

Tätigkeit S.M.Vermessungsschiff Möwe und seiner Besatzung bei Kriegsausbruch in Deutsch-Ostafrika 1914:

Ende Juli S.M.S. Möwe einlief in Daressalam zur Kohlenübernahme. Tags darauf traf ein Telegramm an Königsberg in Daressalam aus Berlin ein über Sicherung. 27.07.14 Gefechtsausbildung und Gefechtsschießen vor Daressalam bis 30. mittags. 30.07. Übernahme der -2- 8,8 cm S.K. nebst Munition der Kö. Vorbereitung des Schiffes für Auspacken begonnen.

Mobilmachungsbefehl Möwe:

- a.) Krieg ohne England gegen Frankreich: nach Sudibucht laufen, Nachrichtenmittelpunkt für Küste und Schiffe
- b.) mit England: Schiff im Creck auflegen und Hilfskreuzer ausrüsten

30.07. mittags Befehl von Kö.: Möwe hat in Daressalam zu bleiben und Ausrüstung der Hülfschiffe sicher zu stellen, danach ev. Hilfskreuzer auszurüsten. Am Tage vorher hatte Dampfer Somali, der 1000 t Kohlen in den Bunkern hatte, schon Befehl erhalten, auszupacken, ebenso Dampfer König, da beide als Hülfschiffe verwendet werden würden. Am 31.07. wurde auf Somali mit Kohlenübernahme aus Marinelager auf der einen Seite begonnen, während auf der anderen Seite weiter ausgepackt wurde. Zur Verfügung standen nur 9 viereckige Holzprähme und zwei eiserne Prähme, dazu ein leichter Dampfschlepper der Firma Hennig, 3 kleine Dampfpinassen, letztere gleichzeitig auch noch für den Verkehr mit dem Land notwendig. Die Stromverhältnisse machten den Transport der Kohlen und Verpflegungsmengen bei den unhandlichen schweren Prähmen und ungenügenden Schleppern außerordentlich schwierig, namentlich der Kohlen, da bei Ebbe die Prähme festlagen. Im Hafen lagen am 31.07. die Dampfer Somali, König (600 t Kohlen). 31.07. neu einlief Dampfer Tabora von Südafrika kommend. Am 02.08. einlief von Suez her der Dampfer „Feldmarschall“ mit vielen Konserven pp. und Gütern für die Daressalamer Landesausstellung.

Aus Stadt und dem Dampfer Feldmarschall wurden die Hülfschiffe in dauerndem Tag- und Nachtbetrieb ausgerüstet. Somali nahm 1200 t Kohlen, erhielt die FT-Ausrüstung der Möwe, die sehr gute Dienste leistete, und Signalpersonal der Möwe. Am 31.07.nm. war Kö. ausgelaufen auf die Nachricht von der Annäherung von 4 englischen Kreuzern, Richtung Zansibar von Süden her. Am 02.08. war Kö. Befragt worden, ob Somali Reservisten mitbringen sollte. Am 03.08. traf verneinende Antwort ein. In der Nacht 03./04.08. wurde das unsichtige trübe Wetter ausgenutzt und Somali, fast fertig ausgerüstet, glücklich herausgeschickt. Am 02.08. hatte ich die an der Mittellandbahn wohnenden Marinereservisten vom Gouverneur angefordert zur ev. Auffüllung der Königsbergmannschaft sowie der Mannschaft des als Hilfskreuzer vorgesehenden Dampfers Tabora, für den die Möwe- und Feldmarschall-Besatzung schon bestimmt waren.

Von diesem Tage ab kreuzten englische Kreuzer vor dem Hafen, besetzten Möwe-Leute Makatumbileuchtturm und Funkturm in Daressalam als Beobachtungs- und Meldeposten. Sofort nach dem Auslaufen der Somali wurde die Ausrüstung des Dampfers „König“ als zweites Hilfsschiff begonnen. Er sollte den Kohlenrest in Daressalam (ca. 250 t Kohlen Marinelager, ca. 500 t der Firma Henning und ca. 300 t Eisenbahngesellschaft) nehmen und hauptsächlich aus Feldmarschall ausrüsten. Während auf der einen Seite eingepackt wurde, wurden auf der anderen Seite die vollen Ladungsräume ausgepackt und die Güter an Land geschafft wie bei Somali.

Nach dem Bekanntwerden der Kriegserklärung Englands am 05.08. vermehrten sich die Transport- und Ladeschwierigkeiten auf dem Hafen noch dadurch, dass mehrere Prähme und zeitweise die Schlepper an die Schutztruppe abgegeben werden mussten für die Räumung des an der Küste gelegenen Artillerie- und Munitionsdepots und für das Anlandschaffen der auf dem Feldmarschall lagernden Autos.

Am 05.08. bis 9 Uhr war kein Kreuzer vor dem Hafen gesehen, nach 9 Uhr war für Stunden in NO und O dickes schweres Regenwetter, im Süden leichteres. Um das Wetter auszunutzen für glückliches Durchkommen, schickte ich gegen 10,30 Uhr Dampfer König mit 2/3 seiner vorgesehenen Ausrüstung heraus. Möwe selbst war längsseits Tabora gegangen, um die Mannschaft übersteigen zu lassen und das Schiff ganz einzurichten. Vm. 7 Uhr Sitzung beim Gouverneur gewesen. Der Gouverneur hatte mir eröffnet, dass die Schutztruppe sofort Daressalam verlassen würde, dass alle Truppen das Stadtgebiet zu verlassen hätten, dass er jeden Widerstand im Stadt- und Hafengebiet verbiete. Ich antwortete, ich würde meine Handlungsweise von den Umständen allein abhängig machen.

¹ Im Dokument wurde die damalige Schreibweise beibehalten, lediglich Schreibfehler wurden berichtigt

Gegen 12,30 Uhr lief König wieder ein. Er signalisierte, dass er ca. 1 Stunde vom Hafen entfernt, von einem im Süden liegenden Kreuzer beschossen und gejagt sei. Da die Engländer nun wussten, was wir beabsichtigten, und aufpassen würden, hielt ich nunmehr ein Auslaufen des Dampfers, auch nachts, nicht mehr für zweckmäßig und ließ König und Feldmarschall in den Creck hineingehen und ankern.

Ich folgte mit der Möwe, legte das Schiff im Creck auf, schiffte 4 Uhr nm. die Mannschaft bis auf das vorgesehene Wachkommando aus und ließ die Reichsdienstflagge setzen, nachdem das Schiff zur ev. sofortigen Sprengung und zum Versenken vorbereitet war. Tabora, Feldmarschall, König mussten ihre Hauptabsperrventile an Land schaffen und sicher bergen. Alle Boote wurden zum Löschen der Ladungen der Dampfer nach Land verfügbar gemacht.

Die Gründe, die mich veranlaßten, das Hinauslaufen des Dampfers König aufzugeben, waren maßgebend für mich, auch die Ausrüstung und das Auslaufen des auffallend gebauten Hilfskreuzers Tabora aufzugeben. Es kamen folgende Gründe und Überlegungen hinzu:

Tabora hatte ungefähr 1100 t Durbankohlen an Bord und lief damit nur 12 Sm. Das Heizerpersonal bestand aus Indern, englischen Untertanen, wie diese betonten. Ich glaubte sie nicht auf dem Hilfskreuzer verwenden zu können. Ob das zum Teil ungeübte unzureichende deutsche Heizerpersonal, z. Teil Pflanze, das aus Matrosenpersonal hätte verstärkt werden müssen, den Anforderungen vor den Kesseln, die gerade zu Anfang erhebliche sein mussten, genügen würde, [...] Ozean geringe Kohlenbestand bei der Unsicherheit der Ergänzung auf See, selbst wenn die 1100 t Kohle aus König hinzugekommen wären, vor allem die ungenügende Armierung von 2- 8,8 cm SK L.30 mit nur zusammen 400 Schuß und 3- 3,7 cm Revolverkanonen erschienen mir zu geringe Vorteile zu bieten gegenüber der Tatsache, dass der Zuschlag der Mannschaften für die Verteidigung der Kolonie von viel größerem und sicherem Nutzen sein mußte.

Tatsache war außerdem, der Hafen von Daressalam war von englischen Kreuzern bewacht, ein glückliches Durchkommen und Auslaufen ungewiß. Die Inder Daressalams und der englische Konsul unterhielten ein gut arbeitendes Spionage- und Nachrichtensystem, das den Engländern auf's schnellste alle Angelegenheiten von Daressalam mitteilte. Wenn Tabora auslief, musste sie unbedingt die Kohlen des König mitnehmen, musste sie vor allem so bald als möglich auslaufen. Die Kohlenübernahme aus König musste aber 2 Tage in Anspruch nehmen, während welcher die Engländer über unsere Absicht unterrichtet waren. Diese Überlegungen, vor allem die geringe Geschwindigkeit, die nur vorhandenen 400 Schuß der 2- 8,8 cm Geschütze, bestimmten mich, die Ausrüstung der Tabora, sowie auch die des in Tanga eingelaufenen „Commodore“ und der in Lindi liegenden „Präsident“ aufzugeben.

Jetzt noch einiges über die Vertrauensmänner pp. in Südafrika und Mozambique. Es war bekannt, daß die Engländer alle Kohlen an der Küste schon Ende Juli beschlagnahmt hatten. Von keinem der Vertrauensmänner pp. gingen nach dem 31.07. irgendwelche Antworten auf meine Anforderungen ein, ebenso auch nicht auf die von mir veranlaßten Telegramme der Großfirmen an ihre Kontore in Mozambique u.a. Nur eine Anfrage eines Konsulates aus Mozambique traf ein an Deckadresse Kö. Über belanglose Sache. Die Telegraphenlinien waren von den Engländern kontrolliert, die Hälfte der Vertrauensmänner pp. musste also ausfallen, wenn sie überhaupt helfen wollten oder konnten. Nachdem das Schiff aufgelegt war, stellte ich dem Gouverneur die Besatzung S.M. Möwe für die Verteidigung der Kolonie zur Verfügung mit der Einschränkung, dass ich die Besatzung in der Nähe der Küste halten wollte, da ich die Ausrüstung eines Hilfskreuzers von einem anderen Hafen aus noch nicht aufgegeben hatte und mir vorbehielt. Gleichzeitig, am 05.08. riet ich ihm, das Schwimmdock in der Hafeneinfahrt versenken zu lassen, und besprach dies mit dem Hafenkaptän, der diese Maßnahme in derselben Nacht gegen 9 Uhr nm. ausführte mit dem Tonnenleger. Letzterer entfernte sodann die wichtigsten Seezeichen an der Küste, um den Engländern die Navigierung zu erschweren.

Die Nacht über mußte die Mannschaft auf dem Bahnhof lagern, da ein Zusammenstoß die Strecke versperrt hatte. Am nächsten Morgen, 06.08.1914 fuhr ich mit der Mannschaft nach der Station Pugu (20 km), legte sie dort auf eine Pflanzung. Die Material- und Inventarbestände der Möwe schickte ich nach Morogoro, wo sie am 09.08. eintraf, und begann die Ausrüstung und Ausbildung der Mannschaft für den Marsch- und Infanteriedienst auf einer dazu geeigneten Pflanzung, die in nächster Nähe von Morogoro lag. Am 08.08. beschossen die Engländer den Funkturm von Dar-es-Salam, auf dem eine Signalwache der Möwe lag, er wurde von uns durch Sprengung umgelegt. Da das Wachkommando auf der Möwe Nachricht erhielt, die Engländer liefen in den Hafen, sprengte der Führer des Kommandos, Maschinist Matuschek, die Möwe. Ich nahm ihn und seine Leute nach Morogoro mit. Am gleichen Tag lief Dampfer „Präsident“ in Lindihafen ein. Die Nachricht erhielt ich am 10.08. Die Erkundigungenergebnisse nur einen Kohlenbestand von 600 t bei 11 Sm Geschwindigkeit. In Tanga war

² Fehlstelle mit Textverlust in der Kopie

am 06.08. Dampfer „Markgraf“ mit Reisladungen aus Indien eingelaufen mit 600 t Kohlen aus Bombay. Er wäre geeigneter als Präsident gewesen zur Ausrüstung, aber der Transport der Mannschaft nach Tanga, oder die Fahrt des Dampfers nach einem anderen Hafen konnte den Engländern nicht verborgen bleiben, zumal Zansibar passiert werden mußte.

Während dieser Erkundigungen war ich selbst mit der Errichtung der Etappenleitung in Morogoro betraut worden, die aus dem Nichts geschaffen werden mußte und große Anforderungen stellte. Am 20.08. hatte ich die Ausrüstung eines Hilfskreuzers aufgegeben. Am 23.08. besprach ich mich mit dem Kommandeur der Schutztruppe und fuhr mit der Besatzung nach Kigoma, wo ich 30.08. eintraf, als Befehlshaber am Tanganjikasee und Kiwusee. Ich hatte mich dem Vorschlage des Kommandeurs, auf dem Tanganjikasee die Seeherrschaft aufrecht zu erhalten, einverstanden erklärt, da ich nach den Abschiedsworten des Kommandanten Königsberg an eine Rückkehr dieses Schiffes nach D.O.A. nicht denken konnte, und weil ich die klimatischen Verhältnisse dort für die Gesundheit der Mannschaft für günstiger als das Küstenklima hielt.

Am 23.08. hatte mit dem deutschen Verkehrsdampfer „Hedwig von Wissmann“ (ca. 45 t) eine dahin am 12.08. von Morogoro entsandte Abteilung von ca. 30 Mōweleuten unter Obltn. z. S. Horn auf dem Tanganjikasee bei der Lukugamündung den belgischen Flachdampfer Alexander Delcommune (ca. 60 t) gejagt und durch Geschützfeuer schwer beschädigt auf den Strand gesetzt.

Während ich für die Schutztruppe die Verteidigung der Westgrenze organisierte, war am 04.09. Königsberg in den Rufidji eingelaufen. Am 07.09. erhielt ich den Befehl des Kommandanten S.M.S. Königsberg, als ältester Offizier der „ostafrikanischen Station“ durch den Gouverneur, sofort nach Daressalam zu fahren, um die Kohlenversorgung der Kö. Nach Salale sicherzustellen. Am 09.09. war ich in Daressalam. Unterstützt vom Gouverneur befahl ich den Küstenleichter „Hedwig“ aus der Panganimündung nach Daressalam und ließ „Hedwig“ und den Gouvernementsdampfer „Rowuma“ mit 500 + 90 t Kohle beladen und befahl ihnen, nachts auszulaufen und in den Rufidji zu gehen, während ich selbst am 10.09. in Eilmärschen über Land nach Kiwidji mich begab und auf einer Dhau am 12.09. früh in Salale mich auf der Königsberg meldete, wohin ich besonders befohlen war. Am Sonntag, den 13.09., brachten Hedwig und Rowuma Kohlen, Öl und etwas Proviant nach Salale. Es musste angenommen werden, 1) dass die Engländer die Fahrt der Hedwig und Rowuma nach Salale erfahren hatten, 2) ebenso, dass die Königsberg an der Küste sei, 3) dass eine zweite Fahrt der Hedwig nicht so leicht würde ausgeführt werden können. 4) Je eher diese vonstatten ging, desto besser musste es sein. Infolgedessen fuhr ich mit der Rowuma am 15.09. über Nacht unbemerkt von den patrouillierenden englischen Kreuzern nach Daressalam, um von dort aus die Kohlenzufuhr zu leiten. Es war verabredet, die Kö. Würde auf Telegramme, wann Hedwig aus Daressalam auslaufen würde, ebenfalls aus dem Rufidji auslaufen, um die Fahrt nach dem Rufidji zu sichern. Für alle Fälle sollte ich die Westgrenze der schmalen Durchfahrt in der Mafiastraße zwischen der Riffboje und Insel Quale durch eine Boje kennzeichnen und mit 2 Booten vor Daressalam mich selbst klarhalten, um im Bedarfsfall diese als Einfahrtbojen in den Hafen von Daressalam auszulegen für die Kö.

Ich legte die Boje bei der Insel Quale mit der Rowuma aus am 15.09. Am 17.09. traf auch „Hedwig“ wieder in Daressalam ein. Sie war am Abend vorher vor der Einfahrt festgekommen. Als sie am 17. morgens einlief, erschien ein englischer Kreuzer, der sie gesehen haben mußte. Der Kreuzer schickte einen Parlamentär nach Daressalam wegen Abtransport der Inderfrauen von Daressalam nach Zansibar, die am 20.09. früh durch den Sultandampfer unter weißer Flagge abgeholt werden sollten, erwähnte aber die Hedwig nicht. Wie schon erwähnt hatte der Gouverneur die weitgehendste Unterstützung für die Kohlenzufuhr der Kö. Angeordnet. Es bestand aber auch ein Gouvernementsbefehl, dass alle kleineren Fahrzeuge und Boote außerhalb der Hafengrenze im Creck zu Anker liegen mussten. Alle innerhalb des Hafens liegenden Fahrzeuge durften nicht bewegt werden entsprechend der Abmachung mit den Engländern, die am 08.08. Flottilie, Werkstatt und Dampfer unbrauchbar gemacht hatten.

Hedwig sollte am 18.09. abends wieder auslaufen. Nachdem nachmittags 3 Uhr der Parlamentär Daressalam verlassen hatte, sollte die Kohlenübernahme längsseits „König“ ohne Dampfwinden auf Hedwig beginnen. Während Lt. z. S. d. R. Soete und der Führer der Hedwig noch an Land bei mir und auf dem Wege zum Dampfer König waren, fuhr der stellvertretende Gouverneur Dr. Humann mit dem Hafenskapitän auf die „Hedwig“, warfen sie los und verankerten sie außerhalb der Hafengrenze auf so flachem Wasser, dass sie bei dem fallenden Wasser schon nach 1 Stunde festsaß. Infolgedessen verschob sich die Fahrt der „Hedwig“ um 1 Tag. Sie konnte erst am 19.09. abends auslaufen. Der Abmachung zwischen dem Kommandanten Kö. Und mir entsprechend war Kö. Davon benachrichtigt. Auch Königsberg lief aus zur Sicherung der Hedwig. Im Hafen von Zansibar am Sonntag den 20.09. früh vernichtete Kö. Dann den Pegasus. Ich wartete von 7 – 10 Uhr vm. Am 20.09. mit 2 Booten vor der Hafeneinfahrt in Daressalam, um das Schiff im Bedarfsfall einzulootsen. Anschließend am 20.09. übergab ich dem inzwischen in Daressalam eingetroffenen Korv.kpt. a. D. Schönfeld die Kohlenversorgung für die Kö., veranlasste und stellte den Transport der Kingani nach Kigoma mit der Bahn sicher und fuhr am gleichen Tage mit General Wahle nach Morogoro zur Besprechung mit dem

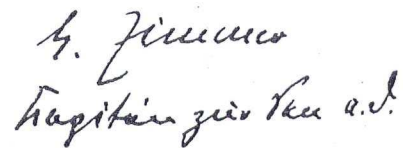
Gouverneur. Es handelte sich um die etwaige Verlegung der Möwebesatzung nach dem Rufidji Delta und ihrem ev. Ersatz am Tanganjikasee durch die inzwischen aus Dampferleuten errichtete Abteilung Schönfeld. Nach längerer Besprechung stimmte ich den Gründen des Gouverneurs und des General Wahle bei, dass es besser sei, die Möwebesatzung am Tanganjikasee zu lassen, um nicht der angefangenen „Verteilungsorganisation“ dort zu sehr zu schaden, die durch einen Wechsel leiden müsste.

Obltn. z. S. Wunderlich und 12 Mann der Möwe waren zur Verstärkung der dortigen Truppen nach dem Kiwusee und Ruanda unterwegs. 12 Mann waren unter Maschinist Matuschek am Russisi, als Verstärkung des dortigen Grenzschutzes Uwira gegenüber, (die Truppen in Ruanda Urundi unterstanden mir). 1 Offizier und 12 Mann bildeten die Besatzung des Dampfers Hedwig von Wissmann, sie hatten den See und seine Küsten inzwischen kennen gelernt. Sollte die Möwebesatzung nach dem Delta übersiedeln, so mussten 26 Köpfe vor den ersten beiden Gruppen und 6 Köpfe der dritten Gruppe zurückgelassen werden, darunter 2 Offiziere und 2 Deckoffiziere. Die Möwebesatzung in Kigoma war anfänglich im ganzen 101 Köpfe stark gewesen, so dass nur 101-32=69 verfügbar gewesen wären, darunter der Kommandant Korv.kpt. Zimmer, der I. Offizier und Lt. z. S. Odebrecht, der Zahlmeister, 2 Deckoffiziere. Der Schiffsarzt hatte sich am 20.08.1914 in Morogoro erschossen.

Da ich die Besatzung so lange wie möglich unter ihren Offizieren lassen wollte, entschied ich mich, ebenfalls in Kigoma zu bleiben. Am 26.09.1914 traf ich wieder in Kigoma ein. Was die Möwebesatzung leistete, verrichtete sie unter dem Kommando der Schutztruppe als Abteilung Möwe.

Niedergeschrieben im Lager
Sidi Bische, den 10.11.1918

gez. Zimmer
Fregatten-Kapitän
Berlin, den 11.1920



G. Zimmer
Kapitän zur See a.D.

An
Admiralität
Marinearchiv