

Sammlung
 geographischer und kolonialpolitischer Schriften
 herausgegeben von Rudolf Fikner.

— Nr. 5. —

Ein deutscher Dampfer
 für den Tanganjika.

Von

Rudolf Fikner.

Sonderabdruck
 aus der
 geographischen Zeitschrift „Aus allen Weltteilen“.



Berlin.

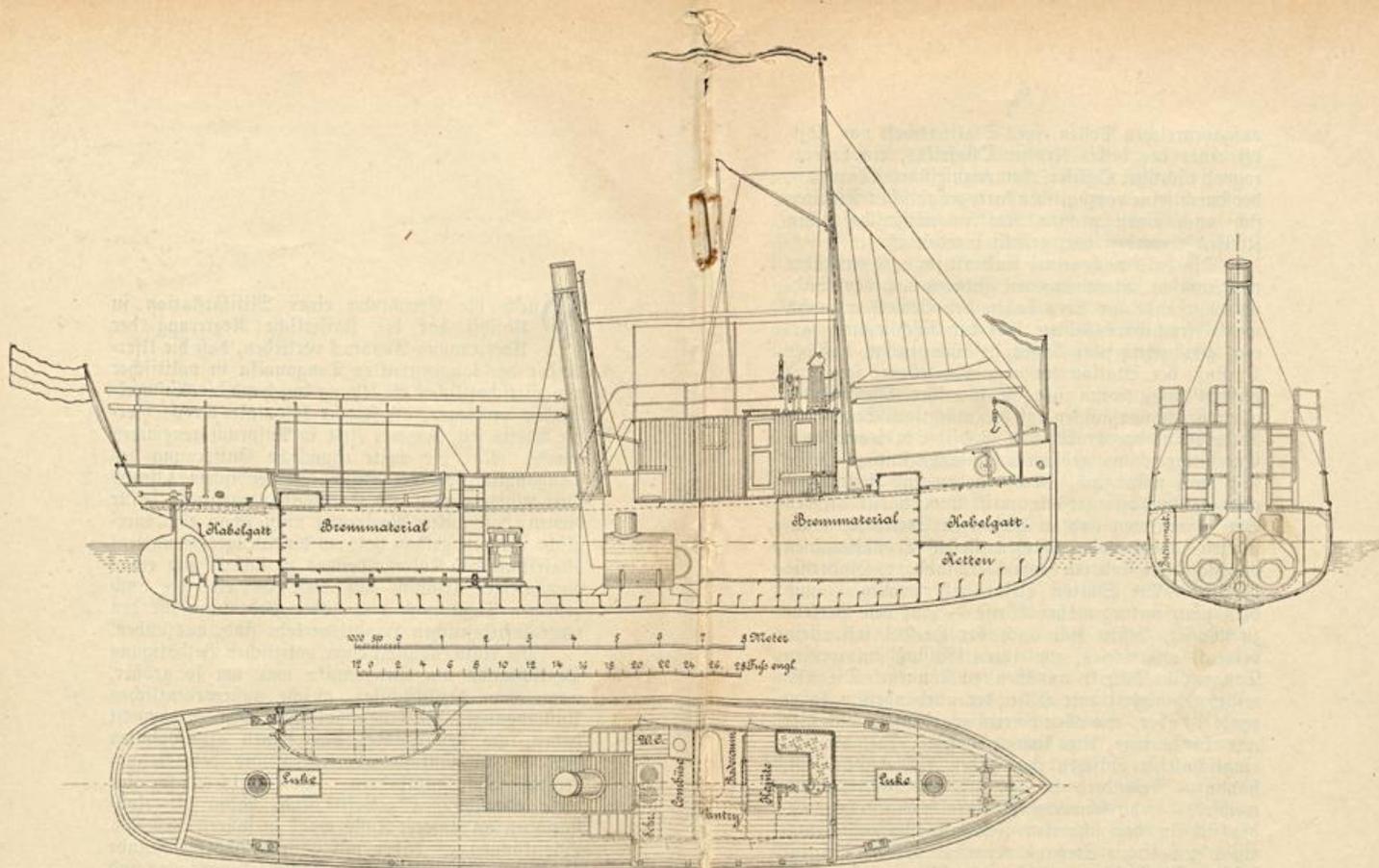
Verlag von Hermann Paetel.

1897.

Nachdruck verboten.

Durch die Errichtung einer Militärstation in Ubidji hat die Kaiserliche Regierung der Überzeugung Ausdruck verliehen, daß die Uferländer des langgestreckten Tanganyika in politischer wie wirtschaftlicher Beziehung durchaus die Aufmerksamkeit verdienen, die seitens kolonialer Kreise hierfür bereits seit längerer Zeit in Anspruch genommen wurde. Nur die weite räumliche Entfernung des Tanganyika von der Küste des Indischen Ozeans kann einigermaßen als Entschuldigungsgrund dafür dienen, daß unsere Regierung nicht schon eher energische Schritte gethan hat, um die Westgrenze unseres ostafrikanischen Kolonialbesitzes zu sichern und einen nachhaltigen Einfluß auf diese Gebiete, die auch heutigen Tags noch von hoher Bedeutung für den zentralafrikanischen Handelsverkehr sind, auszuüben.

Die Notwendigkeit einer politischen Bethätigung Deutschlands am Tanganyika war um so größer, wenn man berücksichtigt, welche außerordentlichen Anstrengungen die kongostaatlichen Agenten gemacht haben, um den Handel von seinen altgewohnten Bahnen zur Ostküste abzulenken und dem Kongogebiete selbst zuzuführen. Von welchem Erfolge diese Bemühungen gewesen sind, haben die Zollstationen an unserer Küste wohl zu spüren vermocht. Wir können es daher mit ganz besonderer Freude begrüßen, daß auf den so verantwortungsvollen und



Der für den Tanganika projektierte Dampfer „Gedwig von Wissmann“.

aufgabenreichen Posten eines Stationschefs von Udjidji einer der besten Kenner Ostafrikas, ein hervorragend tüchtiger Offizier, Kompagnieführer Ramsay, der durch seine vorzüglichen kartographischen Arbeiten sich auch einen großen Ruf in wissenschaftlichen Kreisen erworben hat, gestellt worden ist.

Die bald nach seiner Ankunft im vorigen Jahre von Ramsay unternommenen Fahrten nach dem Süd- und Nordende des Sees haben den Beweis erbracht, welche fruchtbare Gebiete hier der Erschließung harren, gleichzeitig aber haben sie auch gezeigt, daß der Einfluß der Station ein engumschriebener sein und bleiben muß, wenn sie sich für ihre Operationen allein der schwerfälligen und seeuntüchtigen Segel- und Ruderhaus der Araber und Wadjidji bedienen kann. Expeditionen von größerem Umfange sind zu Lande fast ganz unmöglich, da die hohen und steilaufsteigenden Randgebirge, die meist unmittelbar an den See herantreten und zu diesem in Steilhängen abstürzen, dabei von zahllosen tiefen Erosionsrinnen durchschnitten sind, ein kaum überwindbares Hindernis bereiten. Die Station bleibt daher völlig — und dies ganz naturgemäßer Weise — auf den Verkehr zu Wasser, dessen sich auch der Handel fast allein bedient, angewiesen, um ihren Einfluß im ganzen Tanganyika-Distrikt ausüben zu können. Die Bewegungsfähigkeit mit Hilfe der vorhandenen Fahrzeuge ist aber, wie oben bereits angedeutet, auch hier nur eine geringe, dazu kommt, daß der See, der tief eingeschnitten zwischen zwei hohen Felswänden liegt, häufig — besonders in der Zeit des Jahreszeitenwechsels — von schweren Stürmen heimgesucht wird, die sich in der schmalen Felsgasse verfangen und einen gewaltigen Seegang verursachen, dem die arabischen Segelfahrzeuge absolut nicht gewachsen sind.

Unter diesen Verhältnissen bleibt es eine unab-
weishbare Notwendigkeit, der Station Udjidji einen
seetüchtigen Dampfer zuzuführen, da nur mit seiner
Hülfe der Kaiserliche Stationschef und die ihm unter-
stellte Kompagnie der Schutztruppe diejenige Freiheit
der Bewegung zu erhalten vermag, die erforderlich
ist, nicht nur um Ruhe und Ordnung in der der
Station zugetheilten Machtsphäre zu erhalten, sondern
auch um den Handelsverkehr auf dem See zu beleben
und ihn von den zahllosen Zufälligkeiten unbestimmter
Witterung unabhängig zu machen.

In Anbetracht dessen, daß z. Bt. der Regierung
nicht die Mittel zur Verfügung stehen, um kurzer
Hand dieser dringenden und für die wirtschaftliche
Erschließung Deutsch-Ostafrikas hochwichtigen For-
derung Folge geben zu können, und in Rücksicht
darauf, daß auf englischer und kongostaatlicher Seite
bereits ähnliche Bestrebungen vorhanden sind, die
uns Deutsche zu schnellem Handeln drängen, hat sich
vor einiger Zeit in Berlin unter dem Namen
„Tanganyika-Dampfer-Komitee“ eine Ver-
einigung von angesehenen Männern aus allen Gauen
des deutschen Vaterlandes gebildet mit der Aufgabe,
durch freiwillige Beiträge einen Fonds für die Er-
bauung und den Transport eines geeigneten, see-
tüchtigen Dampfers für den Tanganyika zu beschaffen.
Das Unternehmen, dessen Protektorat der Präsident
der „Deutschen Kolonialgesellschaft“ Se. Hoheit
Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg
huldvollst übernommen hat, hat in allen national
gesinnten Kreisen Deutschlands die freudwilligste
Aufnahme gefunden, und von vielen Seiten sind der
Sammelstelle (Deutsche Bank in Berlin W.) bereits
Beiträge zugeflossen oder in Aussicht gestellt, sodaß

mit dem Bau des Dampfers in aller Kürze wird begonnen werden können.

Einige nähere Angaben über die Konstruktion des Dampfers, der auf der Schiffswerfte und Maschinenfabrik (vorm. Janssen & Schmilinsky) A. G. in Hamburg-Steinwärder, einer bewährten Firma, die auch den Bau der Dampfer „Hermann von Wissmann“ und „Dr. Karl Peters“ s. Zt. ausgeführt hat, erbaut werden soll, dürften von allgemeinem Interesse sein.

Der Tanganyika-Dampfer wird zwischen den Steven eine Länge von 20 m, über Spanten eine Breite von 4,20 m und von Oberkante Kiel bis Deck eine Tiefe von 2,38 m haben. Sein Tiefgang wird mit voller Ausrüstung, 20 cbm Brennmaterial und etwa 100 Personen an Bord 1,76 m betragen. Der Schiffskörper mit Außenbeplattung und eisernem Kiel soll aus bestem Schiffsbau Stahl gefertigt werden, dessen einzelne Stärkenverhältnisse in der Zeichnung angegeben sind. Durch 4 eiserne Querschotte werden im Schiff fünf Haupträume gebildet; der vorderste Raum vom Vordersteven bis zum Kollisionsschott 3,35 m lang, dient als Kabelgatt für Ankerketten, Tauwerk resp. Proviantraum; der zweite Raum bis zum Kesselschott 4,95 m lang, bildet den vorderen Querbunker für Holz-Brennmaterial, zirka 20 cbm; der dritte Raum bis zum Maschinenschott 5,4 m lang, ist zur Aufnahme der Maschine mit Zubehör, der beiden Kessel und der Längsbunker bestimmt, der vierte Raum bis zum Sternrohrschott 4,05 m lang, bildet den hinteren Querbunker, zirka 7,0 cbm groß, mit hoher eiserner Zugangsluke im Deck, und der fünfte Raum bis zum Hintersteven 2,25 m lang, ist für Stauung von Munition, Waffen und Proviant für Europäer be-

stimmt, mit flacher, eiserner Zugangsluke im Deck. Das Schiff erhält ein eisernes Schanzkleid von 750 mm Höhe über Deck und durchweg 3 mm starken Stahlplatten, mit Teakholzreeling 150 × 45 mm, Eisenstützen und den nötigen Spülporten, 4 Seiten- und 2 Bugklüsen.

Das glatt verlaufende Teakholzdeck 50 mm stark erhält rundherum an den Bordseiten einen 150 mm breiten Wasserlauf mit Speigatten in genügender Anzahl für die Abwässerung und 4 Doppelpoller für die Befestigung von Schlepptrossen und Landfesten.

Ein Teakholz-Deckhaus befindet sich auf dem Borderdeck 2,7 m breit und 4,6 m lang; dasselbe enthält vorn den Wohnraum; daran grenzend die Badekammer und Pantry; weiter hinten an B.B. Seite das Kloset und an St.B. Seite die Küche.

Das Teakholz-Deck des Deckhauses 42 mm stark wird in ganzer Schiffsbreite durchgebaut; die überstehenden Teile erhalten in Keelingflucht Eisenstützen. Die so gebildete Deckfläche wird durch ein aus Eisenstützen und Stangen gefertigtes Geländer begrenzt. — Die Austischlerung resp. Einrichtung des Deckhaus-Wohnraumes besteht aus 3 Sitzbänken mit Ledertuch-Polsterung, mit Schränken, Tisch und Börttern. Alles mit Rücksicht auf den Transport und das Zusammenbauen an Ort und Stelle, solide, aber einfach ausgeführt.

Das Deckhaus erhält an den Seiten und an der Borderwand Schiebefenster, Jalousien von passender Größe, um möglichste Luftzirkulation herstellen zu können, mit Schutzdeckeln zur Abwehr gegen überkommende Seen.

Auf dem Deckhause wird eine eiserne Steuerwinde mit Räderübersetzung, Kettenscheibe und Ma-

hagoni-Handrad befestigt; die Leitungstangen mit Ketten, auf Rollen laufend, werden mit den eisernen Steuerquadranten verbunden; dazu eine eiserne Steuerpinne in Reserve.

Die verbleibenden Deckflächen an Border- und Hinterkante des Deckhauses erhalten doppelte Sonnensegel, welche an den Bordseiten auf Eisenrohrstützen ruhen, mittschiffs sollen die Sonnensegel auf Holzplatten Auflage erhalten. Außerdem erhält das Deckhaus ein einfaches Sonnensegel.

Das Dampfschiff erhält einen hölzernen Signalfahlmast in 2 Teile zerlegbar und mit Gaffel (siehe Zeichnung), fertig mit allen erforderlichen Beschlügen, Rüsteisen etc. hier eingesetzt und aufgetakelt, nebst Stagfocksegel. Das stehende Gut aus galvanisiertem Stahldraht, alles laufende Gut aus geteertem Hanftau.

Die Maschine besteht in einer vertikalen Compound-Maschine ohne Kondensation von 65—70 indizierten Pferdekraften, mit welcher das Schiff zirka 8 Knoten Fahrgeschwindigkeit erzielen wird.

Klug'sche Patent Reversier-Schiebersteuerung mit nachstellbaren Lagern. — Die Zylinder von 220 mm und 340 mm Durchmesser und 250 mm Kolbenhub. — Dampfkolben aus Stahlguß oder Gußeisen. Doppelte Kurbelwelle aus Stahl mit angeschmiedeten Exzentriks und Kuppelung. — Alle Lager aus Phosphorbronze, desgleichen die Exzenterbügel. Alle Bolzen aus Stahl. Sternrohr aus Rotguß mit Stopfbüchse und gußeiserner Futterbüchse. — Wellen aus bestem Feinforneisen mit angeschmiedeten Kuppelungen.

Zur Schmierung der Lager überall Schmierdosen für Del; zur Schmierung der Zylinder und

des Sternrohres eine Zwilling's Schmierpumpe. — Vorwärmer mit Zubehör.

Eine Dampfpumpe zum Lenzen als auch zum Pumpen auf Deck und als Reserve-Speisepumpe der Kessel dienend. Die Zylinder erhalten Filzverkleidung und darüber Blech. Alle Röhren aus starkem Kupfer. — Ein Propellor, bestehend aus Stahlguß, Nabe und 3 gußeisernen, angeschraubten Flügeln.

Der Maschine entsprechend erhält das Schiff 2 eiserne horizontale Röhrenkessel mit je einem Flammrohr und zurückgehenden Siederöhren und angeschraubter äußerer Feuerbüchse; alles aus bestem deutschen Kesselmateriel hergestellt. — Die Kessel werden für $8\frac{1}{2}$ bis 9 Atm. Arbeitsdruck konzessioniert und erhalten komplette Armatur, den gesetzlichen Vorschriften entsprechend.

Das Schiff soll nach vorstehender Beschreibung mit aufgebautem Deckhause, den Ueberbauten über Maschine und Kessel, den eisernen Deckluken, Sonnensegel, eingesetzten Masten mit vollständiger Takelage, Bootaufstellung, Ausrüstung und Ausstattung der Räume im Deckhause, also komplett auf der Werft in Hamburg auf- und zusammengebaut werden, die Deckgegenstände, als Winden &c. werden provisorisch aufgestellt und befestigt, desgl. das Steuer mit zugehöriger Steuerleitung nebst Winde. Alles wird jedoch nur zusammengeschaubt.

Die Maschine mit Wellenleitung und aufgezogener Schraube wird komplett eingebaut, desgleichen die beiden provisorisch zusammengeschaubten Dampfkessel ohne Siederöhren, mit vollständiger Armatur, angeschraubtem Rauchfang und Schornstein. — Die Rohrleitungen für Maschine und Kessel im Anschluß an die Dampfpumpe, den Ejektor und

die Restarting-Injektoren mit allem Zubehör werden als zum Gebrauch fertig ein- und angepaßt. —

Von den Eisenteilen des Schiffskörpers sollen mit Rücksicht auf den Transport, und soweit es die erforderlichen Trennungen und Verbände erlauben, auf der Werft genietet und verstemmt werden. — Für den Zusammenbau am Bestimmungsorte werden genügend Heftschrauben und Nieten beigelegt.

Alle zur Lieferung gehörenden Teile resp. Kolli dürfen im allgemeinen mit Einschluß der für den Transport nötigen Bekleidungen, das Gewicht von 120 kg nicht überschreiten. Ausnahmen hiervon sind nur zulässig für Maschinen und Kesselteile, sowie für den Hintersteven, überhaupt für Stücke, die nicht weiter zu teilen sind. Auch sollen, soweit es mit Rücksicht auf die Festigkeit der Schiffskörperteile zc. zulässig ist, möglichst viele Kolli im Gewicht von nicht über 30 kg gebildet werden, als Einzelträgerlast.

Das so mit allem Zubehör hier zusammengeschraubte Dampfschiff wird dann, nachdem alle Teile entsprechend einer beizufügenden Zeichnung gezeichnet und gemarkt sind, demontiert; die größeren Teile werden je nach Erfordernis durch Holzlatten geschützt resp. mittelst Draht und Bandeisen gebündelt. Die kleineren Maschinen- und Holzteile sowie Inventarien, in Kisten verpackt, auch werden sämtliche Teile zwecks Erhaltung mit dem nötigen Farbenanstrich versehen.

Zum Führer der Dampferexpedition ist Premierleutnant Schloifer I. (vom 31. Feldartillerie-Regiment z. Bt. kommandiert zur Kriegsakademie) in Aussicht genommen worden, derselbe ist ein befähigter, umsichtiger und energischer Offizier, der mit den afrikanischen Verhältnissen gelegentlich seiner

Teilnahme an einer Expedition des Antisklaverei-Komitees nach dem Victoria Nyansa in den Jahren 1891/92 vertraut geworden ist.

Der Weg, auf dem der Dampfer zum Tanganyika transportiert werden soll, ist aus der beifolgenden Kartenskizze (s. S. 12/13) ersichtlich. Durch Vermittelung der „African Lakes Corporation“ wird der in einzelne Lasten zerlegte Dampfer vom Hafensorte Ghinde an der ostafrikanischen Küste nach Fort Johnston am Südennde des Nyassa-Sees gebracht werden, von hier wird ihn dann der deutsche Dampfer „Hermann von Wissmann“ nach der Station Langenburg am Nordende des Sees überführen. Die Trägerkarawane wird voraussichtlich von Premierleutnant Schloifer I. den Rufidji aufwärts geführt werden und schon vor dem Dampfer in Langenburg eintreffen. Hier beginnen die eigentlichen Schwierigkeiten des Transportes, denn die Lasten müssen von Langenburg bezw. dem gegenüberliegenden Karonga durch Träger auf der sog. Stevenson Road über das von hohen Gebirgen durchzogene Zwischenseengebiet hinübergeführt werden, während größere, unteilbare Stücke des Schiffskörpers oder der Maschine mit Hülfe von Karren mit gebrochener Achse, die bereits Gouverneur Dr. von Wissmann auf der Nyassa-Expedition mit großem Erfolg verwendet hat, transportiert werden sollen. Am Südennde des Tanganyika würde dann die Zusammensetzung des Dampfers zu erfolgen haben.

Möge uns noch in diesem Jahre die Freudenbotschaft werden, daß ein deutscher Dampfer die blauen Fluten des Tanganyika durchfurcht und die schwarzweißrote Flagge im Herzen Afrikas stolz vom Top flattern läßt!