

MARINE

► ANDREAS HAMANN

Die Kohleversorgung russischer Seestreitkräfte auf ihrem Wege nach Ostasien durch die Hapag-Reederei

Die Vorgeschichte der Kohleversorgung

Die Unternehmung, die während des russisch-japanischen Krieges 1904/05 stattfand, ist in der Geschichte des Seekrieges einzigartig. Sie kennzeichnet zugleich das Ansehen, das Organisationsvermögen und die Leistungsfähigkeit der Hapag-Reederei – der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft/Hamburg-Amerika Linie (im folgenden: Hapag) –, nicht zuletzt dank der dominierenden Persönlichkeit ihres damals schon langjährigen Leiters, des Generaldirektors Albert Ballin.

Nachdem sich die Spannungen zwischen Rußland und Japan wegen der gegensätzlichen Interessen in Korea und in der Mandschurei verschärft hatten, entsandte Ballin im Dezember 1903 Beauftragte nach St. Petersburg, um bei der russischen Regierung das Interesse am Erwerb von Schiffen der Reederei zu wecken, die für eine bevorstehende kriegerische Auseinandersetzung zur See von Nutzen sein konnten.¹

Entsprechende Verhandlungen führten zum Verkauf von drei Passagierdampfern der Reederei, nachdem Japan am 8. Februar 1904 die Feindseligkeiten eröffnet hatte und die russische Marine angesichts der weiteren militärischen Entwicklung die Verwendung dieser Schiffe als Hilfskreuzer anstrebte. Im März 1904 wurde durch kaiserliche Order des Zaren bestimmt, daß zur Verstärkung der in Port Arthur stationierten, von der japanischen Flotte in die Defensive gedrängten russischen Seestreitkräfte zusätzliche Einheiten aus der Ostsee zu entsenden seien. Im Zusammenhang mit dieser Operation war der Einsatz der zu Hilfskreuzern umzurüstenden Schnelldampfer AUGUSTE VICTORIA (1888), COLUMBIA (1889) und FÜRST BISMARCK (1890/91) vorgesehen, die in der Zeit von März bis Mai 1904 von der russischen Marine übernommen wurden.² Ferner wurde der Frachter BELGIA (1899/1900) im April 1904 an die russische Seite verkauft; er sollte dem nach Ostasien zu entsendenden Verband als Troßschiff dienen.³

Diesen gleichsam als Vorspiel zu bezeichnenden Vorgängen folgte ein wichtigeres Anliegen der russischen Marineführung. Für die Kohleversorgung, die das als Verstärkung vorgesehene II. Pazifische Geschwader⁴ auf dem Wege von Europa nach Ostasien benötigte, brauchte die russische Marine fremde Hilfe, weil weder sie noch die Handelsmarine des Zaren in dem erforderlichen Umfang eigene Kohlendampfer bereitstellen konnte und Kohlestationen in eigener Hand auf den in Betracht kommenden Routen fehlten. Die russische Regierung wandte sich deshalb an die Hapag.⁵ Diese bot sich als ein in der Welthandelsschifffahrt führendes Unternehmen⁶ für eine derartige Aufgabe an. Nach Einschätzung Ballins gab die Hapag – bei durchaus vorhandener Konkurrenz – am ehesten die Gewähr für eine prompte und auch sonst einwandfreie Erfüllung.⁷

Die vertraglichen Grundlagen der Kohleversorgung

Für die russische Regierung verhandelte die Firma C. Wachter & Co. aus St. Petersburg mit der Hapag. Die deutsche Regierung wurde nicht konsultiert.⁸ In zwei Verträgen vom 8./21. Juni 1904⁹ übernahm die Hapag als Generalunternehmer gegenüber der russischen Firma, die auf der Gegenseite alleiniger Vertragspartner war, die Durchführung der Kohleversorgung. Die Reederei verpflichtete sich, eine bestimmte Menge englischer und, zu einem geringeren Anteil, westfälischer Qualitätskohle auf Rechnung der russischen Firma zu kaufen, auf eigenen oder anderen neutralen Dampfern zu transportieren und die Schiffe des II. Pazifischen Geschwaders damit zu beliefern. Als Kohlenmenge waren ursprünglich 186 000 t vereinbart. Durch weitere Lieferverträge wurde die Menge wesentlich erhöht.¹⁰ Die russischen Kriegsschiffe sollten in Bestimmungshäfen bzw. an Küstenplätzen, die in einem Plan verzeichnet waren, zu den dort angegebenen Ankunftszeiten beliefert werden. Für die Nutzung der Kohlendampfer wurde der russischen Firma ein im wesentlichen nach dem Gewicht der Kohlenladung des Schiffes bemessenes »Mieth«-Entgelt in Rechnung gestellt. Die Hapag übernahm die übliche Versicherung der Dampfer gegen Seegefahr. Der russische Vertragspartner hatte für die durch das Kriegsrisiko bedingten Schäden einzustehen.

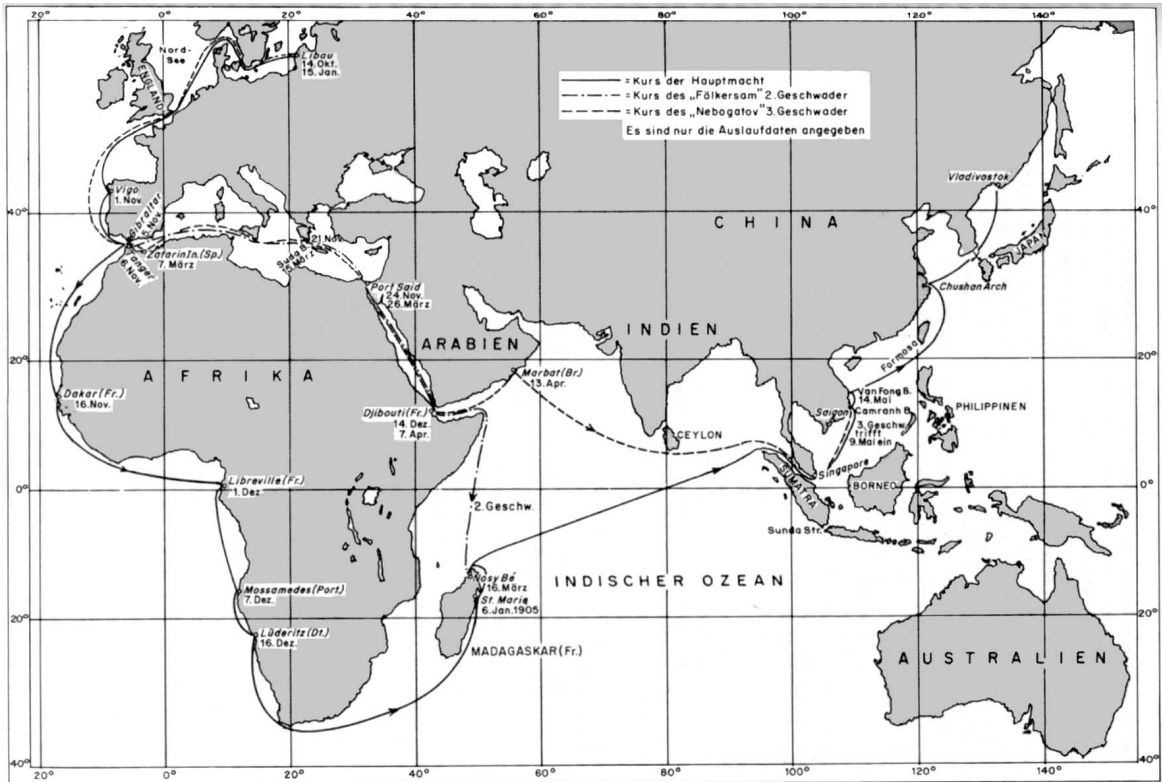
Der zum Vertragswerk gehörende Versorgungsplan sah die Kohleversorgung der russischen Schiffe von spanischen Atlantikhäfen über die Route rund Afrika sowie über die Route Mittelmeer – Rotes Meer bis zum Tschusan-Archipel an der chinesischen Küste nahe Shanghai vor. Er wurde durch eine vom Kommandierenden des II. Pazifischen Geschwaders, Rojestwensky, verlangte Änderung vom 23. September 1904¹¹ modifiziert.

Im September 1904 wurde der japanische Gesandte in Berlin, der durch eine Zeitungsmeldung von einem mit der Hapag geschlossenen Vertrag über Kohlentransporte für russische Kriegsschiffe erfahren hatte, beim Auswärtigen Amt vorstellig. Er wurde dahingehend beschieden, daß es sich bei der Kohleversorgung um private Geschäfte handele und die deutsche Reichsregierung keinen Grund zum Einschreiten habe.¹²

Die Durchführung der Kohleversorgung bis Madagaskar

Die auf ihrem Marsch nach Ostasien mit Kohle zu versorgenden Seestreitkräfte umfaßten sieben Linienschiffe, zwei Panzerkreuzer, vier geschützte Kreuzer, sieben Torpedoboote und einige Troßschiffe. Der Verband verließ Libau am 14. Oktober 1904. Er erreichte den spanischen Hafen Vigo, den ersten nach dem geänderten Kohleversorgungsplan vom 23. September 1904 vorgesehenen Bestimmungshafen, noch im Oktober 1904.¹³ Jedoch gestattete die spanische Regierung – möglicherweise unter dem Eindruck des »Zwischenfalls von Hull«, der irrtümlichen Beschießung englischer Fischereifahrzeuge –, daß hier jedes Schiff des Verbandes nur 400 t Kohle nehmen dürfe.¹⁴ Anfang November 1904 nahm das II. Pazifische Geschwader in Tanger Kohlen, auch aus Dampfern, die von Vigo aus weitergeleitet worden waren.¹⁵ Danach teilte sich der Verband. Zwei ältere Linienschiffe, drei geschützte Kreuzer und die kleineren Einheiten setzten unter dem Kommando des Konteradmirals Fölkersam ihre Fahrt ins Mittelmeer fort. Für diesen Teilverband war eine Kohleversorgung in der Suda Bay/Kreta und Djibouti/Franz. Somali vorgesehen.¹⁶ Die Hauptmacht unter Vizeadmiral Rojestwensky, nämlich fünf Linienschiffe, zwei Panzerkreuzer sowie ein geschützter Kreuzer, schickte sich an, auf südlichem Kurs Afrika zu umrunden. Sie übernahm im Laufe des November Kohle in Dakar, dann vor Libreville/Franz. Äquatorial-Afrika, im Dezember 1904 in der Great Fish Bay/Portug. Westafrika sowie in der Lüderitzbucht/Angra Pequena und erschien Ende Dezember vor Ste. Marie/Madagaskar.¹⁷

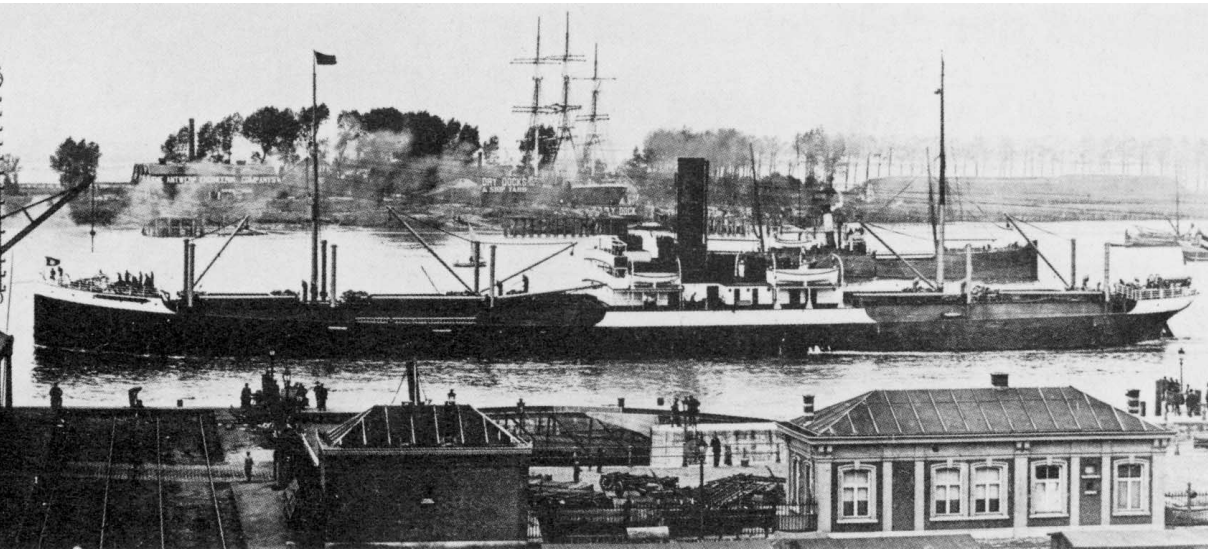
Die unter der Regie der Hapag über interkontinentale Entfernungen durchgeführte Kohlever-



Die Routen des II. und III. Pazifischen Geschwaders. Aus: Elmar B. Potter/Chester W. Nimitz: Seemacht. Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart. München 1974, S. 269.

sorgung eines größeren Verbandes von Kriegsschiffen wies ein außerordentliches Organisations- und Leistungsvermögen der Reederei aus. Neben eigenen Dampfern wurden auch solche anderer deutscher Reedereien, u.a. des Norddeutschen Lloyd¹⁸ und aus Flensburg¹⁹, eingesetzt. Darunter befanden sich auch kleinere Transportschiffe, was einer vertraglichen Abrede entsprach. Ferner waren englische Dampfer in erheblicher Anzahl beteiligt.²⁰ Zeitweise waren bis zu 80 eigene und gecharterte Dampfer für die russischen Seestreitkräfte in Fahrt.²¹ Die Kohlenschiffe fuhrten nicht im russischen Verband, sie marschierten vielmehr gesondert und trafen erst im vorgesehenen Bestimmungshafen bzw. am Küstenplatz mit den Kriegsschiffen zusammen. Dadurch, daß sie räumlich getrennt und unauffällig operierten, sollte Schwierigkeiten vorgebeugt werden, die sich aus dem Risiko ergeben konnten, nicht mehr als neutral angesehen zu werden.²²

Als Beispiel für den Einsatz eines Hapag-Kohlendampfers auf der Route nahezu rund Afrika sei die Fahrt der DORTMUND, eines damals modernen Schwergutfrachters (1901, 5065 BRT, 10 kn)²³, nachgezeichnet. Nachdem das Schiff Hamburg am 5. Oktober 1904 verlassen hatte und nach etwa zehn Tagen mit einer Kohlenladung von Barry Dock bei Cardiff/Wales abgegangen war, erreichte es über Las Palmas Ende November Libreville (dort Kohlenabgabe), Anfang Dezember die Great Fish Bay (dort Kohlenabgabe), Mitte Dezember die Lüderitzbucht (dort Kohlenabgabe) und Anfang 1905 Ste. Marie (dort Abgabe der restlichen Kohlen). Nach dem Löschen der Kohlenladung ging der Dampfer DORTMUND von Tamatave/Madagaskar über Colombo und Rangoon nach Hamburg zurück.²⁴



Schwertgutfrachter DORTMUND der Hapag. Aus: Arnold Kludas/Herbert Bischoff: Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie. Bd. 1: 1847-1906. Herford 1979, S. 97.

Veränderte Lage nach dem Fall von Port Arthur

Bis das II. Pazifische Geschwader Madagaskar erreichte, wurde der Kohleversorgungsplan vom 23. September 1904 im wesentlichen eingehalten. Nun aber trat eine folgenschwere Unterbrechung ein. Am 2. Januar 1905 kapitulierte die Festung Port Arthur. Bereits im Dezember 1904 waren die dort verbliebenen Seestreitkräfte, das I. Pazifische Geschwader, größtenteils durch japanische Belagerungsartillerie kampfunfähig gemacht worden, der Rest hatte sich selbst versenkt. Hierdurch hatte die bisher mit der Blockade beschäftigte japanische Flotte Bewegungsfreiheit gewonnen. Bei dieser Entwicklung zeigte sich Albert Ballin darüber besorgt, daß östlich von Madagaskar operierende Kohlendampfer in ernste Gefahr geraten könnten.²⁵

Inzwischen war der von Rojestwensky geführte Schiffsverband nach Nossi Bé/Madagaskar gegangen, nachdem die russische Marineführung dem Drängen der französischen Regierung nachgegeben hatte, diesen Hafen anstelle des vorgesehenen Bestimmungshafens Diégo Suarez zu nutzen. Dort vereinigte sich der Verband mit der Ende Dezember eingetroffenen Abteilung Fölkersam, die den Weg über das Mittelmeer und das Rote Meer genommen hatte. Mitte Januar 1905 beendete das II. Pazifische Geschwader die Kohlenübernahme und war bereit, die Weiterfahrt zum nächsten vorgesehenen Kohlenplatz Lampong Bay/Sumatra nahe der Sunda-Straße anzutreten.²⁶

Am 18. Januar 1905 teilte Rojestwensky dem General-Superkargo der Hapag die bevorstehende Fortsetzung der Reise mit und bat, entsprechende Maßnahmen zur weiteren Kohleverversorgung zu treffen. Daraufhin erwiderte ihm dieser, daß die Kohlschiffe ohne eine ausdrückliche Anordnung aus Hamburg Madagaskar nicht verlassen dürften. Außerdem weigerte sich der Bevollmächtigte der Reederei, dem Verlangen von Rojestwensky zu entsprechen, Dampfer zur Abgabe von Kohlen auf See zu einem Treffpunkt im Indischen Ozean zu beordern.²⁷

Ballin verfolgte das Ziel, im Falle einer Weiterführung der Kohleversorgung die Risiken zu vermindern, die sich aus einer kürzlich ausgesprochenen Warnung Japans ergaben, daß zukünftig jeder Platz, an dem die Streitkräfte Rojestwenskys Kohlen erhielten, nicht mehr als

neutraler Hafen betrachtet werde. Diese Erklärung richtete sich insbesondere an die holländische Regierung, was eine etwaige Benutzung von Küstenplätzen in Niederländisch Indien zum Kohlennehmen anging.²⁸ Vor dem Hintergrund der nach dem Fall von Port Arthur nunmehr gegebenen Seekriegslage ist die Weigerung der Reederei zu sehen, die Kohleversorgung gemäß dem bisherigen Plan fortzusetzen. Ballin strebte jetzt an, daß die russische Seite die für die weitere Kohleversorgung benötigten Schiffe von der Hapag kaufen und mit russischer Besatzung versehen solle.²⁹ Gegenüber der russischen Firma C. Wachter & Co. machte die Reederei geltend, daß die beim Abschluß des ursprünglichen Vertrages vorliegenden Umstände sich so sehr geändert hätten, daß sie an den Kontrakt nicht länger gebunden sei.³⁰

Der deutsche Reichskanzler Bülow und Kaiser Wilhelm II. stimmten dem Vorgehen Ballins zu. Der Monarch neigte dazu, der Hapag eine Fortsetzung der Kohleversorgung überhaupt nicht mehr zu gestatten; deutsche Schiffe dürften auf dem Kriegsschauplatz nicht »exponiert« werden.³¹ Die russische Seite lehnte den Vorschlag, Schiffe zu erwerben, ab und wies darauf hin, daß es auch nicht möglich sei, Schiffe mit ausgebildeten russischen Besatzungen zu bemannen.³² Mit einem Telegramm vom 14. Februar 1905 wandte sich Zar Nikolaus II. an den deutschen Kaiser: Nach Mitteilung von Rojestwensky hätten die Kohlschiffe der Hapag von ihrer Reederei immer noch keine Order zur Weiterführung der Kohleversorgung über Madagaskar hinaus erhalten. Der Zar machte geltend, der Kaiser solle darauf hinwirken, daß die Hapag ihre Verpflichtungen erfülle; wenn dies nicht geschehe, sei es völlig unmöglich, daß das russische Geschwader seine Fahrt fortsetze.³³ Mit Rücksicht auf eine andernfalls zu befürchtende Verschlechterung der deutsch-russischen Beziehungen steckte Wilhelm II. nach Absprache mit dem Reichskanzler nunmehr zurück und teilte dem Zaren in einem Telegramm vom 15. Februar mit, daß die Kohleversorgung eine private Angelegenheit der Hapag sei, er Ballin nur wissen lassen könne, daß dieser unter Einschätzung der eigenen Risiken Handlungsfreiheit habe.³⁴ Hierüber unterrichtete das Auswärtige Amt Ballin.³⁵ Dem folgte der Hinweis, daß die Hapag nicht davon ablassen solle, ihre für die Kohleversorgung bestimmten Schiffe an Rußland zu verkaufen.³⁶

Ein neuer Vertrag und seine Folgen

Die Hapag und die Firma C. Wachter & Co. schlossen in Hamburg am 21. Februar 1905 einen weiteren Vertrag. In ihm übernahm es die Reederei, 57 000 t englischer oder westfälischer Qualitätskohle, die auf Rechnung der russischen Firma zu kaufen waren, mit elf im Vertrag namentlich genannten Dampfern zu verschiffen und zu liefern. Die Kohlen sollten in Hamburg oder in einem benachbarten deutschen Hafen an Bord genommen werden.³⁷

Nach dem (deutschen) Vertragstext ist von Dampfern die Rede, *welche die Herren C. Wachter & Co. käuflich erworben haben*. Jedoch war das Geschäft noch nicht endgültig abgeschlossen, als der vorgenannte Vertrag unterzeichnet wurde. Die Verkaufsverhandlungen wurden zwischen einem Beauftragten der Hapag und der russischen Marineleitung in St. Petersburg geführt. Es kann davon ausgegangen werden, daß am 21. Februar 1905, bei Abschluß des neuen Vertrages über die weitere Kohleversorgung, Einigkeit über den Verkauf bestanden hat, nachdem die russische Seite nur wenige Tage zuvor noch eine ablehnende Haltung eingenommen hatte.³⁸ Soweit es sich um die Hapag-Dampfer PALATIA und PHOENICIA handelt, ist deren Verkauf vom russischen Partner auch später nicht ernstlich in Frage gestellt worden.³⁹ Was die anderen neun Dampfer der Reederei betrifft, so ist der russische Kontrahent nachträglich von deren Übernahme abgerückt, hat aber den Vertreter der Hapag in St. Petersburg am 8. März 1905 wissen lassen, daß nun doch am Erwerb der Schiffe festgehalten werde.⁴⁰ Letztlich gingen sämtliche Schiffe in russischen Besitz über. So wurden am 26. März 1905 ADRIA (5472 BRT) als NARVA, ASSYRIA (6581 BRT) als SVEABORG, am 24. Mai 1905 GRANADA (5144 BRT) als SESTRORJEZK, am 31. Mai

1905 BELGRAVIA (10 155 BRT) als RIGA, PHOENICIA (7155 BRT) als KRONSTADT von der russischen Seite übernommen⁴¹, ebenso spätestens Ende Mai/Anfang Juni 1905 CANADIA (2397 BRT) als REVAL, CONSTANTIA (3026 BRT) als HAPSAL, HERCYNIA (2630 BRT) als LACHTA, PALATIA (7326 BRT) als NIKOLAIEV, TEUTONIA (3069 BRT) als ORANIENBAUM und VALESIA (2295 BRT) als BORGA.⁴² Von diesen erwarb die Hapag noch im Jahr 1905 drei Schiffe zurück und stellte sie unter ihren ursprünglichen Namen CANADIA, CONSTANTIA und TEUTONIA wieder in Dienst.⁴³

Im Vertrag vom 21. Februar 1905 wurde nicht geregelt, ob die verkauften Kohlendampfer mit deutschen Besatzungen zu bemannen seien. Es war der russischen Firma C. Wachter & Co. überlassen, deutsche Seeleute für die in Hamburg liegenden Schiffe anzumustern. Diese bediente sich dabei des dortigen russischen Konsulats oder einer deutschen Maklerfirma.⁴⁴ Für den vom angemusterten Besatzungsmitglied mit der Firma C. Wachter & Co. abzuschließenden Vertrag wurden allgemeine Kontraktbedingungen vorgesehen. Diese legten fest, daß für die Rechtsverhältnisse die Vorschriften der deutschen Seemannsordnung galten, bestimmten ferner, daß sich Kapitän und Mannschaft für ein Jahr verpflichteten, und sahen u.a. bei vorzeitiger, nicht vom Besatzungsmitglied zu vertretender Beendigung der Reise die Fortzahlung eines bestimmten Entgelts sowie eine zusätzliche Entschädigung vor. Sie regelten ferner eine kostenlose Rückbeförderung nach Hamburg, eine Versorgung des Schiffsmannes im Falle seiner Invaldität sowie eine Hinterbliebenenversorgung im Todesfall. Die entsprechenden Verpflichtungen oblagen der als Reederei auftretenden Firma C. Wachter & Co.⁴⁵

Dieses Heuervertragsrecht betraf die Besatzungen der früher der Hapag gehörenden, nunmehr unter die russische Flagge tretenden Schiffe. Seine Gestaltung sollte einen Anreiz für deutsche Seeleute schaffen, auf den Kohlendampfern anzuheuern. Diesem Zweck diente der Umstand, daß – rechtlich ungewöhnlich – die Vorschriften eines deutschen Gesetzes, der Seemannsordnung (vom 2.6.1902, RGBl. S. 175), gleichsam im Wege »allgemeiner Geschäftsbedingungen« für den russischen Hoheitsbereich als verbindlich erklärt wurden. Der Anreiz wurde weiterhin dadurch verstärkt, daß der Heuervertrag Leistungen für den Schiffsmann vorsah, die über den Standard der deutschen Seemannsordnung hinausgingen. So war im Heuervertrag für den Fall der vorzeitigen Beendigung der Schiffsreise – sei es aus Zufall, durch höhere Gewalt oder Entscheidung der russischen Reederei – vereinbart, daß das Besatzungsmitglied außer der bis zur Rückkehr nach Hamburg zu zahlenden Heuer eine zusätzliche Entschädigung von zwei Monatsheuern erhielt. Demgegenüber sah die Seemannsordnung vor, daß der Schiffsmann bei vorzeitigem, von ihm nicht zu vertretendem Ablauf des Dienstverhältnisses eine Entschädigung lediglich in Höhe einer Monatsheuer beanspruchen konnte (§ 72 Abs. 1 SeemannsO). Insgesamt gesehen, ging der russische Vertragspartner in erheblichem Umfang finanzielle Verpflichtungen ein, die mit der Anmusterung deutscher Seeleute auf den von der Hapag veräußerten Schiffen zusammenhingen.

Was die weitere Kohleversorgung anbetrifft, so wurde im Vertrag vom 21. Februar 1905 weder auf den bisherigen Versorgungsplan verwiesen, noch wurden in ihm Bestimmungshäfen bzw. Küstenplätze für die Belieferung der russischen Seestreitkräfte auf ihrem künftigen Marsch genannt. Rojestwensky hielt nicht mehr an den Bekohlungsplätzen in der Lampong Bay/Sumatra und beim Tschusan-Archipel an der chinesischen Küste fest. Er erreichte es, daß die Hapag die weitere Kohleversorgung bis auf 12° nördl. Breite zugestand. Dies entsprach seiner Absicht, daß das II. Pazifische Geschwader nunmehr durch die Straße von Malakka gehen und in der Kamranh Bay an der indochinesischen Küste Kohlen nehmen sollte.⁴⁶

Die tatsächliche Durchführung der weiteren Kohleversorgung

Die nach dem Vertrag vom 21. Februar 1905 für den Kohlentransport vorgesehenen Schiffe haben das II. Pazifische Geschwader einschließlich eines aus zwei geschützten Kreuzern, einigen

Torpedobooten und Hilfsschiffen bestehenden Ergänzungsverbandes, der im Februar in Nossi Bé eingetroffen war, nicht versorgt. Während dieses Geschwader Mitte März 1905 Madagaskar zur Weiterfahrt verließ, befanden sich die elf Dampfer um die gleiche Zeit noch im Hamburger Hafen oder in der Ostsee. Es ist auch unwahrscheinlich, daß diese Dampfer das III. Pazifische Geschwader, das im wesentlichen ein Linienschiff, drei Küstenpanzerschiffe sowie einen Panzerkreuzer umfaßte, mit Kohlen versorgt haben. Dieser Mitte Februar 1905 aus Libau ausgelaufene Verband erreichte am 7. März eine Inselgruppe nahe der spanisch/marokkanischen Küste Nordafrikas, am 15. März Suda Bay/Kreta, am 7. April Djibouti und vereinigte sich Mitte Mai 1905 mit der Hauptmacht an der indochinesischen Küste. Es spricht Überwiegendes dafür, daß die im Vertrag aufgeführten Schiffe in der vorgenannten Zeit nicht auf der Route des Verbandes eingesetzt worden sind. Während die *PALATIA* und die *ADRIA* im März von Hamburg aus die Reise nach Libau antraten⁴⁷ und die *PHOENICIA* in Hamburg zum Troßschiff umgerüstet wurde⁴⁸, zog sich für die übrigen Dampfer die Anmusterung der Besatzungen über den März hin.⁴⁹ Hinzu kam, daß Ballin nach dem widersprüchlichen Verhalten des russischen Vertragspartners in St. Petersburg, das erst am 8. März 1905 mit einer nochmaligen Bestätigung der Schiffsverkäufe ausgeräumt war, nunmehr darauf bestand, daß sämtliche Schiffe – bei einem Flaggenwechsel auf hoher See – nach Libau überführt würden.⁵⁰

Tatsächlich wurde die weitere Kohleversorgung der russischen Seestreitkräfte auf ihrem Weg nach Ostasien abweichend von den Regelungen des Vertrags vom 21. Februar 1905 durchgeführt. Am 8. März 1905 traf für die in Diégo Suarez liegenden Hapag-Schiffe *BATAVIA* (10 178 BRT), *BETHANIA* (7548 BRT), *BADENIA* (6416 BRT) und *ARTEMISIA* (5697 BRT)⁵¹ die Zustimmung der Reederei ein, dem russischen Geschwader zu folgen, das durch den Indischen Ozean und die Straße von Malakka gehen sollte.⁵² Diese vier Dampfer mit größerem Fassungsvermögen, die nach wie vor unter deutscher Flagge fuhren, verließen am 23. März 1905 Diégo Suarez und begleiteten, lose angegliedert, den russischen Schiffsverband. Sie trafen zusammen mit diesem am 13./14. April 1905 bei Cap St. James/Kamranh Bay ein und löschten in der Folgezeit ihre Kohlen.⁵³ Weitere, im Januar 1905 zunächst zurückgehaltene Kohlendampfer wurden als Rückhalt für die fortgeführte Kohleversorgung vom Roten Meer mit östlichem Kurs in Marsch gesetzt.⁵⁴

Der Bedarf einer Kohleversorgung entfiel, als die russische Streitmacht für Ostasien nicht mehr bestand. In einer Seeschlacht, die am 27./28. Mai 1905 in der Tsushima-Straße und in den Gewässern nördlich davon stattfand, vernichtete die japanische Flotte den größten Teil dieser Seestreitkräfte, ein kleinerer Teil ergab sich, wenige Schiffe entkamen. Der Vertrag vom 21. Februar 1905 erlangte bei diesem nicht lange danach eingetretenen Ausgang keine praktische Bedeutung mehr, was seinen näheren Inhalt anging. Allein die Tatsache seines Abschlusses war eine unerläßliche Voraussetzung dafür, daß die Kohleversorgung der russischen Kriegsschiffe über Madagaskar hinaus bis zur indochinesischen Küste fortgesetzt wurde. Daß die Hapag mit dem Verkauf einer größeren Anzahl älterer Handelsdampfer relativ kurz vor dem Abschluß des Seekrieges noch einen beträchtlichen Geschäftserfolg erzielte, steht auf einem anderen Blatt.

Anmerkungen

- 1 Kurt Himer: Geschichte der Hamburg-Amerika Linie. Teil 2: Albert Ballin. Hamburg 1927, S. 81; Bernhard Huldermann: Albert Ballin. Oldenburg, Berlin 1922, S. 146; insoweit auch Lamar Cecil: Coal for the Fleet That Had to Die. In: American Historical Review LXIX, Nr. 4 (Juli 1964), S. 990f.
- 2 Als Hilfskreuzer *KUBAN*, *TEREK* bzw. *DON*. Vgl. dazu Arnold Kludas/Herbert Bischoff: Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie. Bd. 1: 1847-1906. Herford 1979, S. 50. – Zum Zeitraum des Verkaufs: Bericht vom 23.6.1905, Ballin an preuß. Gesandtschaft in Hamburg. In: Archiv des Auswärtigen Amtes (AA), Akt. Bd. R 18879.
- 3 Mit dem Namen *IRTYSH*. Nachweis bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 2).
- 4 Während die Seestreitkräfte in Ostasien nunmehr als I. Pazifisches Geschwader geführt wurden.
- 5 Cecil (wie Anm. 1), S. 991f.; Himer (wie Anm. 1), S. 81.
- 6 Dazu Eberhard Straub: Albert Ballin. Der Reeder des Kaisers. Berlin 2001, S. 62 u. 118.
- 7 Promemoria vom 29.9.1904, Ballin an AA. In: Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871-1914. Sammlung

- der Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes, hrsgg. von Lepsius, Mendelssohn-Bartholdy, Thimme. 19. Bd., 2. Teil (Slg. Dipl. Akten d. AA). Berlin 1927, Dokument Nr. 6082, S. 253.
- 8 Cecil (wie Anm. 1), S. 993; Otto J. Seiler: Einhundert Jahre Ostasienfahrt der Hapag-Lloyd AG 1886-1986. Hamburg 1986, S. 65.
 - 9 Hapag-Akten beim Staatsarchiv Hamburg, 208/2632.
 - 10 Nach einer dem AA von Ballin mit Schreiben vom 24.1.1905 übermittelten Bürgschaftserklärung der Fa. Mendelssohn & Co. (Archiv des AA, Akt. Bd. R 18877) belief sich die Gesamtkohlenmenge zu dieser Zeit auf ca. 297 000 t.
 - 11 Hapag-Akten (wie Anm. 9), 208/2632.
 - 12 Slg. Dipl. Akten d. AA (wie Anm. 7), Dokument Nr. 6077, S. 247, u. Dokument Nr. 6078, S. 249.
 - 13 Curt Freiherr von Maltzahn: Der Seekrieg zwischen Rußland und Japan 1904-1905. Bd. 2. Berlin 1913, S. 322. – Bereits zuvor hatte in dänischen Küstengewässern, u.a. in der Aalbæk-Bucht bei Skagen, eine Kohlenübernahme stattgefunden (vgl. Maltzahn, Bd. 2, S. 318), an der auch deutsche Dampfer beteiligt waren (vgl. Hamburger Generalanzeiger Nr. 241 vom 13.10.1904; Hamburger Fremdenblatt Nr. 242 vom 14.10.1904 sowie Nr. 252, 1. Beilage, vom 26.10.1904). Diese Versorgung wurde von den Verträgen vom 8./21.6.1904 jedoch nicht erfaßt.
 - 14 Maltzahn (wie Anm. 13), Bd. 2, S. 322f.; Frank Thiess: Tsushima. Der Roman eines Seekrieges. Hamburg 1954, S. 131; Vossische Zeitung (Berlin) Nr. 506 vom 27.10.1904.
 - 15 Hamburger Fremdenblatt Nr. 254, 1. Beilage, vom 28.10.1904; Vossische Zeitung Nr. 506 vom 27.10.1904.
 - 16 Schreiben vom 11.11.1904 mit Kohlendampfer-Liste. Ballin an AA. In: Archiv des AA, Akt. Bd. R 18875.
 - 17 Dazu Maltzahn (wie Anm. 13), Bd. 2, S. 329-332.
 - 18 Vossische Zeitung Nr. 500 vom 24.10.1904.
 - 19 Weser-Zeitung Nr. 20827, Mittagsausgabe, vom 27.10.1904; Hamburger Fremdenblatt Nr. 269 vom 15.11.1904; Vossische Zeitung Nr. 506 vom 27.10.1904. – Darunter befanden sich Schiffe der Reederei Schmidt & Hansen, der Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Horn-Linie, (damals noch) Schleswig.
 - 20 Vossische Zeitung Nr. 518 vom 3.11.1904; Weser-Zeitung Nr. 20835 vom 4.11.1904. – Nach einer von Ballin dem AA übermittelten Liste (wie Anm. 16) insgesamt 14 Dampfer.
 - 21 Huldermann (wie Anm. 1), S. 148; Himer (wie Anm. 1), S. 81. – Auch eine in der englischen Zeitung »The Times«, Ausgabe vom 25.2.1905 (Archiv des AA, Akt. Bd. R 18879) erschienene Liste weist fast 80 Schiffsnamen aus.
 - 22 Dazu Maltzahn (wie Anm. 13), Bd. 2, S. 311f.
 - 23 Nachweis bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 2).
 - 24 Dampfschiff DORTMUND, zwei Berichte über Reisen in der Zeit vom 5.10.1904 bis 31.3.1905. In: Hapag-Akten (wie Anm. 9), 314/4355; Hamburger Fremdenblatt Nr. 24, 1. Beilage, vom 28.1.1905.
 - 25 Cecil (wie Anm. 1), S. 1001f.
 - 26 Maltzahn (wie Anm. 13), Bd. 3. Berlin 1914, S. 2f.
 - 27 Ebd., S. 3f.; Thiess (wie Anm. 14), S. 174f.
 - 28 Maltzahn (wie Anm. 13), Bd. 3, S. 5f. – Tatsächlich unternahmen in der Zeit von Mitte Dezember 1904 bis Mitte Januar 1905 zwei japanische Hilfskreuzer mit dem Rückhalt eines kleinen geschützten Kreuzers einen weiten Vorstoß nach Süden und hielten sich dabei auch in den Gewässern von Niederländisch Sumatra, Borneo und Java auf (so Maltzahn, wie Anm. 13, Bd. 3, S. 82f., unter Hinweis auf ein Werk des japanischen Admiralstabes).
 - 29 Mitteilung vom 15.1.1905, AA an den deutschen Gesandten in Tokio. In: Archiv des AA, Akt. Bd. R 18877; Cecil (wie Anm. 1), S. 1001f.
 - 30 Cecil (wie Anm. 1), S. 1004.
 - 31 Aufzeichnung Mühlberg, AA vom 2.2.1905. In: Slg. Dipl. Akten d. AA (wie Anm. 7), Dokument Nr. 6090, S. 268; Cecil (wie Anm. 1), S. 1003f.
 - 32 Cecil (wie Anm. 1), S. 1002.
 - 33 Slg. Dipl. Akten d. AA (wie Anm. 7), Dokument Nr. 6092, S. 271.
 - 34 Slg. Dipl. Akten d. AA (wie Anm. 7), Dokument Nr. 6094, S. 272.
 - 35 Schreiben vom 14.2.1905, AA an den preuß. Gesandten in Hamburg. In: Archiv des AA, Akt. Bd. R 18878; Antwort des Gesandten Tschirschky vom 15.2.1905. In: Archiv des AA, Akt. Bd. R 18878.
 - 36 Aufzeichnung Mühlberg, AA vom 16.2.1905. In: Slg. Dipl. Akten d. AA (wie Anm. 7), Dokument Nr. 6097, S. 274; Schreiben vom 15.2.1905, Reichskanzler Bülow an Wilhelm II. In: Slg. Dipl. Akten d. AA (wie Anm. 7), Dokument Nr. 6095, S. 272f.
 - 37 Hapag-Akten (wie Anm. 9), 208/2632.
 - 38 Telegramm vom 19.2.1905, preuß. Gesandter Tschirschky in Hamburg an AA. In: Slg. Dipl. Akten d. AA (wie Anm. 7), Dokument Nr. 6098, S. 275f.
 - 39 Vossische Zeitung Nr. 115 vom 9.3.1905; Weser-Zeitung Nr. 20958, Mittagsausgabe, vom 8.3.1905 sowie Nr. 20960, Mittagsausgabe, vom 10.3.1905.
 - 40 Siehe die Pressenachweise zu Anm. 39 sowie Bericht vom 9.3.1905, preuß. Gesandter in Hamburg an Bülow. In: Archiv des AA, Akt. Bd. R 18879; Aufzeichnung Mühlberg, AA, vom 15.3.1905. In: Slg. Dipl. Akten d. AA (wie Anm. 7), Dokument Nr. 6099, S. 276.
 - 41 Nachweise bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 2).
 - 42 Nachweise bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 2). – Was den Zeitraum der Übernahme der sechs letztgenannten Schiffe

- angeht, so geben Kludas/Bischoff allgemein das Jahr 1905 an. Die Übernahme ist indessen nach einem Bericht des deutschen Marineattachés Hintze, St. Petersburg, vom 5.6.1905 an das Reichsmarineamt (Archiv des AA, Akt. Bd. R 18879) spätestens zu dieser Zeit anzunehmen; in dem Bericht wird die Umbenennung der elf von der Hapag erworbenen Schiffe mitgeteilt.
- 43 Nachweise bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 2).
- 44 Berliner Morgenpost Nr. 51 vom 1.3.1905; Vossische Zeitung Nr. 139 vom 23.3.1905; Hamburger Fremdenblatt Nr. 60, 2. Beilage, vom 11.3.1905.
- 45 Inhalt der Kontraktbedingungen wiedergegeben in: Weser-Zeitung Nr. 20983, 2. Morgenausgabe, 2. Beilage, vom 2.4.1905; Hamburger Fremdenblatt Nr. 60, 2. Beilage, vom 11.3.1905.
- 46 Maltzahn (wie Anm. 13), Bd. 3, S. 39, 42; Thiess (wie Anm. 14), S. 178.
- 47 Weser-Zeitung Nr. 20959, Mittagsausgabe, vom 9.3.1905; Vossische Zeitung Nr. 147 vom 28.3.1905.
- 48 Weser-Zeitung Nr. 20966, Mittagsausgabe, vom 16.3.1905.
- 49 Vossische Zeitung Nr. 139 vom 23.3.1905; Weser-Zeitung Nr. 20960, Mittagsausgabe, vom 10.3.1905 sowie Nr. 20983, 2. Morgenausgabe, 2. Beilage, vom 2.4.1905.
- 50 Bericht vom 9.3.1905, preuß. Gesandter in Hamburg an Bülow. In: Archiv des AA, Akt. Bd. R 18879. – Hinsichtlich des Flaggenwechsels Bericht vom 27.2.1905, preuß. Gesandter in Hamburg an Bülow. In: Archiv des AA, Akt. Bd. R 18879.
- 51 Nachweise bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 2).
- 52 Maltzahn (wie Anm. 13), Bd. 3, S. 13, 42, 48.
- 53 Zum Vorstehenden Maltzahn (wie Anm. 13), Bd. 3, S. 42, 48, 60, 69f.; Schiffsbericht BATAVIA über eine Reise vom 23.3. bis 27.4.1905. In: Hapag-Akten (wie Anm. 9), 304/4288.
- 54 Maltzahn (wie Anm. 13), Bd. 3, S. 6, 40, 69f.

The role of the Hapag Shipping Company in supplying the Russian naval forces with coal on their way to Eastern Asia

Summary

The undertaking that took place during the Russo-Japanese War of 1904-05 is the only one of its kind in the history of maritime warfare. After Japan started the war, the Russian squadron in Port Arthur was to be reinforced by additional naval forces from the Baltic Sea. For the supply of these forces with coal, the Russian government turned to the Hamburg-America Line (Hapag). On the basis of contracts concluded on June 8 and 21, 1904, Hapag assumed the role of general contractor in charge of supplying coal to the vessels on the two routes to Eastern Asia: the Mediterranean/Red Sea route and the one rounding Africa. As many as eighty steamers were in operation at a time, vessels either belonging to or chartered by Hapag.

The main body of the Russian reinforcement squadron rounded Western and Southern Africa and reached Madagascar in December 1904. Up to this point its provision with coal had been carried out according to plan. At the beginning of January 1905, Port Arthur fell into the hands of the Japanese, and the Russian naval forces stationed there (the 1st Pacific Squadron) were eliminated, a turn of events that had far-reaching consequences for the Hapag undertaking. Coal steamers operating eastward of Madagascar were now in greater danger of being attacked by the Japanese, and Albert Ballin, the general director of Hapag, stopped the coal provision project. He insisted that Russia buy the steamers required for this task. He was supported in his point of view by the German Reich government and Emperor William II. The Russian Czar Nicholas II maintained that the Hapag was required to fulfil the contractual obligations it had agreed to, as the continua-

tion of the Russian naval operation would otherwise be impossible. In view of the fact that German-Russian relations were likely to deteriorate if he refused, William II relented. He advised the Russian monarch that the provision of the Russian fleet with coal was a private undertaking of the Hapag and that he could do nothing more than inform Ballin that he was free to act as he saw fit in view of the risks involved.

On February 21, 1905, a new contract was concluded according to which eleven steamers were to be purchased from Hapag by the Russians to continue the coal provision undertaking. These ships, which were at anchor in Hamburg, nevertheless ultimately did not supply either the IInd or – presumably – the IIIrd Pacific Squadron. Other Hapag ships were used, being escorted by Russian war vessels to the Indochinese coast. The destruction of the Russian forces by the Japanese fleet in the naval battle of Tsushima of May 27-28, 1905 put an end to the need for coal.

L'approvisionnement en charbon des forces navales russes, en route vers l'Asie de l'Est, par la société d'armement Hapag

Résumé

L'entreprise qui eut lieu durant la guerre russo-japonaise de 1904/05 est unique dans l'histoire de la guerre navale. Après que le Japon l'eût déclarée, il fut prévu que des forces navales supplémentaires de la Baltique seraient envoyées pour renforcer l'escadre russe de Port Arthur. Pour approvisionner ces forces armées en charbon, le gouvernement russe se tourna vers la Hamburg-Amerika Linie (ligne Hambourg-Amérique, Hapag). Après avoir signé les contrats les 8 et 21 juin 1904, la Hapag prit, en tant qu'entrepreneur général, la direction de l'approvisionnement en charbon par la route contournant l'Afrique, ainsi que par celle reliant la Méditerranée à la mer Rouge avant de rejoindre l'Asie de l'Est. Jusqu'à 80 vapeurs, lui appartenant ou loués, furent parfois mis en service à cet effet.

L'approvisionnement en charbon de l'escadre de renfort russe, dont les forces principales contournaient l'Afrique de l'Ouest et du Sud, atteignant Madagascar en décembre 1904, se déroula jusque-là selon les plans. C'est alors qu'une interruption, lourde de conséquences, eut lieu, lorsque Port Arthur tomba aux mains des Japonais en janvier 1905 et que les forces armées russes, la 1^{ère} escadre du Pacifique, furent mises hors d'état. Dès lors, en raison du risque élevé pour les vapeurs opérant à l'est de Madagascar de se faire attaquer par les navires de guerre japonais, Albert Ballin, directeur général de la Hapag, stoppa la suite de l'approvisionnement en charbon. Il exigea de la Russie qu'elle achète les vapeurs nécessaires à l'approvisionnement. Le gouvernement du Reich et l'empereur Guillaume II partageaient son opinion. Le tsar Nicolas II, de son côté, faisait valoir que la Hapag se devait de tenir les engagements stipulés dans les contrats, faute de quoi, la poursuite de l'entreprise russe devenait impossible. Guillaume II céda, en tenant compte du fait que les relations germano-russes, en cas de refus, pourraient s'en trouver détériorées. Il communiqua au monarque russe que l'approvisionnement en charbon était une affaire privée de la Hapag et qu'il pouvait dorénavant aviser Ballin que celui-ci avait la liberté d'agir comme bon lui semblait, compte tenu des risques propres.

Sur ce, dans un nouveau contrat en date du 21 février 1905, il fut convenu que onze vapeurs de la Hapag, vendus à la Russie, continueraient l'approvisionnement. Ces navires, à quai à Hambourg, n'ont cependant approvisionné ni la 2^{ème} escadre du Pacifique, ni la 3^{ème}. Ce furent bien plus d'autres navires de la Hapag qui escortèrent les navires de guerre russes jusqu'à la côte indochinoise. Le besoin en charbon se tarit lorsque la force armée russe fut décimée par la flotte japonaise, lors du combat naval de Tsushima les 27 et 28 mai 1905.