SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

Gustav Neumann und das "Bodelschwingh-Boot"

Neumann, Hildegard

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Neumann, H. (1978). Gustav Neumann und das "Bodelschwingh-Boot". *Deutsches Schiffahrtsarchiv*, *2*, 35-44. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49681-1

Nutzungsbedingungen:
Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.
Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:
This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.
By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

gesis Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Deutsches Schiffahrtsarchiv 2, 1978, S. 35–44

GUSTAV NEUMANN UND DAS „BODELSCHWINGH-BOOT“

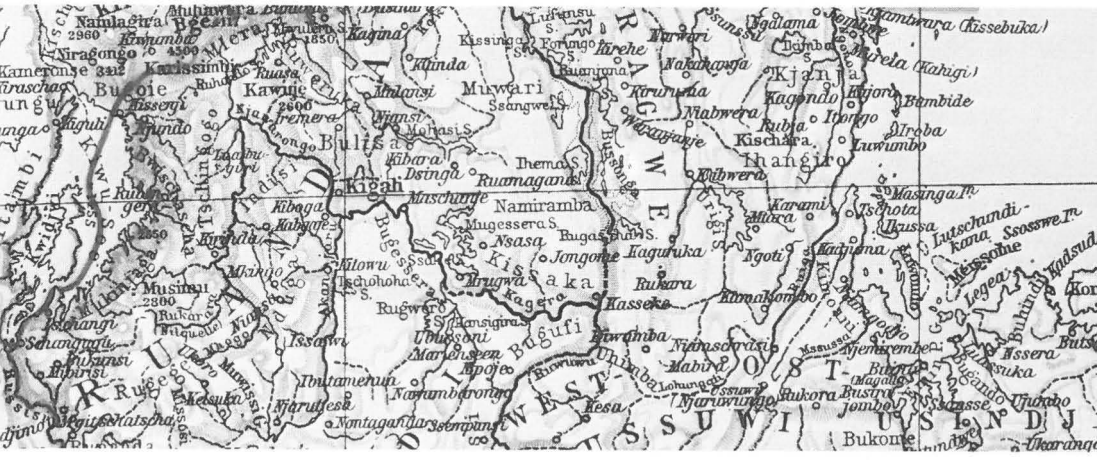
Von Hildegard Neumann

Als der erste Weltkrieg auf die Kolonialbesitzungen in Afrika übergriff, wurden zur Verstärkung der kämpfenden Landtruppen auch Wasserfahrzeuge eingesetzt. Da die Kaiserliche Marine auf den Ostafrikanischen Seen keine Einheiten stationiert hatte, waren es zumeist kleine und zu ganz anderen Zwecken konstruierte Schiffe und Boote, die hier der Schutztruppe zur Verfügung gestellt wurden. Neben Einbäumen und kleinen Segel- und Motorbooten waren es: auf dem Victoria-See der Dampfer Muansa *(90 t Verdrängung); auf dem Njassa-See der Dampfer* Hermann von Wissman *(80 t Verdrängung); auf dem größten der Seen, dem Tanganjika-See, der Dampfer* Hedwig von Wissmann *(60 t Verdrängung), der kurz nach Kriegsausbruch aus Daressalam geholte Zollkreuzer* Kingani *(20 t Verdrängung) und der Regierungsdampfer* Graf Götzen *t Verdrängung), der erst 1915 am Tanganjika-See zusammengesetzt worden ist. Später kam als Ersatz für die verloren gegangene* Kingani *der Zollkreuzer* Wami *hinzu (28,2 t Verdrängung), während die als Ersatz für die versenkte* Hedwig von Wissmann *gedachte* Adjutant, *die in Daressalam auseinandergebaut, mit der Bahn zum Tanganjika-See verfrachtet und dort wieder zusammengesetzt wurde, nicht mehr zum Einsatz kam.*
Über die Verhältnisse in Ruanda und auf dem Kivu-See unterrichtet der im folgenden kommentiert abgedruckte Bericht eines unmittelbar Beteiligten.

1.

Ruanda, 1898 Teil Deutsch-Ostafrikas, 1916 von Belgien erobert und ab 1923 belgisches Mandatsgebiet, ist seit 1962 eine unabhängige Banturepublik. Der kleine Staat – etwa so groß wie Hessen, etwas kleiner als Belgien – liegt im Zentralafrikanischen Graben, im Zwischenseengebiet.

Abb. 1 *Ostafrika vor 1914. (Aus: Andrees, Allg. Handatlas, 1913)*



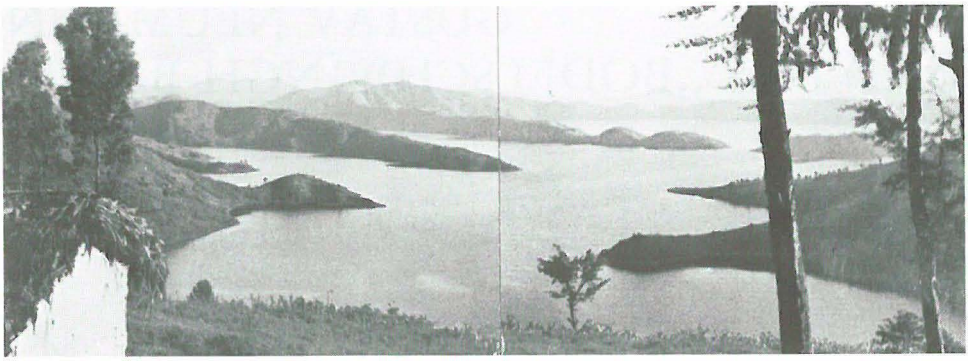


Abb. 2 *Der Kivu-See in Ruanda. (Foto Neumann)*

Im Westen liegt der Kivu-See, durch den die Grenze zu Zaïre verläuft; im Norden erhebt sich die gewaltige Kette der acht Virunga-Vulkane; im Osten bildet der Kagera mit seinem Sumpfgebiet die Grenze zu Tansania; im Süden grenzt Ruanda an den Staat Burundi. Der Ruzizifluß verbindet den Kivu-See mit dem Tanganyika-See.

Ruanda ist ein hügeliges Hochland, dadurch ist das Klima – trotz Äquatornähe – angenehm.

Der Kivu-See ist der höchstgelegene der zentralafrikanischen Seen; er liegt 1460 m über dem Meeresspiegel, ist 100 km lang, 50 km breit und sehr tief. Er ist viermal größer als der Bodensee.

Erst im Jahre 1894 hat Gustav Adolf, Graf von Götzen, diesen See entdeckt.[1] Adolf Friedrich, Herzog zu Mecklenburg, schrieb über den Kivu-See: „Der Ruf seiner großen landschaftlichen Schönheit und seines ausgezeichneten Klimas war uns allen bekannt aus den begeisterten Schilderungen Kandts und den Erzählungen deutscher Offiziere. Seit Wochen sprachen und träumten wir von ihm, dem ersten wichtigen Ziel unserer Reise, von dem jeder unter uns wissenschaftliche Überraschungen erhoffte."[2]

Im Nordosten des Sees gibt es heiße Quellen. Dort haben, wie mein Vater erzählte, im ersten Weltkrieg die belgischen und die deutschen Truppen an einem Tag in der Woche den Kampf eingestellt, um gemeinsam im See zu baden.

1899 kam eine kleine deutsche Truppe von wenigen Mann nach Ruanda. Die Deutschen ließen die Herrschaft des feudalistisch-absolutistisch regierenden Tutsi-Königtums bestehen; das

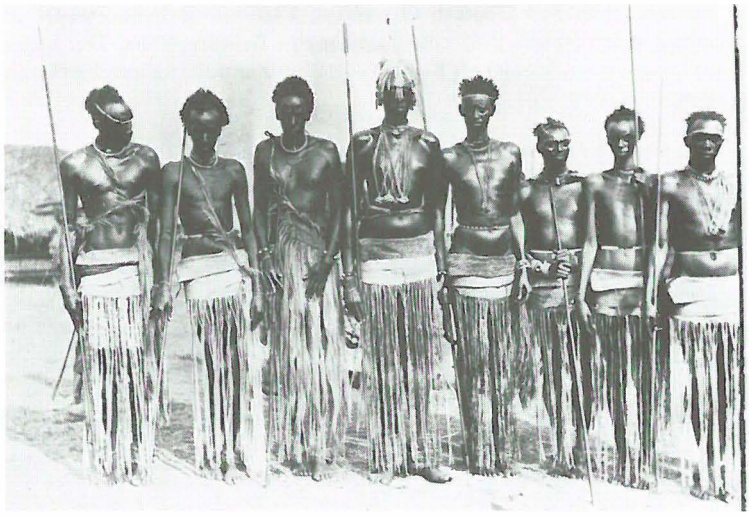


Abb. 3 *König Musinga und seine Häuptlinge. (Foto Neumann)*

war vermutlich die Ursache für das gute Verhältnis zwischen eingeborener Herrschaft und Kolonialmacht.

Von 1895 bis 1931 regierte der sehr deutschfreundliche König Musinga, der unter den Streitigkeiten und Kriegen der Europäer in seinem Land sehr gelitten hat.

1899–1909 war Herr von Grawert kaiserlicher Resident, 1909–1914 Dr. Richard Kandt, der „Dichter Ruandas".[3] In den Kriegsjahren 1914–1916 übte Hauptmann Wintgens die Residentur in Ruanda aus. 1916 mußte General Paul von Lettow-Vorbeck seine Truppen vor den einrückenden und siegenden belgischen Truppen aus Ruanda zurückziehen. Ruanda wurde belgisch.

2.

Nach der Entdeckung Ruandas missionierte dort zuerst der katholische Orden der „Weißen Väter" (Pères Blancs). Erst 1907 schickte Pastor Friedrich von Bodelschwingh, der Leiter der Anstalt Bethel, evangelische Missionare von Bethel aus nach Ruanda.[4] Sein Sohn Gustav von Bodelschwingh wurde Missionar auf der Insel Idschwi im Kivu-See. Im Kriege geriet er in belgische Gefangenschaft, wurde aber in einem Handstreich von Hauptmann Wintgens mit Hilfe des „Bodelschwingh-Bootes" befreit.

Das „Bodelschwingh-Boot" war das einzige Motorboot auf dem Kivu-See; bevor es im Juli 1914 in der Musaho-Bucht bei der Missionsstation Rubengera zum zweiten Mal vom Stapel lief, gab es auf dem Kivu-See nur zwei belgische Stahlsegelboote sowie die Einbäume der Eingeborenen.[5]

Anlaß zum Bau des Bootes war ein Erlebnis des Missionars Karl Roehl. In der Weihnachtszeit 1910 war er mit einem Einbaum auf dem Kivu-See von einem heftigen Sturm überrascht worden. Die afrikanischen Ruderer holten abergläubisch Pfeifen aus Möwenknochen hervor, um damit den Wind zu beschwichtigen; dann legten sie fatalistisch die Hände in den Schoß und erwarteten ihr Schicksal. Missionar Roehl spannte seinen Regenschirm als Segel auf – der Einbaum wurde ans Ufer getrieben und alle Insassen gerettet. Noch unter dem Eindruck dieses Erlebnisses schrieb Roehl: „Wie schön wäre es unter diesen Verhältnissen, wenn wir auf dem Kiwu ein Boot haben könnten, das durch eine mechanische Kraft getrieben wird, so daß man von den Ruderern unabhängig wäre."[6]

Daraufhin ging eine Bitte an die Freunde der Bethel-Mission in Deutschland: „Wenn ihr uns helft, dann wird bald als ein Denkmal für unseren lieben Vater Bodelschwingh ein Motorboot für den Kiwusee gebaut!"[7] Die Missionsfreunde ermunterten: „Baut, baut!"[8] Sie spendeten insgesamt 18114,91 Reichsmark. (Der Voranschlag hatte 10000 Reichsmark betragen.) Viele dieser Spenden kamen von Kindern.

Gabenverzeichnis

Kindergabe aus Pommern für das Motorboot. Zu den in der April-Nummer dieses Blattes schon vermerkten Gaben aus den pommerschen Gemeinden für unser Motorboot „Bodelschwingh" wurden noch folgende von den Kindern hinzugesammelt. Wir bringen hier die Erträge, nach Synoden geordnet, und danken herzlich für alle unserm Werk damit erwiesene Liebe. Über die Verwendung des Geldes hoffen wir bald berichten zu können. Stralsund 3,21 Mk.; Lotz 27,76 Mk.; Bahn 18,50 Mk.; Naugard 33,01 Mk.; Wolgast 13,80 Mk.

Ferner erhielten wir noch: Nienburg a. Weser F. V. 8 Mk.; N. N. in M. S. Bandware. Vermächtnis einer Arbeiterin durch Professor D. Schian in Gießen 391,30 Mk. Auch für diese Gaben sagen wir vielen Dank.

Abb. 4 *(Aus: Nachrichten aus der ostafrikanischen Mission 1912, Nr. 7)*

Im Herbst 1913 wurde das ,,Bodelschwingh-Boot" in Einzelteilen mit dem Schiff nach Afrika geschickt und am Kivu-See bei der Missionsstation Rubengera zusammengebaut.

Am 30. September 1914 heißt es in einer amtlichen deutschen Depesche: ,,Auf dem Kiwusee kreuzt ein armiertes Motorboot unter Führung von Oberleutnant Wunderlich". Dazu bemerkt Missionsinspektor Walter Trittelvitz: ,,Das kann kein anderes sein als unser Missionsboot ‚Bodelschwingh'!"[9] Dies Boot hat also nie seinem ursprünglichen Zweck gedient, es ist nie als Missionsboot gefahren, sondern sofort nach dem Zusammenbau für die Truppe Lettow-Vorbecks requiriert worden. Es hatte ein Maschinengewehr bekommen und einen Panzer aus dem härtesten Holz, das es im Urwald gab.

Kapitän des ,,Bodelschwingh-Bootes" war Oberleutnant Wunderlich. Er eroberte ein belgisches Stahlsegelboot und nahm die drei Besatzungsmitglieder gefangen: den belgischen Bootsführer, einen griechischen Kaufmann und einen französischen Grafen, der Elefanten schießen wollte. Sie wurden auf der deutschen Missionsstation Rubengera, die im Kriege Lazarett war, interniert.

Über diesen Vorfall veröffentlichte das deutsche Kolonialamt in Berlin am 9. Oktober 1914 folgendes Telegramm: ,,Motorboot unter Oberleutnant Wunderlich nahm nach Gefecht belgisches Stahlsegelboot, zwei Belgier, mehrere verwundete Europäer und farbige Besatzung gefangen. Diesseits keine Verluste." Auch das zweite belgische Stahlsegelboot wurde später noch erobert. Beim Rückzug der deutschen Truppen 1916 wurde das ,,Bodelschwingh-Boot" in der Musaho-Bucht versenkt, unweit der Stelle, an der es gebaut worden war.

Am Transport und dem Zusammenbau dieses Bootes war mein Vater Gustav Neumann, dessen Aufzeichnungen ab S. 39 abgedruckt werden, maßgeblich beteiligt.

3.

Gustav Neumann wurde am 13. Februar 1882 in Maidani geboren, einer deutschen Kolonie im Gouvernement Warschau, damals noch zu Rußland gehörend. Seine Eltern gehörten der Herrnhuter Diaspora Brüdergemeine an. 1902 kam er auf die Missionsschule der Brüdergemeine nach Niesky und 1903 als Praktikant in das Baugeschäft Gargula nach Herrnhut. Schon 1904 wurde er zum Missionsdienst nach Unyamwezi (damaliges Deutsch-Ostafrika) ausgesandt. Er schreibt hierzu: ,,Ich habe mein Leben lang schwer daran getragen, daß für die mir in meinem Leben so reich gestellten Aufgaben die grundlegende Allgemeinbildung nicht langte."

1909 kehrte er nach Herrnhut zurück, da seine Frau Anna, geb. Richter, – er hatte 1908 geheiratet – an Malaria erkrankt war.

1913 trat er in den Dienst der Bethel-Mission, weil die Arbeitsplätze der Herrnhuter-Mission

Abb. 5 *Gustav Neumann. (Foto Neumann)*

in Unyamwezi inzwischen ausreichend besetzt waren. Er reiste zunächst nach Ruanda (Deutsch-Ostafrika), um in Rubengera das für den Kivu-See bestimmte ,,Bodelschwingh-Boot" zusammenzubauen.

1915 wurde Gustav Neumann zur Deutschen Schutztruppe eingezogen, die von Lettow-Vorbeck kommandiert wurde. Er kämpfte unter Hauptmann Wintgens, bis er 1916 in Gefangenschaft geriet. 1920–1923 lebte er mit seiner Familie (er hatte nach dem Tod seiner ersten Frau deren Schwester Helene geheiratet) in Bethel, anschließend bis 1928 als Angestellter der Firma Krupp in Rußland. 1928 trat Gustav Neumann erneut in den Dienst der Bethel-Mission. Er reiste mit seiner Frau und der jüngsten Tochter Hildegard nach Buhaya (im Westen des Victoria-Sees) und legte dort die Hospitalstation Kamachumu (Ndolage) an.

1940 wurden er und seine Frau von den Engländern gefangengenommen und an verschiedenen Orten in Afrika interniert. Erst 1948 wurden sie repatriiert und kehrten nach Bethel zurück. Hier starb Gustav Neumann am 11. August 1955 an Bilharziose, einer tückischen Tropenkrankheit.

In seinem Nachlaß finden sich eine ausführliche Geschichte Afrikas, Notizen über afrikanische Botanik, Zoologie, Geographie, Klimatologie, ja selbst Genealogien eingeborener Herrschergeschlechter. Wie stolz war er auf den uralten Zauberspeer des Sultans Mirambo, den er in Unyamwezi ausgegraben hat und dem Völkerkundemuseum in Berlin vermachte. Mit welchem Interesse hat er sich mit dem berühmten vorgeschichtlichen Olduwai-Menschen beschäftigt, der in der Nähe von Oldeani gefunden worden ist. In Kamachumu hat er den 150 m tiefen, steilen Wasserfall selbst vermessen.

Im Laufe seines Lebens hat er zahlreiche Sprachen gelernt: Polnisch, Russisch, Französisch, Englisch und die eingeborenen Sprachen: Kinyamwezi, Kinyarwanda, Luhaya und Kisuaheli. Auf drei Missionsgebieten im ehemaligen Deutsch-Ostafrika hat mein Vater gearbeitet, in Unyamwezi, in Ruanda und in Buhaya. Überall gründete oder erweiterte er wichtige Missionsstationen, die fast alle noch heute bestehen.

Mein Vater hat keine Lebenserinnerungen verfaßt, die für eine Veröffentlichung bestimmt gewesen wären. Er meinte, Memoiren schrieben nur eitle Menschen.

Dennoch habe ich die folgenden Afrika-Aufzeichnungen meines Vaters veröffentlicht, weil ich die Tragik empfinde, die darin liegt, daß einer nach dem anderen aus der Generation der Pioniere stirbt, und mit ihnen das Wissen um das frühere Afrika, das kein ,,Fotosafari"-Afrika war. In Afrika fand mein Vater seine wahre Heimat, die Arbeit, die Menschen, die Landschaft und die Weite, die er liebte.

4.

Gustav Neumann: Bau des Bodelschwingh-Bootes 1913

,,Ein Missionsboot hatten wir gebaut und ein Kriegsschiff ist es geworden".[10]

Sind schon größere Seen hier in Europa oft gefährlich zu befahren, wieviel mehr sind sie es in Afrika, wo die tropischen Gewitter mit großer Schnelligkeit heraufziehen und mit solcher Wucht zur Erde fallen, wie wir es uns hier kaum vorstellen können.

Seitdem unsere ersten Missionare in das Land der großen Gegensätze Ruanda kamen, haben sie diesen Kontrast in besonderem Maße am Kivu-See erfahren.

Der Kivusee liegt 1500 m über dem Meeresspiegel, ist 100 km lang und 50 km breit. Auf seiner größten Insel Idschwi lebt eine so zahlreiche Bevölkerung, daß von uns dort die Missionsstation Giteme angelegt worden war. Trotz der hohen Lage des Sees ist er doch noch von allen Seiten mit hohen Bergufern eingefaßt. Ein Landschaftsbild, wie man es sich kaum lieblicher denken kann. Der Kivusee ist das einzige freie Gewässer, das ich bis dahin gesehen habe, in dem man ohne Gefahr nach Herzenslust baden kann.[11] Niemand wird die prächtigen Bootsfahrten bei schönem Wetter auf dem klaren See vergessen, aber auch mit Schrecken an die zurück denken, wo er vom Wetter auf offener See überrascht wurde.

Welch Schrecken durchfuhr uns an dem Morgen, als uns die Nachricht überbracht wurde, daß unser Missionskaufmann Weiss vom Unwetter überrascht worden war, seine ganze Handelsware und Ausrüstung verloren hatte und sich nur halbnackt an das Land retten konnte.[12]

Der Seeweg war aber der beste Weg, um die Uferbevölkerung zu erreichen, und vollends der einzige für die große Insel Idschwi.

Nachdem Vater Bodelschwingh diese Nachricht bekam, zauderte er nicht lange und legte diese Not der Betheler Missionsgemeinde so warm ans Herz, daß wir bei meiner zweiten Ausreise nach Afrika 1913 schon die Teile für ein Missionsboot mit hinausnehmen konnten. Auf der Schiffswerft von Holst in Harburg[13] war das Motorboot gebaut worden. Da es von Bukoba am Victoriasee bis zum Kivusee etwa 200 km auf den Köpfen der Träger durch das ganze Bergland Karagwe und Ruanda befördert werden mußte, war es notwendig, es wieder so zu zerlegen, daß leichte Trägerlasten von etwa 60 Pfund daraus entstanden – dies war vielleicht die schwierigste Aufgabe an dem ganzen Boot. Einzelne Teile vom Motor und vom Kiel konnten freilich nur von mehreren Leuten getragen werden.

Bruder Schmitz hatte schon beim Bau und beim Abmontieren des Bootes mehrere Wochen auf der Werft mitgearbeitet. Ich hatte nur noch kürzere Zeit vor meiner Abreise in Harburg verbracht. Ebenso hatte ich vorher in den Wäldern von Niederschlesien noch einige Zeit gemeilert, d. h. Kohlen gebrannt. Obwohl ich afrikanische Verhältnisse schon kannte, war ich doch ebenso wie Bruder Schmitz oft in Sorge, ob wohl auch alle Teile den See erreichen würden, als wir die endlosen Berge auf dem Wege zum Kivusee bzw. nach Rubengera überkletterten. Fehlte auch nur ein Teil des Bootes, so hätten wir Monate lang warten müssen, bis er wieder aus Deutschland nachgeliefert werden konnte. Und wie leicht konnte doch beim Verladen etwas verlorengehen oder beim Übergang über den Kagera etwas ins Wasser fallen. Doch davor hat Gott den Transport bewahrt, nicht das geringste fehlte uns, und bald nach unserer Ankunft konnten wir unser Werk beginnen.

Zuerst wurde ein großer Schuppen gebaut, der uns – wie alle Bauarbeiten in Ruanda – reichlich Arbeit machte. Unter diesem Schuppen wurde dann das Boot auf Stapel gelegt, ganz wie auf

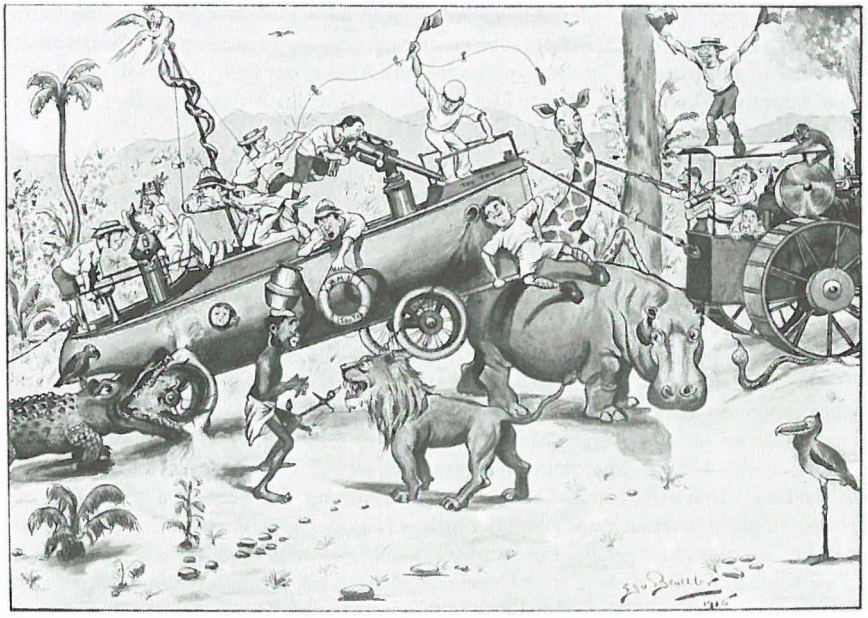


Abb. 6 *Bootstransport ins Innere Afrikas in der englischen Karikatur. (Aus: E.G.O. Beuttler, Humour in the Royal Navy, 1916)*

einer Großwerft, Kiel und Spanten verschraubt und mit der Haut umgeben. Diese vorbereitende Arbeit war gar nicht so einfach, denn durch den langen Transport hatten doch manche Teile ihre notwendige Form stark eingebüßt.

Die gern zum Spotten und Hänseln neigenden Wanyanruanda waren uns schon von dem Augenblick an, wo die ersten Eisenteile ankamen, mit offenem Spott und Mißtrauen begegnet, und zwar vor allem darum, weil wir neunmalklugen „Abatuku" ein Boot aus Eisen bauen wollten. Freilich konnten sie sich über das, was wir wollten, keinen Begriff machen, aber schon die Tatsache, daß wir offenbar nicht wußten, daß Eisen nie und nimmer – auch das aus Europa nicht – schwimmt, hatte das ganze Land in große Spannung versetzt.

Es tut mir jetzt fast leid, daß wir nicht gleich brühwarm alle Spötteleien und Witze über unser Boot und uns zwei Helden gesammelt haben, es hätte ohne Zweifel ein dickes Buch gegeben, das uns manchen Einblick in die Seele der Schwarzen und ihr Gemüt gestattet hätte. Wie mancher, der es gut mit uns meinte, hat uns allen Ernstes geraten, von unserem Beginnen abzusehen, denn es könne ja gar nicht gut ablaufen. So hatten wir Tag für Tag ganze Wallfahrtszüge Neugieriger um uns und unsere Arbeit sitzen. Es war nur gut, daß wir nicht alles verstanden, was sie sprachen, es hätte uns sonst doch einmal zu derb werden können.

Soviel Unterhaltungsstoff hatte es bestimmt schon lange in der Seegegend nicht mehr gegeben.

Freilich, mancherlei imponierte den Leuten auch sehr, besonders, was sie beurteilen und verstehen konnten, wie unsere Werkzeuge: Feldschmiede, Bohrmaschine und Amboß.

Waren nun endlich die ganzen Teile des Motorbootes zusammengeschraubt und wir froh und dankbar darüber, daß uns nichts verlorengegangen war, so setzte der Spott mit erneuter Heftigkeit ein. Fertig zusammengesetzt hatten wir das Schiff nun wohl – aber Loch an Loch! Selbst, wenn es ein Holzboot wäre, so könnte es sich doch keinen Augenblick über Wasser halten! Unglaublich!

Als wir uns nun aber unverdrossen daran machten, ein Loch nach dem anderen zuzunieten, zuerst die großen und dann die kleinen, wurden sie immer kleinlauter. Leider wurde Bruder

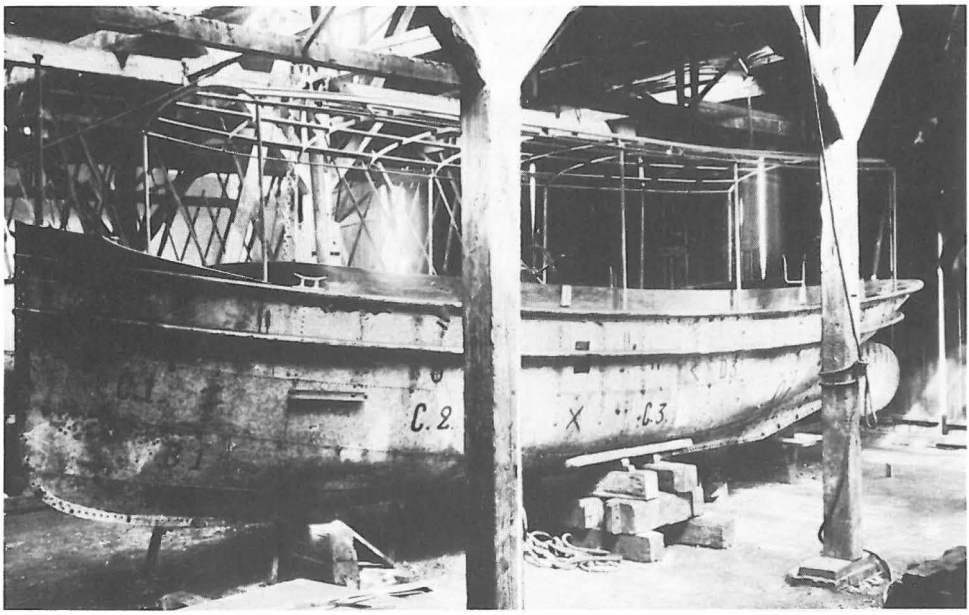


Abb. 7 *Das Bodelschwingh-Boot im Bau. (Foto Neumann)*

Schmitz dann bald recht krank, so daß er wochenlang auf der Station zu Bett bleiben mußte, und ich war genötigt, allein mit den Eingeborenen weiterzuhämmern.

Waren die Tausende von Nieten endlich eingezogen, so folgte das ebenso langweilige Verstemmen der Nähte; eine Arbeit, bei der wir uns von den Eingeborenen noch gar nicht helfen lassenkonnten, denn davon hängt ja die Dichte und Seetüchtigkeit des Bootes zum größten Teil überhaupt ab.

Es war inzwischen Mai 1914 geworden, und nachdem ich die jetzt fertige Bootshaut noch wiederholt mit Ölfarbe angestrichen hatte und Bruder Schmitz wieder hergestellt war, mußte ich die Arbeit am Bodelschwinghboot für immer verlassen. Ich ging zunächst nach Bukoba, um meine Frau, die auf der Reise von Europa nach Afrika war, abzuholen, und zog dann nach Ostruanda, um dort eine neue Station in der Landschaft Kisaka am Kageraknie zu gründen.

Es fehlte bei meiner Abreise dem Boot nur noch der Motor und der innere Ausbau. Das Boot war 10,50 Meter lang und 2 Meter breit und hatte eine sehr schöne, geräumige und wasserdichte Kabine.

So viel Beziehungen ich auch zu dem Boot hatte, das Haupterlebnis, den Stapellauf, konnte ich leider nicht miterleben. Es muß für die Eingeborenen, die zu Tausenden hierzu herbeigeströmt waren, ein überraschender Moment gewesen sein, als allen vermutlichen Naturgesetzen zum Trotz das „eiserne" Schiff doch wirklich schwamm.

Kurz vor dem Kriegsausbruch war es fertig, das mit so viel Liebe, Gebeten und Hoffnungen begleitete Boot, das den Namen unseres Vaters Bodelschwingh auch dort in Ruanda bekannt machen sollte, als das erste und wohl schönste Denkmal an ihn.

EIN MISSIONSBOOT HATTEN WIR GEBAUT UND EIN KRIEGSSCHIFF IST ES GEWORDEN!

Keine einzige Missionsfahrt hat es gemacht, es wurde für die Truppe requiriert und galt als S.M. Schlachtschiff ohne Namen auf dem Kivusee. Wie Gottes Wege oft so anders sind als wir es erwarten!

Hatte nicht Gottes Segen so sichtbar dieses Boot begleitet und es zustande gebracht, und nun konnte es seinen Zweck nicht erfüllen. So sah es fast damals aus, aber jetzt, wo wir das ganze übersehen können, wissen wir: es war doch ein Missionsschiff!

Nach zwei Jahren sah ich das Boot zum ersten Mal wieder. Es hatte schon wieder eine ganze Anzahl Löcher, aber feindliche Kugeln hatten sie geschlagen. Manches schwere Gefecht hatte unser früheres Missionsboot inzwischen überstanden. Nur mit Hilfe dieses Missionsbootes war es gelungen, daß wir Deutsche die Herren des Kivusees geworden waren. Es war das einzige Motorboot auf dem ganzen See. Nur ein Stahlsegelboot hatte der deutsche Posten in Kissenje gleichzeitig mit uns gebaut, und zwei Stahlsegelboote besaßen die Belgier.

Die erste Heldentat unseres Motorbootes war wohl die Eroberung des belgischen Postens auf Idschwi, wo wir zwei Europäer und 57 Askari zu Gefangenen machten und Pastor von Bodelschwingh befreiten.[14] Der Posten wurde von Hauptmann Wintgens im Morgengrauen überrascht und nach kurzem Gefecht aufgehoben.

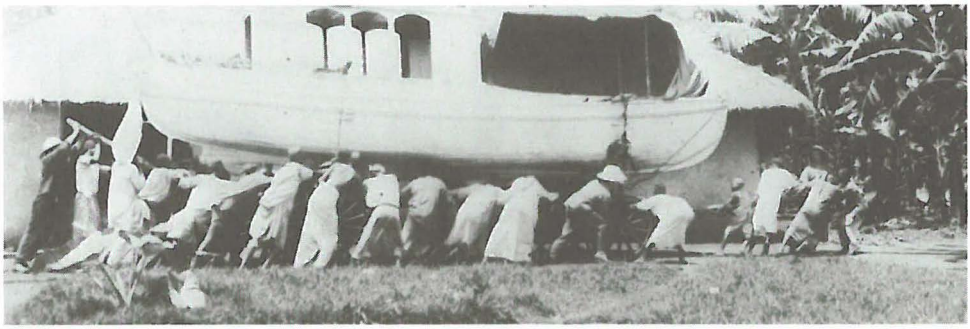


Abb. 8 *Transport des fertigen Bootes bei Rubengera. (Foto Mensching)*

Die nächsten Unternehmungen waren die Eroberung der beiden belgischen Stahlsegelboote, wobei es zu ernsten Kämpfen kam, und daher rührten die Löcher in den Bordwänden unseres Bootes. Es hat dann auch noch weiter allerhand größere und kleinere Gefechte geliefert, wobei viele belgische Einbäume vernichtet wurden.

Nachdem unser Boot den Kivusee beherrschte, mußten die Belgier alle Waren- und Truppentransporte zu Lande ausführen und wurden dadurch zu großen Umwegen gezwungen.

So war es unseren Truppen möglich, die wenig geschützte Nord-Westgrenze bis in den Mai 1916 zu halten.

Das Bodelschwingh-Boot war im Stande, alle drei Stahlsegelboote im Schlepp zu führen, auf denen sich unsere ganze Kernkriegsmacht mit voller Ausrüstung befand. So konnten wir damit innerhalb weniger Stunden unsere ganze Streitmacht an jeden beliebigen Ort des Seeufers werfen und so den Belgiern eine Schlappe nach der anderen beibringen.

Wenn unsere Ruanda-Abteilung unter Hauptmann Wintgens Kommando als eine der erfolgreichsten im Heere von Lettow-Vorbeck galt, so hatte sie diesen Ruhm nicht zum kleinsten Teil der Mithilfe unseres Missionsbootes zu verdanken.[15]

Unermüdlich hat das Bodelschwingh-Boot unserer Truppe gedient, wenn nicht im Gefecht, so durch den Transport von Verpflegung und Munition.

Sehr viel schwieriger wäre zuletzt auch der Rückzug gewesen, wenn nicht das Boot ihn so stark unterstützt hätte!

Ein kurzes, aber ereignisreiches Leben war unserem Boot auf dem Kivusee beschieden, und als es uns nicht mehr nützen konnte, fand es ein kühles Grab wenige Meter von der Stelle entfernt, wo es erbaut worden war. In der Musahobucht wurde es, als der Rückzug endgültig war, von unseren Truppen versenkt. War es auch kein Missionsboot gewesen, so war es doch lediglich durch dieses Boot möglich, daß auf unserem ganzen Missionsgebiet noch zwei Jahre lang gearbeitet werden konnte, woran sonst gar nicht zu denken gewesen wäre.[16]

Abb. 9 *Das Bodelschwingh-Boot auf dem Kivu-See bei Rubengera in Ruanda. (Foto Mensching)*

Anmerkungen:

1 Gustav Adolf, Graf von Götzen: Durch Afrika von Ost nach West. Resultate und Begebenheiten einer Reise von der Deutsch-Ostafrikanischen Küste bis zur Kongomündung in den Jahren 1893/94, Berlin 1895.

2 Adolf Friedrich, Herzog zu Mecklenburg: Ins innerste Afrika, Leipzig 1909, S. 155. – In diesem Buch hielt Herzog Adolf Friedrich die Ergebnisse einer Expedition durch Ruanda fest, die er, begleitet von Berliner Wissenschaftlern, 1907 durchführte. – Mit Kandt ist Dr. Richard Kandt gemeint, vgl. Anm. 3.

3 R. Kandt machte sich um die Erforschung des Landes sehr verdient. U. a. fand er in dem Nyavarongo-Fluß in Ruanda die Quelle des Kagera-Nils. Er beschrieb diese Entdeckung in seinem Werk: Caput Nili, Eine empfindsame Reise zu den Quellen des Nils, Bd. 1–2, Berlin 1904.

4 Pastor Friedrich von Bodelschwingh (1831–1910) leitete von 1872 bis zu seinem Tode die 1867 gegründete Anstalt Bethel bei Bielefeld. Nach ihm, dem „Vater Bodelschwingh", ist das Bodelschwingh-Boot genannt. 1910 folgte ihm sein Sohn Friedrich (genannt „Pastor Fritz") im Amt, der den Bau des Bodelschwingh-Bootes durchsetzte.

5 Da für diese Einbäume nur große, kräftige Stämme gebraucht werden konnten, mußten diese oft in weiter Entfernung vom See geschlagen werden. Über die ungeheuren Schwierigkeiten des Transports eines Einbaumes von über 13 m Länge und 1,15 m lichter Breite berichtet Ernst Johanssen: Ruanda. Kleine Anfänge – Große Aufgaben der Evangelischen Mission im Zwischenseengebiet Deutsch-Ostafrika, Bethel 1915, S. 259–264.

6 Karl Roehl: Rettung aus Sturm und Wellen, in: Nachrichten aus der ostafrikanischen Mission 1911 (Nr. 4), S. 76f.

7 [Walter Trittelvitz:] Missionsschiff „Bodelschwingh". Eine Ermunterung, in: Nachrichten aus der ostafrikanischen Mission 1911 (Nr. 6), S. 115–117.

8 Oft waren die Spenden begleitet von Versen wie folgenden:
„Du lieber ‚Vater Bodelschwingh',
Ist unser Taler auch gering,
O, wirf nur aus die Netze dein,
Der Herr läßt sie gesegnet sein!"
oder
„Kräftig möge der Motor dich treiben durch stürmische Wellen,
Christus sei der Pilot, und dein Panier sei das Kreuz." ebd. – Vgl. darüberhinaus: [Walter Trittelvitz:] Ein Denkmal für Pastor von Bodelschwingh, in: Nachrichten aus der ostafrikanischen Mission 1911 (Nr. 4), S. 60–62, und ders.: Wie steht es mit dem Motorboot, ebd. (Nr. 9), S. 193–195. – Ferner Ernst Johanssen: Ruanda, S. 259ff, (vgl. Anm. 5).

9 Walter Trittelvitz: Kriegsbilder aus der Missionsarbeit Deutsch-Ostafrikas, Bethel 1916, S. 31.

10 Vgl. [Gustav Neumann:] „Und seine Heimat?" – „Die war Afrika!" Gustav Neumann, Baumeister in Tanganyika und Ruanda. Zusammengestellt und hrsg. von Hildegard Neumann, 1966, als Manuskript vervielfältigt, S. 28.

11 Im Kivu-See gibt es weder gefährliche große Tiere wie Krokodile noch die sonst in Afrika häufigen Bilharzia, Saugwürmer, welche die Bilharziose verursachen, eine lebensgefährliche Wurmkrankheit in den Tropen.

12 Der Bericht von Missionskaufmann Weiss ist abgedruckt in: Nachrichten aus der ostafrikanischen Mission 1914 (Nr. 7), S. 110–113.

13 Gemeint ist sicher die Werft R. Holtz, Harburg.

14 Gemeint ist hier Gustav von Bodelschwingh. Vgl. Anm. 4.

15 Im Original folgen 3 Sätze mit persönlichen Erinnerungen an gefallene Kriegskameraden. – Zur vielfältigen Verbindung zwischen der Mission und der Truppe Lettow-Vorbecks vgl. auch K. Roehl: Ostafrikas Heldenkampf, nach eigenen Erlebnissen dargestellt, Berlin 1918.

16 Im Original folgen noch zwei Sätze.