

Nr. 2.3.2.02

Theodor von Holleben, Deutscher Gesandter in Peking, an Otto von Bismarck, Reichskanzler des Deutschen Reichs, betr. die Bemühungen zur Beseitigung der Woosung-Barre, 22. März 1874

Bericht

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Bundesarchiv Berlin (BArch Berlin), R 901, Nr. 12608, Bl. 35–38

Formalia: 4 Blätter, handschriftlich beschrieben, teils beidseitig, teils einseitig, mit nachträglichen Vermerken von anderer Hand, die - sofern sie nur der Registratur dienten - in der Transkription nicht berücksichtigt werden. Dem Bericht sind fünf Anlagen beigelegt, die hier aus Umfanggründen nicht wiedergegeben werden.

Regest:

Theodor von Holleben, der deutsche Gesandte in Peking, informiert Otto von Bismarck, den Kanzler des Deutschen Reichs, über die von den diplomatischen Vertretern der Vertragsmächte auf Wunsch der Reeder und Kaufleute in Shanghai unternommenen Schritte zur Beseitigung der sogenannten Woosung-Barre an der Mündung des Huangpu in den Jangtsekiang, die durch fortschreitende Versandung den Schiffsverkehr zu beeinträchtigen droht. Da insbesondere die großen britischen und amerikanischen Schiffe befürchten müssten, die Barre in absehbarer Zeit nicht mehr passieren zu können, hätten sie schon frühzeitig eingehende Untersuchungen über die Möglichkeiten zur Beseitigung und die anfallenden Kosten angestellt. Die chinesischen Behörden hätten jedoch auf die Unmöglichkeit verwiesen, wirksame Abhilfe zu schaffen. Die internationale Handelskammer Shanghai sei nun vor einigen Monaten erneut an die Konsuln der Vertragsmächte in Shanghai herangetreten, die wiederum beschlossen hätten, das Anliegen an die diplomatischen Vertreter der Vertragsmächte in Peking heranzutragen. Von Holleben legt dar, dass die deutsche Schifffahrt bisher zwar nur mit 4 Prozent an der Dampfschifffahrt in Shanghai beteiligt, aber doch im Wachsen begriffen sei, weshalb er sich der Initiative angeschlossen und an mehreren gemeinsamen Noten der Vertreter Großbritanniens, Frankreichs, Deutschlands, Amerikas und Russlands an das Zongli Yamen beteiligt habe. Eine verbindliche Antwort der chinesischen Regierung stehe noch aus. Von Holleben fügt seinem Bericht Abschriften der einschlägigen Dokumente bei, darunter auch ein Memorandum des Generalinspektors der chinesischen Seezollbehörde Robert Hart.

[1. Blatt, 35, Vorderseite]

Peking, den 22sten. März 1874.

Die Schifffahrt und der Handel Shanghai's sowie die Sicherheit der dortigen Residenten, sofern solche die zeitweilige Anwesenheit fremder Kriegsschiffe [das Wort „Kriegsschiffe“ wurde nachträglich von anderer Hand unterstrichen] erfordert, erscheinen durch die seit Jahren zunehmende Versandung der Wusung-Mündung [die Passage „Versandung der Wusung-Mündung“ wurde nachträglich von anderer Hand unterstrichen] derartig benachteiligt und bedroht, daß der dortige Handelsstand bereits zu wiederholten Malen bei den Vertretern der Vertrags-Mächte dringend um Remedur petitionirt hat. Die gedachten Überstände haben in letzter Zeit immer greller hervortreten müssen, weil einerseits die sogenannte

An

des Fürsten von Bismarck

Durchlaucht.

Berlin. [1. Blatt, 35, Rückseite]

„Wusung-Barre“ progressiv anwächst, andererseits der Dampfschiff-Verkehr [das Wort „Dampfschiff-Verkehr“ wurde nachträglich unterstrichen] nach Shanghai in stetem Steigen begriffen ist. In letzter Beziehung ist noch von Wichtigkeit, daß, seit Aufblühen der Amerikanischen Steamer-Gesellschaften und seit Eröffnung des Suez-Canals meist Schiffe von sehr beträchtlichem Tonnengehalt in dem dortigen Hafen verkehren.

Seitens der Engländer und Amerikaner, deren Interesse in dieser Frage vorwiegend berührt wird, sind mehrfach, besonders durch ihre Kriegsschiffe, über die Wegräumung der Barre, beziehungsweise über die dauernde Freihaltung des Fahrwassers, eingehende Untersuchungen angestellt worden, deren Resultat dahin geht, daß durch Anwendung guter Baggermaschinen dem Übel abgeholfen werden könne und daß hiezu nur ein einmaliger Aufwand von etwa 100,000 Taels, nebst pp. 20,000[2. Blatt, 36, Vorderseite] Taels jährlicher Instandhaltungskosten, erforderlich sei. Wenn man erwägt, daß die Chinesische Regierung im Jahr 1873 von dem fremden Handel Shanghai's eine Revenue von über 3,295,000 Taels bezogen hat, so dürfte es in der That nicht unbillig sein, von ihr die Vornahme dieser Arbeiten zu verlangen. Jedoch haben die Chinesischen Behörden, bei Verhandlungen, welche früher über diese Angelegenheit geführt worden sind, immer die Unmöglichkeit einer wirksamen Remedur darzuthun gesucht.

Vor einigen Monaten nun hat die internationale Handelskammer zu Shanghai eine Anzahl von Dokumenten, welche den herrschenden Nothstand darlegen, zusammenstellen lassen und dem dortigen Consularcorps mit der Bitte um Abhülfe überreicht. Auf Beschluß des Consularcorps[2. Blatt, 36, Rückseite] vom 25ten. November 1873 wurden diese, als Anlage 1. [Verweis am linken Rand auf „Anlage 1.“] ganz gehorsamst beigegebenen Aktenstücke den hiesigen Vertretern der Vertragsmächte von den respektiven Consuln überreicht.

Die ganze Angelegenheit berührt, wie schon angedeutet, in erster Linie England und Amerika, von denen die erstgenannte Macht, der Tonnenzahl nach, mit 42 %, die zweite sogar mit 50 % an dem Steamer-Verkehr in Shanghai betheiligt ist, während auf Deutschland 4 %, auf Frankreich 3 % kommen und 1 % sich auf einige Russische und Chinesische Steamer vertheilt. Da der Deutsche Dampferverkehr, wenn auch vorläufig noch verhältnißmäßig gering, seit den letzten Jahren im Wachsen ist und schon jetzt die Franzosen, trotz deren großen, in Shanghai regelmäßig verkehrenden Postschiffe, überholt hat, so konnte ich nicht Bedenken tragen[3. Blatt, 37, Vorderseite] mich etwaigen Schritten der anderen hiesigen Vertreter anzuschließen.

Auf Vorschlag des Englischen Gesandten, als Doyen des diplomatischen Corps, richteten die Vertreter Englands, Frankreichs, Deutschlands, Amerika's und Rußlands unter dem 13ten. Februar d. J. identische Noten an das Tsungli-Yamên, in welchen sie die Chinesischen Minister ersuchten, auf schnelle und wirksame Beseitigung der gedachten Übelstände hinzuwirken. Die Deutsche Version dieser Note habe ich die Ehre als Anlage 2. [Verweis am linken Rand auf „Anlage 2.“] hierneben ganz gehorsamst beizufügen.

Darauf erfolgte am 2ten. d. Mts. die als Anlage 3. [Verweis am linken Rand auf „Anlage 3.“] in Übersetzung anliegende Antwort des Tsungli-Yamên, in welcher dasselbe angezeigt, daß der Handelssuperintendent der südlichen Häfen – Vice-König von Nanking – und der General-Zollinspektor Hart zum Bericht über die Frage aufgefordert[3. Blatt, 37, Rückseite] seien. Gleichzeitig werden aber die an Unmöglichkeit grenzenden Schwierigkeiten einer Freihaltung der Flußmündung, unter Berufung auf frühere desfallsige Verhandlungen, lebhaft betont.

Da es erforderlich erschien, dieser Zurückhaltung gegenüber keinen Zweifel über die Wichtigkeit zu lassen, welche hiesige Vertreter der Frage beilegen, so erfolgten unter dem 6ten. März gleichzeitige Noten, in welchen dem Tsungli-Yamên Beschleunigung der Angelegenheit an's Herz gelegt wurde. Die betreffende von mir an das Tsungli-Yamên gerichtete Note ist als Anlage 4. [Verweis am linken Rand auf „Anlage 4.“] beigegeben.

Seitdem ist eine weitere amtliche Äußerung der Chinesischen Regierung nicht erfolgt. Ich habe indessen Gelegenheit genommen, mehrfach mit Herrn Hart diesen Gegenstand zu besprechen. Derselbe hat mir seine Anschauungen in einem in Abschrift[4. Blatt, 38, Vorderseite] ebenfalls beifolgenden, nicht uninteressanten Promemoria [das Wort „Promemoria“ wurde nachträglich unterstrichen] [Verweis am linken Rand auf „Anlage 5.“] und zugänglich gemacht, in welchem er zwar einerseits dem Handel von Shanghai ein übles Prognostikon für die Zukunft stellt, sich andererseits aber nicht verhehlt, daß die Chinesische Regierung den an sie gestellten Forderungen sich nicht werde entziehen können.

Über den weiteren Verlauf der Angelegenheit werde ich nicht verfehlen, Euerer Durchlaucht ehrerbietigst Bericht zu erstatten.

Holleben.