

Nr. 2.5.2.03

Max von Brandt, Deutscher Gesandter in Peking, an Bord des Dampfers „Empress of China“ unterwegs auf dem Pazifik, an die Direktion der Disconto-Gesellschaft, Berlin, betr. die in China zu führenden Verhandlungen über den Bau von Eisenbahnen, 27. Juni 1896

Brief

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Politisches Archiv des Auswärtigen Amts, Berlin (PA AA), RZ 201/17783, S. 121–131, hier S. 121, 127–131

Formalia: 4 Blätter, handschriftlich teils beidseitig, teils einseitig beschrieben, Abschrift.

Regest:

Max von Brandt, der deutsche Gesandte in Peking, kommt in einem Schreiben an die Disconto-Gesellschaft in Berlin auch auf die Frage des Eisenbahnbaus in China zu sprechen. Er berichtet über verschiedene, ihm bekannt gewordene neue amerikanische und internationale Konsortien zur Finanzierung von chinesischen Eisenbahnprojekten. Teilweise würden diese auch als Kantonesische Syndikate auftreten und damit suggerieren, dass das eingezahlte Kapital von Chinesen aufgebracht worden sei. Das bezweifelt Max von Brandt und hält es nicht für ratsam, sich von deutscher Seite an solchen fingiert chinesischen Syndikaten zu beteiligen. Zugleich empfiehlt er aber, sich stärker den chinesischen Auffassungen anzupassen und den eigenen Unterhändlern mehr Spielraum für die vor Ort zu treffenden Entscheidung einzuräumen. Im Hinblick auf die Deutsch-Asiatische Bank, an der die Disconto-Gesellschaft beteiligt ist, sieht von Brandt die Notwendigkeit mit den in China ansässigen, bereits im Regierungsgeschäft tätigen Handelshäusern wie beispielsweise Carlowitz & Co. zu kooperieren.

[1. Blatt, Vorderseite, 121]

Stiller Ozean, den 27. Juni 1896
an Bord der „Empress of China“

E. H. beehre ich mich im Nachstehenden einige Bemerkungen über die Lage der Verhältnisse in China zu übersenden, die zum Verständniß derselben beizutragen geeignet sein könnten.

[Es folgen, fortgesetzt bis Seite 127, Ausführungen zur finanziellen Lage und industriellen Entwicklung Chinas.][2. Blatt, Vorderseite, 127]

[...]

Was die Eisenbahnfrage anbetrifft, so ist am 11. Juni von der in Shanghai erscheinenden chinesischen Zeitung Shen pao das Projekt eines amerikanischen Syndicats veröffentlicht worden, von dem ich in der Anlage auszugsweise Uebersetzung beifüge. Ich möchte annehmen, dass es dasjenige ist, welches von dem bekannten amerikanischen Banquier Wharton Barker der chinesischen Regierung im Oktober-November v. J. unterbreitet wurde. Nach mir anderweitig zugegangenen Mittheilungen soll der von mir bereits früher erwähnte Mr. Georg Wilson für die Eastern Contract Co. Limited, bei der die South western Bank¹, die Banque Ottomane, die Firmen Raffael in London und Malcolm (Amerikaner) beteiligt sein sollen, mit Kantonesen, durch den Taotai Lin yen vertreten, ein Abkommen vereinbart haben, durch das sich die englische Gesellschaft zur Aufbringung

1 Um welche Bank es sich bei der South western Bank handelt, bleibt unklar.

eines Kapitals für Eisenbahnbau ohne staatliche Garantie verpflichtet. Die Einnahmen sollen wie folgt vertheilt werden: 25 % für das Gründungskapital, 25 % für die[2. Blatt, Rückseite, 128] Verwaltungsspesen, 25 % für die chinesische Regierung und 25 % für den chinesischen Konzessions-Inhaber

Dieses Abkommen dürfte wie die in dem Kaiserlichen Edikt vom 24. April erwähnten Anerbietungen anderer Cantonesischer Syndikate auf der Fiktion beruhen, daß die Einzahlungen von den Chinesen selbst geleistet worden seien, während es sich unzweifelhaft nur um solche durch fremde Syndikate oder Firmen geleistete handeln kann, für die die Cantonesischen Syndikate nur die Namen hergeben. Ein immerhin sehr zweifelhaftes Geschäft, an dem eine Betheiligung deutschen Kapitals nicht empfehlenswerth erscheinen wird.

Wenn ich die Verhältnisse in China richtig beurtheile, so scheint mir der Bau der bis jetzt in Aussicht genommenen Bahnen mit chinesischem Kapital höchst zweifelhaft; ich bin im Gegentheil der Ansicht, dass wenigstens für alle längeren Linien das erforderliche Kapital nur durch fremde Anleihen beschafft werden kann, sowie daß günstige Ergebnisse nur durch maßgebenden fremden Einfluss bei Bau und Verwaltung dieser Bahnen erzielt werden können. Es wird sich aber, wenn[3. Blatt, Vorderseite, 129] deutsches Kapital bei solchen Unternehmungen Verwendung finden soll, empfehlen, sich mehr der chinesischen Auffassung anzupassen, als zu versuchen, die chinesische Regierung und Behörden zur Annahme von zu Hause fest ausgearbeiteten Projekten zu veranlassen. Jedenfalls muß den Unterhändlern ein bedeutender Spielraum gelassen und wenn überhaupt Erfolge erzielt werden sollen, die Entscheidung mehr als bisher an Ort und Stelle verlegt werden.

Ich habe im Verlauf meiner Mittheilungen wiederholt Veranlassung gehabt, auf die Beziehungen der deutschen, am Regierungsgeschäft interessierten Firmen, besonders der Herren Mandl & Co. und Carlowitz & Co. zu der Deutsch-Asiatischen Bank zurückzukommen und erlaube mir bei dieser Gelegenheit, hier mit Bezug auf dieselben das Folgende zu erwähnen:

Die Deutsch-Asiatische Bank besitzt, in ihrer jetzigen Form und Ausdehnung, nicht die Mittel, sich genügende Informationen über das, was in chinesischen Kreisen und namentlich auch in der Umgebung der verschiedenen[3. Blatt, Rückseite, 130] General-Gouverneure angeht, zu verschaffen. Sie ist, wenn sie solche Informationen überhaupt erhalten will, auf die Mithilfe anderer Firmen angewiesen, die selbstverständlich für die Unterstützung, die sie auf diese Weise leisten, einen Vortheil erwarten. Solche Firmen schroff zurückzuweisen und sie eventuell sogar zu bekämpfen, heißt nicht allein die Deutsch-Asiatische Bank einer sehr werthvollen Informationsquelle berauben, sondern dürfte diese Firmen über kurz oder lang in das Lager der Gegner der Bank treiben, was meiner unmaßgeblichen Ansicht nach kaum als ein wünschenswerthes Resultat zu bezeichnen sein dürfte.

[Es folgen, fortgesetzt auf S. 131, Ausführungen zur Reorganisation des chinesischen Militärs] [4. Blatt, Vorderseite, 131]

[...]

gez. B.