

Nr. 2.5.2.10

Heinrich Cordes, Deutsch-Asiatische Bank (DAB), Tianjin, Notizen über eine Unterredung mit ZHANG Zhidong in Wuchang am 1. und 2. Juli 1907 über das Eisenbahnprojekt Tianjin-Zhenjiang, 12. Juli 1907

Aufzeichnungen

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Politisches Archiv des Auswärtigen Amts (PA AA), RZ 201/17867, S. 82–84

Formalia: 3 Blätter, maschinenschriftlich teils beidseitig, teils einseitig beschrieben, als Abschrift gekennzeichnet; mit nachträglichen Vwermerken, die - sofern sie nur der Registratur dienten - in der Transkription nicht berücksichtigt werden.

Regest:

Heinrich Cordes, der von der im Auftrag Deutsch-Chinesischen Eisenbahn-Gesellschaft agierenden Deutsch-Asiatischen Bank zum deutschen Unterhändler für die chinesisch-britisch-deutschen Verhandlungen über die Finanzierung und Bau des Eisenbahnprojektes Tianjin-Zhenjiang berufen wurde, hält in seinen Aufzeichnungen die Ergebnisse eines ausführlichen persönlichen Gesprächs mit dem von der chinesischen Regierung mit der Sache betrauten Generalgouverneur ZHANG Zhidong am 1. und 2. Juli 1907 in dessen Amtssitz in Wuchang fest. Nach seinem Eindruck ist ZHANG Zhidong lebhaft an einer konstruktiven Fortführung der Verhandlungen interessiert, sieht aber die Notwendigkeit, den chinesischen Kritikern des vom Ausland finanzierten Eisenbahnbaus entgegenzukommen. Cordes betont, sich bei dem Gespräch auf bloße Erläuterungen beschränkt zu haben und gibt die von ZHANG Zhidong während der Unterredung entwickelten Leitlinien für erfolversprechende weiteren Verhandlungen sehr detailliert und unkommentiert wieder. Er soll sie auch dem chinesischen Verhandlungsführer LIANG Dunyan zur Verfügung stellen.

[1. Blatt, Vorderseite, 82]

Abschrift.

Notizen über meine Unterredung mit Changchihung im Yamen des Vizekönigs in Wuchang am 1. und 2. Juli 1907.

Tientsin-Chinkiang-Eisenbahn.

Der Vizekönig drückte wiederholt seine Freude darüber aus, dass ich ihm Gelegenheit biete hierüber persönlich Rücksprache zu nehmen, weil er aus Liangtunen's Telegrammen trotz aller Ausführlichkeit nicht recht klug haben werden können.¹ Alle Fragen des Vizekönigs zeugen von einem grossen persönlichen Interesse und einem lebhaften Wunsche, an der Förderung der Sache mitzuwirken. Beherrscht wird der Vizekönig aber geradezu von der Furcht vor den Literaten der drei Provinzen.² Er sagt: [„]wenn wir nicht einigermaßen den Wünschen der Vernünftigeren und Massgebensten unter ihnen Rechnung tragen, so werden wir auf Schritt und Tritt von der unter der Leitung der Literaten stehenden Bevölkerung beim Landkauf und am Bau behindert werden. Unsere Regierung ist augenblicklich viel zu schwach, um mit Gewalt dagegen auftreten zu können. Wir müssen deshalb einen rasonablen Mittelweg finden zwischen den auf dem Präliminarvertrage basierenden

1 Heinrich Cordes stand mit dem chinesischen Unterhändler LIANG Dunyan laufend in Kontakt. Vgl. Moazzin, Foreign Banks, S. 167. Außerdem: Dokument Nr. 2.5.2.08.

2 Mit „Literaten“ gemeint sind die gelehrten Mandarine in Beamtenpositionen.

fremden Ansprüchen und den Forderungen der Notablen.³ Nur dann kann etwas Gedeihliches aus dem Werke werden. Ich verspreche Ihnen, dass ich, wenn Sie in diesem Sinne mit mir zusammenarbeiten können, mit allen Kräften meinen Einfluss auf die Literaten ausüben werde.“

Zum Schlusse der Besprechung, während deren ich mich an der Hand der mitgebrachten Entwurfs- und Vertragstexte rein auf Erklärungen beschränkte, schrieb der Vizekönig 15 Punkte auf, die ihm das wesentlichste für eine glatte Erledigung der Angelegenheit zu enthalten schienen. Ich bekam eine Abschrift davon zur Mitteilung an Liangtunyen. Diese 15 Punkte sind nicht aufzufassen[1. Blatt, Rückseite, 83] als unabänderliche Forderungen des Vizekönigs, sondern es sind Gesichtspunkte, welche nach seiner Kenntnis der Sachlage im obigen Sinne die Unterhändler auf den richtigen Weg leiten werden.

Es sind folgende Punkte:

1. Höhe der Anleihe nicht über £ 5 000 000 (Argument: „Für die Luhan-Bahn haben wir seinerzeit auch nur £ 5 000 000 aufgenommen. Wir müssen uns mit Rücksicht auf die Stimmung augenblicklich so billig wie möglich einrichten“).
2. Es wird zunächst eine eingleisige Bahn gebaut. (Mündlich setzte der Vizekönig hinzu: „Es wird gut sein, wenn man von vornherein das Land für ein zweites Gleis mit erwirbt“).
3. Die ganze Bahn soll in drei Jahren fertig sein.
4. Die Arbeiten an der Huangho-Brücke bei Lokow sollen ebenfalls innerhalb der dreijährigen Bauzeit fertiggestellt werden. (Mündlich: „Es soll wenigstens versucht werden. Man kann die Frist ja ausdehnen“).
5. Uebernahmepreis der Anleihen 94; Zinsfuß 5 % p. a.
6. In den ersten 10 Jahren werden nur Zinsen bezahlt. Vom elften Jahre ab beginnt die Tilgung. Wenn Fonds vorhanden sind, so kann die Anleihe im elften Jahre ganz getilgt werden oder es kann die Tilgungsquote verstärkt werden.
7. Bei Rückzahlung des Kapitals im 11. Jahre wird keine Prämie von 2 1/2 % gewährt.
8. Als Sicherheit für die Anleihe wird nicht die Bahn verpfändet, sondern es werden Einkünfte der drei Provinzen dafür verpfändet. Die Bestimmung derselben wird Yuanshihkai überlassen.
9. Für die nördliche Strecke wird ein deutscher Ingenieur engagiert, für die südliche ein englischer.⁴ Beide werden von dem mit der Oberleitung der Bahn betrauten hohen chinesischen Beamten selbständig ausgewählt und angestellt. Diese Ingenieure unterstehen der Leitung, den Anordnungen und Weisungen des[2. Blatt, Vorderseite, 84] chinesischen Direktors.
10. Der englische und deutsche Ingenieur haben sich nur um die Bauarbeiten zu kümmern und dürfen sich nicht in andere Sachen mischen.
11. Es ist früher verabredet worden, dass das Syndikat (und) die Ingenieure von den Betriebsüberschüssen 20 % erhalten sollten. Hiervon muss abgesehen werden, damit die Tilgung der Anleihe dadurch nicht eine Verzögerung erfährt. Der Unterhändler, Herr Liang, soll auf Mittel und Wege sinnen, um hierfür einen Extra Bonus als Abfindung zu gewähren.
12. Ueber die Höhe der den Banken zu gewährenden Provision auf Materialkäufe oder eventuell über eine andere Behandlung dieser Frage (durch Abfindung) soll Herr Liang eine Abmachung überlassen sein. (Der Vizekönig äussert mündlich hierzu, dass man eventuell eine Abfindungssumme zugestehen könne, welche nach Massgabe der im Canton-Kowloon-Vertrage zugebilligten £ 35 000 zu berechnen wäre.
13. Die Bauarbeiten sollen zu gleicher Zeit in Angriff genommen werden an der Nordstrecke von Tientsin aus, an der Südstrecke von Pukow aus und an der Mittelstrecke von Tsinan aus. Von Tsinan geht der Bahnbau nach Norden und nach Süden. Die Arbeiten sollen daher zugleich nach beiden Richtungen gefördert werden, um die Fertigstellung des Baus möglichst zu beschleunigen.

3 Vgl. den am 18. Mai 1899 vereinbarten chinesisch-britisch-deutschen Vorvertrag zur Finanzierung und zum Bau der Tianjin-Zhenjiang-Eisenbahn: Dokument Nr. 2.5.2.05.

4 Zur Bedeutung deutscher Ingenieure für den chinesischen Eisenbahnbau und andere Bereiche der Industrialisierung: Baur, China um 1900WU, Engineering Empire.

14. Im Gebiete von Shantung soll Deutschland keine andre Linie bauen, damit sie nicht mit dieser Linie kollidiere (Hiermit meint Changchiung, wie aus seinem mündlichen Aeusserungen hervorgeht, dass Deutschland in Shantung keine Konkurrenzlinie bauen soll.)

15. Sollte, wenn der Bahnbau sich dem Ende nähert, die Anleihesumme nicht reichen, so kann von der deutsch-asiatischen Bank und der Hongkong & Shanghai Banking Corporation eine weitere Anschlussanleihe aufgenommen werden.

2. Juli 1907. gez: H. Cordes.