

Erlebnisse des Maschinisten Otto Gehring von SMS „Bussard“ während des Maji-Maji-Aufstandes in Deutsch-Ostafrika

Der glückliche Zufall wollte es, daß mir vor einiger Zeit eine weitgehend vollständig erhalten gebliebene Korrespondenz aus Deutsch-Ostafrika „über den Weg lief“, die mir dann schließlich zum Kauf angeboten wurde. Bei genauerer Inaugenscheinnahme stellte ich fest, daß es sich um die Zeit vor, während und nach dem Maji-Maji-Aufstand in Deutsch-Ostafrika und um das Besatzungsmitglied Otto Gehring (Maschinist) von SMS „Bussard“ handelte, der die Ausfahrt des „Bussard“ durch den Suez-Kanal nach Ceylon via Ablösungstransport mit der „Main“¹, mitgemacht hatte.

Am 05.05.1904 hatte die „Main“ Bremerhaven verlassen und erreichte am 11. Tag der Reise Port Said.² Paasche schreibt in seinem Buch „Im Morgenlicht“: „Am 17. Mai fuhr unser Dampfer zwischen den Molen von Port Said hindurch in den Suez-Kanal [...] gab Leinen an Land und machte fest, um Kohlen zu nehmen.“³ Daß Otto Gehring mit an Bord des Dampfers „Main“ war, beweist der Text und das Abgangsdatum der Karte aus Kairo vom 18.05.04⁴. Otto Gehring hatte diese erste Karte der Korrespondenz, die noch an den Vater seiner Angebeteten gerichtet war, nach zweitägigem Aufenthalt in Kairo geschrieben. Da diese Zeitangaben mit den in Paasches Buch geschilderten ebenso zusammenfallen, wie die Schilderung der Ankunft in Colombo, kann es folglich als sicher gelten, daß es sich um den Ablösungstransport der „Main“ handelte, der mit Gehring und Paasche nach Colombo unterwegs war.

SMS „Bussard“ ging am 26.04.1904 von Tsingtau über Hongkong, Sabang, Colombo und Mahe in See und lief nach Daressalam, um auf Befehl des RMA als dauernder Stationär an der ostafrikanischen Küste eingesetzt zu werden, wo er schließlich am 30.06.1904 eintraf.⁵ Die in der Otto-Gehring-Korrespondenz zeitnah aus Colombo stammende Karte trägt den Stempel der MSP Nr. 51 vom 03.06.1904. Dort notiert Gehring an seine Angebetete Emma Wülfgen in Harburg: „Fahren am 12. Juni nach den Seychellen.“⁶ Der Ablösungstransport des „Main“ lief Colombo an, wo die Mannschaft ausgetauscht wurde. Das genaue Datum des Eintreffens der „Main“ in Colombo ist bei



Paasche nicht belegt. Er notierte lediglich: „Der kleine Kreuzer Bussard, auf dem ich ein zweijähriges Kommando antrat, lag im Hafen (von Colombo – der Verf.).⁷ Als „Bussard“ Deutsch-Ostafrika erreichte, machte der Hafen von Daressalam seinem Namen alle Ehre, es war noch ein Hafen des Friedens.

In den letzten Julitagen 1905 war es südlich des Rufiji in der Gegend von Ssamanga zu größeren Unruhen gekommen und

der Aufstand ausgebrochen. Das Gouvernement wurde am 01.08.1905 davon in Kenntnis gesetzt, daß es sich nicht um einen kleineren lokalen Konflikt handelte. Der Gouverneur, Graf Goetzen, rief sofort das Kommando der Schutztruppe sowie Kapitän Back, den Kommandanten des „Bussard“ zu

¹ Paasche: „Im Morgenlicht“, S. 17

² Paasche: „Im Morgenlicht“, S. 17

³ Paasche: „Im Morgenlicht“, S. 19

⁴ Otto-Gehring-Korrespondenz, Beleg 1

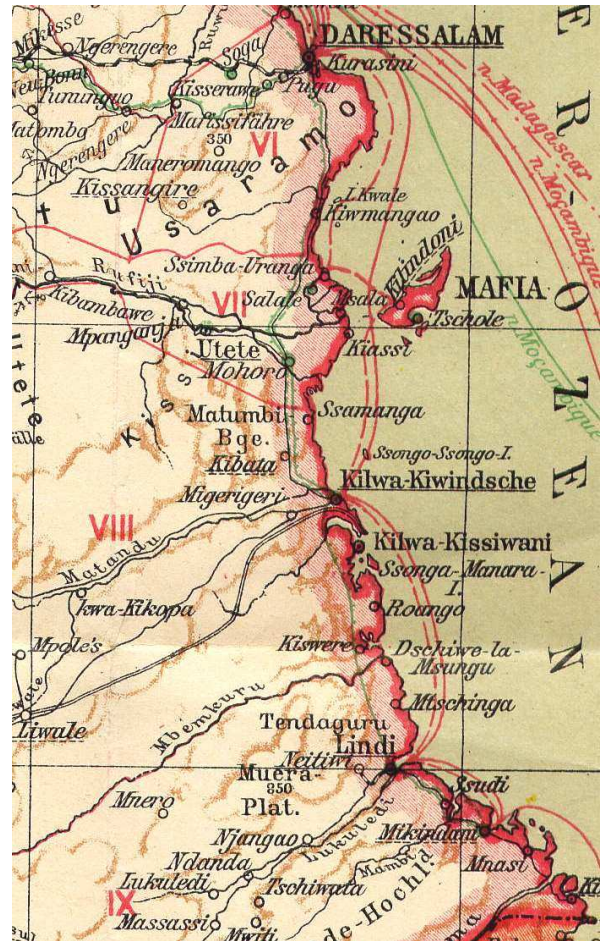
⁵ Crüsemann: „Marineschiffspost“, I S. 320; vergl. auch DKB 15.08.1904

⁶ Otto-Gehring-Korrespondenz, Beleg 2

⁷ Paasche: „Im Morgenlicht“, S. 27

sich, um die Lage zu sondieren. In den Hinterköpfen dieser Entscheidungsträger schwang sicherlich die berechtigte Annahme mit, daß gerade während des Engagements des Reiches in Deutsch-Südwestafrika (1904-1907) alles vermieden werden mußte, sowohl einen weiteren sich ausbreitenden Konflikttherd im Süden Deutsch-Ostafrikas zu dulden, als auch zu laut nach zusätzlichen Mitteln zur Niederwerfung desselben zu rufen. Die Stimmung in den Debatten des Reichstages war gereizt, neue Mittel zur Niederschlagung von Aufständen wurden nur sehr widerwillig gewährt. Besonders die deutsche Sozialdemokratie schoß sich auf eine Politik gegen das zunehmend größere Kolonialengagement des Reiches ein. Gerade die Sozialdemokratie griff diejenigen Entscheidungen der Kolonialabteilung an, deren solide Finanzierung sie zuvor im Reichstag verzögert oder gar verhindert hatte. Seriöse Politik war das seinerzeit ebensowenig wie heute.

Der Gouverneur hatte beim RMA sofort die Unterstützung durch die kaiserliche Marine angefordert, um Truppen in das Aufstandsgebiet zu verlagern. Am 03.08.1905 abends ging „Bussard“ mit Major Johannes, der den Oberberbefehl übernehmen sollte, 4 Offizieren, 1 Telegrafbeamten, 2 Unteroffizieren, 120 Askari und Trägern in See, die am 04.08.1905 in Kilwa landeten.⁸ Das Deutsche Kolonialblatt (DKB) berichtete: „Der kleine Kreuzer Bussard hat in Kilwa-Kiwindsche ein Marine-Detachment ausgeschifft, das am 04.08.1905 400 Aufständische niederschlug. Deutscherseits keine Verluste.“⁹ Die verabredete Strategie des Gouvernements und des Kommandos der Schutztruppe mit der „Bussard“ war es, durch die kaiserliche Marine beim Schutz der Küstenstationen entlastet zu werden, um die so frei werdenden Truppen im Aufstandsgebiet einsetzen zu können. Dieser Strategie entsprechend landete „Bussard“ ein Detachment unter Olt. z. S. Jastrzemski mit 20 Mann und MG in Kilwa, ein Detachment unter Olt. z. S. Paasche mit 22 Mann und MG in Mohorro und ein Detachment unter Kptlt. Nobis, Olt. z. S. Wernecke und Stabsarzt Dr. Mohr mit 31 Mann in Ssamanga.¹⁰ Am 22.08.1905 wurden weitere Detachements durch „Bussard“ gelandet, eines bestehend aus einem Deckoffizier mit 8 Mann und MG in Mikindani und ein weiteres Detachment unter Olt. z. S. Wernecke mit 12 Mann und MG in Lindi.¹¹ Kommandant Korv.kpt. Back und Navigationsoffizier Olt. z. S. Altvater blieben an Bord des „Bussard“.



In den frühen Tagen des Aufstandes, also vom 03. August 1905 bis Ende September 1905 war „Bussard“ das einzige Schiff der Marine, das die Operationen des Gouvernements und der Schutztruppe unterstützen konnte. Der Bedarf des Gouvernements an Transportkapazität von Truppen und Material in das Aufstandsgebiet wuchs naturgemäß mit der Zeit. Graf Götzen forderte daraufhin weitere Unterstützung beim RMA an, die ihm mit der Verlegung von SMS „Seeadler“ und SMS „Thetis“ aus Tsingtau gewährt wurde.¹² SMS „Thetis“ traf am 26.09.1905 und SMS „Seeadler“ am 01.10.1905 ein.¹³

Das Kernstück der Otto-Gehring-Korrespondenz ist eine Postkarte zu 4 Heller, auf der sich der Hinweis Otto Gehring im Absender als „Datachmentführer Mikindani“ wiederfindet. Meine weiteren

⁸ Nigmann: „Geschichte der kaiserlichen Schutztruppe für DOA“, S.

⁹ DKZ 19.08.1905

¹⁰ DKZ 19.08.05

¹¹ DKB 1905, S. 526

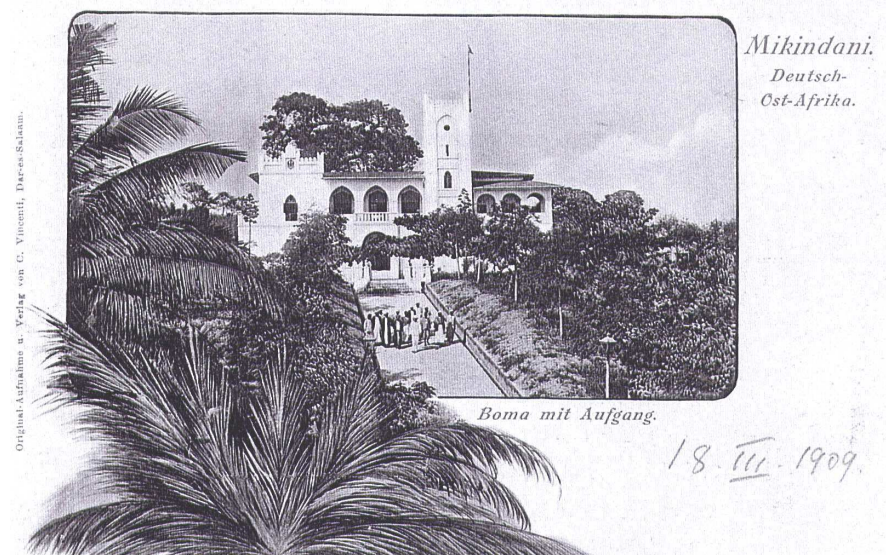
¹² DKZ 26.08.05

¹³ Berichte für Kolonialmarkensammler Nr. 105, S.2447; vergl. auch DKZ 29.09.1905 und DKZ 07.10.1905

Recherchen ergaben noch genauere Details: Otto Gehring war Torpedomaschinist.¹⁴ Gehring war also derjenige Deckoffizier des „Bussard“, der das Detachement in Mikindani führte.

Otto Gehring schreibt an Emma Wülfgen in Harburg: „Wie Sie bereits durch die Zeitungen erfahren haben, ist hier der Aufstand ausgebrochen. Ich bin hier mit meinem Detachement von 1 Unteroffz. und 7 Matrosen von Bussard ausgeschifft. Ferner sind mir noch 10 Polizeisoldaten (Schwarze) der Schutztruppe unterstellt. Ich habe die Aufgabe erhalten, die Ruhe in und um Mikindani aufrecht zu erhalten sowie nötigenfalls die Station zu verteidigen. In Ssamanga war ich bereits 8 Tage ausgeschifft. Wir hatten dort einige kleine Gefechte. Gestern einen Rekognoszierungsmarsch nach Mitengo unternommen. Bis jetzt ist hier noch alles ruhig.“¹⁵

Dieser Beleg, der nicht nur einen sehr interessanten Text besitzt, zeigt auch philatelistisch sehr Aufschlussreiches. Die 4-Heller-Postkarte erhielt in Mikindani am 29.08.1905 den Aufgabestempel, am 01.09.1905 in Kilwa den ersten und am 07.09.1905 in Daressalam den zweiten Durchgangsstempel und erreichte Harburg gemäß Ankunftsstempel am 29.09.1905. Ein etwas späterer Beleg der der gleichen Korrespondenz entstammt¹⁶, wurde am 01.10.1905 in Mikindani aufgegeben, passierte Zanzibar am 02.10.1905 und erreichte Harburg am 29.10.1905. Diese letztere Laufzeit von Mikindani nach Daressalam oder Sansibar von einem Tag entsprach der zwischenhaltlosen Beförderungsdauer mittels Schiff. Wie muß man sich die postalischen Verhältnisse im Aufstandsgebiet vorstellen? Und wie sind nun diese unterschiedlichen Laufzeiten zu erklären, bei dem der erste Beleg über Kilwa nach Daressalam insgesamt 9 Tage lief und der zweite Beleg aus Mikindani via Zansibar im Oktober 1905 nur 1 Tag dauerte?



Dr. Detering und Wolfgang Herterich schrieben dazu in den „Berichten“: „Die Postverhältnisse an der Küste [...] wurden durch die regelmäßigen, etwa drei mal monatlich verkehrenden Dampfer der DOAL hergestellt, zu denen besonders in der Aufstandszeit noch andere sich bietende Schiffsgemeinschaften kamen. Außerdem gab es Botenposten: Zwischen Daressalam und Bagamoyo

verkehrte eine jeden zweiten Tag, zwischen Kilwa und Mohorro eine nach Bedarf und zwischen Lindi und Mikindani eine Botenpost wöchentlich. Nach Beginn des Aufstandes konnten die beiden letztgenannten Strecken nicht mehr von Boten begangen werden, jedoch bestanden Gelegenheiten, die Post Schiffen mitzugeben.“¹⁷ Ssamanga, Mohorro und Kilwa – diese Orte südlich des Rufiji waren das Zentrum des Aufstandes. Hans Paasche, selbst Detachementführer in und vor Mohorro, schreibt zu den Wegeverhältnissen während des Aufstandes: „Wochenlang hielt mich friedliche Tätigkeit in Mtanza“¹⁸ Mtanza liegt nördlich des Utungisees und ca. 50 km in Richtung NWW von Utete etwa auf 38° 25' ö. L. Damit hatte Hans Paasche eine Linie von 180 km bis Mohorro mit 3 Unteroffizieren, 2 Matrosen und 26 Askari im Zentrum des Aufstandsgebietes zu bewachen und zu verteidigen“¹⁹ Weiter schreibt er: „Meine Boten brauchten nach Mohorro vier Tage und bekamen für den Weg 1,30 Mark (= 1 Rupie – der Verf.). Ich sah einmal an dem Datum von Telegrammen, daß ein Bote 5 Tage gegangen war, anstatt vier; er gebrauchte die Entschuldigung, er habe einmal stundenlang nach einem Boot

¹⁴ vergl. www.mhudi.de/maji

¹⁵ Otto-Gehring-Korrespondenz, Beleg 7

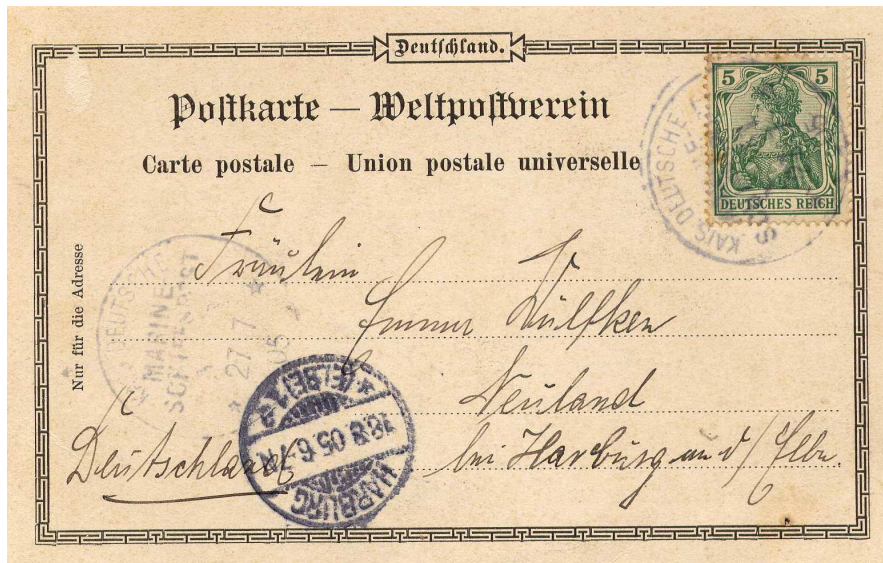
¹⁶ Otto-Gehring-Korrespondenz, Beleg 8

¹⁷ Berichte für Kolonialmarkensammler Nr. 105, S.2459

¹⁸ Paasche: „Im Morgenlicht“, S. 291

¹⁹ Paasche: „Im Morgenlicht“, S. 291

rufen müssen, um über den Fluß zu setzen.“²⁰ Dieser vertrauenswürdigen Quelle darf man also getrost Glauben schenken, daß auch im Zentrum des Aufstandsgebietes, eine wie gering auch immer ausfallende, vermutlich nur noch durch Marine- und Schutztruppenangehörige zu benutzende Botenpost, existiert haben muß.



Brönnle gibt als Marschzeit für die Distanz Kilwa-Daressalam über Mohorro 5-6 Tage an und schreibt über die Postverhältnisse entlang der deutsch-ostafrikanischen Küste südlich des Rufiji: „Postboten gehen entlang der Küste nach Norden, DOAL und Gouvernementsdampfer versehen die Post nach Süden.“²¹ Die Quelle, auf die sich Brönnle dabei

bezieht, ist das Militärische Orientierungsheft der kaiserlichen Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika. Ein sehr seltenes Werk, das nur im Entwurf 1911 im Verlag der Deutsch-Ostafrikanischen Rundschau in Daressalam gedruckt wurde. Darin finden sich u. a. für verschiedene Distanzen, verschiedene Marschzeiten: Lindi-Mikindani: Karawane = 2 Tage, Eilboten = 1 Tag; Lindi-Kilwa: Karawane = 6 Tage, Eilboten = 3 Tage.²² Die Zeiten für die Botenpost ist hierbei mit denen der Eilboten gleichzusetzen.

Damit sind wir zurück beim Thema der Laufzeiten. Michael Farrant war so freundlich und schickte mir den Scan eines Beleges seiner Sammlung. Dieser stammt von Matrosen Max Henning, Marine-Expeditionskorps Mikindani vom 28.12.1905 mit Aufgabestempel Mikindani und Durchgangsstempel Daressalam vom 06.01.1906, folglich 8 Tagen Laufzeit.

Ich bin nach dem einschlägigen Studium der Fahrpläne²³ der DOAL und des Gouvernementsdampfers „Safari“, zu folgender Ansicht gelangt: Zum Beleg von Otto Gehring mit Aufgabestempel Mikindani 29.08.1905 „paßt“ kein Fahrplan. Eine Mitnahme der Post mit Dhaus entlang der Küste, wie sie Michael Farrant für wahrscheinlich hält, ist zwar nicht



ausgeschlossen, wäre aber vermutlich nur in verschlossenen Postsäcken erfolgt, da bei der Reichspost das Postgeheimnis, insbesondere bei Mitnahme privater Spedition, sehr ernst genommen wurde. Demnach ist der Durchgangsstempel Kilwa nicht erklärlich, da der Postsack erst in Daressalam geöffnet worden wäre. Eine offene Mitnahme der Post mit Dhauelegenheiten halte ich

²⁰ Paasche: „Im Morgenlicht“, S. 292

²¹ Brönnle: „Beiträge zur Kenntnis der Postanstalten DOA's“, S. 29 ff.

²² Militärisches Orientierungsheft der kaiserl. Schutztruppe für DOA, Teil VIII S. 13

²³ vergl. Kolonial-Handels-Adreßbuch 1905, S. 95, 103 und 105

für extrem unwahrscheinlich. Die Distanz Mikindani-Kilwa entlang der Küste beträgt ungefähr 200 km. Ein Bote hätte ähnlich wie im Fall von Hans Paasche 5 Tage gebraucht. Die Beförderung kann also nur über See erfolgt sein. Vermutlich wurde einer „offiziellen“ Mitnahmegeliegenheit oder sogar der „Bussard“ ein Postsack aus Mikindani mitgegeben, der in Kilwa gelandet und geöffnet wurde, denn nur so bekamen die Poststücke ihren Transitstempel. Von dort könnte ein Postträger entlang der Küstenstraße nach Daressalam in 5-6 Tagen (nach Brönnle) die Distanz zurückgelegt haben. Aber eine andere Variante ist auch denkbar, nach der die Post in Kilwa solange liegenblieb, bis sich eine erneute „offizielle“ Mitnahmemöglichkeit bot.



Die Beförderung mit Boten während des Maji-Maji-Aufstandes kann überdies nicht die exotische Ausnahme gewesen sein. Der im Artikel von Dr. Detering und Wolfgang Herterich abgebildete Beleg aus der Feder Hptm. Frhr. v. Wangenheim stammende Beleg²⁴ (Aufgabedatum 23.12.1905, Durchgangsstempel Daressalam 01.01.1906) steht bezogen zur Laufzeit im krassen

Gegensatz zu dem 3 Seiten später gezeigten Beleg²⁵ aus Kilwa (Aufgabestempel 25.11.1905 Durchgangsstempel Daressalam 26.11.1905). Mich würde nun interessieren, wer noch weitere Belege aus dem südlichen Aufstandsgebiet mit relativ langen Laufzeiten besitzt, die aus der frühen Zeit bis etwa Ende Dezember 1905 stammen, zu einem Zeitpunkt also, wo die kaiserliche Schutztruppe wieder weitgehend Herr der Lage war und von der angenommen werden kann, daß sich auch die Postverhältnisse wieder normalisierten.

Bedingt durch den in den letzten Julitagen 1905 ausgebrochenen Maji-Maji-Aufstand, verbrachte Otto Gehring viel längere Zeit fern der Heimat, als das seine persönliche Lebensplanung eigentlich vorsah. Der in den Landkämpfen als Führer eines Detachements zum Schutze der Station Mikindani eingesetzte Otto Gehring trat schließlich nach Niederschlagung des Aufstandes über Durban (Natal) die Heimreise an. Dieser Maschinist hatte seiner Angebeteten bei (Hamburg-) Harburg a. d. Elbe viele Karten geschrieben, und so unbewußt eine Dokumentation eines Großteils der Reise von SMS „Bussard“ hinterlassen, die von Tsingtau nach Ostafrika führte, und uns ein Stück eigener Geschichte wieder lebendig werden lässt ...

Schiffsdaten von SMS „Bussard“:

Stapellauf: 23.01.1890 Wilhelmshafen
 Besatzung: 165 Mann
 Kapitän: Korv.kpt. Back (seit Juni 1904)
 ostas. Station: August 1900 – Mai 1904, dem Kreuzergeschwader unterstellt (Crüsemann I, S. 320)
 ostaf. Station: Juni 1904 – Dezember 1909 (ArGe-Katalog, S. 80)
 Schiffsmaße: L = 76 m, B = 10 m, T = 4,8 m
 Verdrängung: 1570 t
 V max: 15 kn
 Bewaffnung: 8 x 10,5 cm Schnellfeuerkanone
 5 x 3,7 cm Revolverkanone
 Besonderheit: besonders große Bunkerkapazität für Kohle, Segeltakelage um Brennstoff zu sparen
 abgewrackt: 1913
 Einsätze: 1892 gegen Menschenfresser Südsee, Juni 1893 und 1894 gegen fremdenfeindliche Samoaner, 1899 Marokko, 1900/01 Boxeraufstand, 1905 Maji-Maji-Aufstand

²⁴ Beichte für Kolonialbriefmarkensammler Nr. 105, S. 2456 Abb. 8

²⁵ Beichte für Kolonialbriefmarkensammler Nr. 105, S. 2459 Abb. 17

Otto-Gehring-Korrespondenz 1904-1906:

Nr.	Datum	Stpl.	Ort	Bemerkung
1	18.05.1904	Caire	Kairo	nach 2-tägigem Aufenthalt in Kairo
2	03.06.1904	MSP 51	Colombo ?	fahren am 12. Juni nach den Seychellen
3	05.07.1904	Dar-es-Salaam	Daressalam	1. Juli wohlerhalten von den Seychellen-Inseln kommend hier gelandet
4	07.11.1904	MSP 51	Mikindani	am 06.12.04 fahren wir nach Zanzibar
5	07.03.1905	Point/Natal	Pietermaritzburg	
6	27.07.1905	MSP 51	Daressalam	
7	29.08.1905	Mikindani	Mikindani	Detachementführer Mikindani; Aufstand ausgebrochen; Detachement bestehend aus Otto Gehricke, 1 Uffz., 7 Matrosen (alle SMS "Bussard") und 10 Polizeiasikari; in Ssamanga war ich bereits 8 Tage ausgeschifft; gestern Marsch nach Mitengo; alles ruhig
8	01.10.1905	Mikindani	Mikindani	seit 20.08. Mikindani; hier herrscht jetzt tiefer Friede; die Feindseligkeiten scheinen sich aufgelöst zu haben; Detachementführer Mikindani
9	19.05.1906	MSP 51	Durban	
10	15.06.1906	MSP 51	Umsundusi	es war für mich eine lange Zeit, die ich hier fern der Heimat zubringen mußte
11	17.06.1906	Durban/Natal	Durban	

Beim Verfassen dieses Artikels bin ich den Herren Wolfgang Hermann, Michael Farrant und Reinhard Dotzauer zu großem Dank verpflichtet, die mir einerseits wertvolle Literaturhinweise gaben bzw. die Abbildung von Belegen aus ihren Sammlungen gestatteten.

weiterführende Literatur:

- Admiralstab: „Marine-Rundschau“, Beiheft Mai/1907, „Niederwerf. d. Eingeb.-Aufst. in OA 1905/06“
 - Götzen: „Deutsch-Ostafrika im Aufstand 1905/06“
 - Hildebrand: „Die deutschen Kriegsschiffe“ in 7 Bdn.
 - von Krieg: „Tagebuch Deutsch-Ostafrika“
 - Methner: „Unter drei Gouverneuren“
 - Nigmann: „Geschichte der kaiserlichen Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika“
 - Nuhn: „Flammen über Deutsch-Ostafrika“
 - Nuhn: „Kolonialpolitik und Marine“
 - Paasche: „Im Morgenlicht“
 - Stenzler: „Deutsch-Ostafrika – Kriegs- und Friedensbilder“
 - Wehrmeister: „Vor dem Sturm“
 - Weule: „Negerleben in Ostafrika“
-
- Amtlicher Anzeiger für Deutsch-Ostafrika 1905-1907
 - Deutsches Kolonialblatt (DKB): 1904-1906
 - Deutsche Kolonialzeitung (DKZ): 1904-1906

Bildnachweis:

- Bild 1: SMS „Bussard“, Slg. Hermann
- Bild 2: Kartenausschnitt Deutsch-Ostafrika aus Deutsches Koloniallexikon, Bd. I, Slg. d. Verf.
- Bild 3: Ansichtskarte der Boma von Mikindani (errichtet 1895), Slg. d. Verf.
- Bild 4: Otto-Gehring-Korrespondenz, Beleg 6, Slg. d. Verf.
- Bild 5: Otto-Gehring-Korrespondenz, Beleg 7, Slg. d. Verf.
- Bild 6: Ansichtskarte Abs. Matrose Max Henning, Marine-Expeditionskorps Mikindani, Slg. Farrant