der beiden Schraubenwellen.³⁰

Für die öfters zu lesende Behauptung, es seien für den Transport der Kisten über Monate hinweg Tausende von Trägern eingesetzt worden³¹, fanden sich bislang keine Quellen. Korvettenkapitän Gustav Zimmer erwähnt in seinem Bericht vielmehr, daß die Teile des Schiffes *vor Ausbruch des Krieges, als die Bahn bis Kigoma fertiggestellt war, am See eingetroffen waren*.³² Auch bei Baltzer wird dies so dargestellt; die Bahn wurde

²⁶ Sarah Paulus/Rolf G. Wackenberg: *Von Goetzen bis Liemba - Auf Reisen mit einem Jahrhundertschiff*. Berlin, 2013, S. 133 f., die aus dem Arbeitsvertrag von Anton Rüter zitieren. Der vom 29. 11. 1913 datierende Vertrag liegt dem Autor vor.

²⁷ Unbekannter Verfasser: *Passagierverkehr auf den Dampfern der Deutschen Ost-Afrika-Linie*. In: *Deutsch-Ostafrikanische Zeitung*, 21. 2. 1914, S. 3; L. B. Cane: S.S. „Liemba“, S. 33.

²⁸ Unbekannter Verfasser: *Kigoma von der Tanganikabahn erreicht*. In: *Deutsch-Ostafrikanische Zeitung*, 4. 2. 1914, S. 1.

²⁹ Unbekannter Verfasser: *Götzen*, S. 645.

³⁰ Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*, S. 178.

³¹ Stephan Lamby: *Die lange Fahrt der „Graf Götzen“*. Von Papenburg nach Afrika. Dokumentarfilm, Hersteller EcoMedia, NDR 2001; Gisela Graichen/Horst Gründer: *Deutsche Kolonien – Traum und Trauma*. 2. Aufl., Berlin 2005, S. 326; Michael Stührenberg: *Die endlose Fahrt der Liemba*. In: *GEO*, 4/2007, S. 116.

³² Gustav Zimmer: *Die „Möwe-Abteilung“ auf dem Tanganjikasee in Deutsch-Ostafrika 1914-1916*. Manuskript, Berlin, 1931; Nachdruck, 1994, S. 9. Zu Gustav Zimmer siehe auch: Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*, S. 175 ff.: Korvettenkapitän Gustav Zimmer war bei Kriegsausbruch Kommandant des Vermessungsschiffs SMS *Möwe* der Kaiserlichen Marine. Das Schiff wurde am 8. 8. 1914 von der eigenen Mannschaft im Hafen von Dar es Salaam versenkt, um zu verhindern, daß es in britische Hände fiel. Zimmer stellte daraufhin seine Mannschaft dem Gouverneur zur Verteidigung der Kolonie zur Verfügung, wurde Führer der zunächst „Marine-Expeditionskorps“, später „Abteilung Möwe“ genannten Einheit und übernahm die Funktion des Militärbefehlshabers am Tanganjika- und Kiwu-See“. Die *Goetzen* war somit eine Zimmer unterstehende Einheit. Zimmer selbst unterstand unmittelbar dem Kommandeur der Schutztruppe, Oberst (später Generalmajor) Lettow-Vorbeck. Im November 1917 geriet er verletzt in britische Kriegsgefangenschaft. Nach seiner 1919 erfolgten Entlassung wurde er im Range eines Kapitäns zur See in den Ruhestand versetzt. Bis 1931 verfaßte er den eingangs genannten Bericht über die Kriegereignisse in Deutsch-Ostafrika.

demnach am 15. März 1914 dem beschränkten öffentlichen Verkehr übergeben.³³ Die offizielle Inbetriebnahme der Bahnlinie erfolgte zu einem späteren Zeitpunkt.³⁴

Nach ihrer Ankunft in Kigoma stellte die OAEG den drei Werftmitarbeitern 20 indische Angestellte der Eisenbahnwerkstatt Dar es Salaam sowie mehrere hundert afrikanische Arbeiter für die Endmontage des Schiffes zur Verfügung. Später kamen noch Hilfskräfte der Marine hinzu.³⁵ Die Montage, während welcher der verheerende Erste Weltkrieg ausbrach, sollte mehr als ein Jahr dauern.

In dieser Zeit schrieb Meister Rüter Briefe an Franz Joseph Meyer, die ein bezeichnendes Licht auf die Situation werfen, welche sich den drei Schiffbauern in Afrika bot: *Bis auf die fehlende Backdecksplatte des Vordecks ist nach der Verladung jetzt alles in Kigoma, abgesehen von zwei Kisten mit Deckschrauben, die wohl irgendwo in Dar es Salaam liegen... Das Tauwerk ist durch ein Feuer während der Bahnfahrt auf offenem Wagen völlig unbrauchbar geworden... Wir sind nun drei Wochen am Bauen [...] wir können hoffen, bis August fertig zum Stapellauf zu sein. Die elektrische Zentrale, die ich selbst habe bauen müssen, ist nun auch fertig, seit ein paar Tagen fährt ein Kran... Mit Ausnahme eines gänzlich unbrauchbaren Tischlers und eines Elektrikers habe ich keine europäische Hilfe bekommen, ich beschäftige durchschnittlich 20 Inder und 150 Schwarze, wenn das Nieten beginnt, wohl noch 100 mehr... Ich mußte die elektrische Hauptanlage alleine herstellen, und seit ein paar Tagen arbeitet unser Kran ohne Probleme. Aber das Feuer während der Bahnfahrt hat eine Propellerwelle verbogen... Ob wir im August fertig werden, kann ich Ihnen noch nicht mitteilen, denn es hängt vom Nieten ab, mit den übrigen Sachen werden wir wohl fertig. [...] Herr Hillenkamp hat mich schon gefragt, ob ich den zweiten (Dampfer) auch bauen wolle, was meinen Sie davon, ob ich es tun soll, ich habe wohl Lust dazu. [...] Wir sind alle noch gesund und haben bis jetzt kein Fieber. Wir haben zu wenig Khakianzüge und Schuhe. Die Arbeit geht gut voran, auf daß das Schiff gut dicht wird... Wir arbeiten nun schon seit drei Wochen an dem Schiff und hoffen auf den Stapellauf im August...*³⁶

Ein Telegramm an die Eisenbahnverwaltung in Tabora vom Januar 1915 kündigte den voraussichtlichen Termin des Stapellaufes für den 25. Januar an. Ein Schreiben vom 18. Mai nach dort erwähnte als Termin für die Jungfernfahrt des Schiffes und seine

³³ Franz Baltzer: *Die Kolonialbahnen mit besonderer Berücksichtigung Afrikas*. Berlin, Leipzig, 1916; Nachdruck, 2007, S. 52, 54.

³⁴ Randnotiz *Deutsch-Ostafrikanische Zeitung*, 25. 4. 1914, S. 3.: Hier ist u. a. zu lesen, daß *von jetzt an [...] sämtliche Wagenladungen durch[laufen], da in Tabora Umladungen nicht mehr stattfinden*. Siehe auch: Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*, Fußnote 1, S. 176: Demnach sollte die feierliche Eröffnung der gesamten Bahnstrecke im August 1914 anlässlich der Landesausstellung in Dar es Salaam erfolgen.

³⁵ Franz Joseph Meyer: *Passagierdampfer für den Tanganjika-See*, S. 100; Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*, S. 177 f.

³⁶ Rolf Eilers/Klaus-Peter Kiedel: *Sechs Generationen Schiffbau in Papenburg*, S. 80 f.; Dokumentarfilm *Die lange Fahrt der „Graf Götzen“*. Anm. d. Verf.: Die Briefe befanden sich im Privatbesitz von Franz Josef Meyer, Papenburg, aber leider ist keiner davon ins Archiv der Meyer Werft gelangt. Im Rahmen seiner Publikation konnte Herr Klaus-Peter Kiedel in die Originale Einsicht nehmen und so im Buch aus ihnen zitieren.

Von einem dieser Briefe liegt eine Abschrift vor, die sich im Besitz von Herrn Hermann Josef Averdung, Papenburg, befindet. Dieser Brief wurde durch Rütthers mit „11/4 1914“ nummeriert. Daß es sich hierbei um kein Datum handeln kann, ergibt sich aus dem Kontext: Rütther bezieht sich in seiner Antwort unter anderem auf einen von Joseph Lambert Meyer erhaltenen Brief vom 9. Mai. Vor allem aber gibt er an, daß seit dem Beginn der Vernietung des Rumpfes am 19. April etwa acht Wochen vergangen seien – ein klarer Hinweis, daß der Brief aus der zweiten Junihälfte 1914 stammen muß: E-Mail Herr Waldemar von Gruchalla, Leiter Firmenarchiv Meyer Werft, 22. 3. 2013.

Übergabe an ein Marinekommando der Schutztruppe die darauffolgende Woche. Zu beiden Ereignissen wurden die Vertreter der Eisenbahnverwaltung eingeladen. Aufgrund eines Schadens am Propellerschaft waren diese Termine jedoch nicht einzuhalten.³⁷

Da zudem nach Kriegsausbruch einige wichtige Teile für das Schiffes und den Stapellauf Kigoma nicht mehr erreicht hatten, war das Improvisationsgeschick der drei Papenburger Schiffbauer gefragt. Mit Unterstützung durch OAEG-Betriebsdirektor Karl Hillenkamp³⁸ und unter Leitung von Ingenieur Hübner von der Firma Philipp Holzmann war es möglich, die Probleme zu meistern.³⁹ Meyer schildert den improvisierten Stapellauf in seinem Aufsatz folgendermaßen: *Von der Firma Holzmann war vor der Baustelle ein Dock gegraben, in welches das Schiff allmählich hinabgeholt wurde. Dann wurde der Damm, der die Dockgrube von der See trennte, durchstoßen und weggebaggert, worauf das Schiff aufschwamm.*⁴⁰

Am 5. Februar 1915 schwamm das Schiff zum ersten Mal im Wasser. Danach wurde es mit Hilfe des Uferkrans (25 t Hebekraft) in Kigoma weiter ausgerüstet. Ende Mai 1915 waren die Arbeiten endlich abgeschlossen.⁴¹ Die Kosten für Vormontage, Transport und Endmontage beliefen sich auf rund 750.000 Mark.⁴²

An einem Morgen in der ersten Junihälfte 1915⁴³ absolvierte das Schiff im Rahmen einer Verlegung der 24. Feldkompanie nach Bismarckburg seine erste Fahrt mit 700 Angehörigen der Schutztruppe an Bord. Es war eine Fahrt nicht ohne Hindernisse, wie aus einem Bericht vom 18. Juni 1915 von Leutnant Batzner an Gouverneur Schnee hervorgeht. Demnach befand sich das Schiff bei rauhem Wellengang und einem starken Südwind in der Bucht von Kungwe und kam zunächst überhaupt nicht voran. Zwischen 6 und 9 Uhr morgens legte es lediglich eine knappe halbe Meile zurück. Die Leistung der zusammen 500 PS starken Dampfmaschinen erwies sich als vollkommend unzureichend und aufgrund der ungenügenden Trimmung des Schiffes tauchten seine Schrauben immer wieder aus dem Wasser aus. Zu allem Unglück gab gegen 8 Uhr 30 auch noch die mechanische Ruderanlage (ein britisches Produkt) ihren Geist auf, und da auch die Handsteueranlage außer Betrieb war, die Luken nicht dicht schlossen und die wenigen Schotten nicht übermäßig stark dimensioniert waren, befand sich die *Goetzen* in ernsthaften Schwierigkeiten. Das stolze Schiff war zu einem Spielball der Wellen geworden und begann heftig zu rollen, während in seinem Inneren alles durcheinander fiel. Zwar funktionierte gegen 9 Uhr die Ruderanlage wieder, doch bereits am nächsten Tag um 3 Uhr morgens waren sowohl die mechanische als auch die Handsteuer-Ruderanlage erneut ausgefallen. Das Schiff befand sich zu diesem Zeitpunkt auf der Höhe von Utinta, lief aus dem Ruder und begann erneut, zu rollen und sich zu neigen. Es wurde

³⁷ L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 35.

³⁸ F. Baltzer: *Karl Hillenkamp* †. In: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, Nr. 37, 4. 5. 1918, S. 184.

³⁹ Wilhelm Arning: *Vier Jahre Weltkrieg in Deutsch-Ostafrika*. Hannover, 1919, Nachdruck Wolfenbüttel, 2011, S. 232; Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*, S. 177 f.; L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 35; Unbekannter Verfasser: *Nachrichten von den Werften und aus der Industrie*, S. 510.

⁴⁰ Franz Joseph Meyer: *Passagierdampfer für den Tanganjika-See*, S. 101.

⁴¹ Franz Joseph Meyer: *Passagierdampfer für den Tanganjika-See*, S. 101; L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 35.

⁴² L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 36. Anm. d. Verf.: Diese Summe entspricht bei einem Umrechnungsfaktor von 4,87 (Statistisches Bundesamt, Verbraucherpreisindex Oktober 2011) zwar einer Summe von 3.652.500 Euro, dies stellt jedoch einen relativ niedrigen Betrag dar. Es ist daher zu vermuten, daß für eine reale Umrechnung auch weitere Faktoren wie zum Beispiel veränderte Lohn- und Materialkosten zu berücksichtigen sind.

⁴³ Unklar ist der genaue Termin dieser Fahrt. L. B. Cane: *S.S. „Liemba“* legt auf S. 36 das Abfahrtsdatum vor den 1. Juni, während Aßmann auf S. 189 ein Datum nach dem 10. Juni angibt.

dann durch den Wind nordwärts in Richtung Kigoma getrieben und entfernte sich mit einer Geschwindigkeit von etwa drei oder vier Meilen pro Stunde ungefähr zwei Meilen von der Küste. Aufgrund des Fehlens eines Doppelbodens und aufgrund der wenigen Schotten befürchtete die Besatzung erneut die Gefahr eines Schiffbruchs. Gegen 4 Uhr war es dann jedoch gelungen, die Schäden zu beheben und in ruhigem Wasser erreichte das Schiff gegen 19 Uhr Bismarckburg. Die Reisezeit von Kigoma aus hatte 50 Stunden betragen.

Der Bericht fügte jedoch hinzu, daß das Schiff bei ruhigem Wetter vollkommen ruhig fahre und die Reise dann höchst angenehm sei.⁴⁴

Weitere Probe- beziehungsweise Abnahmefahrten fanden am 8. und 9. Juni 1915 von Kigoma aus in Richtung Süden statt. Bei den Geschwindigkeitstests wurde am ersten Tag mit frischem, unentrindetem Holz eine Durchschnittsgeschwindigkeit von lediglich 7 Knoten erzielt. Als am zweiten Tag trockenes und entrindetes Holz, das man in Kalago geladen hatte, verwendet wurde, lag die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 8,25 Knoten. Laut Vertrag sollte die Geschwindigkeit aber bei 9,5 kn liegen. Im Abschlußbericht wurde erwähnt, daß aufgrund von fehlenden Teilen die Kühlungs- und Beleuchtungsanlage sowie die übrige elektrische Einrichtung nicht in Betrieb genommen werden konnte.⁴⁵ Durch den Kriegsausbruch hatten außerdem Kompass, ein Anker sowie einige Ketten und Laternen ihr Ziel nicht mehr erreicht. Weitere Unzulänglichkeiten konnten durch das Improvisationsgeschick der Mitarbeiter der Eisenbahngesellschaft ausgeglichen werden, die vier Boote, einen tragbaren Boiler sowie einen eisernen Kochherd liefern konnten. Unterzeichnet wurde der Bericht über die Probefahrten⁴⁶ durch Betriebsdirektor Karl Hillenkamp als Vertreter der O.A.E.G. und durch Korvettenkapitän Gustav Zimmer.

Kapitän des Schiffes wurde Oberleutnant zur See der Reserve Theodor Siebel.⁴⁷ Sein Stellvertreter wurde Vizesteuermann der Reserve Edel.⁴⁸

Leider stellte sich heraus, daß die *Goetzen* einige konstruktive Mängel aufwies, wie Korvettenkapitän Zimmer in einem Bericht vom 20. August 1915 an Gouverneur Heinrich Schnee schrieb.⁴⁹ Diese bestanden in:

- Einem unzureichenden Tiefgang.⁵⁰
- Einem fehlenden Doppelboden. Damit bestand die Gefahr des Sinkens, falls der Rumpf – etwa durch eine Strandung – leck werden sollte. In einen

⁴⁴ L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 36 f., der den Bericht wörtlich ins Englische übersetzte.

⁴⁵ Ascan Roderich Lutteroth: *Tunakwenda. Auf Kriegssafari in Deutsch-Ostafrika*. Hamburg, 1938, S. 120 f.: Lutteroth besichtigte die *Goetzen* am 18. Februar 1916 und erwähnt die „strahlende elektrische Beleuchtung“ des Schiffes. Demnach konnte die Beleuchtungsanlage nachträglich noch funktionsfähig gemacht werden.

⁴⁶ L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 35; Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*, S. 178.

⁴⁷ Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*, S. 188 und Anlage 1. Siehe auch: Carl Jungblut: *Vierzig Jahre Afrika 1900-1940*. Lippa, 1941, S. 87 sowie Ascan Roderich Lutteroth: *Tunakwenda*, S. 120: Siebel war bereits vor dem Ersten Weltkrieg für die Deutsche Ost-Afrika-Linie zur See gefahren. Zu Beginn des Ersten Weltkrieges kommandierte er zunächst das auf dem Victoria-See stationierte Dampfschiff *Mwanza* und fuhr nach dem Krieg wieder als Kapitän für die Deutsche Ost-Afrika-Linie, aber auch für die Woermann-Linie, wo er die *Watussi* kommandierte.

⁴⁸ Edel: *Bei den Funkern in Deutsch-Ostafrika*. In: *Illustrierte Zeitung*, Nr. 3915, Kriegsnummer 206, 11. 7. 1918, S. 19: Edel fuhr vor dem Krieg als 3. Offizier auf dem Reichspostdampfer *König* und baute 1914 die Funkstationen in Dar es Salaam und Tabora mit auf.

⁴⁹ L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 37 f., der den Bericht wörtlich ins Englische übersetzte. Siehe auch Alex Capus: *Eine Frage der Zeit*. 7. Aufl., München, 2007, S. 242 f.

⁵⁰ Der Tiefgang der *Rechenberg*, des zweiten Schiffes der Serie, wurde durch die Meyer-Werft von Anfang an von 2,3 m auf 3 m vergrößert: Franz Joseph Meyer: *Passagierdampfer für den Tanganjika-See*, S. 101.

nachträglich einzubauenden Doppelboden sollten zudem Trimm tanks integriert werden.

- Zu wenigen und zu schwachen Schotten. Besonders die Schotten vor den Kesseln sollten verstärkt werden.
- Nicht unterteilten Laderäumen: Die Laderäume sollten unterteilt werden, um ein Verrutschen der Ladung zu verhindern.⁵¹
- Auftretenden Vibrationen während des Fahrbetriebs: Die Schiffskonstruktion sollte verstärkt werden, um bei höheren Geschwindigkeiten auftretende starke Vibrationen zu verhindern.
- Einer zu geringen Leistung der Dampfmaschinen, um bei den auf dem Tanganjika-See auftretenden Stürmen gegen den Wind fahren zu können.
- Einer sehr störungsanfälligen Ruderanlage.
- Zu kurzen und zu schmalen Kojen. Die Arme und Füße der Passagiere berührten hierdurch die Moskitonetze. Anstatt der hölzernen Kojen sollten Eisenkojen eingebaut werden, die leichter entfernt und sauber gehalten werden können. Das dunkle Holz der Kabinen sollte weiß gestrichen werden.
- Zu kurzen Ladebäumen an den beiden Ladeluken: Jeder Laderaum sollte ausreichend verlängert werden.
- Einer ungünstigen Positionierung der Bootsdavits und ihrer zu schwachen Befestigung auf dem Deck: Die Bootsdavits sollten auf das Oberdeck verlegt und in Stahlrohr ausgeführt werden.
- Einem nicht ausreichenden Kesselzug: Da die Kessel primär auf Kohlefeuerung ausgelegt waren, sollte zur Verbesserung des Zuges bei Holzfeuerung der Schornstein um 2 Meter verlängert werden.⁵²

Da am Tanganjika-See im Mai 1915 die ersten Kampfhandlungen eingesetzt hatten, wurde das Schiff noch am 9. Juni in ein Hilfsschiff umgewandelt und für die Schutztruppe in Dienst gestellt, um auf diese Weise die lange Westgrenze Deutsch-Ostafrikas gegen die gegnerischen belgischen und britischen Nachbarn zu sichern bzw. zu verteidigen. Aus diesen Gründen wurde es entsprechend bewaffnet. Es erhielt zunächst als Buggeschütz eine 8,8-cm-Schnelladekanone, die von dem – mittlerweile in der Rufiji-Mündung selbstversenkten – Kleinen Kreuzer SMS *Königsberg* bereits zu einem früheren Zeitpunkt in Dar es Salaam in Form eines "Hilfskreuzerzuschlags" an SMS *Möwe*⁵³ übergeben worden war. Hinzu kamen zwei 3,7-cm-Revolverkanonen auf dem Mittel- bzw. dem Achterdeck, die ebenfalls von SMS *Möwe* stammten. Im August 1915 wurde eine 10,5-cm-Schnelladekanone der SMS *Königsberg* verfügbar. Die Kanone wurde als Buggeschütz auf der *Goetzen* montiert. Das bis dahin am Bug montierte 8,8-cm-Geschütz kam an das Heck und die bis dahin am Heck montierte 3,7-cm-Revolverkanone kam zusätzlich zu dem bereits dort vorhandenen auf das Mitteldeck. Ferner wurden Panzerungen für die

⁵¹ Anm. d. Verf.: Denselben Wunsch äußerte mir gegenüber auch Herr Titus-Benjamin Mnyanyi, der Kapitän des Schiffes, anlässlich eines Gesprächs im Januar 2011.

⁵² Zeitgleich mit dem Einbau des 10,5-cm-Geschützes wurde eine Schornsteinverlängerung angebracht, wie auf diversen zeitgenössischen Photos zu erkennen ist. Sowie: Royaume des Belgique: Ministère de la Défense Nationale – Etat-Major Général de l'Armée Section de l'Historique: *Les campagnes coloniales belges 1914-1918*. Bd. II, Brüssel, 1929, S. 346; Erich Gröner: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, S. 221.

⁵³ SMS *Möwe* war ein Vermessungsschiff der Kaiserlichen Marine, das hauptsächlich in den Kolonien und in ausländischen Gewässern eingesetzt wurde. Das Schiff wurde am 8. 8. 1914 im Hafen von Dar es Salaam von der eigenen Mannschaft gesprengt, um zu verhindern, daß es in englische Hände fiel.

Geschütze sowie für die Oberlichter montiert. Die Marine wurde verpflichtet, diese Ausrüstung vor einer Rückgabe des Schiffes an die OAEG wieder zu entfernen.⁵⁴

Das Schiff wurde auch für Versorgungsfahrten zwischen Kigoma und dem am Nordende des Sees gelegenen Marienheim (später Usambura; heute: Bujumbura) sowie dem am Süden des Sees gelegenen Bismarckburg (heute: Kasanga) verwendet. Dazu konnte es bis zu 900 Personen transportieren, was dem Fassungsvermögen der *Hedwig von Wissmann*, der *Kingani* und drei bis vier geschleppten Dhaus zusammen entsprach. Im Vergleich zu dem dampferunterstützten Schleppzug war die Geschwindigkeit der *Goetzen* zudem mehr als doppelt so hoch, im Vergleich zu einer Fahrt mit Dhaus sogar viermal so hoch.⁵⁵

Das Schutztruppenfort Bismarckburg, dessen Reste noch heute zu sehen sind, lag auf einer in den See hinausragenden Halbinsel an der Südgrenze Deutsch-Ostafrikas zu Britisch-Rhodesien. Die Festung hatte somit eine besondere strategische Bedeutung und spielte eine Schlüsselrolle in den erfolgreichen Operationen von Lettow-Vorbeckes. Dieser hatte befohlen, die deutsche Kolonie von den zahlenmäßig wesentlich stärkeren Gegnern freizuhalten. In Bismarckburg war General Wahle mit der ihm unterstellten 29. Feldkompanie stationiert, die zum einen durch die *Goetzen* von Kigoma aus mit allen benötigten Gütern versorgt werden konnte. Da in dieser Gegend erbitterte Kämpfe zwischen den Deutschen einerseits und den Belgiern und Briten andererseits tobten, unterstützte das Schiff die Festung auch mit seinem Bordgeschütz von Positionen von See aus. Am 28. Juni 1915 gelang es General Wahle mit Unterstützung der 24. Feldkompanie aus Dar es Salaam, die Briten weit in ihr eigenes Gebiet zurückzuschlagen und die Front für ein ganzes Jahr zu halten.

Neben solchen Versorgungsfahrten unternahm die *Goetzen* auch immer wieder Aufklärungsfahrten an das westliche Ufer des Belgisch-Kongo.

Die einzige „Angriffshandlung“ der *Goetzen* fand kurz nach ihrer Indienststellung Anfang Juli 1915 statt, als sie den in Kassakalave am Süden des Tanganjika-Sees liegenden britischen Dampfer *Cecil Rhodes* abschleppte und ihn im tiefen Wasser versenkte.⁵⁶

Der durch einen Sturm an Land geworfene Doppelschraubendampfer von vergleichbarer Verdrängung wie die *Hedwig von Wissmann* war bereits am 19./20. November 1914 Ziel einer Expedition unter Führung von Kapitänleutnant Kendrick gewesen. Während damals ein in der Nähe liegender, nicht mehr zu gebrauchender Dampfer sowie zwei Stahlboote gesprengt wurden, wurde erwogen, die gut erhaltene *Cecil Rhodes* provisorisch instanzzusetzen und nach Herstellung einer Ablaufbahn

⁵⁴ Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*, S. 188; L. B. Cane: *S.S. „Liamba“*, S. 35.

⁵⁵ Gustav Zimmer: *Die „Möwe-Abteilung“ auf dem Tanganjikasee in Deutsch-Ostafrika 1914-1916*, S. 14, 19 f.; Ludwig Boell: *Die Operationen in Ost-Afrika*. Hamburg, 1951, S. 115 und 117.

⁵⁶ Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*, S. 189 sowie E-Mail Sarah Paulus vom 30. 8. 2013 nach entsprechender Auswertung der Bestandssignatur RM/8 Archivnummer 368 beziehungsweise Bestandssignatur N 103 Archivnummer 84 im Bundesmilitärarchiv Freiburg: Die Versenkung des britischen Wracks durch die *Goetzen* geht demnach auch aus Dokumentenabschriften des Bundesmilitärarchivs Freiburg hervor. Zimmer fuhr Anfang Juli 1915 aufgrund einer Besprechung mit Wahle nach Bismarckburg. Am 4. Juli ankerte er mit der *Goetzen* vor Kassakalave. Am Tag selbst oder kurz darauf wurde das Wrack der *Cecil Rhodes* vom Strand gezerrt und in tiefes Wasser geschleppt, wo es nach kurzer Zeit versank.

abzuschleppen. Ein überraschender Angriff des Gegners am 20. November zwang die Expedition jedoch zur Sprengung des Dampfers und zum Rückzug.⁵⁷

Die *Goetzen* beherrschte den See. In dieser Situation machte sich die Royal Navy unter dem Kommando des britischen Korvettenkapitäns Geoffrey Spicer-Simson an den verwegenen Plan, per Schiff, Bahn, Fluß und Straße die beiden bewaffneten Motorboote *Mimi* und *Toutou* von England nach Albertville (heute: Kalemie) an das westliche Ufer des Tanganjika-Sees zu schaffen. Diese Boote wiesen eine Länge von nur 12 Metern und eine Verdrängung von 4,5 Tonnen auf und waren mit je einer kleineren Kanone (12 pounder) bestückt.⁵⁸ Am 26. Dezember 1915 zwangen sie den deutschen Dampfer *Kingani* (17,75 Meter Länge, 45 Tonnen Verdrängung) zur Aufgabe, schleppten ihn nach Albertville, wo er nach einer Reparatur als HMS *Fifi* wieder in Dienst gestellt wurde. Am 9. Februar 1916 griffen *Mimi* und *Fifi* die *Hedwig von Wissmann* an (20 Meter Länge, 60 Tonnen Verdrängung) und versenkten sie.⁵⁹ An diesem Tag sollte die *Goetzen* als Sicherungsschiff dienen, konnte aber nicht eingreifen, da sie zu weit abstand.⁶⁰ Aufgrund dieser Verluste wurde im Februar 1916 die *Wami*, ein Schwesterschiff der *Kingani*, nach Kigoma überführt⁶¹, ebenso der Dampfer *Mwanza*, der am Victoria-See zerlegt, nach Kigoma geschafft und dort wieder zusammengebaut wurde.⁶² Auch der Schlepper *Adjutant* (35,4 Meter Länge, 231 Tonnen Verdrängung) gelangte an den Tanganjika-See, nachdem er in Dar es Salaam zerlegt worden war. Er konnte allerdings nicht mehr in Dienst gestellt werden.⁶³

Auch die Belgier schafften im Laufe des Krieges mehrere Boote und Schiffe zum Tanganjika-See, unter anderem das Kanonenboot *Netta* (18 Meter Länge, 16 Tonnen Verdrängung).

Die *Goetzen* wurde weiterhin für Versorgungsfahrten genutzt. Von einer dieser Fahrten findet sich eine anschauliche Schilderung:

Am 18. Februar 1916 traf der im Kriege in Kigoma erbaute Dampfer „Götzen“ in Usumbura ein, unser Hilfskreuzer auf dem Tanganjika, bestückt mit 10,5- und 8,8-Zentimeter-Geschützen vom zerschossenen Kreuzer „Königsberg“. [...]

Voll Stolz zeigte er [Kommandant Siebel; Anm. d. Verf.] mir sein neues schönes Schiff, das mit seinen modernen Einrichtungen, mit den geräumigen Kabinen, mit weißen, blitzsauberen Betten und mit der strahlenden elektrischen Beleuchtung in krassem Gegensatz zu meiner primitiven Häuslichkeit in Mutschija stand.

Nachmittags ging die Fahrt los. Zum Abendessen hatten wir uns gemütlich zusammengesetzt, Siebel, der Vizesteuermann Edel und ich. Dann lagen wir langausgestreckt in unseren Liegestühlen an Deck. Als große gelbe Scheibe stieg der Mond hinter den hohen Randbergen empor und überzog den Tanganjikasee mit glitzerndem Silber, scharf zeichneten sich am Horizont die Konturen der Berge ab.

⁵⁷ Ludwig Boell: *Die Operationen in Ost-Afrika*, S. 100 f. sowie Gustav Zimmer: *Die „Möwe-Abteilung“ auf dem Tanganjikasee in Deutsch-Ostafrika 1914-1916*, S. 9 f.

⁵⁸ Frank J. Magee: *Transporting a navy through the jungles of Africa in war time*. In: *The National Geographic Magazine*, Nr. 4/Okttober 1922, S. 331.

⁵⁹ Frank J. Magee: *Transporting a navy through the jungles of Africa in war time*, S. 331; Buxton: *The Tanganyika Naval Expedition*. In: *The London Gazette*, 13. 7. 1917, S. 7067 bis 7072.

⁶⁰ Gustav Zimmer: *Die „Möwe-Abteilung“ auf dem Tanganjikasee in Deutsch-Ostafrika 1914-1916*, S. 28.

⁶¹ Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*, S. 177 f.

⁶² Carl Jungblut: *Vierzig Jahre Afrika 1900-1940*, S. 118: Die *Mwanza* soll dort noch bis mindestens vor dem Zweiten Weltkrieg in britischen Diensten gestanden haben.

⁶³ Arnold Kludas: *Die Schiffe der deutschen Afrika-Linien 1880-1945*. Hamburg, Oldenburg, 1975, S. 142 f.

*Eine einzigartig schöne Tropennacht. Wir setzten uns auf die Reling und genossen das herrliche Bild. Der Dampfer fuhr hart unter Land, vorbei an unzähligen Dörfern und Siedlungen der Warundi, deren Lichter vom Seeufer und von den Bergen zu uns herübergrüßten. Um fünf Uhr morgens war Niansa erreicht.*⁶⁴

Die letzte nachweisbare Versorgungsfahrt der *Goetzen* fand am 18. April 1916 nach Marienheim statt.⁶⁵ Als die Schutztruppe im Frühjahr 1916 militärisch immer stärker unter Druck geriet, wurden ab 18. Mai die beiden größeren Geschütze ausgebaut, um sie an der Landfront zu verwenden.⁶⁶ Die Geschütze wurden auf dem Schiff durch Attrappen ersetzt, um feindliche Spione zu täuschen.⁶⁷ Da sich die *Goetzen* nun nicht mehr ausreichend gegen Angriffe feindlicher Schiffe verteidigen konnte, blieb sie im Hafen von Kigoma vertäut.⁶⁸

Da die britischen und belgischen Schiffe der *Goetzen* nicht gewachsen waren, hatte sich die belgische Regierung im Sommer 1915 entschlossen, Flugzeuge an den Tanganjika-See zu verlegen, welche die *Goetzen* aus der Luft angreifen sollten. Zu diesem Zweck wurden vier Wasserflugzeuge vom Typ „Short Admiralty 827“ über den Kongo-Fluß nach Albertville (heute: Kalemie) gebracht. 32 Kilometer nördlich von dort wurde auf dem kleinen See Tongwe nahe dem Ort M'Toa (nach anderer Schreibweise Toa) dafür eine Basis eingerichtet.⁶⁹

Das erste feindliche Flugzeug zeigte sich am 6. Juni 1916 über Kigoma; sein Ziel war offensichtlich die *Goetzen*. Der Angriff wird bei Aßmann wie folgt beschrieben: *Beim ersten Angriff auf Kigoma warf das belgische Flugzeug nur eine Bombe auf „Götzen“ aus niedriger Höhe und flog dann nach Lukuga zurück. Die Bombe fiel dicht neben dem Heck des „Götzen“ ins Wasser und durchschlug mit einigen Sprengstücken die Bordwand über Wasser, wodurch ein Europäer und ein Schwarzer der Besatzung leicht verwundet wurden. Die Beschädigungen des „Götzen“ waren geringfügig und wurden am nächsten Tage ausgebessert.*

*Vom 10. Juli 1916 ab erschienen fast täglich feindliche Wasserflugzeuge über Kigoma. Das Ziel ihrer Bombenabwürfe war anscheinend ausschließlich der Dampfer „Götzen“, der mitten im Hafen auf tiefem Wasser zu Anker lag. Trotz 16 hintereinander folgenden Fliegerangriffen wurde „Götzen“ nicht getroffen.*⁷⁰

Am 10. Juni starteten Pilot Aimé Behaeghe und sein Beobachter/Bombenschütze Leon Collignon und griffen die *Goetzen* im Hafen Kigoma mit zwei Bomben zu je circa 31 kg an. Unmittelbar nach dem Angriff war von zwei Treffern die Rede, welche zu ernsthaften Schäden an dem Schiff geführt hätten.⁷¹ An anderer Stelle wurde seitens der Belgier behauptet, daß man einen Direkt- und einen Beinahetreffer am Heck erzielt

⁶⁴ Ascan Roderich Lutteroth: *Tunakwenda*, S. 120 f.

⁶⁵ Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*, S. 258.

⁶⁶ Ludwig Boell: *Die Operationen in Ost-Afrika*, S. 273 f.

⁶⁷ Gustav Zimmer: *Die „Möwe-Abteilung“ auf dem Tanganjikasee in Deutsch-Ostafrika 1914-1916*, S. 31.

⁶⁸ Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*, S. 260.

⁶⁹ Tillo Behaeghe: *Aimé Behaeghe. First pilot in Central Africa*. In: *Cross & Cockade International*, 39, 1/2008, S. 7 f. Vgl.: George Moulaert: *La campagne du Tanganika (1916-1917)*. Brüssel, 1934, S. 93 f.

⁷⁰ Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*, S. 260.

⁷¹ Tillo Behaeghe: *Aimé Behaeghe*, S. 12; Unbekannter Verfasser: *The Belgian Advance*. In: *The Times*, 16. 6. 1916, S. 8; George Moulaert: *La campagne du Tanganika*, S. 101 f. und 103.

habe.⁷² Der Direkttreffer wurde von deutscher Seite bestritten⁷³. Nachdem die britischen Bergungskräfte das Schiff 1924 gehoben hatten, fanden sie lediglich Hinweise auf Splitterschäden am Heck auf der Steuerbordseite.⁷⁴ In den folgenden Wochen bis zur Räumung von Kigoma bombardierten die belgischen Flugzeuge – wie oben durch Aßmann erwähnt – Kigoma und Umgebung zwar immer wieder. Dabei wurde die *Goetzen* auch gesichtet⁷⁵ und angegriffen. Weitere Beschädigungen hat sie jedoch nicht erlitten.⁷⁶

Als die Belgier im Frühjahr 1916 auf die Mittellandbahn vorrückten, beschloß der Führer der Westtruppen, General Wahle, zunächst, Kigoma gegen die Belgier zu halten. Aus diesem Grund wurde auf dem Karamtwaye Hill (deutsche Bezeichnung: Kigomaberg; belgische Bezeichnung: Kabondo) zwischen Kigoma und dem Elefantenfuß eine Befestigung (Redoute) errichtet.⁷⁷ Deren Besatzung sollte die Belgier solange wie möglich aufhalten. Auch die *Goetzen* wurde in der Bucht unterhalb des Berges verankert.

Wenige Tage, bevor die Belgier Kigoma erreichten, entschloß sich Korvettenkapitän Zimmer mit Zustimmung von General Wahle und Oberst von Lettow-Vorbeck jedoch, Kigoma zu räumen und die Truppen bis Gottorp zurückzunehmen.⁷⁸ Am 21. Juli verließen daher die meisten Truppen unter Führung von Korvettenkapitän Zimmer Kigoma per Bahn. Zuvor waren die Hafenanlagen und Eisenbahneinrichtungen gesprengt worden. Zurück blieb nur eine kleine Einheit (rund 40 Mann) unter Führung von Kapitänleutnant der Reserve Forstmann, der bis zum Eintreffen der Belgier in Kigoma bleiben sollte, um dann die letzten Sprengungen vorzunehmen und sich anschließend mit der *Wami* in Richtung Malagarasi-Fluß abzusetzen. Auch die *Goetzen* sollte gesprengt werden.⁷⁹

Aber die Beteiligten entschieden sich anders. Alle wichtigen mechanischen Teile wurden gründlich eingefettet, um sie vor Korrosion zu schützen, wesentliche Teile eventuell auch ausgebaut und an Land versteckt.⁸⁰ Anschließend wurden die Laderäume mit Eisenteilen und Steinen vollgeladen. Am 26. Juli 1916 wurden auf dem See die Bodenventile geöffnet und das Schiff in der Katabe Bay (belgische Bezeichnung: Baie de l'elephant; britische Bezeichnung: Bangwe Bay) in einer Wassertiefe von etwa 20 Metern auf der Position 04° 54' 05" S; 029° 36' 12" E versenkt.⁸¹ Hintergrund dieser Aktion dürfte

⁷² Louis Leconte: *Les ancêtres de notre Force Navale*. Brüssel, 1952, S. 329; Charles Stiénon: *La campagne anglo-belge de l'Afrique Orientale Allemande*. Paris, 1917, S. 178; Jean-Pierre Sonck: *Les hydravions belges du Tanganyika*: <http://www.congo-1960.be/LesHydravionsAuCongoBelge.html> (abgerufen 17. 3. 2014); George Moulaert: *La campagne du Tanganika*, S. 101; Tillo Behaeghe: *Aimé Behaeghe*, S. 12.

⁷³ Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*, S. 260; Gustav Zimmer: *Die „Möwe-Abteilung“ auf dem Tanganjikasee in Deutsch-Ostafrika 1914-1916*, S. 31; Ludwig Boell: *Die Operationen in Ost-Afrika*, S. 274.

⁷⁴ C. F. Laver: *Lake Salvage*. In: *East African Railways and Harbours Magazine*, 4/1956, Vol. 2-8, S. 257.

⁷⁵ Louis Leconte: *Les ancêtres de notre Force Navale*, S. 329; Jean-Pierre Sonck: *Les hydravions belges du Tanganyika*.

⁷⁶ Siehe auch: Gustav Zimmer: *Die „Möwe-Abteilung“ auf dem Tanganjikasee in Deutsch-Ostafrika 1914-1916*, S. 22.

⁷⁷ Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*, S. 261 f.; Wilhelm Arning: *Vier Jahre Weltkrieg in Deutsch-Ostafrika*, S. 233 f. Anm. d. Verf.: Die Spuren der Laufgräben und Geschützstellungen sind heute noch über Google Earth aus der Luft erkennen (04° 53' 58" S, 029° 36' 52" E).

⁷⁸ Ludwig Boell: *Die Operationen in Ostafrika*, S. 274.

⁷⁹ Sarah Paulus/Rolf G. Wackenberg: *Von Goetzen bis Liemba*, S. 157. Dort Zitierung eines Schriftwechsels zwischen Zimmer und Wahle.

⁸⁰ L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 41 unter Zitierung eines Vermerks des Generalmanagers der Tanganyika Railways & Ports Services vom 29. 3. 1924; Dokumentarfilm *Die lange Fahrt der „Graf Götzen“*.

⁸¹ http://en.wikipedia.org/wiki/Battle_for_Lake_Tanganyika (abgerufen 16. 3. 2014); George Moulaert: *La campagne du Tanganika*, S. 119; Louis Leconte: *Les ancêtres de notre Force Navale*, S. 331; Royoume des Belgique: *Les campagnes coloniales belges 1914-1918*, S. 373; Chalux (Marquis Roger von Chateaux): *Un an*

die Absicht gewesen sein, das Schiff nach dem erhofften siegreichen Kriegsende wieder heben zu können. Das wäre bei einer Sprengung schwerlicher der Fall gewesen. An dieser Aktion sind vermutlich alle beteiligt gewesen – die drei Papenburger, Korvettenkapitän Zimmer, Oberleutnant Siebel und Kapitänleutnant Forstmann.⁸²

Es wird immer wieder behauptet, die *Goetzen* sei in der Mündung des Malagarasi-Flusses versenkt worden.⁸³ Zurückzuführen ist diese Behauptung auf einen falschen Gefechtsbericht des Kommandanten des belgischen Kanonenbootes *Netta*, Lt. Wauthier, vom 28. Juli 1916, der vor der Mündung des Malagarasi-Flusses die *Wami*⁸⁴ beschöß und meinte, daß es sich hierbei um die *Goetzen* gehandelt hätte.⁸⁵ Dies führte zu einer Pressemeldung der belgischen Regierung, die dann verbreitet wurde. Erst nach dem Kriege räumten die Belgier den Irrtum ein.⁸⁶

Nachdem die *Goetzen* auf dem Grund des Sees lag, stand Rüter, Tellmann und Wendt ihr nächstes Abenteuer bevor: Die Flucht. Nachdem ihnen Gerüchte über Kannibalismus bei den schwarzen Hilfstruppen im Kongo zu Ohren gekommen waren, entschieden sie, sich statt den Belgiern den Engländern zu ergeben. Zusammen mit 100 Askaris, die sie loyal begleiteten, gelangten sie so in Kriegsgefangenschaft – zunächst in der im Südosten Afrikas gelegenen britischen Kolonie Njassaland⁸⁷, später in Ägypten. Nachdem sie dort einige Monate verbrachten, gruben sie zusammen mit anderen Gefangenen einen Tunnel aus dem Lager und versuchten, schwimmend durch den Nil zu fliehen. Dies scheiterte jedoch. Rüter, Tellmann und Wendt kehrten erst 1919 wieder nach Papenburg zurück – in ein Land, das sich durch Armut und politische Instabilität dramatisch verändert hatte. Ihr Arbeitslohn, für den sie so hart gearbeitet hatten, hatte aufgrund der Inflation nur noch geringen Wert. Noch schlimmer war, daß die Gesundheit der Männer durch die Malaria angegriffen war. Von Anton Rüter ist bekannt, daß er am 20. Juli 1955 im Alter von 78 Jahren starb.

au congo belge. Brüssel, 1925, S. 545; Thomas Alexander Barns *The wonderland of the Eastern Congo*. London, 1922, S. 14; Fotos des Königlichen Museums für Zentralafrika in Tervuren/Belgien mit der Nr. *HP.1966.1.119* und *HP.1966.1.128*, mit deren Hilfe sich der Versenkungsort lokalisieren läßt. Siehe auch das Interview mit Mohammed Hassan im Dokumentarfilm *Die lange Fahrt der „Graf Götzen“*.

⁸² Diese Vermutung stützt sich auf die Interviewbeiträge in dem Dokumentarfilm *Die lange Fahrt der „Graf Götzen“* und der Tatsache, daß Siebel seine Stelle als Führer der Abteilung „Hering“ erst am 25. Juli angetreten hat, obwohl er bereits am 19. Juli damit beauftragt worden war; siehe Ludwig Boell: *Die Operationen in Ostafrika*, S. 274, Fußnote 5. Zimmer muß seine Zustimmung gegeben haben, denn andernfalls hätte er ein derart befehlswidriges Verhalten nicht tolerieren können.

⁸³ Unter anderem: Unbekannter Verfasser: *Belgians bombarding Ujiji*. Unter Zitierung einer Depesche des belgischen Generals Charles Tombeur. In: *The Times*, 2. 8. 1916, S. 7; Unbekannter Verfasser: *End of the German lakefleet*. In: *The Times*, 3. 8. 1916, S. 5; Unbekannter Verfasser: *Nearing the end in East Africa*. In: *The Times*, 15. 8. 1916, S. 9; L. B. Cane: *S.S. „Liamba“*, S. 39 f.

⁸⁴ Das Schiff wurde von der eigenen Besatzung versenkt und 1918 von den Belgiern gehoben. Sie stellten es unter dem Namen *Wapi* wieder in Dienst: George Moulart: *La campagne du Tanganika*, S. 117, Fußnote 1; Kevin Patience: *Shipwrecks and Salvage on the East African Coast*. Eigenverlag, Poole, Dorset, 2006, S. 244.

⁸⁵ *Missions le 28 juillet 1916*: <http://www.marinebelge.be/netta.html> (abgerufen 16. 3. 2014).

⁸⁶ Charles Stiénon: *La campagne anglo-belge de l'Afrique Orientale Allemande*, S. 69; Louis Leconte: *Les ancêtres de notre Force Navale*, S. 331.

⁸⁷ Unbekannter Verfasser: *Verlustlisten der Kaiserlichen Schutztruppen und Internierte. In Deutsch-Ostafrika in Gefangenschaft geraten und jetzt interniert. g) in Blantyre*. In: *Deutsches Kolonialblatt*, 15. 9. 1917, S. 230: Erwähnt werden u. a. der Gefreite der Landwehr Anton Rüter aus Papenburg, der Landsturmmann Rudolf Tellmann aus Aschendorf sowie der Landsturmmann Hermann Wendt aus Papenburg. Siehe auch: Dokumentarfilm *Die lange Fahrt der „Graf Götzen“*.

Belgische und britische Mandatszeit.

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges gelangte das ehemals deutsche Gebiet am Ostufer des Tanganjika-Sees für wenige Jahre fast vollständig unter belgische Hoheit. Da die beiden Masten der versenkten *Goetzen* noch etwa anderthalb Meter aus dem Wasser ragten, gelang es den Belgiern rasch, das Schiff zu finden. Es wurde geborgen, zurück nach Kigoma geschleppt und blieb im Hafengebiet liegen. Dort riß es sich Anfang 1920 während eines Sturmes los und sank erneut.⁸⁸

Im Jahre 1921 gelangte die ehemalige Kolonie Deutsch-Ostafrika in Form eines Mandatsgebiets unter britische Verwaltung. Auch die Zukunft der *Goetzen* stand zur Diskussion. So schrieb am 5. Mai 1921 der britische Gouverneur von Tanganyika, Sir Horace Archer Byatt, an das Londoner Außenministerium, daß das Schiff gehoben und von den britischen Stellen übernommen werden solle. Zu diesem Vorschlag ging am 13. Oktober eine Antwort des damaligen britischen Staatsministers für die Kolonien, Winston S. Churchill, ein, mit beiliegenden Kopien der *Korrespondenz mit dem Finanzministerium in der Angelegenheit der vorgeschlagenen Bergung und Erwerbung des Dampfschiffes Goetzen durch die Regierung des Gebietes von Tanganyika*. Eine der beiliegenden Kopien datierte vom 27. September 1921. Aus ihr ging hervor, daß Churchill *voll und ganz mit der Meinung des Gouverneurs übereinstimmte* und darum ersuchte, dem geplanten Vorhaben, dessen Kosten zu diesem Zeitpunkt auf 7.500 £ veranschlagt wurden, die Genehmigung zu erteilen. Eine weitere Kopie vom 5. Oktober 1921 belegte, daß seitens des britischen Finanzministeriums die Genehmigung für die veranschlagten Ausgaben von 7.500 £ unter diversen Vorbedingungen erteilt werden würde. So mußte beispielsweise sichergestellt sein, daß die Summe die gesamten Kosten des Vorhabens decken würde sowie, daß hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse des geborgenen Schiffes mit den belgischen Nachbarn keine Unstimmigkeiten aufkommen würden.⁸⁹

Tatsächlich stellte sich die Bergung dann jedoch als ein sehr viel langwierigeres und komplizierteres Vorhaben heraus als vorhergesehen und die Gesamtkosten betrugen letztendlich – einschließlich des gescheiterten Bergungsversuches der Belgier – mit 20.400 £ fast das Dreifache gegenüber den ursprünglich veranschlagten 7.500 £.⁹⁰ Die Arbeiten für die geplante Hebung mit Preßluft begannen im Dezember 1922 unter der Leitung von Lieutenant-Commander T. Kerr von der Royal Navy mit einem Taucher und fünf Schiffsbauern. Bald stellte sich jedoch heraus, daß zwei weitere Taucher und drei weitere Männer benötigt werden würden. Ein Taucher verdiente 75 £ pro Monat, ein

⁸⁸ Thomas Alexander Barns: *The wonderland of the Eastern Congo*. London, 1922, S. 14; George Moulaert: *La campagne du Tanganika*, S. 119 Fußnote 1 und 121; Institut Royal Colonial Belge: *Biographie Coloniale Belge*. Teil II, Brüssel, 1951, Kapitel *John-Ludwig Wall*, Spalte 966 bis 969 http://www.kaowarsom.be/en/notices_wall_john_ludwig (abgerufen 17. 3. 2014); Chalux: *Un an au congo belge*, S. 545 f.; Moulaert: *La campagne du Tanganika*, S. 119, Fußnote 1; *Bataille du lac de Tanganyika (début le 26 décembre 1915)*: <http://www.unesco.org/new/fr/culture/themes/underwater-cultural-heritage/world-war-i/underwater-cultural-heritage-from-wwi/#topPage> (abgerufen 17. 3. 2014); Hans Jürgen Witthöft *Legenden leben lange – eine GRAF GOETZEN gab es gar nicht*. In: *Köhlers Flottenkalender*. Hamburg, 2011, S. 263; L. B. Cane: S.S. „*Liamba*“, S. 39: Cane läßt die Ursache des zweiten Untergangs offen; Mervyn F. Hill: *Permanent Way*, Vol. II: *The Story of the Tanganyika Railway*. Nairobi, 1957, S. 95: Hill teilt nur mit, daß die *Goetzen* an ihrer Mooring-Boje gesunken ist.

⁸⁹ Pierre Daye: *L'Empire Colonial Belge*. Brüssel, 1923: Auf S. 424 ist ein Bild von der Flaggenparade abgedruckt; C. F. Laver: *Lake Salvage*. In: *East African Railways and Harbours Magazine*, Vol. 2-8, April 1956, S. 257: Laver beschreibt den Prozess der Bergung, an der er als Taucher beteiligt war, sehr anschaulich.

⁹⁰ L. B. Cane: S.S. „*Liamba*“, S. 40 ff.

Schiffsbauer 40 £, jeweils bei freien Reisekosten, freier Unterkunft in Kigoma und zu stellender Ausrüstung.⁹¹ Nachdem die Tanganyika Railways & Ports Services (TR&P) am 1. Juni 1923 auch für den Schiffsverkehr auf dem Tanganjika-See zuständig geworden war, übernahm sie die Fortführung der Bergung.⁹²

Nach nahezu acht Jahren unter Wasser tauchte die *Goetzen* am 16. März 1924 wieder auf und präsentierte sich nach einer ersten Untersuchung zur allgemeinen Überraschung in einem unerwartet guten Zustand, so daß am 29. März 1924 der General-Manager der TR&P, Colonel G. A. P. Maxwell, schrieb: *Die Maschinen des Schiffes sind offensichtlich in exzellentem Zustand. [...] Commander Kerr erzählt mir, daß es überhaupt keinen Grund gibt, weshalb die Goetzen nicht jederzeit, voll beladen und mit absoluter Sicherheit fahren können sollte.*⁹³

Nach der Bergung der *Goetzen* setzte jedoch eine Diskussion über ein mögliches weiteres Vorgehen ein. Würde die weitere Entwicklung am Tanganjika-See die enormen Kosten für die umfassende Instandsetzung des Dampfers und die Aufnahme eines regulären Schiffsbetriebes rechtfertigen – wofür sich Churchill aussprach –, oder sollte man nicht besser doch versuchen, das Schiff, so wie es war, möglichst gewinnbringend an die Belgier zu verkaufen? Selbstbewußt schrieb G. A. P. Maxwell am 17. Juli 1924 hierzu: *Selbstverständlich sollten wir hinsichtlich des Schiffsbetriebes in unsere südlichen Häfen sowie in diejenigen von Nordost-Rhodesien nicht in Abhängigkeit zu den Belgiern geraten, sondern vielmehr mit diesen in Wettbewerb treten.*⁹⁴

Am 17. September 1924 erklärte sich das britische Außenministerium in einem Schreiben an den Gouverneur grundsätzlich damit einverstanden, das Schiff für den Dienst auf dem Tanganjika-See wiederherzurichten, und bat um eine komplette Aufstellung der veranschlagten Kosten.⁹⁵

Ein solch detaillierter Kostenvoranschlag war bereits im Mai durch den Chefmechaniker K. C. Strahan angefertigt worden. Um das Schiff in einen seetauglichen Zustand zu bringen, veranschlagte Strahan für den Rumpf, die Einrichtung, die Decks usw. 12.422 £, für den technischen Teil wie Dampfmaschine, Kessel und weitere Aggregate dagegen 7.481 £. Insgesamt war also mit Gesamtkosten in Höhe von 19.903 £ zu rechnen. Doch auch dieses Angebot war nicht zu halten, da sich während der anschließenden dreijährigen Instandsetzungsphase diverse weitere Arbeiten als erforderlich herausstellen sollten. Schließlich lagen die Kosten bei insgesamt 29.296 £. Rechnet man hierzu noch die Kosten der von den Belgiern und den Briten durchgeführten Bergungen in Höhe von 20.400 £ hinzu, so kam man auf Gesamtkosten von 49.696 £. Hinzu kamen laut einem Schreiben des Generalmanagers vom 6. August 1926 noch

⁹¹ L. B. Cane: S.S. „*Liemba*“, S. 40 u. 42; C. F. Laver: *Lake Salvage*, S. 257.

⁹² Mervyn F. Hill: *Permanent Way*, S. 199 f.

⁹³ L. B. Cane: S.S. „*Liemba*“, S. 41, unter Zitierung eines Vermerks von G. A. P. Maxwell (General-Manager der TR&P) vom 29. 3. 1924. Siehe auch den Bericht von Chalux (Marquis Roger von Chateleux): *Un an au congo belge*, S. 525 und 545, der Kigoma kurz vor und nach der Hebung besuchte.

⁹⁴ L. B. Cane: S.S. „*Liemba*“, S. 41. Siehe auch: Unbekannter Verfasser: *Tanganyika Trade*. In: *The Times*, 2. 1. 1925, S. 9; *Report of the East Africa Commission. Presented by the Secretary of State for the Colonies to Parliament by Command of His Majesty, April, 1925*. London, 1925, S. 95 und 100 f., wo auch auf die geographischen und infrastrukturellen Probleme von Nordwest- und Nordost-Rhodesien eingegangen wird, seine Exportgüter an die Küste zu schaffen:
http://www.waado.org/colonial_rule/east_africa/east_africa_commission_1925.pdf (abgerufen 17. 3. 2014).

⁹⁵ L. B. Cane: S.S. „*Liemba*“, S. 41; *Report of the East Africa Commission*, S. 100 f.

Beträge für die Erneuerung der Werft (15.000 £), der Hellinganlage (10.000 £) und den Bau eines Krans (3.000 £). Außerdem waren noch Seezeichen und Leuchtfeuer an den östlichen und südlichen Ufern des Sees zu installieren.⁹⁶

Um die Höhe dieser Summe ermessen zu können, muß man wissen, daß seinerzeit die deutschen Kosten für die Vormontage des Schiffes in Papenburg, seinen Transport an den Tanganjika-See und seine dortige Endmontage 750.000 Mark betragen hatten, was ungerechnet 36.765 £ entsprach.⁹⁷

Im Rahmen der Instandsetzungsarbeiten wurden die ursprünglichen Aufbauten des Schiffes weitgehend beibehalten. Lediglich ein neuer Schornsteinaufsatz und feste Sonnenschutzdächer waren hinzugekommen und einer der beiden Wassertanks auf dem Salon der Ersten Klasse war entfernt worden. Die Kabinen boten jetzt vermutlich 10 Passagieren der Ersten Klasse, 12 Passagieren der Zweiten Klasse sowie 150 Passagieren der Dritten Klasse Platz.⁹⁸ Am Heck war zudem ein kleiner Aufbau mit einer umlaufenden Galerie geschaffen worden.

Die Antriebsanlage befand sich dagegen trotz der Jahre unter Wasser in einem auffällig guten Zustand, so daß sie nach einer grundlegenden Überholung weiterverwendet werden konnte.⁹⁹

Gegen Ende der Umbauarbeiten machten sich die Verantwortlichen über eine Umbenennung der *Goetzen* Gedanken. So stand aufgrund des Bezugs des Schiffes zu der Region der Name des britischen Afrikaforschers „Livingstone“ im Gespräch, ebenso der Name „Kagaru“, was in der Sprache der Einheimischen des damaligen Rhodesiens und des Nyasalandes „Mann mit einem kleinen Hund“ bedeutet und sich ebenfalls auf Livingstone bezog. Ein dritter Vorschlag lautete auf „Mnyaka“. Der Name enthält das swahilische Wort „Nyaka“, was „fangen“, „auffangen“ beziehungsweise „stehlen“ bedeutet. Oder, seemännisch gesprochen, „kapern“, „aufbringen“.

Alle diese Namen wurden letztendlich jedoch wieder verworfen und am 8. Januar 1926 schrieb Gouverneur Sir Donald Cameron an das Außenministerium: *Bezugnehmend auf Ihr Schreiben No. 331 vom 18. Juni bezüglich der Umbenennung des DS Goetzen ersuche ich darum, die nötigen Schritte zu unternehmen, um das Schiff unter dem Namen Liemba zu registrieren, dem Namen, den der Tanganjika-See bei den Einheimischen hatte, als Dr. Livingstone zum ersten Mal dessen Ufer erreichte.*¹⁰⁰

Am 9. und 10. Mai 1927 konnten die Probefahrten durchgeführt werden. Dies geschah unter der Aufsicht des Chefmechanikers C. F. Strahan, der später in seinem

⁹⁶ L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 36 und 41, der aus den Originaldokumenten zitiert. Zu den Renovierungskosten siehe auch Mervyn F. Hill: *Permanent Way*, S. 95.

⁹⁷ L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 36.

⁹⁸ Mervyn F. Hill: *Permanent Way*, S. 204. Vgl.: L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 45, Anhang I: Nach Cane gibt es zwölf Doppelkabinen (vmtl. Erste Klasse) und acht Vierbettkabinen (vmtl. Zweite Klasse). Hinsichtlich der Passagierkapazität der Dritten Klasse äußert sich Cane nicht, erwähnt dafür jedoch eine Transportkapazität von 252 Soldaten.

⁹⁹ L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 41, unter Zitierung eines Schreibens von G. A. P. Maxwell, General-Manager TR&P, vom 29. 3. 1924.

¹⁰⁰ L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 42 f. Siehe auch: Unbekannter Verfasser: *The Liemba returns to service*. In: *Staff Magazine*, 3/1953, Vol. 1-4, S. 6: Demnach hat das Wort „Liemba“ in der Sprache der im Gebiet Kasanga ansässigen Kirungu die Bedeutung „See“.

Bericht vermerkte, daß die Ergebnisse zufriedenstellend ausgefallen seien und daß die erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit bei 8,5 Knoten gelegen habe.

Schließlich wurden für das feierliche Ereignis der Wiederinbetriebnahme die Einladungskarten gedruckt, mit denen die Eisenbahnverwaltung *anlässlich der offiziellen Jungfernfahrt des T.R.S.¹⁰¹ Liemba und der Taufe des Schiffes durch Mrs. John Scott¹⁰² in Kigoma am Montag, den 16. Mai 1927* einlud. Der Taufzeremonie folgte eine kurze Dankesrede an den Gouverneur. Außerdem erhielt Mrs. Scott als Taufpatin ein Präsent zum Andenken an diesen besonderen Tag. Stellvertretend für alle übrigen an dem Projekt beteiligten Personen ihrer Teams wurden Mr. Shepherd für die Bergung sowie Mr. Halliday und Mr. Strahan für die Instandsetzung ein besonderer Dank ausgesprochen, danach wurde auf die Personen sowie auf den zukünftigen Erfolg der *Liemba* ausgiebig angestoßen. Für die musikalische Umrahmung waren vierzig Mann des sechsten Bataillons der King's African Rifles von Dar es Salaam abkommandiert worden. Während der sich anschließenden Jungfernfahrt wurde das Festmahl gehalten. Die letzten Redner waren der amtierende Generalmanager der Eisenbahnverwaltung, der amtierende Gouverneur Tanganjikas, sowie der Kapitän des Schiffes, G. A. C. Sharpe.¹⁰³

Für die folgenden Jahre werden die üblichen jährlichen Instandhaltungsarbeiten erwähnt. Im Jahre 1938 regte die TR&P schließlich an, Kontakt mit der Meyer Werft in Deutschland aufzunehmen. Der Grund war simpel: Da keine zuverlässigen technischen Informationen über das Schiff existierten, wollte man versuchen, über den Hersteller an Pläne, technische Beschreibungen und andere Details zu gelangen. Ein besonderes Interesse galt dabei – aufgrund des altbekannten Problems des fehlenden Doppelbodens – dem Rumpf und seiner Stabilität, ebenso der zulässigen Leistung der Dampfmaschinen und der Kessel sowie einer verbesserten Dimensionierung und Ausbildung der Propeller. Ausschlaggebend für diesen Schritt war vermutlich auch, daß sich bis zu jenem Zeitpunkt die Maschinenleistung verschlechtert hatte und sich nur noch eine Geschwindigkeit von durchschnittlich etwa 6 Knoten erzielen ließ. Der Vorschlag wurde jedoch von den zuständigen Regierungsstellen abgelehnt, da man keinen Kontakt mit dem deutschen Hersteller des Schiffes wünschte.

Kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs plante das britische Reiseunternehmen Thomas Cook and Son, eine Reise von Kairo zum Kap anzubieten und reservierte auf der *Liemba* Unterkünfte für zwölf Passagiere. Leider beendete der Zweite Weltkrieg diese hoffnungsvolle Entwicklung.

Während des Krieges setzte die *Liemba* ihren Linienverkehr fort, transportierte auf zahlreichen Sonderfahrten allerdings auch tausende Flüchtlinge, Kriegsgefangene und Soldaten. In diesem Zeitraum führte das Schiff mit der kleineren *Mwanza* überwiegend Fahrten am Ostufer des Sees durch und kam dabei auch bis nach Mpulungu.

Die Bedeutung von Mpulungu scheint nach Ende des Zweiten Weltkrieges zugenommen zu haben. So erwähnt Cane, daß 1947 in Mpulungu ein neues Pier und eine Zollstation errichtet worden seien sowie, daß im Juli jenen Jahres ein regulärer Schiffsverkehr in die südlich am See gelegenen Häfen eingerichtet werden konnte. Diese Aussage läßt vermuten, daß das Schiff diese Gegend bis dahin eher sporadisch bedient

¹⁰¹ Tanganjika Railway Ship.

¹⁰² Mary Katherine Scott war die Ehefrau des Chief Secretary and Acting Governors John Scott.

¹⁰³ L. B. Cane: *S.S. „Liemba“*, S. 43 f. und 46 Anhang 2.

hatte. Laut Cane wurden in jener Zeit auch Albertville sowie Usumbura durch die *Liemba* eher selten angesteuert; das Schiff bediente hauptsächlich die Haltepunkte der britisch verwalteten Gebiete am See. Für Mpulungu war in jenen Jahren zudem ein Bahnanschluß nach Abercorn (heute Mbala) geplant, wodurch eine Fahrt südwärts ohne den Umweg über Belgisch-Kongo möglich geworden wäre.¹⁰⁴ Zwar ist es zum Bau dieser Bahnlinie nicht gekommen, doch da Mbala von Mpulungu aus auch über eine geteerte Straße relativ gut erreichbar ist, entwickelte sich der Ort zu einem bedeutenden Warenumschlagsplatz und hat sich seit vielen Jahren als südlicher Zielhafen der *Liemba* etabliert.¹⁰⁵

Durch Fusionierung der „Kenia and Uganda Railways and Harbour“ mit der „Tanganyika Railways & Port Services“ wurde 1948 die „East African Railways & Harbour Administration“ (EAR&H) gegründet, die auch die *Liemba* übernahm. Da die *Liemba* seit den zwischen 1925 bis 1927 durchgeführten Arbeiten keine Generalüberholung mehr erhalten hatte, wurde beschlossen, nun die nächste Generalüberholung durchzuführen. Nach einer ausführlichen Untersuchung wurde entschieden, die beiden originalen Kessel durch zwei moderne Ölkessel von J. G. Kincaid zu ersetzen. Nachdem 1949 der Auftrag vergeben worden war und der Hersteller die Lieferung der Kessel binnen Jahresfrist zusagte, hoffte die EAR&H, das Schiff bis dahin im Einsatz belassen zu können. Doch diese Hoffnung erfüllte sich nicht, denn nachdem sich der Zustand der Kessel massiv verschlechtert hatte, mußte die *Liemba* Ende 1950 stillgelegt werden. Da die Kessel entgegen der Zusage zudem erst mit erheblicher Verspätung im Februar 1952 geliefert wurden, zogen sich weitere Arbeiten länger hin als vorgesehen und das Schiff ging erst Ende 1952 wieder in Betrieb. Nach dem Einbau der neuen Kessel kam es anfangs zu erheblichen Problemen.¹⁰⁶

Ein wesentlicher Teil der Umbauarbeiten bestand zudem in der Erweiterung der Aufbauten. Diese wurden um ein Deck aufgestockt, wodurch die Passagierkapazität erhöht werden konnte. nun 20 Passagiere der Ersten Klasse, acht der Zweiten Klasse, 200 der Dritten Klasse sowie 550 Tonnen Fracht befördert werden konnten.¹⁰⁷

Weitere Arbeiten umfaßten den Neubau der Brücke, den Ersatz des achteren Mastes durch zwei seitliche Ladekräne mit modernem Ladegeschirr, wodurch auch Autos geladen werden konnten. Ebenfalls wurden neue Propeller, ein neues Ruder mit einem von der Brücke aus ansteuerbaren Elektromotor sowie eine neue Ankerwinde montiert. Wichtig war auch der Einbau von Schlingerkielen an den beiden Rumpfseiten, wodurch das Schiff in rauem Wetter fortan deutlich weniger rollte.¹⁰⁸ Die neuen Kessel bewirkten, daß die Höchstgeschwindigkeit auf 11 Knoten stieg. Am 18. Dezember 1952 begann die

¹⁰⁴ L. B. Cane: S.S. „*Liemba*“, S. 44 f.; Mervyn F. Hill: *Permanent Way*, S. 261.

¹⁰⁵ Anm. d. Verf.

¹⁰⁶ Unbekannter Verfasser: *The Liemba returns to service*. In: *Staff Magazine*, 3/1953, Vol. 1-4, S. 5 f.; Arthur Kirby: *An Account of Stewardship* (Abschnitt *The Lake Service*). In: *East African Railways & Harbour Magazine*, 6/1957, Vol. 3-3, S. 87.

¹⁰⁷ Unbekannter Verfasser: *Severe storm over Lake Tanganyika – Steamer in trouble*. In: *The Times*, 6. 1.1954, S. 5: Genannt wird hier eine Kapazität von 20 Passagieren der Ersten Klasse, acht der Zweiten Klasse, 200 der Dritten Klasse sowie 550 Tonnen Fracht. Vgl.: Willibald Sonntag: *Dampfer „Liemba“ ex „Götzen“*, S. 165, der von 18 Passagieren der Ersten Klasse, 16 der Zweiten Klasse und 350 der Dritten Klasse spricht.

¹⁰⁸ Willibald Sonntag: *Dampfer „Liemba“ ex „Götzen“*, S. 165: Durch den Anbau der Schlingerkielen konnte einer der Mängel beseitigt werden, den bereits Korvettenkapitän Zimmer in seinem weiter oben wiedergegebenen Bericht vom 20. 8. 1915 angesprochen hatte.

erste Fahrt nach Nord-Rhodesien und dem Schiff wurde in Mpulungu ein begeisterter Empfang bereitet, als es über die Toppen beflaggt in den Hafen einlief.¹⁰⁹

Anfang Januar 1954 geriet die *Liemba* in einen schweren Sturm. Der Besatzung blieb nichts anderes übrig, als die Verbindung zu den beiden Schleppkähnen (50 und 70 Tonnen) zu kappen. Dabei wurde der Chefingenieur des Schiffes, J. Lloyd, verletzt. Ein Besatzungsmitglied, das sich auf einem der Schleppkähne befand, wurde am nächsten Tag noch vermißt und ist vermutlich ertrunken. Die *Liemba* mußte zur Sicherheit Albertville anlaufen.¹¹⁰

Nach der Unabhängigkeit Tanganjikas.

Nach der 1961 erfolgten Unabhängigkeit Tanganjikas trat Sansibar dem neuen Staat bei, wodurch 1964 die Vereinigte Republik von Tansania geschaffen wurde. Die EAR&H blieb auch nach der Unabhängigkeit für das Schienennetz und die Schiffe in Tansania zuständig. Da sich die EAR&H fest in britischen Händen befand, blieben auch die Leitungsstellen mit Weißen besetzt. Streiks der Gewerkschaften wurden mit weißen Ersatzkräften unterlaufen.¹¹¹ 1969 wurde die EAR&H in „East African Railways“ (EAR) umbenannt.

In den frühen siebziger Jahren war es offensichtlich, daß das Schiff seine beste Zeit hinter sich hatte. Da in die Erhaltung des Schiffes in den Jahren davor nur wenig Geld investiert wurde, häuften sich trotz aller Bemühungen des Schiffspersonals die Ausfälle. Da zudem der Eigner erwog, seine Flotte zu modernisieren, wurde die *Liemba* Anfang der siebziger Jahre stillgelegt. Man strich das Schiff nochmals aus unbekanntem Gründen mit einer orangeroten Farbe und machte es in der Werft in Kigoma fest, wobei es nur als Frage der Zeit schien, bis sie unter den Schneidbrennern enden würde. Diese Befürchtung wurde fast Realität, als Arbeiter damit begannen, die Dampfmaschinen, die Kessel, den Kamin sowie das Ruder auszubauen.¹¹²

Um 1975 wurde mit Patrick Dougherty eine Person auf die *Liemba* aufmerksam, die das Schiff retten und ihm zu einem „zweiten Leben“ verhelfen sollte. Dougherty wurde am 18. März 1918 in Downpatrick (Nordirland) geboren und absolvierte eine Lehre bei der Werft Harland & Wolff in Belfast. Während des Zweiten Weltkrieges diente er in der Royal Navy als Schiffingenieur.¹¹³

Am 5. November 1940 wurde der auf dem Weg von Kanada nach Großbritannien befindliche Geleitzug HX 84 östlich von Neufundland durch das unter dem Kommando des Kapitäns zur See Theodor Krancke stehende deutsche Panzerschiff *Admiral Scheer* angegriffen. Dougherty befand sich auf einer Fregatte, die als Begleitschiff den Konvoi sicherte. Der frühere Liner *Jervis Bay*, der zu Beginn des Zweiten Weltkrieges in einen bewaffneten Handelskreuzer umgebaut worden war, war das einzig größere bewaffnete

¹⁰⁹ Unbekannter Verfasser: *The Liemba returns to service*, S. 6.

¹¹⁰ Unbekannter Verfasser. *Severe storm over Lake Tanganyika*, S. 5.

¹¹¹ Leserbrief Peter Russell, Buckingham. In: *Old Africa*, No. 29, Juni/Juli 2010, S. 3:
http://issuu.com/oldafrica/docs/old_africa1-29june2010-pdf1 (abgerufen 16. 3. 2014).

¹¹² Unbekannter Verfasser: *M.V. Liemba, the oldest operating ship in the world*. In: *Daily News* (Tansania), 12. 6. 2011; Dokumentarfilm *Die lange Fahrt der „Graf Götzen“*.

¹¹³ [http://de.wikipedia.org/wiki/Liemba_\(Schiff\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Liemba_(Schiff)) (abgerufen 16. 3. 2014).

Schiff, das den Konvoi begleitete. Patrick Dougherty hörte, wie die Geschosse der *Admiral Scheer* auf der *Jervis Bay* einschlugen. Edward Fegen, der irische Kapitän der *Jervis Bay*, hatte sich zum Kampf gegen das ungleich überlegene Panzerschiff entschlossen und ermöglichte dem Konvoi auf diese Weise, sich aufzuteilen und teilweise zu entkommen. Fegen ging letztendlich mit seinem Schiff unter und wurde für seine Tapferkeit posthum mit dem Victoria Cross ausgezeichnet. Auch Doughertys, dessen Schiff ebenfalls nicht versenkt wurde, war dankbar für Fegens heldenhafte Beschützung.¹¹⁴

In den fünfziger Jahren ging er zunächst für ungefähr zehn Jahre nach Nigeria. Nachdem er danach für eine kurze Zeit wieder nach Großbritannien zurückkehrte, arbeitete er in den sechziger und siebziger Jahren als Erster Ingenieur für die EAR in Kisumu (Kenia) und später als Chefingenieur auf den Fähren des Victoria-Sees. Dougherty konzentrierte sich zunehmend auf Tätigkeiten in Tansania, wo er um 1975 auf die *Liamba* aufmerksam wurde.

Die Frage nach der Zukunft des Schiffes entwickelte sich zu seiner größten Sorge.¹¹⁵ Mit Unterstützung des tansanischen Präsidenten und Vizepräsidenten gelang es Dougherty, die notwendigen Gelder (unter anderem von der Weltbank) für die Instandsetzung zu beschaffen.¹¹⁶

Da die Dampfmaschinen zwischenzeitlich verschollen waren, rüstete er die *Liamba* durch den Einbau zweier Caterpillar-Dieselmotoren, die zusammen eine Leistung von 800 PS aufwiesen, in ein Motorschiff um.¹¹⁷ Auch der alte Kamin war entfernt worden. Da an Land kein geeigneter Kran existierte, ließ Dougherty von Land aus eine Rampe errichten, die bis auf die Höhe des Bootsdecks führte. Anschließend suchte er Freiwillige. Hundert starke Afrikaner rollten ihn schließlich die Rampe hinauf und richteten ihn auf dem Bootsdeck auf, während Dougherty und andere Helfer ihn befestigten und die Verbindungen zu den Maschinen herstellten. Der Kamin sowie alle weiteren Teile, die für die Instandsetzung erforderlich waren, kamen aus Deutschland.¹¹⁸

Die gesamten Renovierungsarbeiten, in deren Zuge die Passagierkapazität auf 480 Personen gesteigert werden konnte, zogen sich von 1976 bis mindestens 1978 hin. Frühestens Ende 1979 nahm das Schiff seinen Dienst wieder auf.¹¹⁹

Dougherty war verheiratet und hatte neben einer Frau auch einen Sohn und eine Tochter. Seine Familie besuchte ihn gelegentlich während der Instandsetzung der *Liamba* in Kigoma. Seine Frau war sich bewußt, was die Arbeit für ihn bedeutete und auch aus der Distanz galt er seiner Familie als hingebungsvoller Ehemann und Vater. Seine Tochter Barbara nahm an der „zweiten“ Jungfernfahrt des Schiffes nach seiner Renovierung teil

¹¹⁴ E-Mails Paul McElean vom 7. und 9. 4. 2014; McElean war mit Dougherty in dessen Ruhestand befreundet und erfuhr von ihm viel über dessen Zeit bei der Royal Navy, bei der Handelsmarine sowie über die Instandsetzung der „Liamba“. Der Kontakt des Autors zu McElean wurde durch Doughertys Tochter Barbara hergestellt.

¹¹⁵ E-Mail Barbara Dougherty vom 24. 11. 2013; [http://de.wikipedia.org/wiki/Liamba_\(Schiff\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Liamba_(Schiff)) (abgerufen 16. 3. 2014).

¹¹⁶ Unbekannter Verfasser: *M.V. Liamba, the oldest operating ship in the world*, 12. 6. 2011.

¹¹⁷ Kevin Patience: *Shipwrecks and Salvage on the East African Coast*, S. 242.

¹¹⁸ E-Mail Paul McElean vom 11. 4. 2014.

¹¹⁹ [http://de.wikipedia.org/wiki/Liamba_\(Schiff\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Liamba_(Schiff)) (abgerufen 16. 3. 2014); siehe auch die nachfolgend im Text wiedergegebene Schilderung des ehemaligen Entwicklungshelfers Hans Dieter Nattmann.

und schilderte, wie groß die Erwartungen an jedem einzelnen Hafen waren, den das Schiff anlief.

Nach der Renovierung der *Liemba* verließ Dougherty Tansania und arbeitete für die Welternährungsorganisation FAO in Bangladesch und Mosambik, doch bis in seine letzten Tage dachte er mit Freude und Stolz an „sein“ Schiff. Er starb am 12. Januar 2010 in Belfast und wurde in Downpatrick beerdigt.¹²⁰

Eine sehr authentische Schilderung der damaligen Situation in Kigoma, von Patrick Dougherty und der *Liemba* liefert Hans Dieter Nattmann, der sich von 1975 bis 1977 als junger Entwicklungshelfer in Kigoma aufhielt: *[Ich kam] Mitte 1975 als junger Architekt nach Tansania. [...] Als Student der "68er Zeit" wollte ich mithelfen, die Idee des Ujamaa und des afrikanischen Sozialismus von Julius Nyerere aufzubauen. Damit war ich nicht allein. Tansania und Nicaragua waren seinerzeit Schwerpunktländer des Deutschen Entwicklungsdienstes, bei dem ich mich schon vor Jahren beworben hatte. Der DED hatte damals regelmäßig rund 70 Entwicklungshelfer im Land. Nach meinem Architektorexamen hatte ich noch Ethnologie und Afrikanistik studiert (letztendlich ohne Abschluss) und wollte meine Vertragszeit nutzen und Afrikaerfahrung sammeln. Anders als heute, gab es damals beim DED überwiegend Idealisten und der klassische Entwicklungshelfer war Handwerker, Ingenieur, Arzt oder Krankenpfleger/schwester. In Tansania gab es viele unbesetzte Planstellen, die wir als Entwicklungshelfer teilweise auszufüllen hatten. Ich hatte die Planstelle des Town Engineers von Kigoma zu besetzen und war somit Chef des städtischen Bauamtes und der Feuerwehr. [...]*

Außer mir gab es noch eine Vielzahl weiterer Entwicklungshelfer und Experten in Kigoma, so auch einen deutschen Arzt des DED, der am Kigoma Hospital beschäftigt war. Des Weiteren gab es schwedische, norwegische, finnische, holländische und japanische Entwicklungshelfer vor Ort. Es ging um Wasserbau, Straßenbau und vieles mehr. Von der FAO gab es ein Fischereiprojekt, in dem internationale Experten tätig waren. Engländer, Amerikaner, Italiener und Schweizer beschäftigten sich als Meeresbiologen und Fischereiexperten mit dem noch recht unerforschten und wunderbaren Lake Tanganyika. Es gab einen Italiener, der für die Frachtlogistik im Hafen zuständig war, einen griechischen Kapitän, der die Route Kigoma-Bujumbura befuhr und einen israelischen Taucher, der mit seiner einheimischen Mannschaft nach den sehr gefragten Zierfischen des Sees tauchte und sie dann nach Deutschland schickte. Die Fische wurden gefangen und in Plastiktüten gepackt, die mit Sauerstoff aufgefüllt wurden und einmal pro Woche mit dem Linienflug von Kigoma nach Daressalam geflogen. Von dort aus ging es dann weiter nach Frankfurt. Heute werden die immer noch sehr gefragten seltenen Zierfische (Chilchiden) nur noch nachgezüchtet. Im Norden war der Gombe-Nationalpark mit Jane Goodall und im Süden das Mahale-Mountains Research-Camp, welches mit japanischen Primatenforschern aus Kyoto besetzt war. Meine direkten Nachbarn waren chinesische Ärzte die ebenfalls am Krankenhaus in Kigoma arbeiteten. Sie traten immer nur im Team auf und hatten keinerlei Kontakt zu uns Wazungu. Es gab unter ihnen nur einen, der überhaupt Englisch sprach, und Kontakt zu Westlern war ihnen strengstens verboten. Sie hatten einen Oberaufpasser, der nur dafür zuständig war.

*Ja, und dann gab es natürlich noch Paddy Dougherty, der schon vor Ort war, als ich Mitte 1975 in Kigoma eintraf. Die Tatsache, dass er für die Instandsetzung der *Liemba* zuständig war, war erstmal nicht besonders spektakulär. Jeder hatte sein Projekt, und das *Liemba* Projekt war eines von vielen anderen. Außerdem war für mich Tansania voll von*

¹²⁰ E-Mail Barbara Dougherty vom 24. 11. 2013; [http://de.wikipedia.org/wiki/Liemba_\(Schiff\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Liemba_(Schiff)) (abgerufen 16. 3. 2014).

alter deutscher Kolonialgeschichte. Auf der Zugreise von Daressalam nach Kigoma mit der alten deutschen Eisenbahn gab es etliche alte deutsche Bahnhöfe. Der alte deutsche Bahnhof war bei meinem ersten Eintreffen unübersehbar. Ich wohnte unterhalb des alten Kaiserhofs in einem alten Kolonialhaus und nicht weit von mir lag die alte Liemba im Trockendock. Außerdem war die Liemba noch keine stolzen 100 Jahre alt, sondern gerade mal etwas über 60. [...]

Zurück zu Paddy. Paddy wohnte zwei Häuser weiter und war ein recht eigenwilliger Zeitgenosse. Es war nicht leicht, mit ihm in Kontakt zu kommen, entweder er mochte einen oder eben nicht. Ich hatte das Glück, dass ich nach einiger Zeit als kleiner Entwicklungshelfer in den Kreis der sog. Experten aufgenommen und dann auch zu den gesellschaftlichen Ereignissen eingeladen wurde. Experten und Entwicklungshelfer unterschieden sich hauptsächlich dadurch, dass die einen viel Geld verdienten und die anderen nur ein Unterhaltsgeld bekamen. Wie Paddy zur Liemba gekommen ist, wußte ich damals nicht. Jeder hatte seine Geschichte, wie er nach Afrika gekommen war, geredet wurde darüber aber eigentlich nicht. In den zwei Jahren haben wir Paddy mehrere Male auf dem Trockendock besucht. Es war schon offensichtlich, dass er sehr stolz auf seine Arbeit war. Seine Marineuniform trug er oft, und nicht nur auf der Arbeit. Für einen Besuch der Liemba war immer eine Einladung notwendig, denn man durfte das Hafengelände nicht einfach so betreten. Vermutlich ist das heute noch so. Ende 1976 gab es dann einen Stapellauf, um die Dichtigkeit des Schiffskörpers zu testen. Das war keine spektakuläre Aktion, sondern ein ganz normaler Testlauf. Leider waren wohl die Toiletten-Abflussleitungen undicht und das Schiff zog Wasser, so dass es schnellstens wieder auf das Dock gezogen wurde. Bis zum Ende meiner Vertragszeit Ende 1977 blieb die Liemba dann auch im Dock. Als meine Schwiegereltern im Mai 1977 zu Besuch kamen, wurden wir von Paddy nochmals zur Besichtigung eingeladen. Aus dieser Zeit stammen auch die Fotos. Da Filmmaterial rar und teuer war, gibt es leider nicht sehr viele Bilder. Die Digitalkamera war ja noch nicht erfunden. Paddy war alleine in Kigoma, hatte aber eine Familie in Irland. Seine Frau und zwei Kinder, Tochter und Sohn, haben ihn in Kigoma besucht. Seine Tochter war damals vielleicht 14-16 Jahre alt und sein Sohn Peter vielleicht Mitte bis Ende 20. Es war nicht ungewöhnlich, dass die daheimgebliebenen Familien zu Besuch kamen. Viele der Experten hatten ihre Familien zu Hause gelassen, Paddy war da keine Ausnahme. [...]

Nachdem wir Paddy 1975 kennengelernt und uns angefreundet hatten, hatte er versprochen, uns auf die Jungfernfahrt der Liemba mitzunehmen. Er war wohl fest der Überzeugung, dass dies vor unserem Vertragsende Ende 1977 stattfinden würde. Leider war dies nicht der Fall. Auch während der gesamten Zeit meines Projektnachfolgers, der bis Herbst 1979 in Kigoma war, hat die Liemba das Dock nicht verlassen. Ich glaube, dass die Liemba erst Ende 1979 ihren Dienst wieder aufnahm. [...]

Jane Goodall war in dieser Zeit sehr selten in Kigoma. Im Mai 1975 hatten Rebellen aus dem Kongo einige Assistenten von Jane aus dem Gombestream gekidnapped. Danach kam sie erst mal nicht mehr. Ich weiß nicht, ob Paddy und sie sich sehr gut kannten. Es hat in dieser Zeit einige Übergriffe von Rebellen aus dem Kongo gegeben. Auch mein Haus hatten sie, bevor ich kam, besucht. [...]¹²¹

Während der Instandsetzung des Schiffes zerbrach im Jahre 1977 die EAR als Eisenbahngemeinschaft zwischen Kenia, Tansania und Uganda. Für das tansanische Staatsgebiet wurde die „Tanzania Railways Corporation“ (TRC) gegründet, die auch das Schiff übernahm und als Reederei die TRC-Marine gründete.¹²²

¹²¹ E-Mail Hans Dieter Nattmann vom 3. 9. 2013.

¹²² http://de.wikipedia.org/wiki/East_African_Railways (abgerufen 16. 3. 2014).

Schon wenige Monate nach ihrer Wiederinbetriebnahme lief die *Liemba* am 15. September 1979 vor Katumbi auf Grund. Der Unfallbericht des Kapitäns lautet übersetzt wie folgt: *Ich wurde um 02.47 durch den wachhabenden Offizier geweckt und schaltete sofort das Radar an, obwohl der Mond am Himmel schien und das Ufer daher deutlich zu erkennen war. Noch bevor das Radar arbeitete, hörte ich, daß das Ufer sehr nahe sein mußte. Ich gab dem Quartiermeister den Befehl, das Ruder hart Backbord zu legen und schaltete das Echolot an, um die Tiefe des Sees zu erkennen. Tatsächlich war aber bereits alles zu spät und das Schiff war aufgelaufen, wenngleich es sich nicht so anfühlte, aber die Geschwindigkeit war Null und das Echolot zeigte ebenfalls Null, weshalb wir sicher sein konnten, aufgelaufen zu sein. Wir begannen mit Fahrmanövern, zurück und voraus, doch ohne Ergebnis. Wir setzten zwei Anker an Stellen, an denen das Wasser tiefer war und zogen bei voller Geschwindigkeit mit zwei Motoren an den Ankern und die beiden Motorboote drückten gleichzeitig, aber ohne Erfolg. Zuletzt planten wir, die Ladung auszuladen, aber aufgrund der Schwierigkeiten hatten wir keinen Erfolg. An Land war von den Bewohnern Katumbis kein Licht zu sehen, da es dort viele Löwen gibt. Die Mannschaft war den gesamten Tag sehr müde. Die Offiziere und die Mannschaft des MS *Liemba* haben alles getan, das Schiff vom Stranden zu bewahren, wenngleich es nicht erfolgreich war. Das Schiff kam schließlich wieder frei und hatte offenbar keine nennenswerten Schäden davongetragen.*¹²³

Im Jahre 1993/94 wurde das Schiff durch die dänische Ole Steen Knudsen (OSK) ShipTech A/S vor Ort generalüberholt. Da sich die 1979 eingebauten Caterpillar-Dieselmotoren als störungsanfällig erwiesen, wurden zwei neuen Dieselmotoren des Typs MAN B & W Alpha Diesel 5L23/30 mit einer Ursprungsleistung von je 650 kW bei 825 Umdrehungen eingebaut. Um das vorhandene Wellen-/Propellersystem weiterverwenden zu können und aufgrund der Verhältnisse auf dem Tanganjika-See wurden die Motoren auf eine Leistung von je 460 kW (625 PS) gedrosselt.¹²⁴ Mit der installierten Maschinenleistung erreicht das Schiff eine Dienstgeschwindigkeit von 11 kn.¹²⁵ In schiffbaulicher Hinsicht sollte durch den Einbau zahlreicher Stützen im Inneren der Passagierbereiche der Dritten Klasse sowie durch eine Verstärkung der umlaufenden Galerie der Rumpf beziehungsweise die Aufbauten „stabilisiert“ und auftretende Vibrationen auf diese Weise verringert werden. Zur Verbesserung der Schiffssicherheit wurde zudem im Bereich des vorderen Laderaums ein Doppelboden eingezogen. Der achtere Laderaum wurde in einen Passagierraum Dritter Klasse mit Sitzbänken umgewandelt, wodurch sich die Kapazität von 480 auf nun 600 Passagiere erhöhte. Ferner wurde das Steuerhaus umgebaut, die elektrische Anlage, die Rohrleitungen sowie die Einrichtung der Kabinen der Passagiere und der Besatzung wurden erneuert und ein hydraulischer Kran auf dem Vorschiff wurde eingebaut.¹²⁶ Finanziell unterstützt wurde der Umbau durch „Danida“ (Danish International Development Agency), eine Organisation, die in Abstimmung mit dem dänischen Außenministerium in diversen Ländern humanitäre Hilfe sowie technische Unterstützung leistet.

¹²³ Kevin Patience: *Shipwrecks and Salvage on the East African Coast*, S. 242.

¹²⁴ E-Mail Peder Nors, Senior Mechanical Engineer, OSK-ShipTech, 22. 8. 2013, der den Umbau als Projekt-Manager betreute.

¹²⁵ Sarah Paulus/Rolf G. Wackenberg: *Von Goetzen bis Liemba*, S. 84.

¹²⁶ E-Mail Peder Nors, Senior Mechanical Engineer, OSK-ShipTech, 4. 1. 2014; <http://www.osk-shiptech.com/images/Projects/Development%20Projects/K324F-LIEMBA-2013.pdf> (abgerufen 17. 3. 2014).

Die *Liemba* verfügt heute über zehn Zweibettkabinen Erster Klasse sowie zweier VIP-Kabinen. Für die Fahrgäste der Ersten Klasse gibt es ein Restaurant. Zudem stehen 18 Kabinen der Zweiten Klasse (sechs Zwei- und zwölf Vierbettkabinen) zur Verfügung. Für deren Fahrgäste gibt es ein kleines Bistro mit Essensausgabe. Die Räumlichkeiten Dritter Klasse verfügen über Sitzmöglichkeiten mit Tischen und sind teilweise tief im Rumpf des Schiffes untergebracht. Die Verpflegung erfolgt hier entweder durch mitgebrachte Ware oder durch mitreisende Händler. Die sanitären Einrichtungen sind ebenfalls nach Klassen getrennt.¹²⁷

Die *Liemba* ist zurzeit das einzige große Passagierschiff, das regelmäßig auf dem See verkehrt.¹²⁸ Das Schiff fährt in einem zweiwöchigen Rhythmus. Die Fahrtroute führt von Kigoma über Tongwe, Sigunga, Rukoma, Lagosa, Kibwesa, Kalya, Ikola, Karema, Kabwe, Kolongwe, Kirando, Kipili, Ninde, Wampembe, Kala und Kasanga nach Mpulungu. Zum größten Teil sind es kleine Dörfer ohne Häfen. Das Be- und Entladen erfolgt dort ausschließlich über Barkassen und kleine Boote. Häfen befinden sich nur Kigoma und Mpulungu; Kasanga verfügt über eine Pier. Der fahrplanmäßige Start erfolgt in einem zweiwöchigen Rhythmus an geraden Wochen mittwochs um 16 Uhr in Kigoma, die Ankunft in Mpulungu ist freitags um 8 Uhr. Die Rückfahrt von Mpulungu aus beginnt am gleichen Tag um 20 Uhr, die Ankunft in Kigoma ist sonntags um 16 Uhr. Allerdings wird der Fahrplan in den seltensten Fällen eingehalten und Verspätungen sind deshalb einzuplanen. Die Fahrpreise für Ausländer bewegen sich für die gesamte Strecke zwischen 70 und 100 US-Dollar.¹²⁹ Bis Anfang der 1990er Jahre steuerte die *Liemba* auch weitere Ziele am Tanganjika-See an (Bujumbura in Burundi und Uvira, Kalemie und Moba in der heutigen Demokratischen Republik Kongo, damals Zaire). Als jedoch 1994 in Burundi und einige Jahre später in Zaire Bürgerkriege ausbrachen, wurde es dort zu gefährlich.

Da seit den sechziger Jahren in dem Gebiet um den Tanganjika-See immer wieder kriegerische Auseinandersetzungen ausbrechen, die zu großen Flüchtlingsströmen führen, wird die *Liemba* bisweilen auch gechartert, um Flüchtlinge über den See zurück in deren Heimatländer zu transportieren. So wurden etwa 1997 von der *Liemba* und der wesentlich neueren *Mwongozo* im Auftrag der UNHCR 75.000 Flüchtlinge, die während des kongolesischen Bürgerkrieges nach Tansania geflohenen waren, im Rahmen von 22 Fahrten wieder nach Uvira zurückgebracht.¹³⁰

Seit 2010 besuchten diverse deutsche Delegationen aus Politik und Wirtschaft die *Liemba*, um sich vor Ort über die Möglichkeit einer Generalüberholung des Schiffes zu informieren. Dabei waren auch Angehörige der Meyer Werft. Bundespräsident Horst Köhler hatte diese Reisen mit seiner 2005 gestarteten Initiative „Partnerschaft mit Afrika“ angeregt. Auch sein Nachfolger Christian Wulff war am Schicksal der *Liemba* interessiert. Es stellte sich heraus, daß eine Generalüberholung der *Liemba* technisch machbar und vor dem Hintergrund der veranschlagten Kosten in Höhe von etwa acht Millionen Euro betriebswirtschaftlich sinnvoll wäre. Aber leider verlief die Angelegenheit bisher vor allem

¹²⁷ Anm. d. Verf. bzw. unter Auswertung des vorliegenden aktuellen Generalplans der *Liemba*.

¹²⁸ Die *Mwongozo* wurde von der australischen „Beach Energie“, eine Tochterfirma von „Beach Petroleum“ (BPT) Ltd. zwecks Erforschung möglicher Ölvorkommen am Tanganjika-See gechartert.

¹²⁹ <http://liemba.wordpress.com/2013/02/28/m-v-liemba-fahrplan-und-ticketpreise> (abgerufen 16. 3. 2014).

¹³⁰ *Refugees Magazine Issue 111*, 1. 3. 1998 sowie weitere Berichte von Flüchtlingsfahrten des Schiffes: <http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/search?page=search&docid=3b80f4c4&query=liemba> (abgerufen 16. 3. 2014).

aufgrund der ablehnenden Haltung des Bundesministeriums für Entwicklung und wirtschaftliche Zusammenarbeit im Sande.¹³¹

Exkurs: Die *African Queen*.

Die oftmals zu lesende Behauptung, daß die *Liemba* auch ein Filmstar war, die eine Rolle in dem Film „*African Queen*“ spielte¹³², ist nicht zutreffend. Bei dem deutschen Kanonenboot *Königin Luise* im Film handelt es sich um den britischen Dampfschlepper *Buganda*, der auf dem Victoria-See fährt. Das Schiff liegt heute im Hafen von Mwanza. Doch wie kam es dazu und welche Geschichte steckt dahinter?

Die ursprüngliche Version der *African Queen* – geschrieben von C. S. Forester und erstmals im Jahre 1934 in der britischen Zeitung *News Chronicle*, später auch als Buch veröffentlicht – unterschied sich sehr stark von der Handlung des Films. So hieß das deutsche Kanonenboot in der Zeitungsfassung noch *Dortmund* und die Geschichte endet damit, daß die beiden Protagonisten Charlie und Rose mit der *African Queen* die *Dortmund* in voller Fahrt rammen und sich in die Luft sprengen.¹³³

In dem danach veröffentlichten Buch hingegen heißt das Kanonenboot *Königin Luise*.¹³⁴ Die *African Queen* wird im Sturm versenkt. Die beiden Protagonisten werden getrennt und am nächsten Tag von den Deutschen gefangengenommen. Der Kapitän der *Königin Luise* läßt sie nicht exekutieren, sondern schickt sie zu den britischen Truppen, die dann später die *Königin Luise* versenken. Charlie und Rose werden zur Küste geschickt, wo der britische Konsul die beiden traut.

1951 entstand der Filmklassiker „*The African Queen*“ unter der Regie von John Houston mit Humphrey Bogart (als Charlie Allnut) und Katherine Hepburn (als Rose Sayer) in den Hauptrollen. In dem Film planen die beiden nach einer abenteuerlichen Fahrt flußabwärts, mit ihrem kleinen Dampfboot *African Queen* und selbstgebauten Torpedos das wesentlich größere deutsche Kanonenboot *Queen Louisa* anzugreifen. Am Ende des Films sinkt die *Louisa* auf den Grund des Sees, allerdings erst nach einem Zusammenstoß mit der „siegreichen“ britischen *African Queen*.

In der Handlung lassen sich Parallelen zu dem deutschen Kreuzer SMS *Königsberg*, der im Delta des Rufiji-Flusses versenkt wurde, als auch zu den Kampfhandlungen am Tanganjika-See erkennen. Auch die Bemühungen der Royal Navy,

¹³¹ Sarah Paulus/Rolf G. Wackenberg: *Von Goetzen bis Liemba*, S. 228 ff.; Hans Jürgen Witthöft *Legenden leben lange*, S. 263; Clemens Höges: *Das Schiff Afrika*. In: *Der Spiegel*, 16/2010, S. 126. Karin Prummer: *Out of Office: Wer rettet Deutschlands „African Queen“?* In: *Financial Times Deutschland*, 8.11.2011; Carsten Luther *Ein Relikt deutscher Kolonialzeit mit ungewisser Zukunft*. In: *Zeit Online*, 12. 4. 2012.

¹³² Als Beispiel: Witthöft, Hans Jürgen: *Meyer Werft. Innovativer Schiffbau aus Papenburg*. Hamburg, 2005, S. 58.

¹³³ Diverse Autoren: *In the wake of The African Queen*. In: *Reflections. A literary supplement to the “C. S. Forester Society” Newsletter*. Nr. 1, Juli 2002: <http://csforester.files.wordpress.com/2011/04/reflections-1.pdf> (abgerufen 17. 3. 2014).

¹³⁴ Die *Königin Luise* war ein deutsches Seebäderschiff, das am 5. August 1914 beim Minenlegen in der Themsemündung von britischen Zerstörern versenkt wurde.

Schiffe durch den Dschungel zum Tanganjika-See zu schaffen, fließen in die Handlung mit ein.¹³⁵ Im Endeffekt sind die im Buch geschilderten Ereignisse jedoch rein fiktiv.

¹³⁵

Frank J. Magee: *Transporting a navy through the jungles of Africa in war time*, S. 331; Buxton: *The Tanganyika Naval Expedition*. In: *The London Gazette*, 13. 7. 1917, S. 7067 bis 7072.

Verzeichnisse:

Einzelpublikationen:

Wilhelm Arning: *Vier Jahre Weltkrieg in Deutsch-Ostafrika*.
Hannover, 1919; Nachdruck Wolfenbüttel, 2011.

Kurt Aßmann: *Der Krieg zur See 1914-1918*.
Band 6: *Die Kämpfe der Kaiserlichen Marine in den Deutschen Kolonien*.
Teil 2: *Deutsch-Ostafrika*.
Herausgeber: Marine-Archiv. Berlin, 1935

Franz Baltzer: *Die Kolonialbahnen mit besonderer Berücksichtigung Afrikas*.
Berlin, Leipzig, 1916; Nachdruck, 2007.

Thomas Alexander Barns *The wonderland of the Eastern Congo*.
London, 1922.

Ludwig Boell: *Die Operationen in Ost-Afrika*.
Hamburg, 1951

Alex Capus: *Eine Frage der Zeit*.
7. Aufl., München, 2007.

Chalux (Marquis Roger von Chateleux): *Un an au congo belge*.
Brüssel, 1925.

Pierre Daye: *L'Empire Colonial Belge*. Brüssel, 1923.

Rolf Eilers/Klaus-Peter Kiedel: *Sechs Generationen Schiffbau in Papenburg*.
Hrsg.: Meyer Werft. Bremerhaven, 1988.
Gisela Graichen/Horst Gründer: *Deutsche Kolonien – Traum und Trauma*.
2. Aufl., Berlin 2005.

Erich Gröner: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*.
Bd. 7, München, 1990.

Mervyn F. Hill: *Permanent Way*.
Vol. II: *The Story of the Tanganyika Railway*.
Nairobi, 1957

Institut Royal Colonial Belge: *Biographie Coloniale Belge*.
Band 2, Brüssel, 1951.
Kapitel *John-Ludwig Wall*, Spalte 966 bis 969.
http://www.kaowarsom.be/en/notices_wall_john_ludwig (abgerufen 17. 3. 2014).

Carl Jungblut: *Vierzig Jahre Afrika 1900-1940*.
Lippa, 1941.

Arnold Kludas: *Die Schiffe der deutschen Afrika-Linien 1880-1945*.
Hamburg, Oldenburg, 1975.

Louis Leconte: *Les ancêtres de notre Force Navale*.
Brüssel, 1952.

Ascan Roderich Lutteroth: *Tunakwenda. Auf Kriegssafari in Deutsch-Ostafrika*.
Hamburg, 1938.

George Moulaert: *La campagne du Tanganika (1916-1917)*.
Brüssel, 1934.

Kevin Patience: *Shipwrecks and Salvage on the East African Coast*.
Eigenverlag, Poole, Dorset, 2006.

Sarah Paulus/Rolf G. Wackenberg:
Von Goetzen bis Liemba - Auf Reisen mit einem Jahrhundertschiff.
Berlin, 2013.

Royaume des Belgique: Ministère de la Défense Nationale – Etat-Major Général de l'Armée Section de l'Historique: *Les campagnes coloniales belges 1914-1918*.
Bd. II, Brüssel, 1929.

Charles Stiénon: *La campagne anglo-belge de l'Afrique Orientale Allemande*.
Paris, 1917.

Hans Jürgen Witthöft: *Legenden leben lange – eine GRAF GOETZEN gab es gar nicht*.
In: *Köhlens Flottenkalender*. Hamburg, 2011.

Hans Jürgen Witthöft: *Meyer Werft. Innovativer Schiffbau aus Papenburg*.
Hamburg, 2005.

Gustav Zimmer:
Die „Möwe-Abteilung“ auf dem Tanganjikasee in Deutsch-Ostafrika 1914-1916.
Manuskript, 1931; Nachdruck, 1994.

Aufsätze und Sammelwerke:

F. Baltzer: *Karl Hillenkamp †*.
In: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, Nr. 37, 4. 5. 1918, S. 184.

Tillo Behaeghe: *Aimé Behaeghe. First pilot in Central Africa*.
In: *Cross & Cockade International*, 39, 1/2008.

Buxton: *The Tanganyika Naval Expedition*.
In: *The London Gazette*, 13. 7. 1917.

L. B. Cane: S.S. „Liemba“.
In: *Tanganyika Notes and Records*, 23/1947.

Edel: *Bei den Funkern in Deutsch-Ostafrika.*

In: *Illustrierte Zeitung*, Nr. 3915, Kriegsnummer 206, 11. 7. 1918.

Clemens Höges: *Das Schiff Afrika.*

In: *Der Spiegel*, 16/2010.

Arthur Kirby: *An Account of Stewardship* (Abschnitt *The Lake Service*).

In: *East African Railways & Harbour Magazine*, 6/1957, Vol. 3-3.

J. Kollmann: *Die technischen Fortschritte des Jahres 1911.*

In: *Technische Monatshefte*, 2/1912.

C. F. Laver: *Lake Salvage.*

In: *East African Railways and Harbours Magazine*, Vol. 2-8, April 1956.

Carsten Luther *Ein Relikt deutscher Kolonialzeit mit ungewisser Zukunft.*

In: *Zeit Online*, 12. 4. 2012.

Frank J. Magee: *Transporting a navy through the jungles of Africa in war time.*

In: *The National Geographic Magazine*, Nr. 4/Okttober 1922.

Franz Joseph Meyer: *Passagierdampfer für den Tanganjika-See.*

In: *Werft, Reederei, Hafen*, 4/1922.

Der Aufsatz enthält einen Generalplan, der vermutlich den endgültigen Bauzustand der neuen „Goetzen“ zeigt.

Karin Prummer: *Out of Office: Wer rettet Deutschlands „African Queen“?*

In: *Financial Times Deutschland*, 8.11.2011.

Peter Russell, Buckingham (Leserbrief).

In: *Old Africa*, No. 29, Juni/Juli 2010.

http://issuu.com/oldafrica/docs/old_africa1-29june2010-pdf1 (abgerufen 16. 3. 2014).

Willibald Sonntag: *Dampfer „Liemba“ ex „Götzen“ – Deutscher Schiffsveteran auf dem Tanganjikasee.*

In: *Technikgeschichte*, Band 40, 2/1973.

Michael Stührenberg: *Die endlose Fahrt der Liemba.*

In: *GEO*, 4/2007.

Diverse Autoren: *Report of the East Africa Commission. Presented by the Secretary of State for the Colonies to Parliament by Command of His Majesty, April, 1925.*

London, 1925.

http://www.waado.org/colonial_rule/east_africa/east_africa_commission_1925.pdf (abgerufen 17. 3. 2014).

Diverse Autoren: *In the wake of The African Queen.*

In: *Reflections. A literary supplement to the "C. S. Forester Society" Newsletter.* Nr. 1, 7/2002.

<http://csforester.files.wordpress.com/2011/04/reflections-1.pdf>

(abgerufen 17. 3. 2014).

Aufsätze unbekannter Verfasser:

Schiffahrt auf dem Tanganika- und Viktoria-See.
In: *Deutsch-Ostafrikanische Zeitung*, 8. 11. 1913.

Kigoma von der Tanganikabahn erreicht.
In: *Deutsch-Ostafrikanische Zeitung*, 4. 2. 1914.

Tanganjika-Bahn.
In: *Hansa. Deutsche nautische Zeitschrift*, Nr. 6, 7. 2. 1914.

Passagierverkehr auf den Dampfern der Deutschen Ost-Afrika-Linie.
In: *Deutsch-Ostafrikanische Zeitung*, 21. 2. 1914.

Randnotiz zur Betriebsaufnahme der Mittelland-Bahn.
Deutsch-Ostafrikanische Zeitung, 25. 4. 1914

Nachrichten von den Werften und aus der Industrie. Deutscher Schiffbau in Ostafrika.
In: *Schiffbau*, Nr. 18, 23. 6. 1915.

Götzen.
In: *Schiffbau*, Nr. 22, 25. 8. 1915.

The last of the Mohicans. Germany's one last unconquered colony.
In: *The Hawera And Normanby Star*, Volume LXXI, 22. Februar 1916.
<http://paperspast.natlib.govt.nz/cgi-bin/paperspast?a=d&d=HNS19160222.2.10>
(abgerufen 16. 3. 2014).

End of the German lakefleet.
In: *The Times*, 3. 8. 1916.

The Belgian Advance.
In: *The Times*, 16. 6. 1916.

Belgians bombarding Ujiji.
Unter Zitierung einer Depesche des belgischen Generals Charles Tombeur.
In: *The Times*, 2. 8. 1916.

Nearing the end in East Africa.
In: *The Times*, 15. 8. 1916.

Verlustlisten der Kaiserlichen Schutztruppen und Internierte. In Deutsch-Ostafrika in Gefangenschaft geraten und jetzt interniert. g) in Blantyre.
In: *Deutsches Kolonialblatt*, 15. 9. 1917.

Tanganyika Trade.
In: *The Times*, 2. 1. 1925.

The Liemba returns to service.
In: *Staff Magazine*, 3/1953, Vol. 1-4.

Severe storm over Lake Tanganyika - Steamer in trouble.
In: *The Times*, 6. 1.1954

M.V. Liemba, the oldest operating ship in the world.
In: *Daily News* (Tansania), 12. 6. 2011.

Archive:

Generalplan S 300 vom 25. März 1913.
Verzeichnis „GOETZEN S. 300“, Archiv Meyer Werft GmbH.

Lohnbücher Meyer Werft 1913 und 1914.
Signatur „K6/64“, Archiv Meyer Werft GmbH.

Zur Versenkung des DS *Cecil Rhodes* durch DS *Goetzen*:
Bestandssignatur RM/8 Archivnummer 368
Bestandssignatur N 103 Archivnummer 84
im Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg.

Fernsehen und Radio:

Stephan Lamby: *Die lange Fahrt der „Graf Götzen“. Von Papenburg nach Afrika.*
Dokumentarfilm, Hersteller EcoMedia, NDR 2001.

Judith Fehrenbacher: *Jenseits von Papenburg – im Kielwasser deutscher Kolonialgeschichte.* Radioreportage SWR 2, 1. 1. 2012.

Internet:

East African Railways:
http://de.wikipedia.org/wiki/East_African_Railways (abgerufen 16. 3. 2014).

„Goetzen“/„Liemba“:
[http://de.wikipedia.org/wiki/Liemba_\(Schiff\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Liemba_(Schiff)) (abgerufen 16. 3. 2014).

Gustav-Adolf von Götzen:
http://de.wikipedia.org/wiki/Gustav_Adolf_von_Götzen (abgerufen 16. 3. 2014).

Informationen zum Fahrplan und zu den Ticketpreisen:
<http://liemba.wordpress.com/2013/02/28/m-v-liemba-fahrplan-und-ticketpreise>
(abgerufen 16. 3. 2014)
sowie

Sarah Paulus *Tansania (Teil 2): Daten zur MV Liemba, früher SMS Graf GOETZEN:*
<http://sarahpaulus33.wordpress.com/2011/11/28/daten-und-informationen-zur-mv-liemba-fruher-sms-graf-goetzen> (abgerufen 16. 3. 2014).

Kämpfe am Tanganjika-See im Ersten Weltkrieg:
http://en.wikipedia.org/wiki/Battle_for_Lake_Tanganyika (abgerufen 16. 3. 2014).

sowie

Bataille du lac de Tanganyika (débute le 26 décembre 1915):
<http://www.unesco.org/new/fr/culture/themes/underwater-cultural-heritage/world-war-i/underwater-cultural-heritage-from-wwi/#topPage> (abgerufen 17. 3. 2014).

sowie

Missions le 28 juillet 1916:
<http://www.marinebelge.be/netta.html> (abgerufen 16. 3. 2014)

sowie

Jean-Pierre Sonck: *Les hydravions belges du Tanganyika.*
<http://www.congo-1960.be/LesHydraviationAuCongoBelge.html> (abgerufen 17. 3. 2014).

Instandsetzung 1993 durch OSK bzw. DANIDA:
<http://www.osk-shiptech.com/images/Projects/Development%20Projects/K324F-LIEMBA-2013.pdf> (abgerufen 17. 3. 2014).

UNHCR-Flüchtlingsfahrten, die mit der „Liemba“ durchgeführt wurden:
<http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/search?page=search&docid=3b80fetc4&query=liemba> (abgerufen 17. 3. 2014).

Oral History:

Barbara Dougherty, Gijón (Spanien).

Paul McElean, Belfast (Nord-Irland).

Hans Dieter Nattmann, Bergisch Gladbach (Deutschland).

Michael Berg, 4. August 2014.