Als GRAF GOETZEN in Kisten auf Safari ging

Kanonenboote der Schutztruppe beherrschten den Tanganjika See

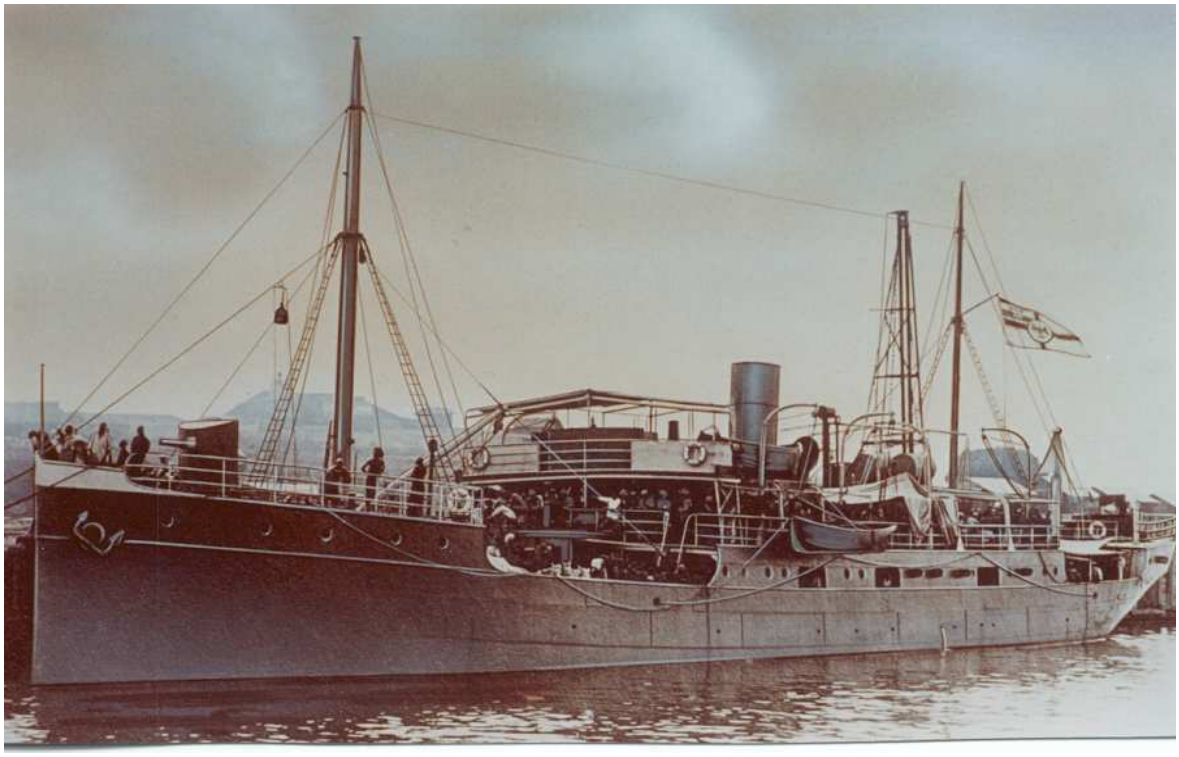
von Golf Dornseif

In seinem 26. Jahrgang anno 1915 berichtete das DEUTSCHE KOLONIALBLATT zu Berlin als Amtsblatt für die Schutzgebiete in Afrika und in der Südsee, herausgegeben vom Reichskolonialamt, in vielen Einzelheiten über ein Schiff, dessen abenteuerlicher Lebensweg in der Meyer Werft zu Papenburg begann und anno 2003 längst noch nicht beendet erscheint. Erst kürzlich flimmerte die wieder auferstandene LIEMBA (einst GRAF GOETZEN) über deutsche Fernsehbildschirme in einem packenden Dokumentarstreifen, ausgestrahlt von NDR 3 und ARTE.

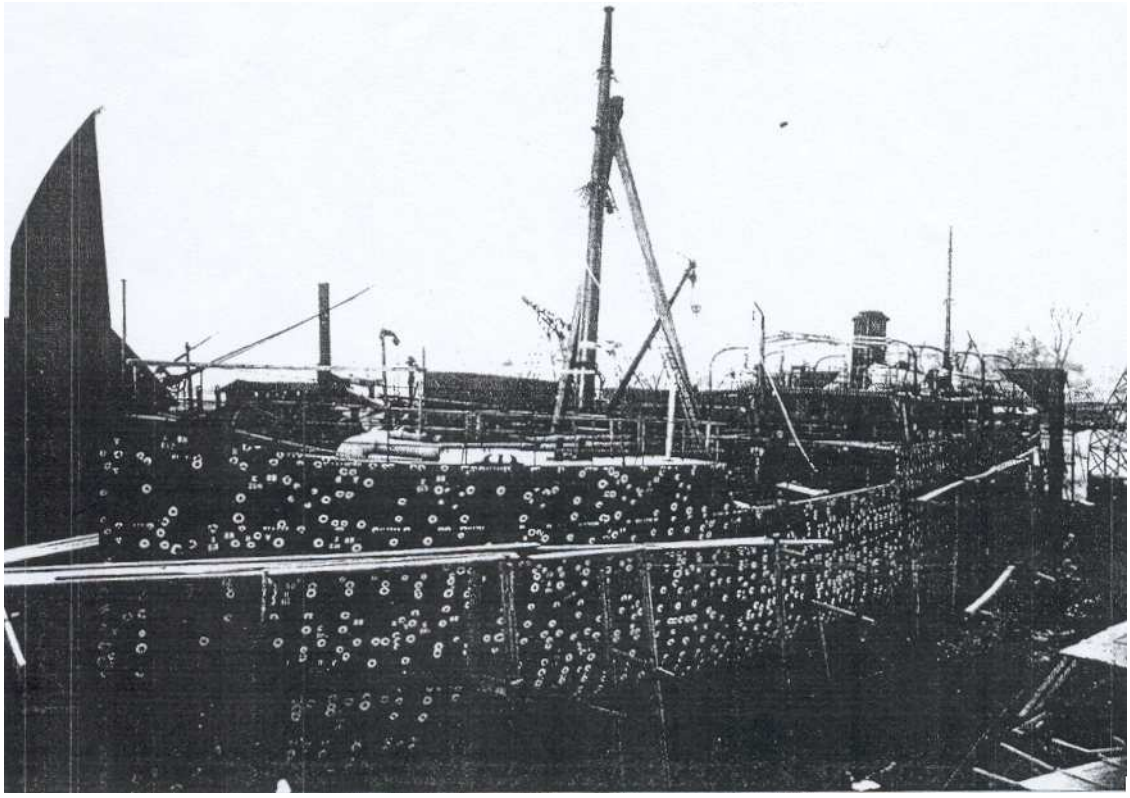
Nüchtern meldete das Amtsblatt auf Seite 295: In den letzten Wochen ging die Nachricht durch die Presse, dass in Kigoma am Lake Tanganyika in unserer Kolonie Deutsch-Ostafrika der erste der drei grossen Dampfer, die im Anschluss an die Tanganjika-Bahn den Schiffahrtsdienst auf dem grossen See versehen sollen, vom Stapel gelaufen sei. Der Bau dieses Fracht- und Passagierdampfers sowie eines Schwesterschiffs RECHENBERG wurde 1912 von der Ostafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft der Maschinenfabrik und Schiffswerft Joseph L. Meyer in Papenburg an der Ems übertragen.

Das Schiff ist als Doppelschraubendampfer konstruiert und hat folgende Abmessungen: Länge 67 Meter, Breite 10 Meter, Seitenhöhe bis zum Hauptdeck 3.40 Meter. Tiefgang bei 480 Tonnen Ladung, 60 Tonnen Kohle sowie 10 Tonnen Wasser 2.30 Meter. Der Bau folgt den strengen Vorschriften des Germanischen Lloyd für die Klasse 100 A 4 Tanganjika-See, also für die höchste Klasse. Als Material war deutscher Stahl vorgeschrieben.

Das Schiff erhielt zwei Dreifach-Expansions-Maschinen mit zusammen 500 Pferdestärken, die ihm in ruhigem und tiefem Wasser eine Geschwindigkeit von 10 Seemeilen ermöglichen. Ausser den



GRAF GOETZEN als Kanonenboot und Truppentransporter in Kriegsausrüstung auf dem Tanganjika-See mit mehreren Bordgeschützen und verstärkter Armierung der Wände, was allerdings die Geschwindigkeit reduzierte.



GRAF GOETZEN während der Erstmontage zur Probe in Papenburg mit zahlreichen Markierungen für die Verschraubung. Der ahnungslose Laie glaubt zunächst, das Schiff sei mit Einschusslöchern nach einer Seeschlacht zersiebt worden ...

modernen Haupt-Dampfmaschinen sind die erforderlichen Luft-, Zirkulations-, Speise- und Lenzpumpen vorhanden. Die Dampferzeugung erfolgt in zwei für Kohlen- und Holzfeuerung geeigneten, aber auch zur Ölfeuerung einzurichtenden Rundkesseln. Hilfsmaschinen wie folgt: eine Kohlensäure-Eis- und Kühlmaschine, untergebracht in einem isolierten Kühlraum, Kapazität drei Kilogramm Eis innerhalb einer Stunde. Dazu ein Aufbewahrungsraum für Fleisch, vier Kubikmeter gross, Temperatur plus zwei Grad Celsius. Nicht zu vergessen die elektrische Beleuchtungs- und Lüftungsanlage.

Mittschiffs unter dem Brückendeck sind die Kammern für die Passagiere angeordnet, und zwar sechs für sechs Passagiere der Ersten Klasse und fünf für 10 Passagiere der Zweiten Klasse mit insgesamt 16 Betten. Kammern sowie Möbel hat man aus Teakholz gefertigt entsprechend der Einrichtung deutscher Seebäderdampfer. Unter dem Brückendeck gibt es Kammern für die weisse Bedienungsmannschaft, auf dem Brückendeck die Kabine für den Kapitän und den Kartenraum. Vorn und achtern liegen Wohnräume (60 Kojen) der schwarzen Besatzung.

Der allgemeinen Nutzung dienen ein Ess- und Rauchsalon für die Passagiere der Ersten und ein gleicher Salon für die Fahrgäste der Zweiten Klasse. Getrennte Bade-Einrichtungen für die Reisenden sowie für die weisse und farbige Mannschaft ergänzen die Annehmlichkeiten an Bord. Das Schiff erhielt auch zwei stählerne Masten mit jeweils einem stählernen Ladebaum von zwei und 10 Tonnen Tragkraft, zwei Dampfladewinden, eine Dampfrudermaschine, die üblichen Rettungsboote sowie eine Gig und einen Kutter. (Kommandantenboot bzw. Motorboot)

Die Stapellegung fand im Februar 1913 statt auf der Helling der Bauwerft in Papenburg. Grundsätzlich galt für die Montage einerseits die unterschiedlichen Schiffskörper- und Maschinenteile sowie die Dampfkessel "möglichst endgültig" fertig zu stellen, andererseits aber auch Rücksicht zu nehmen (Masse und Gewicht) auf die technischen Verladungsmöglichkeiten während der Übersee-Verschiffung in Kisten sowie während der Transportstrecken auf der Eisenbahn (in begrenztem Umfang wegen der noch nicht abgeschlossenen Schienenverlegung), ganz abgesehen von dem Zwang zum Einsatz eingeborener Trägerkolonnen. Im übrigen musste die GRAF GOETZEN in

Papenburg erst einmal probeweise zusammengeschraubt werden ... wie das Spielzeug im Metallbaukasten von Märklin!

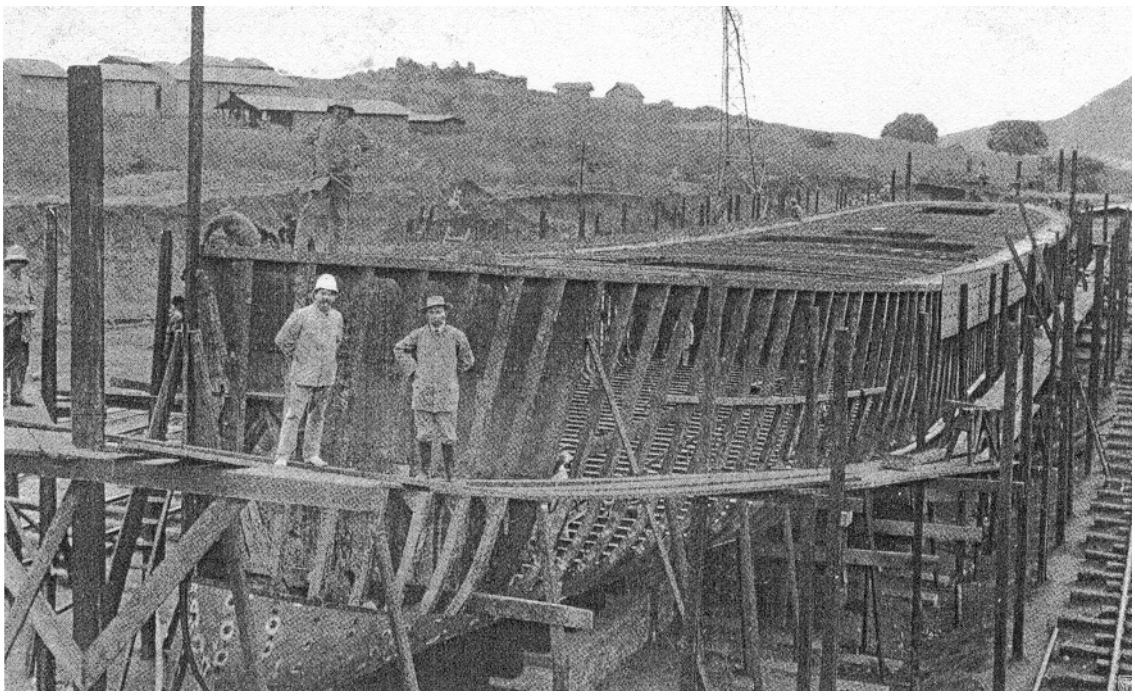
Aufbauten, Kabinen und sonstige Räume hat man im Verlauf der Erstmontage komplett zusammengefügt. Zur offiziellen Abnahme auf der Papenburger Werft im November 1913 wurde Dampf gemacht , sodass alle Maschinen langsam anlaufen und die vielfältigen Systeme gewissenhaft kontrolliert werden konnten. Anschliessend begann die Zerlegung des Schiffs zum Transport in den Hamburger Hafen, wo Frachter der Deutschen Ostafrika Linie warteten mit Ziel Daressalam (Indischer Ozean). Hier sollte die seinerzeit noch im Bau befindliche Mittellandbahn ungefähr 5000 Kisten übernehmen und (mit Unterbrechungen) zum Hafen Kigoma am Lake Tanganyika befördern ... über 900 Kilometer. Da jede Holzkiste ursprünglich acht Kubikmeter Ladung umfasste, musste in Daressalam zunächst umgepackt werden im Interesse der angeworbenen Lastenträger und ihrer begrenzten Muskelkraft.

In einem britischen Agentenbericht war nachzulesen: "Diese verrückten Deutschen lassen sogar Waschbecken, Toiletten, Kleiderbügel und Liegestühle von den Schwarzen nach Kigoma schleppen." Das dauerte drei Monate.

Zur Zweitmontage diente der Bau eines elektrisch angetriebenen Querhellings , dessen mechanische Zubehörteile ebenfalls die Meyer Werft lieferte. Dieser Helling bestand aus geneigten Ablaufbahnen, mit denen das Schiff auf Rollwagen zu Wasser gelassen wurde. Auch für spätere Reparaturarbeiten eignete sich der Helling hervorragend. Das Schlagen von 160.000 Nieten war pneumatisch vorgesehen. Eine Maschinen-Werkstatt mit Kränen ergänzte den Service für den 1150 Tonnen Dampfer GRAF GOETZEN, benannt nach einem ehemaligen Gouverneur Deutsch-Ostafrikas.

Das erste Schiff aus dem Baukasten

Bereits 1897 hatte das Reichskolonialamt die ersten Aufträge für Truppentransportschiffe (mit Kanonen) zu Papier gebracht, die in Deutsch-Ostafrika sowie anderen Kolonien und Schutzgebieten der Schutztruppe zugute kommen sollten. Erst die GRAF GOETZEN errang durch ihr einzigartiges und sensationelles Baukasten-System quasi Weltruhm in Fachkreisen.

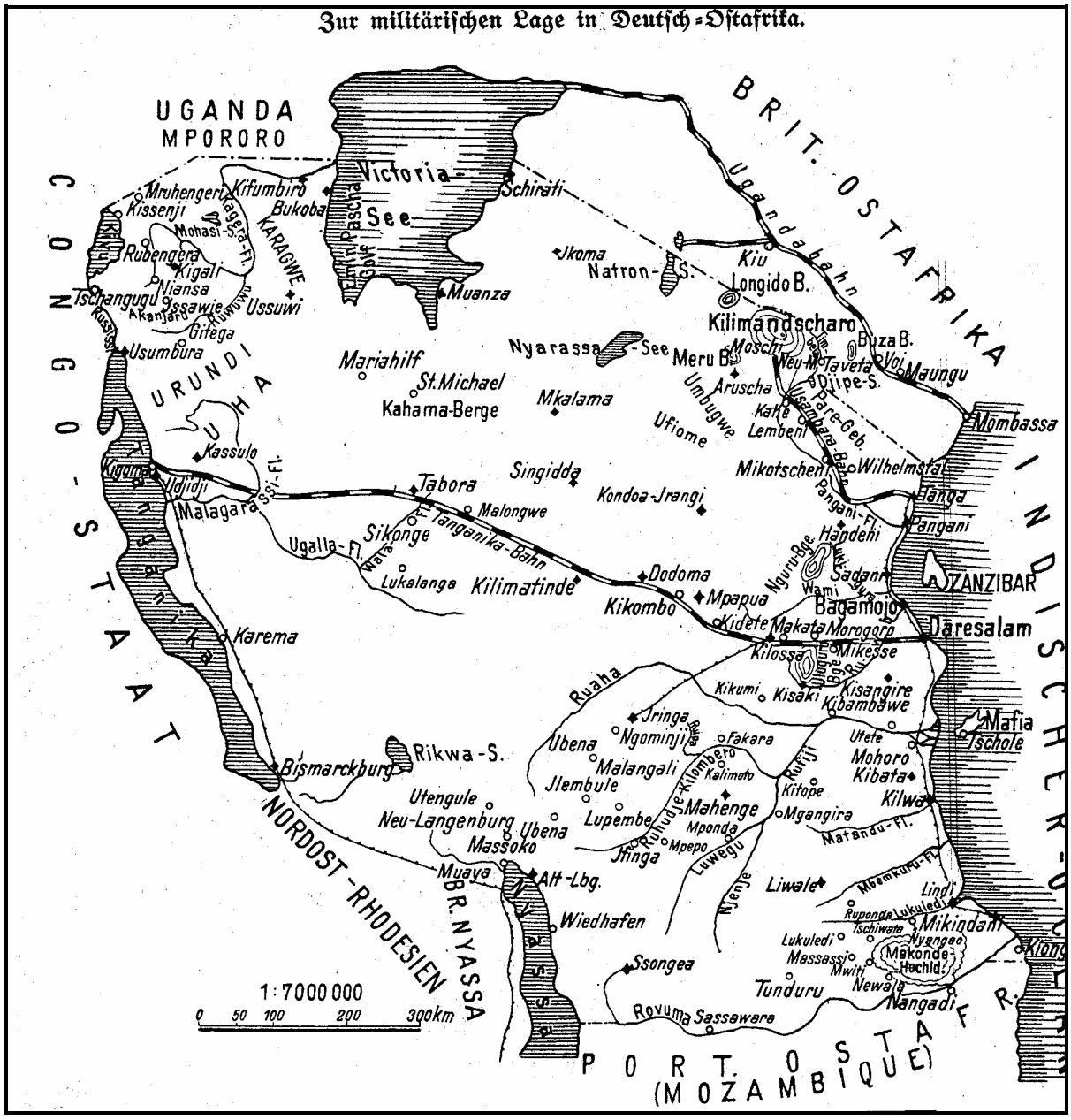


Auf der neu eingerichteten Werft in Kigoma am Tanganjika-See musste die in Holzkisten angelieferte GRAF GOETZEN zum zweiten Mal zusammengeschraubt werden ... und es klappte einwandfrei! Aufnahme vom 20. Mai 1914.

Werkmeister Rüter berichtete nach der Ankunft in Ostafrika seiner Heimatwerft Papenburg in einem Schreiben: "Bis auf die fehlende Backdeckplatte ist nach der Ausschiffung und Verladung jetzt alles in Kigoma greifbar, abgesehen von zwei Kisten Deckschrauben, die sich im Hafen von Daressalam verirrt haben könnten ... Das Tauwerk ist durch einen Brand während der Bahnfahrt auf offenen Waggons unbrauchbar geworden ... Wir montieren schon drei Wochen und rechnen bis August mit dem Stapellauf in Kigoma ... Die elektrische Zentrale habe ich allein bauen müssen und seit ein paar Tagen läuft unser Kran tadellos. Allerdings hat das Feuer während des Bahntransports eine Schraubenwelle verbogen ..."

Meister Rüter fuhr fort: "Mit Ausnahme eines unfähigen Tischlers und eines tüchtigen Elektrikers habe ich keine europäische Unterstützung am Ort finden können. Ich beschäftige zur Zeit 20 fleissige Inder und 150 Schwarze. Wenn das Nieten beginnt, sind weitere 100 Schwarze erforderlich ..."

Am 5. Februar 1915 rutschte die GRAF GOETZEN zum ersten Mal in tadellosem Zustand in die Fluten des Lake Tanganyika, gewissenhaft verschraubt und montiert von zahlreichen Eingeborenen mit viel technischem Geschick. Drei deutsche Handwerker führten dabei Regie: Meister Anton Rüter,



Zur militärischen Lage in Deutsch-Ostafrika erschien diese Landkarte während des Ersten Weltkriegs in Berlin. Links aussen der Tanganjika-See mit dem Eisenbahn-Hafen Kigoma der Mittellandbahn, zugleich Stützpunkt der GRAF GOETZEN.

Nieter Rudolf Teilmann und Geselle Hermann Wendt. Dazu erinnert sich Änne Robben, inzwischen hochbetagte Tochter von Anton Rüter (im TV-Film): "Dreihundert Mark verdiente mein Vater damals im November 1913 und das war schon ein guter Lohn. Hinzu kam die Afrika-Zulage mit dem Gedanken an einen Hausbau in der Heimat ... früher oder später".

Die Werft in Kigoma (jetzt Tansania) am Ufer des Tanganjika-Sees existiert nach wie vor und das nach dem Ersten Weltkrieg in LIEMBA umbenannte Dampfschiff pflügt auch 2003 unermüdlich die riesige Wasserstrasse (ohne Häfen) auf 700 Kilometer Länge. Gegenwärtig verkehrt das Wunderwerk der Technik zwischen Kigoma im Norden und Mpulungu (Sambia) am südlichen Ende des Gewässers, stoppt unterwegs zwanzigmal in Ufernähe (mangels natürlicher oder künstlicher Anlegestellen) und verlädt Fahrgäste wie Fracht allein mit Hilfe von Landungsbooten auf primitive Weise.
Christopher Shalula, Erster Offizier (im TV-Film): "Bei schlechtem und stürmischem Wetter haben wir grosse Probleme. Dann ist es sehr schwierig für uns, Passagiere und Ladung zu übernehmen. Viele Leute haben Todesangst, von ihren Nuss-Schalen aus an Bord zu klettern. Oft sind wir dann ohne Fracht und Passagiere auf Kurs ..." Meistens befördert das Schiff Kaffee, Kupfer, vor allem aber viele Säcke mit Trockenfisch. Es wimmelt von Kleinhändlern an Bord mit Gegenständen des täglichen Gebrauchs. Für ein paar Schillinge macht ein Kongolese Erinnerungsfotos der Fahrgäste, oft Bürgerkriegsflüchtlinge vom Kongo, aus Ruanda und Burundi.

Dass die ehemalige GRAF GOETZEN noch gut in Form ist, bestätigte kürzlich Hartmut Guddat, Vorsitzender der Deutsch-Tansanischen Gesellschaft, nach einer längeren Reise: "Ja, ich habe das grossartige Schiff gesehen, als es im Dock zu Kigoma überholt wurde. Der leitende dänische Ingenieur meinte, dass dieser Steamer noch viele Jahrzehnte durchhalten würde dank seiner grundsoliden Bauweise!"

Protest wegen angeblicher Piraterie

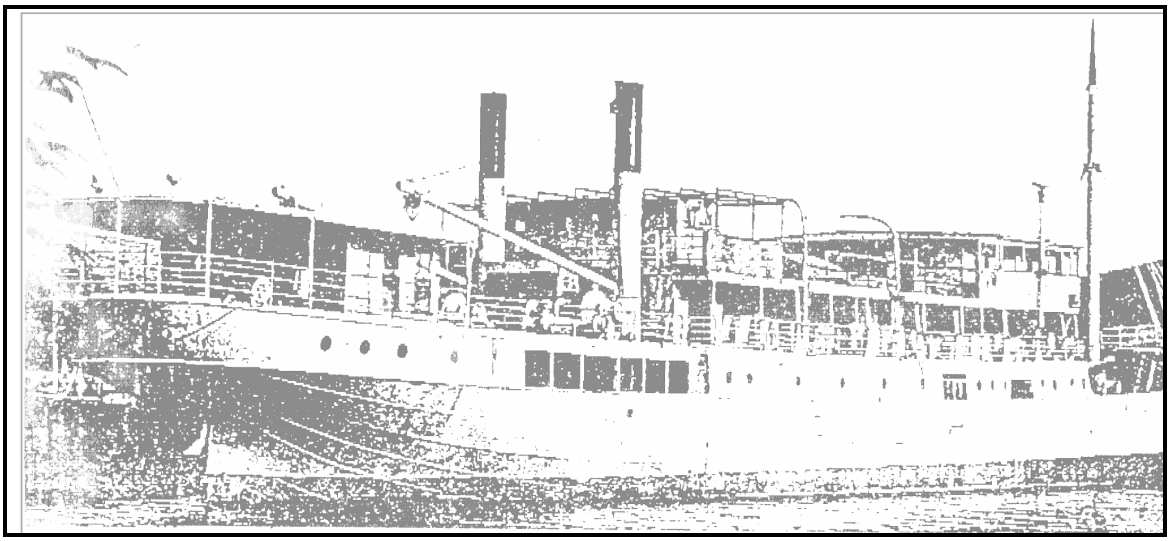
GRAF GOETZEN war nach der Zweitmontage das grösste Schiff, das jemals den Tanganjika-See kennenlernte und wegen seines Volumens zugleich eine verlockende Zielscheibe bot. Hauptrisiko: Das relativ hohe Schiffsoberteil mit grosser Verletzlichkeit, ungenügende Einteilung der Schotten bei Granatbeschuss und zunehmende Schwerfälligkeit durch Nachrüstung mit Bordartillerie und verstärkte Armierung (Panzerplatten) als Truppentransporter für Oberst Lettow-Vorbecks Männer. Drei 3,7 cm Revolverkanonen, zwei 8,8 cm Geschütze und eine 10,5 cm Kanone veränderten die Silhouette beträchtlich.

Im März 1915 wagte sich Korvettenkapitän Zimmer im Schutz der Nacht nach Kasakalawe am britischen See-Ufer und nahm die CECIL RHODES ins Schlepptau, um sie in der Mitte des Sees 773 Meter tief zu versenken. Empört reagierten die Briten "wegen unsportlichen Verhaltens" und die Londoner TIMES beklagte sogar "unwaidmännisches Vorgehen" mit der Begründung, dass "Gentlemen-Jäger ... und ritterliche Krieger ... mit ihren Schrotflinten niemals auf sitzende Wildenten in Ruhestellung feuern ... grundsätzlich nur auf solche, die davonfliegen und eine faire Chance zum Entkommen haben!"

Um diesen eigenartigen Humor zu begreifen, muss man berücksichtigen, dass damals Kriegshandlungen in den Kolonien vielfach nicht (wie an der europäischen Westfront) als blutiges Massaker betrachtet wurden sondern eher als "sportliche Wettkämpfe mit verbindlichen Regeln wie unter Gentlemen üblich ..."

Im Juni 1915 überstellte GRAF GOETZEN etwa 900 Angehörige der Schutztruppe mit zahlreichen Askaris zu geplanten Landeinsätzen in den 400 Kilometer entfernten südlichen Ausläufer des Tanganjika-Sees, der "Liemba" heisst (wie die später umgetaufte GRAF GOETZEN nach Ende des Ersten Weltkriegs). Der wuchtige Dampfer musste stets mit zwei Gegnern rechnen, das heisst mit Briten und Kongo-Belgiern je nach Uferseite und Navigation, vor allem aber auch mit Wasserflugzeugen und ihren Bomben.

Aber das deutsche Zielobjekt hatte zunächst Glück im Unglück: Um auf den Wellen des Lake Tanganyika sicher starten zu können, benötigten die belgischen Piloten günstige Windverhältnisse je nach Wetterlage. Hinzu kamen Probleme mit dem Treibstoffvorrat hin und zurück. Man konnte also ab



Aufnahme der ehemaligen GRAF GOETZEN im Jahr 1977 mit dem neuen Namen LIEMBA unter tansanischer Regie. Dampfmaschine, Schornsteine, Steuer und Ruder wurden erneuert, aber sonst blieb fast alles wie im Baujahr 1913 solide erhalten.

Juni 1915 die GRAF GOETZEN nicht beliebig oft attackieren und mit 65-Pfund-Bomben eindecken ... fast immer erfolglos.

Als die Lage immer bedrohlicher wurde, liess der Oberbefehlshaber Paul von Lettow-Vorbeck sämtliche Bordkanonen demontieren und seiner wendigen Schutztruppe zuführen. Gut eingefettet und konserviert "für später mal" entschied sich der Kapitän zur Selbstversenkung seiner GRAF GOETZEN in einer abgelegenen Bucht bei Kigoma. Jahrelang mühten sich die Belgier unter General Tombeur nach ihrem Vordringen um die Hebung des deutschen Schiffs und gaben dann missmutig auf.

Abenteuerliche Seekriegsführung

Nach dem Kriegstagebuch des DEUTSCHEN KOLONIALBLATTS begann der Angriff auf Deutsch-Ostafrika bald nach Eröffnung der Feindseligkeiten in Europa. Die zu bekämpfenden Gegner waren im Küstengebiet (Indischer Ozean), an der Nordostgrenze (Viktoria See) und an der Südwestgrenze (Rhodesien) Briten, im Nordwesten am Lake Kivu sowie am Fluss Russissi Kongo-Belgier, auf dem Tanganjika-See ebenfalls Belgier und Briten sowie später an der Südgrenze am Fluss Rovuma Portugiesen. Zu Land, zu Schiff und mit einigen Flugzeugen kamen die Gegner aus den Nachbarkolonien British East Africa, Belgisch-Kongo und Mocambique (Portugiesisch-Ostafrika).

Bei Kriegsausbruch umfassten die deutschen Streitkräfte in Ostafrika innerhalb der Schutztruppe 216 Europäer und 2540 Eingeborene (Askaris), ergänzt durch die Polizeitruppe mit 45 Europäern und 2140 Farbigen. Die Kriegsmarine war vertreten durch den kleinen Kreuzer KÖNIGSBERG mit 322 Seeleuten und das Vermessungsschiff MÖWE mit 102 Männern an Bord.

Am 8.August 1914 versuchten die britischen Kreuzer ASTRA und PEGASUS den Turm der deutschen Funkstation nahe Daressalam durch Geschützfeuer zu zerstören, allerdings ohne Erfolg. Der Turm wurde später demontiert und im Landesinneren neu aufgestellt. Am 23.August 1914 beschoss der britische Kreuzer PEGASUS den nicht verteidigten Ort Bagamoyo und am 20.September 1914 überraschte SMS KÖNIGSBERG vor Sansibar den lästigen PEGASUS mit vernichtendem Erfolg.

Seiner Majestät Schiff KÖNIGSBERG geriet am 30.Oktober 1914 jedoch in beträchtliche Schwierigkeiten, nachdem treffsichere Einsätze im Golf von Aden sowie im Indischen Ozean abgeschlossen werden konnten mit der Versenkung feindlicher Handelsschiffe. Nun musste sich die KÖNIGSBERG vor überlegenen britischen Kreuzern in das Rufidji-Flussdelta am Indischen Ozean zurückziehen. Es war eine Falle, aus der es später kein Entrinnen mehr gab. Die Engländer versenkten zwei Kohlendampfer im Hauptarm des Deltas und sperrten dadurch jede Rückkehr.

Zwischen dem sechsten und 11.Juli 1915 wurde SMS KÖNIGSBERG nach mehreren missglückten Fluchtversuchen und mehrtägiger Verteidigung gegen vier britische Kreuzer, drei Hilfskreuzer, zwei Monitore (schwere Küstenpanzerschiffe) und sieben mit Kanonen bestückte Walfangschiffe auf Befehl des Kommandanten gesprengt. Die Besatzung und die meisten Geschütze konnten unversehrt an Land geschafft und dort wieder militärisch eingesetzt werden in enger Zusammenarbeit mit der Schutztruppe.

Am 2. November 1914 erschienen drei britische Kriegsschiffe sowie 14 Transportschiffe mit Truppen vor dem Hafen Tanga und forderten die bedingungslose Kapitulation. Nach Ablehnung dieses Ansinnens zogen alle Gegner überraschend wieder ab, kamen jedoch tags darauf zurück und landeten bei Ras Kasone mit 8000 Engländern und Indern. Oberst Paul von Lettow-Vorbeck, gestützt auf nur 1000 Soldaten, brachte dem Feind innerhalb von drei Tagen eine vernichtende Niederlage bei. Die Briten erlitten 1200 Mann Verluste und büssten grosse Mengen Kriegsmaterial ein. Fluchtartig zog sich die Invasionsflotte zurück.

Am 28. und 29. November 1914 drangen die Briten (unter Bruch von Abmachungen) mit bewaffneten Motorbooten in den Hafen Daressalam ein, beschädigten dann einige dort ankernde deutsche Handelsdampfer und nahmen die zivilen Besatzungen gefangen.

Am 6. Februar 1915 wurde während einer Erkundungsfahrt im Rufidji Delta der von den Briten völkerrechtswidrig in neutralen Gewässern gekaperte kleine deutsche Dampfer ADJUTANT durch Geschützfeuer manövrierunfähig geschossen und von der Schutztruppe zurück erobert mit Gefangennahme der englischen Besatzung.

Mitte April 1915 gelang einem deutschen Versorgungsschiff, das mit Nachschub für SMS KÖNIGSBERG und die Schutztruppe beladen war, die Landung in der Mansa Bucht nördlich Tanga, obwohl britische Kreuzer eine Kanonade eröffneten. Nunmehr verfügte die Streitmacht Lettow-Vorbecks mit neu aufgestellten Formationen über 2000 Europäer, 7500 Askari-Soldaten und 2000 eingeborene Hilfswillige.

Vom 5.April bis 5. September 1915 konnten von den dort im Hafen Mocambique ankernden deutschen Handelsschiffen ZIETHEN und KALIF unbemerkt mehr als 100 Besatzungsangehörige in ihren Rettungsbooten Deutsch-Ostafrika erreichen, wo sie in Mikindani an Land gingen und sich der Schutztruppe anschlossen. Ein letztes Boot mit neun Matrosen wurde allerdings von den Portugiesen abgefangen. Zu den erfolgreichen Flüchtlingen zählten Offiziere, Matrosen, Stewards, Ingenieure, Bootsmänner, Heizer, Kohlenzieher, Bäcker, Köche und sogar Musiker ...

Britische Schnellboote als Himmelfahrtskommando

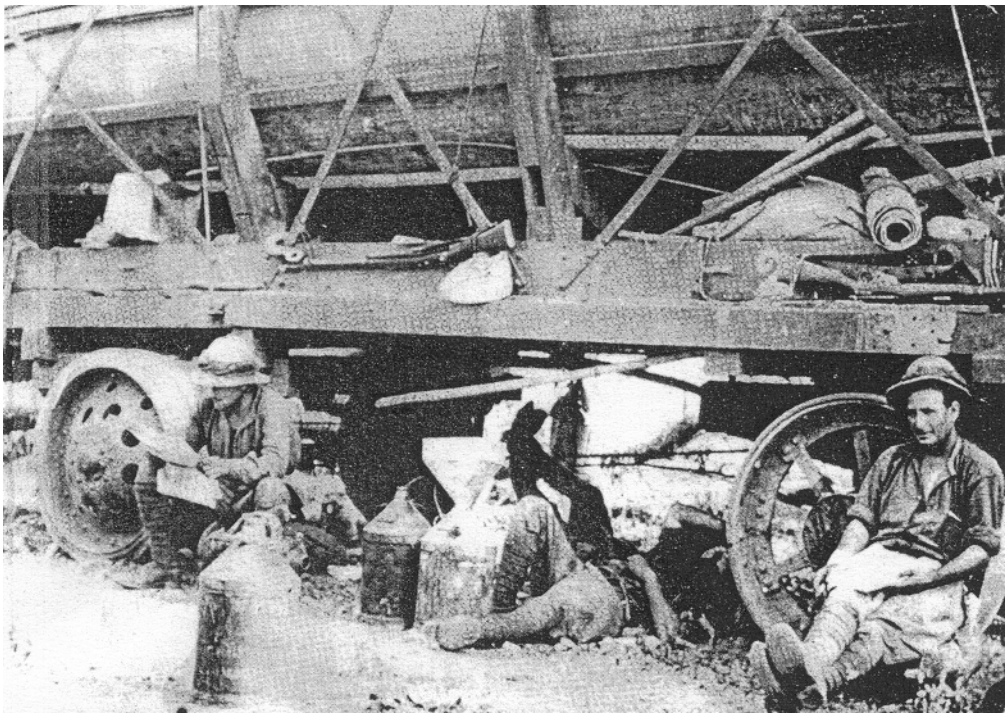
Nachdem die GRAF GOETZEN am 5. Februar 1915 am Hafen von Kigoma komplett verschraubt und genietet in die Fluten des Tanganjika-Sees rutschen konnte und dank ihrer Bordartillerie eine ernste Bedrohung für die Anlieger-Kolonien Belgisch-Kongo sowie Britisch-Rhodesien darstellte, schlug die britische Admiralität Alarm und dachte fieberhaft über Gegenmassnahmen nach.

Einerseits bewunderte man die Deutschen, weil sie das Kunststück vorgeführt hatten, einen in 5000 Holzkisten verfrachteten Doppelschraubendampfer imposanter Grösse ab Daressalam mit Trägern quer durch den Dschungel bis zum Ufer des Lake Tanganyika portionsweise transportieren zu lassen, andererseits sollten jetzt auf ähnlich abenteuerliche Weise einige moderne Schnellboote mit Torpedos, Minen und Revolverkanonen ... "so schnell wie möglich mit den Germans abrechnen".

Royal Navy Commander (Major) Spicer-Simson, Angehöriger der Intelligence Division im Geheimdienst der Londoner Admiralität, erkannte ohne grosse Mühe, dass Deutsch-Ostafrika alle geographischen Trümpfe in der Hand hielt. Die taufrische GRAF GOETZEN beherrschte mit dem Kanonenboot HEDWIG VON WISSMANN dank grosser Feuerkraft den gesamten Lake Tanganyika mit den Uferzonen. Allein die Deutschen hatten eine gerade vollendete Bahnlinie zur Verfügung, die den Indischen Ozean ab Daressalam mit dem riesigen Tanganjika-See verband, während die Alliierten verkehrstechnisch hoffnungslos isoliert dastanden ...

Jetzt reifte in London der kühne Plan, zumindest versuchsweise zwei moderne und schnelle Motorboote massgeschneidert aufzurüsten, auf Überseedampfer zu verfrachten und in den eigenen afrikanischen Kolonien an eingeborene Trägerkolonnen zu übergeben ... nach deutschem Muster. Oder noch besser im Territorium von Belgisch-Kongo mit Unterstützung des Militärs. Da die Royal Navy auf keine zuverlässigen Kundschafter in Deutsch-Ostafrika zurückgreifen konnte und allein den Verbündeten im Kongo vertrauen musste, hatte niemand beim Geheimdienst der Admiralität eine Ahnung von der Stärke oder Schwäche der wilhelminischen Schutzgebiet-Seemacht.

Vielleicht hatten die Deutschen drei oder vier gefährliche Kanonenboote im Dienst auf dem See, vielleicht weniger, und die Situation konnte sich im übrigen jeden Tag ändern. Vom Hörensagen glaubte man in London zu wissen, dass Lettow-Vorbeck bei Kriegsbeginn über mindestens zwei Kanonenboote verfügte und die Lieferung eines dritten demnächst erwartete.



Das britische Schnellboot TOUTOU auf einem Transportwagen mit (rechts aussen) Chief Petty Officer Waterhouse, einem erfolgreichen Kanonier. Man erkennt einige Gewehrhalter und Benzinkanister neben dem Gepäck.

Indessen ist zuverlässig überliefert, dass das deutsche Kanonenboot HEDWIG VON WISSMANN am 22, August 1914 den zivilen belgischen Dampfer ALEXANDRE DEL COMMUNE angriff, der kurz zuvor den deutschen Hafen Kigoma am Lake Tanganyika verlassen hatte, und an Bord schwere Schäden verursachte. Am 9. Oktober 1914 schlichen deutsche Marine-Infanteristen im Hafen Mtoa (Belgisch-Kongo) auf das feindliche Schiff, das dort zur Reparatur ankerte, und brachten mehrere Sprengkörper am Rumpf zur Explosion. HEDWIG VON WISSMANN attackierte nochmals die ALEXANDRE mit Artillerie und hinterliess ein Wrack. Auf deutscher Seite gab es keinen Zweifel, dass die Belgier den Frachter zum Kanonenboot umbauen wollten und in Mtoa bereits damit begonnen hatten.

Am südlichen Ende des Sees lag der teilweise ausgeschlachtete britische Steamer CECIL RHODES ohne Maschinen auf dem Trockenen an der Kasakalawe Bucht, wurde während einer nächtlichen Kommando-Aktion von der GRAF GOETZEN in Schlepp genommen und auf dem Lake Tanganyika versenkt. Rhodesische Truppen versuchten vergeblich einzugreifen. Ausserdem zerstörte die Schutztruppe den altersschwachen britischen Dampfer GOOD NEWS, der seit 1886 der Londoner Missionsgesellschaft diente und kaum noch schwimmfähig erschien.

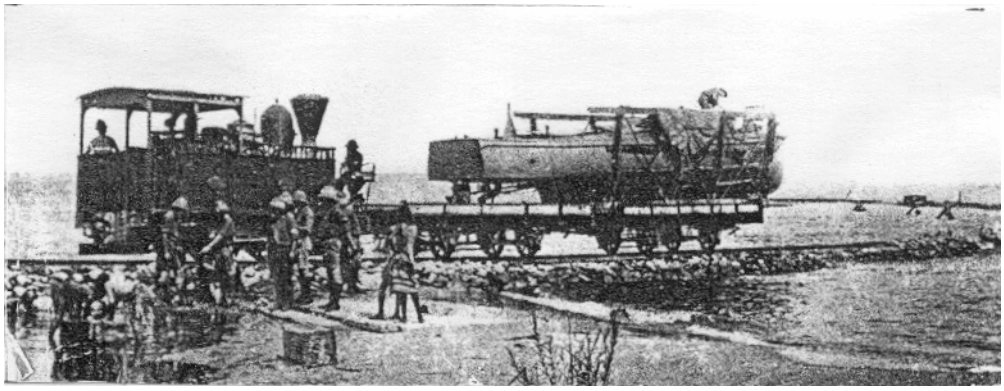
Die originellen und blitzartigen Attacken der deutschen Kanonenboote hinterliessen nach Kriegsausbruch bei den Eingeborenen rund um den See einen nachhaltigen und begeisterten

Eindruck. Bereitwillig lieferten zahlreiche Schwarze, Inder und Araber der Schutztruppe nützliche Hinweise auf verwundbare Punkte vor allem in Belgisch-Kongo, weil man Deutschland als künftige Siegermacht einschätzte und mit Belohnungen rechnete.

MIMI und TOUTOU machen das Rennen

Der britische Grosswildjäger John R. Lee, intimer Kenner der Völker Zentralafrikas, erkannte die erhebliche Gefahr, dass sich immer mehr Eingeborene mit den Deutschen solidarisieren würden. So bat er am 21. April 1915 den Ersten Seelord, Sir Henry Jackson, um eine dringende Unterredung in London und präsentierte gleichfalls Pläne für einen Torpedoboot-Einsatz zur Bekämpfung aller deutschen Kriegsschiffe auf dem Tanganjika-See. Lee hatte auch die Idee, sämtliche Feuerholz-Depots der Deutschen am Ufer durch Seeminen auszuschalten, denn es stand ersatzweise keine Kohle für die Dampfkessel der Kanonenboote zur Verfügung.

Alsbald kreuzten sich die Wege des Zivilisten mit den ähnlich konzipierten Ambitionen von Lieutenant-Commander (Major) Spicer-Simson im Admiralitätsgebäude, der immerhin einige Afrika-Erfahrung aufweisen konnte und mehrere Eingeborenensprachen beherrschte. Die Kongo-Belgier sicherten ihre Unterstützung zu, einige Anlegestellen, Camps und Depots in günstiger Lage einrichten zu helfen.



Schnellboot MIMI wird am kongo-belgischen Ufer des Sees mit einer kleinen Lokomotive zu Wasser gelassen, wahrscheinlich bei Kalemie. Das britische Kommando umfasste nicht mehr als ein Dutzend Angehörige der Kriegsmarine und Techniker.

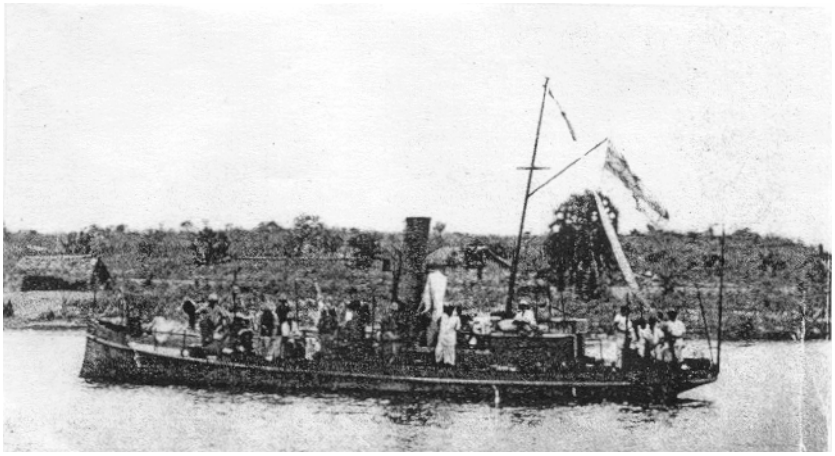


MIMI und TOUTOU, die beiden britischen Schnellboote, am Ankerplatz ihres Stützpunkts (links aussen und rechts aussen im Bild) bei Wartungsarbeiten mit kongo-belgischer Unterstützung unter primitiven Bedingungen.

Auf der Suche nach geeigneten Wasserfahrzeugen entdeckte der findige Safari-Experte die Schiffsbauwerft Messrs. Thornycroft in Twickenham an der Themse. Dort lagerten abnahmebereit mehrere "Motor Torpedo Boats", ursprünglich als Serie von acht Modellen für Griechenland bestimmt. Zwei Schnellboote waren noch greifbar: Länge 13 Meter, Breite drei Meter, Mahagoni-Holz. Doppelschrauben-Antrieb mit zwei Verbrennungsmotoren, Höchstgeschwindigkeit 19 Knoten (etwa 35 km/h). Der stets zu Spässen aufgelegte Commander taufte sie auf die Namen MIMI und TOUTOU und die Admiräle amüsierten sich zustimmend.

Das britische Kommando-Unternehmen mit dem Tarnwort EXPEDITION zählte nicht mehr als etwa ein Dutzend Angehörige der Navy sowie zivile Techniker mit vielseitigen Fachkenntnissen im Bereich Maschinenbau, Bordwaffen, Minen usw. Für den Transport der beiden Boote und des Nachschubs stellten die Belgier zahlreiche eingeborene Träger bereit, die sich über Urwaldpfade, Stromschnellen und andere unvorstellbare Hindernisse einen Weg bahnen sollten. Mehrfach mussten die Standorte der Engländer am See gewechselt werden, weil der mitreisende Marine-Arzt ein hohes Infektionsrisiko (Malaria, Schlafkrankheit, Gelbfieber) durch benachbarte Siedlungen fürchtete.

Am Boxing Day (Zweiter Weihnachtsfeiertag nach deutscher Zeitrechnung) des Jahres 1916 meldeten Ausguckposten der Expedition, dass sich ein deutsches Kanonenboot ihrem Camp näherte. Unbekümmert manövrierte die kleine KINGANI auf ihrer Erkundungsreise, woran man bereits gewöhnt war. Inzwischen jubelten neugierige Schwarze in hellen Scharen am Ufer, weil jeder mit einem dramatischen Schauspiel in den nächsten Stunden rechnete ...



Kanonenboot KINGANI der deutschen Schutztruppe wurde von den Briten erobert und wieder seetüchtig gemacht. Während des Gefechts kamen der Kapitän und meherere Besatzungsmitglieder ums Leben.

Commander Spicer-Simson liess das ahnungslose Wasserfahrzeug vorbei ziehen und beschloss dann, ihm mit seinen Schnellbooten den Rückweg nach Kigoma abzuschneiden. KINGANI hatte nur eine Bordkanone, starr vor dem Schornstein montiert, und konnte deshalb nicht nach hinten feuern. Der Commander übernahm den Befehl an Bord seiner MIMI, unterstützt von Chief Petty Officer (Maat) Waterhouse am Geschütz. Mr. Dudley stand am Ruder der TOUTOU mit Petty Officer Flynn als Richtkanonier.

Kurz nach 10 Uhr früh witterten die Deutschen eine Falle und machten mehr Dampf auf. Das überschwere Geschütz donnerte los und die wendigen Schnellboote wichen geschickt aus wie glitschige Aale während ihre kleinkalibrigen Revolverkanonen zielgenau die KINGANI mit Granatfeuer überschütteten und gegen 12 Uhr eine starke Explosion auf dem Vorderdeck auslösten. Kurz danach hissten die Deutschen eine weisse Flagge: Ihr Kapitän und einige Mannschaften waren gefallen, alle anderen gerieten in britische Gefangenschaft, genauer gesagt 11 Deutsche sowie acht Schwarze. Zwei Eingeborene wurden vermisst, nachdem sie über Bord sprangen und wahrscheinlich Krokodilen zum Opfer fielen.

Der deutsche Chef-Ingenieur berichtete im Verlauf seiner Vernehmung, dass die Erkundungsfahrt der KINGANI neue Erkenntnisse über belgische Pläne vermitteln sollte am Ufer einen Helling zur

Schiffsmontage einzurichten wie vergleichsweise in Kigoma für die deutsche GRAF GOETZEN. Der Schutztruppe war bereits bekannt, dass Schiffsbauteile der Belgier in Kabalo lagerten und demnächst aus Europa ergänzt werden sollten. Da aber die deutschen Truppen mittlerweile Antwerpen besetzt hatten, wo die Schiffskessel frachtfertig lagerten, gab es keine neuen Hoffnungen auf eine Vollendung der Montage.

Am 17. Januar 1916 gelang es nach längeren Reparaturarbeiten die eroberte KINGANI unter britischem Kommando wieder seetüchtig zu machen. Das plumpe Zwölfpfündergeschütz musste durch eine beweglichere Dreipfünderkanone sinnvoll komplettiert werden, obwohl das klare Unterlegenheit gegenüber der GRAF GOETZEN bedeutete. Technisch betrachtet drohte jedoch beim Abfeuern des zu schweren Geschützes nach jedem Schuss wegen des Rückstosses das Kentern des Schiffs ...



Britische Kartenskizze mit Markierungen eigener Stützpunkte in Belgisch-Kongo und am Tanganjika-See, wo die beiden Schnellboote gegen deutsche Kanonenboote im Einsatz waren und sich tapfer schlugen. Der GRAF GOETZEN gingen sie allerdings aus dem Weg ...

Der übermütig gewordene Commander teilte seinen entsetzten Untergebenen mit, dass er die KINGANI unter britischer Flagge in HER MAJESTY SHIP FIFI umbenannt habe, weil das so gut zu TOUTOU und MIMI passe. Die Probefahrt fand am 24. Januar 1916 statt und endete damit, dass sich Gelegenheit zur Verfolgung der HEDWIG VON WISSMANN ergab und zur Vernichtung des deutschen Kanonenboots durch Artillerie-Volltreffer. Zahlreiche Gefangene wurden aus dem See gerettet und wie durch ein Wunder gab es kaum Verletzte und keine Gefallenen.

Wenige Tage später tauchte die GRAF GOETZEN endlich einmal am Horizont vor den Augen der kleinen Briten-Expedition auf, zwei Meilen entfernt, und verschwand wieder allmählich am Horizont. Commander Spicer-Simson verfolgte das deutsche Schiff schweigend mit dem Feldstecher, gab keinen Einsatzbefehl und zog sich ohne weiteren Kommentar in seine Hütte zurück. Offensichtlich

wollte er seinen jüngsten Ruhm nicht aufs Spiel setzen und spürte in allen Fingerspitzen, dass er der GRAF GOETZEN einfach nicht gewachsen war ...

Der schrullige britische Marine-Offizier, ein Exzentriker par excellence, erfreute sich dessen ungeachtet bei den Eingeborenen grosser Beliebtheit, nicht zuletzt wegen seines faszinierenden öffentlichen "Segeltuch-Faltbadewannen-Zeremoniells" an jedem Mittwoch und Samstag pünktlich um 15.45 Uhr im Camp, arrangiert vom getreuen Diener Tom, der eifrig viele Kannen mit heissem Wasser herbei schleppte und gewissenhaft die gewünschte Badetemperatur überprüfte.

Dann erschien endlich Spicer-Simson mit einem Laken um den Leib, eine lange Zigarettenspitze zwischen den Lippen, musterte wohlwollend die Beifall klatschende Menge, und schleuderte seine Umhüllung demonstrativ zu Boden, um eine Serie von Kniebeugen zu absolvieren. Die Schwarzen jubelten ekstatisch, denn dieser völlig entblösste Mann war über und über tätowiert mit Abbildungen von Schlangen, Blumen, Bienen, Vögeln und Schmetterlingen, die sich im Muskelspiel wie lebendig bewegten!

Schliesslich stieg der Offizier in die Wanne und liess sich im Seifensud tüchtig abschrubben, während der Diener ein Glas Vermouth reichte. Als Finale gab es eine kalte Dusche aus dem Eimer, eine neue Zigarette und den Abmarsch zurück in die Hütte. Ein derartiges Unterhaltungsprogramm konnte sonst niemand der einheimischen Bevölkerung bieten ...

Wie sich die Zeiten änderten

Um 1922 rückten nach dem Ersten Weltkrieg die Briten in ihr neues Schutzgebiet ein, während die belgische Trikolore dem Union Jack Platz machen musste. Im Frühjahr 1927 konnte die GRAF GOETZEN gehoben werden, nunmehr britisches Eigentum und als mutmassliches Wrack angekauft von den Belgiern für umgerechnet 800.000 Mark. Es dauerte nicht lange, und das gut eingefettete Schraubenschiff liess sich im Sommer 1927 nach relativ geringen Ausbesserungen in neuer Frische zur dritten "Jungfernfahrt" dem staunenden Publikum vorführen ... als LIEMBA.

Ein Mehrzwecktransporter für Kaffee aus Burundi oder Kupfer aus Sambia und dem Kongo. Passagiere durften sich wieder in den Salons wohlfühlen und der kleine Grenzverkehr erfreute jedermann zwischen den vier Anrainern. Auch Rohdiamanten, Smaragde und Malachit aus Kasai und Katanga erreichten die ehemalige deutsche Mittellandbahn per Schiff.

1961 verwandelte sich das ehemalige Deutsch-Ostafrika auf dem Umweg über ein britisches Mandatsgebiet in den unabhängigen Staat Tanzania mit Wirkung vom 1.Mai und eine neue Flagge ging am Fahnenmast der LIEMBA hoch, ein schwarzer Schrägbalken auf grünem und blauem Grund. Das Flaggschiff der tansanischen Binnenflotte riskierte guten Muts volle Kraft voraus im Vertrauen auf alte deutsche Wertarbeit.

1970 kam es der Verwaltung der Ostafrikanischen Eisenbahnen in den Sinn, lieber zu modernisieren statt den deutschen Dampfer weiterhin über Wasser zu halten. Der Maschinenraum wurde ausgeschlachtet, der Schornstein zersägt, das Ruder demontiert und die Verschrottung beschlossen. Da tauchte plötzlich der pensionierte irische Schiffsingenieur Patrick Dougherty in Kigoma auf, begeisterte sich im Handumdrehen für das älteste Dampfschiff auf Erden und überredete den Staatspräsidenten Nyerere zu einem historisch bedeutsamen Rettungsakt mit Weltbank-Kredit und Entwicklungshilfe-Zuschüssen. Und im November 1976 polterte die LIEMBA zum vierten Mal in ihrer abenteuerlichen Lebensgeschichte vom Dock, runderneuert wie anno 1915.

Reisen nach Tanzania sind heutzutage (fast) so schwierig und kostspielig wie vor fast hundert Jahren, doch gibt es Package Tours im Angebot verschiedener Spezialreiseveranstalter. Das Reise-Magazin GEO SAISON informierte kürzlich: "KLM, British Airways, Ethiopian Airlines und Emirates fliegen nach Daressalam ab 610 Euro und von dort geht es dreimal wöchentlich mit Precisionair nach Kigoma (hin und zurück 410 Euro). Man kann auch mit der Central Railway (früher Mittellandbahn) von Daressalam nach Kigoma fahren in 37 Stunden für 49 Dollar einfache Strecke nach Platzreservierung. Die unverwüstliche LIEMBA (früher Graf Goetzen) befährt immer noch den See ab Kigoma.

J. 719, N. 733, EPA DOA 14

10 Heller 1909 J. winz. Sfr., f. St 25,-



4632

Ein zweites Exemplar. St 110,-

J. 720, N. 735, EPA DOA 16

1/4 Rupie 1906 J. vz - St 125,-

1/4 Rupie 1912 J. vz - St 40,-

J. 722, N. 739, EPA DOA 20



4636

1 Rupie 1910 J. St 150,-

1 Rupie 1911 J. **R !** kl. Rdf., vz+ 90,-

1 Rupie 1913 J. schöne Patina, vz+ / St 75,-



4639

1 Rupie 1914 J. f. St / St 125,-

J. 724b, N. 744, EPA DOA 23



4640

20 Heller 1916, Tabora, Messing, mit vollständigen "LL". ss 60,-

J. 728a, N. 753, EPA DOA 30



4642

15 Rupien 1916 T, Tabora. **Gold** 1 000,-



4643

Ein zweites Exemplar. **Gold** 1 300,-



4644

Ein drittes Exemplar. **Gold** 1 400,-

J. 728b, N. 754, EPA DOA 31



4645

15 Rupien 1916 T, Tabora. **Gold** 1 400,-



4646

Ein zweites Exemplar. **Gold** 1 500,-

Linke Reihe: Münzen aus Deutsch-Ostafrika, geprägt in den Jahren bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs, 1909 bis 1914, aus der Heimatland-Produktion (mit Ausnahme 20 Heller 1916 Tabora Messing unten links). – Rechte Reihe: Notgeld-Goldmünzen aus D.O.A. ab 1916 in Tabora improvisiert hergestellt (jeweils 15 Rupien Objekte). Gegenwärtige Preise im deutschen Münzfachhandel rechts aussen in Euro-Währung vermerkt (bis zu etwa 1500 Euro)

(Mit freundlicher Unterstützung des Vereidigten Sachverständigen Rüdiger Kaiser, Frankfurt am Main)

Wie die Schutztruppe Goldmünzerei betrieb

Während des Ersten Weltkriegs kam es in Deutsch-Ostafrika zu einer lähmenden Geldknappheit, weil das Schutzgebiet vom Nachschub an Hartgeld und Banknoten aus dem Heimatland plötzlich abgeschnitten war. Bald häuften sich grosse Bestände von Münzen sowohl bei den dominierenden indischen Geschäftsleuten als auch im Umfeld der eingeborenen Konsumenten. Zwar gab das Kaiserliche Gouvernement sogenannte Interimsbanknoten heraus, die sich in Ostafrika ohne viele Umstände drucken liessen, doch lehnte die Bevölkerung voller Misstrauen solche "Papierschnipsel" ab und beharrte auf den vertrauten attraktiven Silbermünzen in formschöner Ausführung.

Unter solchen Umständen mussten die Behörden nach einer anderen Lösung suchen und in der Stadt Tabora, provisorischer Sitz des Kaiserlichen Gouvernements in günstiger Lage längs der Zentralbahn, eine Münzanstalt einrichten, womit im Dezember 1915 improvisiert begonnen wurde, gestützt auf umgerüstete Arbeitsmaschinen aller Art.

Zur Prägung von Scheidemünzen waren zunächst eine Zwanzighellermünze und eine Fünfhellermünze vorgesehen. Seinerzeit repräsentierte eine Rupie gleich hundert Heller gleich 1,33 Reichsmark die offizielle deutsch-ostafrikanische Münzeinheit. Nun sollte die Zwanzighellermünze eigener Fertigung die bisherigen Silbermünzen ersetzen, also die Fünfundzwanzighellermünze sowie die Münzwerte zu einer halben Rupie und einer Rupie.

Nach längeren Versuchen fiel die Entscheidung zugunsten einer Produktion aus Messing: Das Zwanzighellerstück erhielt einen 28 mm Durchmesser, eine Dicke von zwei Millimetern und ein Gewicht von elf Gramm. Es zeigt auf einer Seite eine aus zwei Lorbeerzweigen gebildete Verzierung, dazwischen die Wertbezeichnung 20 HELLER, auf der anderen Seite oben die Kaiserliche Krone, in der Mitte die Jahreszahl 1916, darunter die Buchstaben D.O.A. und das Münzzeichen T. Das Fünfhellerstück hat zum Vergleich 22 mm Durchmesser, ist 1,5 mm dick und wiegt fünf Gramm.

Als Ersatzrohstoffe nutzten die deutschen Behörden vorwiegend Altmetalle, zum Beispiel leere Patronenhülsen und Granathülsen der Schutztruppe sowie Rohre, Beschläge, Bleche usw. von den während des Krieges in Daressalam demontierten Schiffen. Zuständig war die Betriebsstätte Tabora der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft, weil man dort über das erforderliche technische Gerät verfügte. Zum Schmelzen standen jene Graphit-Tiegel bereit, die von der deutschen Kironda Goldmine in Sekenke zum Einschmelzen des Rohgoldes verwendet wurden.

Weil Metallwalzwerke fehlten, die normalerweise zur Münzprägung dienen, griffen die "amtlichen Falschmünzer" zu Kautschuk-Waschwalzwerken der Plantagen im Hinterland. Modelle von Krupp funktionierten zumeist zufriedenstellend. Mittlerweile gingen jedoch immer mehr Schmelztiegel durch Abnutzung zu Bruch, und der Schmelz- sowie Giessbetrieb stockte. Ersatzweise lag es nahe, die in grossen Mengen greifbaren Bleche, Platten und Rohre aus Messing in Streifen zu schneiden und auf die gebotene Plattenstärke auszuwalzen. Schliesslich gab es auch keine Messingbleche mehr ...

Neben Zwanzighellerstücken aus Messing mussten notgedrungen jetzt Stücke aus Kupfer geprägt werden. Die Gesamtsumme der ohne Giessverfahren durch direktes Auswalzen von Blechen und Platten erzeugten Zwanzighellermünzen notierte mit 600.000 Stück, zur Hälfte Kupfermünzen. Ähnlich verfuhren die Eisenbahn-Techniker mit der Produktion von Fünfhellermünzen, unterstützt durch zahlreiche talentierte Eingeborene, bevor im September 1916 kongo-belgische Truppen Tabora besetzten.

Kaum zu glauben – Gold gab es reichlich

Eine Goldmünze im Wert von 15 Rupien, in DOA im Jahr 1915 als Notgeld geprägt, wird zur Zeit im numismatischen Fachhandel und auf Münzauktionen als Kostbarkeit angesehen: man muss dafür ungefähr 1300 Euro ausgeben und mehr. Vorsicht ist geboten, weil hervorragende Fälschungen zirkulieren, mutmasslich in Durban (Südafrika) produziert. Derartige Imitate sind blassgelb, teilweise auch messinggelb im optischen Gesamteindruck wegen einer andersartigen Legierung und tauchten erstmals um 1971 auf.

Die echten Notgeld-Goldmünzen in Deutsch-Ostafrika sind zu verdanken dem Improvisationstalent des Berg-Ingenieurs Friedrich Schumacher, der sich seine Sporen im Goldbergbau Siebenbürgens verdiente und im Frühjahr 1913 das Angebot erhielt, die stellvertretende Leitung der Goldmine Sekenke im Landesinneren von Deutsch-Ostafrika zu übernehmen. Dort traf er 20 Europäer und 800 Schwarze an am Rand der riesigen Wembäre-Steppe und musste unter abenteuerlichen Lebensbedingungen die Produktion aktivieren.

In seinen Erinnerungen brachte Schumacher unter anderem zu Papier: "Als mich Ende 1915 ein Eilbote des Gouverneurs Dr. Schnee erreichte, enthielt dessen Botschaft Anweisungen sofort mit allen Goldvorräten nach Tabora aufzubrechen und dort eine Münzanstalt einzurichten, weil der Kolonialverwaltung Zahlungsunfähigkeit drohte. So stellte ich eine Safari aus 200 Schwarzen zusammen, die mich mit sämtlichen Goldbarren im Wert von etwa einer Million Reichsmark nach zehn Tagen zuverlässig in Tabora ablieferten ..."

"Als ich mich bei Dr. Schnee meldete, fragte er sofort: Können Sie schnell Münzen herstellen lassen? Verblüfft gab ich dem Gouverneur zu verstehen, dass ein Berg-Ingenieur keine Qualifikation als Münzmeister hat. Aber Dr. Schnee deutete nur auf die zahlreichen Bände eines Grossen Konversations-Lexikons im Bücherschrank seines Amtszimmers und meinte trocken: Da steht alles drin, was man zum Geldmachen wissen muss ... fangen Sie gleich an, mein Lieber!"

Tatsächlich gelang es Schumacher, mit Hilfe indischer Schmuckhandwerker und eines deutschen Graphikers innerhalb kurzer Zeit originelle Goldmünzen herzustellen. Am schwierigsten war die Anfertigung des Originalstempels zum Prägen der Matrizen, doch es fand sich ein begabter Singhalese aus Sansibar, der unter Einfluss von Kognak und Whiskey Höchstleistungen erbrachte. Als Münzeinheit galt das dem deutschen Zwanzigmarkstück entsprechende Fünfzehnrupienstück mit 22 mm Durchmesser. Auf der Vorderseite ist ein Elefant zu sehen, darunter die Jahreszahl 1916 und das Münzzeichen T. Die Rückseite lässt den Reichsadler erkennen sowie die Umschrift "Deutsch-Ostafrika" neben der Wertbezeichnung "15 Rupien" (Entwurf von R. Vogt).

Eine vollwertige Herstellung der Goldmünze nach strengen Kriterien konnte in Ostafrika von Schumacher mit dem besten Willen nicht zugesichert werden. Deshalb wurde die Münze nur mit 75 Prozent des Nominalwertes, also mit einem Feingoldgehalt von 11,25 Rupien gleich 15 Reichsmark ausgegeben. Angesichts eines Standardpreises von 2790 Reichsmark für ein Kilogramm Feingold erhielt das Goldstück als Notgeld ein Feingewicht von 5,376 Gramm. Für die Wahl der Legierung war die Zusammensetzung des Rohgoldes aus Sekenke massgebend, das im Durchschnitt 80 bis 85 Prozent Feingold neben 15 bis 20 Prozent Silber enthält.

Eine kleine hydraulische Rohrbiegepresse diente zum Prägen bis zum Versagen dieser Technik. Danach gelang die Umstellung der Arbeiten auf eine Ölpresse Kruppscher Bauart mit maschinellem Antrieb und gutem Ergebnis. Messingbürsten und Seifenlauge aus den Früchten des tropischen Seifenbaums vollendeten den Hochglanz!

Insgesamt kamen nun in Ostafrika unter deutscher Regie als Notgeld bis August 1916 ungefähr 16200 Goldstücke offiziell in Umlauf als Neuprägungen mit einem Wert von 245000 Rupien. Gesamtgewicht zum Vergleich: 116,103 Kilogramm entsprechend einem durchschnittlichen Münzgewicht von 7,168 Gramm.

Dramatische Rettungsaktionen voller Rätsel

In Schumachers Erinnerungen ist weiter nachzulesen: "In den Nacht vor der Besetzung der unverteidigten Stadt Tabora habe ich die letzten 200 Goldmünzen unserer Produktion allein und ohne Beobachtung durch Arbeiter oder andere Personen mit einem Erdbohrer in einer Blechbüchse tief in den Boden versenkt ..." (Sie wurden nie wieder entdeckt).

Die übrig gebliebenen Goldbarren wurden von Gouverneur Dr. Schnee vor dem Einrücken der Belgier an einen wohlhabenden Araber verkauft, umgerechnet für mehrere hunderttausend Mark. Daraufhin beschlagnahmte das kongo-belgische Militär die Goldbarren bei dem arabischen Geschäftsmann, der jedoch als britischer Staatsbürger vor Gericht klagte und seine Erwerbungen zurück bekam.

Den Ersten Weltkrieg musste Schumacher zuletzt in verschiedenen Internierungslagern verbringen - im Kongo, in Frankreich und Grossbritannien. Es gelang dem Ingenieur, zunächst noch 40 Goldmünzen in seinem Gepäck zu verstecken, aber zuletzt entdeckten Detektive von Scotland Yard in London mit Hilfe von Röntgen-Apparaten alle Souvenirs ... mit einer Ausnahme (eingenäht in einer stark wattierten Jacke).

1920 erhielt Schumacher eine ordentliche Professur an der Bergakademie Freiberg in Sachsen. Viele Angehörige der Schutztruppe hatten vor der Kapitulation ihre Goldmünzen in Ostafrika irgendwo vergraben in der Hoffnung auf eine Wiederkehr nach Ende des Krieges, aber weder Professor Schumacher noch alle anderen konnten jemals ihr Eigentum zurückgewinnen.

Allerdings ist verbürgt, dass ein Gartenarbeiter des Railway Hotels Tabora in den Jahren kurz vor dem Zweiten Weltkrieg dort mit seinem Spaten auf ein Päckchen mit 30 Goldstücken stiess. Die damalige britische Mandatsregierung (Tanganyika Territory) liess alles meistbietend versteigern...

(Professor Dr, Friedrich Schumacher, geboren 1884, ist vor längerer Zeit verstorben)



Quellen

Deutsches Kolonialblatt
(Verlag Ernst Siegfried Mittler & Sohn, Berlin)

Archiv Meyer Werft (Papenburg an der Ems)

Peter Shankland: The Phantom Flotilla
(Harper Collins Publishers, London 1968)

ECO MEDIA TV-Produktion GmbH (Hamburg 2002)

Kolonialbildarchive

Kürt Jäger: Die deutschen Münzen seit 1871
(Basel 1997)

Geldgeschichtliche Nachrichten 1973
(Gesellschaft für internationale Geldgeschichte und gemeinnützige Forschungsgesellschaft, Frankfurt am Main)

Schumacher: Die Prägung von Kriegsmünzen in D.O.A.
(Metall und Erz, April 1918)

Archiv Rüdiger Kaiser, Vereidigter Sachverständiger
(Frankfurt am Main)

Dieser Artikel wird bereitgestellt auf: http://www.golf-dornseif.de

Dieser Artikel kann gerne - unter Nennung der Quelle - zu wissenschaftlichen und privaten Zwecken verwendet werden. Die kommerzielle Veröffentlichung des Artikels - auch auszugsweise - ist nur mit schriftlichem Einverständnis des Autors erlaubt.

Der Artikel ist nach besten Wissen und Gewissen ohne die Verletzung der Rechte Dritter erstellt worden. Wird eine solche Rechtsverletzung trotzdem vermutet, bittet der Autor um Kontaktaufnahme.