

Unterwegs mit einer alten Dame

An Bord der Liemba über den Tanganjikasee

Sonne und Wolken wetteifern um den besten Platz am Himmel über dem kleinen Dorf Kipili am Ostufer des Tanganjikasees. Am Horizont tanzen Gewitter. Dahinter die Berge des Kongo. Einfach mal rüber schippern, denkt man im blauen Liegestuhl lümmelnd bei einem Glas Weißwein, den Blick gen Lupita Island gerichtet. Es ist später Nachmittag in der Lake Shore Lodge, als der Müßiggang ein abruptes Ende findet. Chris und Louise Horsfall, die aus Südafrika stammenden Eigentümer des inmitten üppiger Mangobäume errichteten Anwesens, zeigen in die Ferne, wo ein weißes Schiff vor der schwarzblauen Gewitterwand erstrahlt und Kurs auf die Bucht nimmt. Endlich geht ein Traum in Erfüllung: Rendezvous mit einer alten Dame.

Zahllose Geschichten kann sie erzählen. Von der Papenburger Meyer-Werft im Jahr 1913, wo eine Fabriksirene zur Taufe ruft, obwohl kein Schiff zu Wasser gelassen wird. Von drei Werftarbeitern, dem Schiffbaumeister Anton Rüter, dem Handwerker Hermann Wendt, und dem Nieter Rudolf Tellmann, die das in Einzelteile zerlegte und in 5.000 Holzkisten verpackte Schiff auf seinem Weg nach Deutsch-Ostafrika, am Tanganjikasee, begleiten und dort wieder aufbauen. Noch heute, fast 100 Jahre später pendelt die M.V. Liemba, ehemals „Goetzen“, entlang der Ostküste des Sees zwischen Kigoma in Tansania und Mpulungu in Sambia.

Auf der etwa 500km langen Strecke, die planmäßige Fahrzeit bei durchschnittlich 11 Knoten beträgt zwei Tage und Nächte, fährt die Liemba derzeit 16 Haltestellen an, so auch Kipili. Dabei ankert sie in mehreren hundert Metern Entfernung vom Ufer. Hölzerne Boote bringen die Passagiere längsseits, wo eine enge Luke als Einstieg dient. Schwankend auf den Füßen und nach Orientierung suchend im düsteren Zwischendeck, begibt man sich sogleich zum Stuart, einer zierlichen Gestalt in knallrotem T-Shirt, die in einem winzigen Verschlag hinter Gittern Fahrgelder, Reservierungslisten sowie dutzende unterschiedlicher Ticketrollen verwaltet. Neuankömmlinge reihen sich geduldig in die Schlange, so auch Adila Khatib, eine junge Frau deren hochgewachsene, kräftige Statur rot-schwarze Tücher umhüllen.

Adila ist 26 Jahre alt, ganze neun Monate ihr kleiner Daudi, friedlich schlummernd im knallgelben Wickeltuch auf Mutters Rücken: „Ich habe Verwandte besucht und fahre nun heim nach Kigoma“, berichtet sie und ergänzt, dass sie noch zwei größere Kinder habe, ein Mädchen 6 und einen Jungen 4 Jahre alt. Ihr Mann sei Fischer, sie selbst habe als Reinigungskraft gearbeitet. Bis der Kleinste kam. Im Lake Tanganyika Hotel, einem großen Haus mit vielen internationalen Gästen. Endlich an der Reihe, kauft sie für 12.000 Schilling ein Ticket für die 3. Klasse. Nichts als ein dunkler Gangplatz im Unterdeck, tief im Rumpf des Schiffes.

Etwas komfortabler sind die acht Viererkabinen im Zwischendeck der 2. Klasse, wenngleich auch hier stickige Luft und tierische Mitbewohner das Wohlbefinden beeinträchtigen. Fahrgäste der 1. Klasse residieren in einer der zehn Doppelkabinen auf dem Oberdeck, umgeben von schlichter Funktionalität und dem Charme einer Jugendherberge vor 30 Jahren auf luftigen 5 qm mit Waschbecken, Doppelstockbett, Schrank, Tisch, Stuhl und Fenster. Ein Luxussschiff ist die Liemba nicht. Designerinterieur, Gourmetküche, Swimmingpool oder sonstigen Schnickschnack sucht man vergebens. Auf der Liemba reist, wer ein Stück lokalen Alltag erleben möchte, jenseits von Safaris und Palmenstränden.

Es ist Mittag geworden. Vor 17 Stunden erreichte die Liemba Kipili, fünf Stunden dauerte das Beladen. Im Bordrestaurant lungern nun hungrige Mäuler der 1. und 2. Klasse an Holztischen mit Blümchendecken, während es in der Kombüse dampft und brodeln. Schwül-heiße Luft steht im Raum. Kellner Ronaldo saust schwitzend durch die lärmende Menge, um Bestellungen aufzunehmen. Huhn, Fisch oder Rind. Reis, Chips oder Ugali. Letzteres erinnert an Stampfkartoffeln, mit der Konsistenz von Kloßteig, ohne jeglichen Geschmack. Die Afrikaner lieben es, formen damit kleine Bällchen und tunken sie in Soße. Auch einige mitreisende Wazungu, hierzulande die Bezeichnung für Fremde oder Weiße, haben sich eingefunden. Kellner Ronaldo ist sofort zur Stelle und muss erst einmal Platz schaffen. Dann Sonderwünsche erfüllen. Dem sechsköpfigen Filmteam „Voetspore“ aus Südafrika, auf der Reise von Kapstadt nach Alexandria, steht der Sinn nach mitgebrachten Kulinarischen: Huhn süß-sauer. Tütenessen für die Mikrowelle. Kellner Ronaldo ist skeptisch. Der Koch erst recht. Kapitän Titus

Sarah Paulus

FREIE AUTORIN

www.sarahpaulus.de - info@sarahpaulus.de

Benjamin Mnyanyi vermittelt. Dann setzt er sich an den Tisch und es kann losgehen. Captain's Lunch sozusagen. Doch zunächst muss er erzählen.

„Sie ist ein starkes Schiff“, beginnt er und ergänzt bedeutungsvoll: „MAN Dieselaggregate. Robust seit 15 Jahren. Die von Caterpillar hielten nur kurze Zeit“. Westeuropäische Besorgnis hinsichtlich der Belastbarkeit des Schiffes schiebt er heiter beiseite: „200t Fracht finden Platz an Bord, dazu 600 Passagiere, derzeit sind es gerade mal 450. Immer weniger Menschen können sich ein Ticket leisten.“ Zudem sei der Dieselverbrauch hoch. Man müsste die Preise erhöhen. Stattdessen wird nur noch im Zwei-Wochen-Rhythmus gefahren.

Nicht zuletzt benötige das Schiff dringend eine Generalüberholung, wofür sich das Land Niedersachsen und die Meyer-Werft seit einiger Zeit einsetzen. Zurück geht das Vorhaben auf die vom ehemaligen Bundespräsidenten Horst Köhler ins Leben gerufene Initiative „Partnerschaft mit Afrika“, in deren Rahmen Bundesländer und Institutionen angeregt wurden, über entsprechende Kooperationsprojekte in Afrika nachzudenken. Nicht nur nachdenken, sondern auch machen, befindet seinerzeit die niedersächsische Staatskanzlei und besinnt sich der einstigen Verbindung Kigoma-Papenburg. In 2010 und 2011 reisen dann Vertreter der Meyer-Werft und der Staatskanzlei nach Tansania, um das Projekt Liemba in Augenschein zu nehmen. Mittlerweile sind drei Ministerien und das Bundeskanzleramt involviert, uneins über die Anwendung deutscher Budgethilfe. Neuerdings die dänische Entwicklungshilfeorganisation DANIDA, die sich bereits bei einer Generalüberholung in den 70er Jahren engagierte und nun erneut eine finanzielle Beteiligung prüft. Ferner natürlich die tansanische Regierung, die bei den deutschen Behörden ein offizielles Hilfesuch eingereicht hat, ohne jedoch die Eckdaten der Sanierung zu spezifizieren und jüngst sogar kundgetan haben soll, das Projekt auch allein bewerkstelligen zu können.

Einst kostete die Goetzen 400.000 Mark. Geld, das buchstäblich versenkt wird, als die deutschen Stellungen in Kigoma nicht mehr zu halten sind. Dampfmaschinen einfetten, heißt es damals, wichtige technische Bauteile ausbauen und verstecken, den Schiffsrumpf mit Zement beladen. Im Juli 1916 versinkt die Goetzen in der trüben Mündung des Malagarasi-Flusses. Kurz nach dem Krieg taucht sie erneut unter, unfreiwillig, durch einen Hebungsfehler der Belgier. Erst den Briten gelingt die komplizierte Unternehmung. Nach zwei Jahren Bergungsarbeiten und insgesamt acht Jahren unter Wasser taucht die Goetzen am 16.03.1924 wieder auf. Zur Überraschung aller in erstaunlich gutem Zustand. Die alten Dampfkessel halten bis in die 70er Jahre. Bis auf eine Rumpfverstärkung in den 90ern und einige Neuaufbauten an Deck soll alles beim Alten geblieben sein. Der antike Charme der stählernen Untoten lässt kaum Zweifel aufkommen.

Am Nachmittag passiert die Liemba Mahale Mountains. Ein riesiges Naturreservat, das wie eine Halbinsel in den See hinein ragt. Safari-Liebhaber kommen hier voll und ganz auf ihre Kosten. Einige Luxus-Lodges bieten exklusives Ambiente für Unmengen Geld. Auf der Liemba hingegen genießt man bodenständiges Leben und erfreut sich der Farbenpracht des Sees, der je nach Sonneneinstrahlung smaragdgrün oder kobaltblau schimmert. Auch Kapitän Titus mag dieses Panorama und man erfährt, dass er 47 Jahre alt ist und zwei Kinder hat. Verheiratet natürlich. Seit 20 Jahren fahre er auf der Liemba. „Nun aber muss das Schiff saniert werden“, erklärt er und berichtet von seinem Besuch am Bodensee, in Berlin und in Papenburg gemeinsam mit drei Vertretern der Betreibergesellschaft Marine Service Company Limited. 2009 sei das gewesen. Auf Einladung des in Konstanz lebenden Historikers Michael Berg und der Aachener Franz und Elisabeth Hiss, die sich mit ihrem Verein „Run Liemba“ für den Erhalt des Schiffes einsetzen. Während das Ehepaar Hiss schon lange Jahre als Entwicklungshelfer in Kigoma tätig ist, wird Berg vor zehn Jahren eher zufällig durch eine NDR-Reportage auf die Liemba aufmerksam. 2008 unternimmt er eine Reise mit der Liemba, knüpft lokale Kontakte und erkennt die Bedeutung des Schiffes. Als lokales Verkehrsmittel aber auch als technisch-geschichtliches Kulturgut. Ein Museum jedoch soll die betagte Dame nicht werden und erst recht kein Luxusdampfer für betuchte Touristen.

Dieser Ansicht folgend ging die Muttergesellschaft des größten Zementproduzenten Tansanias, HeidelbergCement bereits vor einigen Monaten in die Offensive und erklärte, „sich mit einem Betrag zwischen 500.000 und 2,5 Mio. EUR an einem privaten Fonds zur Modernisierung der Liemba zu beteiligen.“ Weitere deutsche Unternehmen sollen dem Beispiel zwischenzeitlich gefolgt sein, erklärt Berg. Insofern könnte die Instandsetzung der Liemba den Wirren deutscher Budgethilfe entkommen und gleichzeitig ein deutsches Projekt bleiben, ein Aushängeschild für „Made in Germany“, da sich das DANIDA-Engagement ohnehin nicht konkretisiert habe.

An Bord der Liemba ertönt derweil das Schiffshorn und verkündet einen weiteren Halt. Mugambo. Ein halbes Dutzend brüchiger Holzkähne setzt sich vom Ufer aus in Bewegung. Unter wildem Geschrei wird ein Platz an der Luke erkämpft, um Menschen und Waren in abenteuerlichen Manövern von außen nach innen und umgekehrt zu balancieren. Strohsäcke, Stoffbeutel, Rollkoffer, Hühner und Fische, sogar Maschendrahtzaun, Holzkohle, Möbel. Männer und Frauen jeglichen Gewerbes. Viele Kleinkinder, die auf dem Rücken ihrer Mütter, hin und her beuteln und das muntere Treiben mit großen Kulleraugen bestaunen. Akrobatik auf höchstem Niveau. Wer es an Bord geschafft hat, schaut vom Zwischendeck zu. Kameras knipsen was die Speicherkarten hergeben.

„That's Africa“, sagt Paul McClelland, Mitte 20, ein junger Amerikaner, über die Relling an der Kapitänsbrücke gebeugt. Er hat Geschichte und Physik studiert und steht nun bei Peace Corps unter Vertrag, einer amerikanischen Regierungsorganisation, die Freiwilligen-Dienste in Entwicklungsländern vermittelt. Seit einem Jahr lebt und arbeitet er als Lehrer in einer Oberschule tief im Süden Tansanias, nahe Songea. Das klingt verdammt ländlich. „Oh ja“, seufzt er in einem Anflug von Verzweiflung. Seine Hütte sei klein mit Strom- und Wasseranschluss immerhin, wenngleich nur bedingt verfügbar. Afrika halt. Dafür ein selbst angelegter Garten, den Nachbars Hühner leider nur zu gern als Bolzplatz nutzen.

Turbulent geht es auch auf dem Frachtdeck zu. In Halembo ist ein Händler zugestiegen, um an Bord Fisch zu verkaufen. Gierige Kunden rangeln eifrig gestikulierend um das beschränkte Angebot. Auch Adila ist dabei. Glücklicherweise bringt sie den erworbenen Proviant ins Unterdeck. Es ist Abend. Ein sternklarer Himmel wölbt sich über die Weite des Sees und seine schemenhaften Ufer. Dagegen ist es im Unterdeck stockfinster bis auf einige matte Deckenleuchten, die einen todmüden Schein auf die überfüllten Gänge werfen. Hier campieren Reisende auf Planken und in jedem Winkel, zwischen Auslagen mit Seife, Zahnpasta, Keksen, Ananas und Mangos. Die Schiffsmotoren stampfen. Stunde um Stunde, unentwegt. Feuchte Hitze lähmt jede Bewegung. Doch Adila führt beherzt durch die Dunkelheit, während Klein-Daudi an einem Stück Zuckerrohr katscht und die Fremden neugierig betrachtet. „Bald fange ich wieder an zu arbeiten und dann leiste ich mir ein Ticket in der zweiten Klasse“, erzählt sie. Als Reinigungskraft könne sie zwischen 80.000 und 100.000 Schilling verdienen. Ein Gangplatz in der 2. Klasse koste 15.400 Schilling. „Für Euch mag diese Fahrt ein Abendeuer sein, vielleicht die Erfüllung eines Traums“, sinniert Adila und erklärt, dass das Schiff für die Einheimischen und den Alltag am See notwendig sei. Um Verwandte zu besuchen, Waren zu verkaufen oder anderen Geschäften nachzugehen. Denn in Ermangelung befahrbarer Straßen sei die Schiffspassage für viele Anrainer alternativlos.

Auch dem Vorsitzenden des Papenburger Wirtschafts- und Tourismusausschusses Hermann Josef Averdung liegt die Liemba am Herzen. Gern erzählt er vom Großvater, der 50 Jahre in der Meyer-Werft arbeitete und von der Geschichte des Schiffes, die ihn seit Jahren fasziniert. Unbedingt erhalten will er es, am liebsten zurückholen an den Ort seiner Taufe, als Touristenattraktion im hiesigen Museumshafen. Der von ihm gegründete Förderverein Graf Götzen Rückholung e.V. soll das Vorhaben umsetzen, basierend auf Zusagen privater Sponsoren. Obgleich es derzeit an einem Partner für die technische Umsetzung mangelt, da der einstige, die Beluga-Werft, aus Insolvenzgründen ausgefallen sei.

An Bord der Liemba fordert der letzte Abend seinen Tribut. Tansanisches Kilimandscharo-Bier fließt reichlich. Eine Flasche Brandy macht die Runde. Erschöpft vom Tageswerk schaut auch Kellner Ronaldo mit einem leeren Glas vorbei. Gestern Rotwein, heute Brandy. Sein tägliches Trinkgeld. Etwas wehmütig schaut die Runde ins Glas, denn am nächsten Morgen wird die Liemba in den Hafen von Kigoma einlaufen. Dort heißt es Abschied nehmen. Von Adila, Ronaldo und Kapitän Titus, der voller Hoffnung ist. Auf dass sich die Protagonisten politischer und privater Initiativen beider Länder nun wacker durch das bürokratische Dickicht kämpfen. Ein gemeinsames Ziel vor Augen. Den Erhalt des Schiffes.

Sarah Paulus

FREIE AUTORIN

www.sarahpaulus.de - info@sarahpaulus.de
