

Nr. 2.5.2.09

Bericht der Deutsch-Chinesischen Eisenbahn-Gesellschaft an ihre Gesellschafter betr. die deutsch-britisch-chinesischen Verhandlungen über das Eisenbahnprojekt Tianjin-Zhenjiang, 9. Juli 1906

Bericht

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Politisches Archiv des Auswärtigen Amts, Berlin (PA AA), RZ 201/17865, S. 161–168

Formalia: 4 Blätter, maschinenschriftlich beidseitig beschrieben, als Abschrift gekennzeichnet.

Regest:

Die Deutsch-Chinesische Eisenbahn-Gesellschaft berichtet ihren Gesellschaftern am 9. Juli 1906 ausführlich über den aktuellen Stand der deutsch-britisch-chinesischen Verhandlungen über das Eisenbahnprojekt Tianjin-Zhenjiang. Am vorliegenden Vertragsentwurf, der auf Basis des Vorvertrages vom 18. Mai 1899 (vgl. Dokument Nr. 2.5.2.05) inzwischen mehrfach überarbeitet wurde, haben sich weitere Änderungen ergeben. Sie betreffen u. a. die Verteilung der zu erwartenden Einnahmen und die Bildung eines gemeinsamen oder zweier getrennter Boards of Commissioners. Die von Heinrich Cordes, dem von der Deutsch-Asiatischen Bank entsandten deutschen Unterhändler, in die Diskussion eingebrachte Idee, zur Beschleunigung der Verhandlungen mit den Chinesen den Vorvertrag vom 18. Mai 1899 ganz aufzuheben, nur eine chinesische Staatsanleihe zu begeben und die Verantwortung für Bau und Betrieb der Eisenbahn den Chinesen zu überlassen, sei aus mehreren Gründen abgelehnt worden, darunter nicht zuletzt die zu erwartenden Nachteile für die deutsche Industrie und die Schädigung des deutschen Ansehens in China. Mit den Briten habe man sich aber über gewisse Zugeständnisse an die Chinesen verständigt.

[1. Blatt, Vorderseite, 162]

Abschrift

Berlin, den 9. Juli 1906.

An Direction der Disconto-Gesellschaft hier

An Deutsche Bank, hier

An S. Bleichröder, hier

An Berliner Handels-Ges., hier

An Bank f. Handel & Ind., hier

An Deutsch-Asiat. Bank, hier

An Dresdner Bank, hier

An Nationalbank f. Deutschland, hier

An A. Schaaffhausen'schen Bankverein, hier

An Born & Busse, hier

An Jacob S. H. Stern, Frankfurt a/M.,

An Nordd. Bank in Hamburg, Hamburg

An Sal. Oppenheim jr. & Co., Cöln (Rhein)

An L. Behrens & Söhne, Hamburg.

Tientsin-Yangtze betr.

Der der letzte Bericht, welcher den Gesellschaftern im Juni v. J. erstattet wurde, ging von einer Gesamtsumme der Anleihe in Höhe von £ 8 500 000 aus, wovon als erste Serie £ 6 000 000 übernommen und emittiert werden sollten, während man £ 2 500 000 späteren Verhandlungen überlassen wollte. Dabei war ein Teilungsverhältnis zwischen den Deutschen und Engländern von 65 : 35 ins Auge gefasst. [1. Blatt, Rückseite, 162]

Als die Vertreter des deutschen und des englischen Konsortiums instruiert worden waren, auf dieser Basis ihre Verhandlungen wieder zu eröffnen, trat der englische Gesandte, welcher [nachträglich ergänzt: ebenso] wie der deutsche Gesandte bei den Verhandlungen in Peking zur Unterstützung hinzugezogen worden war, mit verschiedenen Forderungen auf Aenderung des Vertragsentwurfes hervor, von denen einige nach Benehmen mit den Chinese Central Railways abgelehnt, andere abgeändert und wieder andere acceptiert wurden. Es handelte sich in der Hauptsache um folgende Punkte:

I.) Zu § 5 ist ein Absatz hinzuzufügen, nach welchem die Gesamt-Netto-Einnahmen beider Linien zusammen geworfen werden sollen, um hieraus in erster Reihe die Erfordernisse des Dienstes der Anleihe zu decken, während der alsdann verbleibende Ueberschuss nach Verhältnis der kilometrischen Längen verteilt werden sollte. (Dieses Verhältnis ist in dem Abdruck des Vertragsentwurfes noch mit 65 : 35 angegeben, während sich nach den genaueren Vorarbeiten für die deutsche Linie eine geringere kilometrische Zahl ergeben hat, so dass sich jetzt ein Verhältnis von 63 : 37 ergibt).

II. Der die Zweiglinien betreffende Satz in § 22 sollte nach der Forderung des englischen Gesandten eine Fassung erhalten, wonach die darin bezeichneten Linien an das [2. Blatt, Vorderseite, 163] Deutsch-Englische Syndikat eventuell zu vergeben seien.

Da wir diese Linien als in die deutsche Interessensphäre fallend erachteten, so konnten wir uns hiermit nicht einverstanden erklären und gaben daher lieber zu, den Satz ganz zu streichen.

III. Der englische Gesandte verlangte, dass nur ein board für die ganze Linie stipuliert werde. Wir einigten uns mit den Engländern aber dahin, zwei boards bestehen zu lassen und dagegen dem § 16 einen Satz hinzuzufügen, wonach die Regulative für beide boards identisch sein sollen und den Durchgangsverkehr sichern.

IV. Es wurde verlangt, dass wir uns verpflichten, den Bau der deutschen Linie von Tsinanfu ab nach Norden und nach Süden gleichzeitig mit dem Bau der englischen Linie beginnen zu lassen, was wir, da es durchaus in der diesseitigen Absicht lag, zugegeben haben.

V. Man verlangte eine Weglassung des § 33, welcher die Ratifikation des Vertrages durch ein Kaiserliches Edikt vorsah; an Stelle dieses Paragraphen, dessen wichtige Bestimmungen nicht aufgeben konnten, ist der § 34 getreten, in welchem die Unterzeichnung von der bereits geschehenen Autorisation durch ein Kaiserliches Edikt abhängig gemacht wird, wodurch der in dem alten § 33 beabsichtigte Zweck erfüllt wird. [2. Blatt, Rückseite]

VI. Der englische Gesandte verlangte, dass der Gesamtbetrag der Anleihe angegeben werde.

Wir haben uns hiermit einverstanden erklärt, in der Erwägung, dass uns nötigen Falles der § 14 die Handhabe für die Emission einer Zusatz-Anleihe gibt.

Die erwähnten Forderungen des englischen Gesandten motivirte derselbe auf die Anfrage unseres Vertreters damit, dass er nicht nur die Interessen der englischen Finanzgruppe, sondern auch diejenigen des britischen Publikums zu vertreten habe, dem nur eine auf durchaus gesunder Basis beruhende Anleihe angeboten werden könne.

Als Zwischenfall ist sodann zu registrieren, dass Herr Cordes Anfang September v. J. uns als eine Darstellung der damaligen Situation, nicht als einen Ratschlag, mitteilte, dass, wenn wir eine schnelle Erledigung des Eisenbahnbaues betreiben wollten, der einzige Weg dazu die Emission einer reinen Staats-Anleihe, unter Aufhebung des Präliminarvertrages sein würde, während unsererseits zu verlangen wäre: Ersatz unserer Kosten und Zugeständnis einer gewissen Kontrolle über Bau und Betrieb.

Ein Vorbild hierfür war in der Ablösung der amerikanischen Kanton-Hankau-Konzession vorhanden.

Diese Idee ist unsererseits abgelehnt worden: [3. Blatt, Vorderseite, 165]

- a.) Im Hinblick darauf, dass eine ohne jede Garantie auszugebende chinesische Anleihe nicht genügend gesichert erscheinen und daher nicht einen leichten Absatz finden würde,
- b.) in der Erwägung, dass die Schantung Eisenbahn Gesellschaft nur auf die sogenannte Schantung Mittel-Linie unter der Bedingung verzichtet hat, dass der geplante deutsch- englische Vertrag zu stande kommt,
- c.) im Hinblick auf die Schädigung, welche das deutsche Ansehen im allgemeinen in China durch dieses Verfahren leiden würde,
- d.) im Hinblick darauf, dass der deutschen Industrie trotz etwaiger, immerhin nur loser, Abmachungen, nicht der ihr gebührende Anteil bei dem Bahnbau zufallen würde,
- e.) in der Erwägung, dass die uns im Präliminarvertrag vorbehaltene Gewinn-Beteiligung aus dem Betriebe verloren gehen würde und
- f.) im Hinblick darauf, dass der Schantung Eisenbahn-Gesellschaft vermutlich die beim Bau zu erhoffenden Transporte ganz oder teilweise entgehen würden.

Uebrigens erklärten unsere englischen Freunde, an die wir eine diesbezügliche Frage richteten, sich durchaus mit unserem Standpunkt einverstanden.[3. Blatt, Rückseite, 166]

Ende vorigen Jahres traten sodann die chinesischen Unterhändler mit der Forderung auf, lediglich auf Grund ihrer Vorschläge vom Jahre 1903 verhandeln zu wollen.

Wir setzten uns über diese Vorschläge mit unseren englischen Freunden ins Einvernehmen und gaben, mit der in der Sitzung des Konsortiums vom 6. Dezember 1906 erhaltenen Genehmigung desselben, in folgenden Punkten den chinesischen Wünschen teilweise nach:

- 1.) Das Rückkaufsrecht der chinesischen Regierung soll statt nach 30 Jahren bereits nach 20 Jahren, eventuell nach 15 Jahren, eintreten, in letzterem Falle aber eine Rückzahlung der Anleihe-Obligationen zu 102 1/2 % bedingt werden,
- 2.) der Gewinn-Anteil der Syndikats wird von 20 % auf 10 % herabgesetzt,
- 3.) die boards of commissioners werden, aus zwei Europäern und zwei Chinesen bestehend, konstituiert.

Diese drei Punkte wurden indessen unseren Unterhändlern mit dem Bemerken übergeben, dass sie nur zugestanden werden sollten, wenn sie hierdurch auch wirklich einen Abschluss erwarten zu können glaubten.¹

Darauf trat wiederum eine längere Pause in den Verhandlungen ein, bis im März d. J. die chinesischen[4. Blatt, Vorderseite, 167] Unterhändler erklärten, die Ziffern des Voranschlages besitzen zu müssen.

Die speziellen Vorarbeiten unserer Linie waren damals noch nicht eingegangen; wir mussten sie erst abwarten und haben uns alsdann wiederum mit den Engländern in Verbindung gesetzt und gemeinsam mit ihnen den Finanzplan aufgestellt, welchen Sie aus den beiliegenden Ziffern zu ersehen belieben.

Hiernach wird der Gesamtbetrag der Anleihe von £ 7 400 000 in zwei Serien zu emittieren sein, wovon die zweite Serie, entsprechend den Bedürfnissen des Arbeitsprogrammes, nach 2 Jahren ausgegeben werden soll.

Das Einverständnis zu den im Vorstehenden bezeichneten Aenderungen ist, soweit es nicht bereits durch vorangängige Entschliessungen vorhanden war, in der Sitzung der Gesellschafter vom 27. Juni 1906 erteilt worden, worüber näheres in dem über diese Sitzung beschlossenen Protokoll zu ersehen ist.

Wir fügen einen neuen Abdruck des letzten Vertragsentwurfes vom Datum des 10. Februar 1906 bei und bemerken, dass in dieses Druckexemplar noch nicht die sämtlichen, Ihnen mitgeteilten Aenderungen eingefügt worden sind; so bestehen in § 5 Absatz 2 noch die Ziffern 65 : 35 anstatt 63 : 37 und in[4. Blatt, Rückseite,

1 Die hier nicht offen angesprochene, aber den Beteiligten sicher sehr bewusste Hauptursache für die trotz deutscher und britischer Zugeständnisse beharrliche Zurückhaltung der chinesischen Verhandlungspartner lag in vermehrten öffentlichen Proteste gegen ausländischen Investitionen in China. Die von der chinesischen Regierung mit den Verhandlungen beauftragten Generalgouverneure YUAN Shikai und ZHANG Zhidong sahen angesichts der Defizite des chinesischen Staatshaushalts zwar die zwingende Notwendigkeit zur Beteiligung ausländischen Kapitals, wollten im Interesse einer politischen Beruhigung der Lage aber zumindest die chinesische Kontrolle über die Eisenbahnen sicherstellen.

168] § 17 sind in Klammern noch die Worte: „besides the engineers in chief“ vorhanden, zu deren Streichung unsere Vertreter ermächtigt sind.

Hochachtungsvoll
Deutsch-Chinesische Eisenbahn-Gesellschaft
(gez.) Fischer (gez.) Erich.