Velká Británie, Německo a problém vybraných železnic v Číně v letech 1909–1910[1]

OPEN ACCESS

Lukáš Novotný

ÚVOD

Rusko-japonská válka o nadvládu v Koreji a severní Číně v letech 1904–1905 znamenala jeden z výrazných mezníků vývoje mezinárodních vztahů a mocenské politiky, a to nejen na Dálném východě. Střet dosavadní nezpochybnitelné velmoci v tomto regionu, carského Ruska, a stále ještě podceňovaného (minimálně v Evropě) Japonska přinesl do jisté míry velké překvapení. Petrohrad musel na počátku září 1905 uznat v americkém Portsmouthu svou porážku a Země vycházejícího slunce se ve svém velmocenském postavení zařadila na Dálném východě po bok Velké Británie. Výsledky ozbrojeného konfliktu, který se na první pohled paradoxně odehrával na území třetího státu, Číny, nepochybně ovlivnil i dění v Říši středu. Samotný fakt, že Peking musel trpět válku na svém teritoriu, i když nefiguroval jako bojující strana, jasným způsobem deklaroval slabost a dávno zašlou slávu kdysi dálněvýchodní velmoci. Vítězství asijské mocnosti nad evropskou nejen zbavilo Čínu ruského tlaku, ale poskytlo i zcela nový impuls pro reformní snahy v zemi. Japonské vítězství Číně doslova „probudilo", respektive probudilo její politický a společenský život. Snad poprvé v dějinách země se výrazněji ozvala širší veřejnost, a ne jen vzdělanci a úředníci. Zapojili se studenti a absolventi japonských univerzit, obchodníci, kteří citlivě vnímali především evropskou konkurenci, a příslušníci pozemkové gentry. Úspěch Tokia ve válce s carským Ruskem ukázal, že i asijský stát může nastoupit cestu k velmocenskému postavení.[2]

Jako jeden z průvodních jevů nového kurzu v politice čínské vlády se jevila snaha budovat železnice pomocí vlastních finančních prostředků. Druhá strana mince však spočívala v neschopnosti shromáždit dostatečné množství finančních zdrojů, a tak

1 Tento text je jedním z výsledků grantu *Politické a hospodářské zájmy Velké Británie a Německa v Číně 1894–1914* uděleného Grantovou agenturou České republiky GA13-12431S.

2 Nutno podotknout, že většina politiků, například i britský premiér Arthur Balfour, věřila ve vítězství Ruska a obávala se narušení územní integrity Číny. Srov. EDWARDS, Evan Watts, *British Diplomacy and Finance in China, 1895–1914*, Oxford 1987, s. 62. Srov. rovněž CHAN, Kit-ching, *British Policy in the Reorganization Loan to China 1912–1913*, in: Modern Asian Studies, Vol. 5, No. 4, 1971, s. 356.

OPEN ACCESS

většina ambiciózních plánů zůstala jen na papíře; místní gentry v jednotlivých provinciích nedokázaly sehnat potřebné peníze a musely se vyrovnat s tím, že bez cizího kapitálu se železnice nepodaří postavit.[3] V letech 1907–1908 byly úspěšně uzavřeny smlouvy na tři důležité železnice — Kanton — Kowloon (Velká Británie), Ťien-cin — Pu-kou (Velká Británie a Německo), Šanghaj — Ning-po (Velká Británie) — ve všech případech se jednalo o koncese z roku 1898. Na druhé straně je nutné dodat, že jak Londýn, tak Berlín se ve zmiňovaném období musely části, i když méně významných, koncesí vzdát; odpor proti jejich realizaci byl příliš silný. Na konci roku 1908 se navíc objevil fenomén, který se naplno rozvine až v následujícím období — zvýšená aktivita USA na poli železniční politiky v Číně.

Na počátku roku 1909 se do středu britské i německé pozornosti dostala železnice z Kantonu do Chan-kchou, respektive hledání dostatečného finančního krytí pro její výstavbu,[4] když probíhala komunikace mezi Deutsch-Asiatische Bank (DAB), na níž se obrátila čínská vláda s žádostí o poskytnutí půjčky ve výši tří miliónů liber, a Honkong and Shanghai Banking Corporation, které se prvně jmenovaný bankovní dům dotazoval, zda to neodporuje zájmům banky. O několik dní později zareagovala the British and Chinese Corporation (B&CC) zasláním zprávy do Berlína, v níž konstatovala, že zmíněná trať spadá do britského zájmu a že ten by měla německá strana respektovat.[5] Německý nesouhlas a pozice Francie, s níž se Londýn již v dubnu 1908 dohodl o rozdělení půjčky na výstavbu tratí Chan-kchou — Kanton (realizace Velká Británie) a Chan-kchou — Peking (realizace Francie), přiměly vedení B&CC uvažovat o možné spolupráci při poskytnutí půjčky ve výši tří miliónů liber, přičemž by byly poskytnuty tři části, každá ve výši jednoho miliónu, a to v Londýně, Berlíně a Paříži (Honkong and Shanghai Banking Corporation, Deutsch-Asiatische Bank a Banque de l'Indochine); v tuto chvíli se britské společnosti nezdálo taktické německou stranu opominout.[6]

Výše zmíněná jednání ukazují, že Německo i Francie, jejichž zájmy při výstavbě železnic v Říši středu byly nepoměrně menší než ty britské, přesto dokázaly prosadit i vlastní názor na věc;[7] ostatně to předvedly již v minulém roce, kdy například francouzská nabídka na společnou realizaci tratě Kanton — Chan-kchou nejprve narazila

3 Srov. SKŘIVAN, Aleš, *Výstavba železniční sítě v Číně do světové hospodářské krize*, in: Acta Universitatis Carolinae, Philosophica et Historica 1, Studia Historica XII, 1974, s. 17.

4 Již od podzimu 1908 uvažovaly čínské autority o zahájení jednání o půjčce na výstavbu dráhy Kanton — Chan-kchou a „dokonce již začaly stavební práce financované z místních zdrojů". EDWARDS, E. W., c. d., s. 121.

5 The National Archives, London, Kew (dále jen TNA), Foreign Office (dále jen FO), 405/197, Sir Edward Grey to Sir J. Jordan, No. 7, Foreign Office, January 13, 1909, s. 12; tamtéž, Sir Edward Grey to Sir J. Jordan, No. 8, Foreign Office, January 15, 1909, s. 12. Německá strana se však s odmítnutím nehodlala smířit a argumentovala tím, že se nejedná o koncesi na výstavbu železnice, nýbrž o zisky z případného provozu dráhy. Srov. tamtéž, Sir Edward Grey to Sir J. Jordan, No. 9, Foreign Office, January 19, 1909, s. 13.

6 Tamtéž, Sir Edward Grey to Sir J. Jordan, No. 13, Foreign Office, January 22, 1909, s. 20.

7 Německá hrozba, že se do věci půjčky vloží samostatně, byla míněna vážně.

OPEN ACCESS

na odpor Londýna, aby obě země, respektive finanční skupiny nakonec dospěly k dohodě. Na druhé straně se britský vyslanec v Číně John Jordan rozhodl navrhnout ministru zahraničí Edwardu Greyovi, aby vláda Jeho Veličenstva neustupovala v otázce jmenování stavebních inženýrů a poskytnutí materiálu, tedy ve věcech, které byly dohodnuty již v roce 1905. Pokud by se neustále něco měnilo, mohl by nakonec celý projekt ztroskotat, dodal Jordan.[8]

Jednání o půjčce na realizaci železnice Kanton — Chan-kchou pokračovala v polovině poslední lednové dekády 1909. Podle vyjádření britského velvyslance ve Francii Francise Bertieho neměly francouzské banky námitky proti účasti německých subjektů v poskytnutí půjčky a uznaly britské přednostní právo na jmenování inženýrů a poskytnutí stavebního materiálu.[9] Francouzská vláda nakonec možnost německého podílu na půjčce odmítla s odůvodněním, že nebude mít námitky, pokud se podobný postup společného postupu dojedná jako šířeji platný i pro budoucnost; v praxi to znamenalo diplomatické odmítnutí. Charles Addis nyní musel podle zprávy Francise Bertieho sdělit tuto neradostnou informaci do Berlína a současně přesvědčit německou stranu, aby přijala francouzský postup jako fakt a nebránila realizaci zmíněné půjčky.[10]

Soupeření velmocí na poli financování a výstavby železnic v Číně přineslo další důkaz. Zatímco například v roce 1908 musel Berlín a německé banky soupeřit spíše s britskými subjekty a dbát na britskou sféru vlivu, nyní se jako překážka společného financování železnice Kanton — Chan-kchou ukázalo odmítnutí francouzské vlády, které se však v kontextu předešlých událostí i obecné politiky velmocenského střetávání v Říši středu na konci první dekády 20. století jevilo jako logický krok. Londýn pochopitelně na jedné straně nehodlal přehnaně podporovat německé nároky, na druhé však stále neopustil ideu spolupráce tří velmocí na zmíněné železnici.

Na počátku února 1909 se do popředí britského zájmu dostala jiná železnice, konkrétně preliminární smlouva na trať Pu-kou — Sin-jang z roku 1898, neboť se od loňského srpna nic nestalo, musel konstatovat zástupce Chinese Central Railway Company (CCR) a dodal, že část čínského kabinetu brání jakémukoli pokroku v realizaci dohody. Nejednalo se o jediný problém v počínání určité skupiny v císařské vládě, neboť obstrukce a pomalé naplňování litery smluv patřily k taktice části čínských politic-

8 TNA, FO 405/197, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 15, Peking, January 23, 1909, s. 21. Vyslanec Greyovi rovněž připomněl problémy při jednání o železnicích z předchozích let. Tamtéž, s. 22.

9 Tamtéž, Sir F. Bertie to Sir Edward Grey, No. 17, Paris, January 26, 1909, s. 23. Ředitel Honkong and Shanghai Banking Corporation Charles Addis však musel Bertieho informovat, že ministr financí Joseph Caillaux se nestaví vůči účasti německých bank příliš pozitivně. Tamtéž. Podle Addise se v tomto případě jednalo pouze o politickou otázku a pokud by francouzský odpor nebyl překonán, „měli bychom Němcům vysvětlit, že jsme to nebyli my, kdo je odmítl," dodal. Srov. tamtéž, Inclosure 1 in No. 18, Mr. Addis to Mr. Townsend, January 26, 1909, s. 24.

10 Tamtéž, Sir F. Bertie to Sir Edward Grey, No. 19, Paris, January 27, 1909, s. 24–25; tamtéž, Sir F. Bertie to Sir Edward Grey, No. 22, Paris, January 27, 1909, s. 25–26. Němci se podle Edwarda Greye rozhodli pro vlastní nabídku čínské vládě. Srov. tamtéž, Sir Edward Grey to Sir J. Jordan, No. 24, Foreign Office, February 1, 1909, s. 28.

OPEN ACCESS

kých elit.[11] CCR proto hodlala požádat Johna Jordana, aby Peking upozornil na nutnost plnit preliminární smlouvy a nepodmiňovat jejich realizaci dodatečnými podmínkami. Ukázalo se však, že se situace změnila a že britské ministerstvo zahraničí muselo v Říši středu postupovat obezřetně. Zástupce *Foreign Office* odpověděl *CCR*, že v současné době není vhodný okamžik pro uplatnění nátlaku na Peking, protože by mohla ztroskotat jednání o financování železnice Kanton — Chan-kchou.[12] Londýn tedy musel vyvažovat své zájmy, postupovat obezřetně a lavírovat tak, aby nějakým ostřejším vyjádřením nezmařil probíhající rozhovory (Kanton — Chan-kchou) za současného neúspěchu s tratí Pu-kou — Sin-jang. V neposlední řadě je potřeba dodat, že se doba od doby podpisu preliminární smlouvy změnila a že probuzení Číny po roce 1905 a aktivizace „čínské" politiky ostatních velmocí nutily Londýn k obezřetnému postupu.

Jako další faktor ovlivňující britské zájmy v oblasti výstavby železnic v Říši středu se ukázalo Japonsko, které jak podle lorda ffrenche,[13] tak podle ministra zahraničí Greye požadovalo za svou podporu pro dráhu Kanton — Chan-kchou podíl na všech smlouvách, jež se měly týkat její výstavby. Vyslanec Jordan měl podle šéfa *Foreign Office* použít svůj vliv k tomu, aby tento nepříznivý přístup zmírnil, popřípadě změnil. Britský diplomatický zástupce v Pekingu však informoval ministra zahraničí Greye, že se jedná o příliš horlivý přístup lorda ffrenche, neboť podle jeho zkušeností je lepší vyhledat japonského kolegu a domluvit se přímo s ním. Maximum, čeho mohli Japonci dosáhnout, tak bylo obsazení poloviny míst inženýrů při výstavbě tratě, na což měli právo podle smlouvy z roku 1905, dodal na závěr Jordan.[14] Britský ministr zahraničí tuto vyslancovu taktiku schválil a vzhledem k pozici obou zemí v Číně případné zaměstnání japonských inženýrů podpořil.

Na konci února 1909 sestavil Charles Addis memorandum, v němž shrnul dosavadní průběh jednání o železnici Kanton — Chan-kchou, respektive půjčce na její výstavbu. Na úvod konstatoval, že Velká Británie a Francie nedoporučily svým občanům, aby podpořili půjčku, dokud nebude jasně deklarováno, že peníze budou vynaloženy na svůj původní účel, a ne na něco jiného. Poté pokračoval informací, podle níž Německo, když bylo vyřazeno z možnosti se na výstavbě tratě podílet, nabízí Číně vlastní finance, a to nabídkou na nezávislou podporu železnice Tiencin — Pu-kou, kde byla kontrola financí propůjčena čínskému generálnímu řediteli. Obecně se má za to, pokračoval Addis, že se schyluje ke spolupráci Británie, Francie i Německa, a to

11 Jen pro zajímavost dodejme, že smlouva o půjčce byla podepsána až v roce 1913.

12 TNA, FO 405/197, Chinese Central Railways to Foreign Office, No. 28, London, February 3, 1909, s. 35; tamtéž, Foreign Office to Chinese Central Railways, No. 30, Foreign Office, February 6, 1909, s. 36. John Jordan přiznal ve svých osobních dokumentech, že jednání o trati Kanton — Chan-kchou probíhají dobře a že by byl zklamaný, pokud by ztroskotala. TNA, FO 350/5, Jordan Papers, Letter to Sir Francis Campbell, February 9, 1909, f. 100. O devět dní později už musel přiznat, že rozhovory uvázly na mrtvém bodě. Tamtéž, Letter to Sir Francis Campbell, February 18, 1909, f. 100.

13 Charles Austin Thomas Robert John Joseph ffrench, šestý baron ffrench (1868–1955).

14 TNA, FO 405/197, Lord ffrench to Messrs. Pauling and Co., No. 35, Peking, February 10, 1909, s. 47; tamtéž, Sir Edward Grey to Sir J. Jordan, No. 36, Foreign Office, February 11, 1909, s. 47; tamtéž, Sir J. Jordan Sir Edward Grey, No. 37, Peking, February 13, 1909, s. 48.

OPEN ACCESS

za následujících podmínek — Honkong and Shanghai Banking Corporation, Deutsch-Asiatische Bank a Banque de l'Indochine by se dohodly, že budou spolupracovat na všech potenciálních obchodech v Číně, které by alespoň jedna z nich realizovala (dohoda by se týkala již půjčky na výstavbu dráhy z Chan-kchou do Kantonu); jisté ústupky by nabídl jak Londýn, tak Berlín.[15]

V zásadě se jednalo o pokus o uzavření jistého kartelu, kdy by se tři výše zmíněné subjekty dohodly na spolupráci při podílu na operacích týkajících se financování výstavby železniční sítě v Číně. Podle Addise to vypadalo, že největší ústupek by pravděpodobně učinila Velká Británie, která by se vzdala svých přednostních práv, ukotvených ve smlouvách podepsaných v předchozích letech, ale stávající pozice země v Říši středu a vnitřní i vnější okolnosti nedávaly moc příležitostí pro případný samostatný postup, a proto se Londýn klonil ke kompromisnímu řešení. Ministr zahraničí Edward Grey prohlásil, že je lepší se na poskytnutí půjčky dohodnout, než ji zbytečným soupeřením celou ztratit.[16]

Na konci první březnové dekády roku 1909, tedy přibližně po měsíční odmlce, se ke slovu dostali zástupci CCR a trať Pu-kou — Sin-jang. Tajemník společnosti, Thomas Gilbert, informoval *Foreign Office* o nabídce Deutsch-Asiatische Bank, kterou učinila čínské vládě a jež spočívala v poskytnutí půjčky na výstavbu zmíněné dráhy. Měli jsme postupovat obezřetně, pokračoval Gilbert, ale dosáhli jsme pouze toho, že si Peking myslí, že jsme na tuto finanční transakci rezignovali. Poté zopakoval návrh společnosti, aby Londýn tlačil císařskou vládu ke splnění preliminární dohody z roku 1898. Ředitelé Chinese Central Railway Company zároveň odmítli akceptování podmínek, za nichž byly uzavřeny smlouvy o výstavbě železnic Tiencin — Pu-kou a Šanghaj — Chang-čou — Ning-po, a požadovali podmínky, které se podařilo dojednat ve smlouvě na dráhu Šanghaj — Nanking.[17]

Dne 10. března 1909 však společnost Pauling and Co. informovala britské ministerstvo zahraničí, že podle zpráv, které obdržela z Pekingu, Deutsch-Asiatische Bank podepsala s čínskou vládou předběžnou smlouvu o půjčce na výstavbu železnice

15 Tamtéž, Memorandum by Mr. C. S. Addis respecting Hankow-Canton Railway Loans Negotiations, No. 49, London, February 26, 1909, s. 56. Tento postup se nezamlouval zástupci B&CC v Pekingu, Johnu Blandovi, který společnost informoval o nevýhodách spolupráce s Němci. Srov. tamtéž, Inclosure 1 in No. 55, Mr. Bland to British and Chinese Corporation, Peking, March 1, 1909, s. 58. Na počátku března 1909 se zástupci bankovních domů, Charles Addis (B&CC), Stanislas Simon (Banque de l'Indochine) a pánové Erich a Schoeller (Disconto Gesellschaft), což byla změna oproti Addisově informaci, vyjádřili kladně k navrhované dohodě.

16 EDWARDS, E. W., c. d., s. 124. Na počátku března informovalo německé velvyslanectví v Londýně, že list *Globe* otiskl článek, v němž se objevila zmínka o přání Číny získat půjčku ve výši čtyř miliónů liber na výstavbu tratě z Kantonu do Chan-kou. Noviny však považují tento plán za nereálný, dodal autor zprávy. Srov. Politisches Archiv des Auswärtiges Amts, Berlin (dále jen PA AA), China No. 4, R 17835, London, den 4. März, 1909, f. 000141.

17 TNA, FO 405/197, Chinese Central Railways to Foreign Office, No. 70, London, March 9, 1909, s. 78. Přibližně o dva týdný později se Thomas Gilbert ozval *Foreign Office* znovu. Srov. tamtéž, Chinese Central Railways to Foreign Office, No. 101, London, March 23, 1909, s. 114–115.

OPEN ACCESS

Kanton — Chan-kchou (na základě podmínek užavřených ve smlouvě na výstavbu železnice Tiencin — Pu-kou[18]); pro britskou stranu tedy ještě existuje možnost se ozvat a prosadit své zájmy, uváděla zpráva. Lord ffrench podle ní jednal několikrát s místokrálem Čang Č'-tungem[19] a nabízel mu své služby; to vše však až po neúspěchu British and Chinese Corporation, konstatoval dokument. Peking však odmítl a přijal německou půjčku. Lord se však nehodlal vzdát, neboť podle smlouvy z roku 1905 čínská strana neměla právo odmítnout britskou nabídku, pokud byla stejná nebo lepší než jiná učiněná třetím subjektem. Tajemník Pauling and Co. J. M. Scott si poté stěžoval na nerovný přístup britské vlády, která podle jeho názoru nepokrytě podporovala B&CC, zatímco jí unikaly jiné obchody.[20]

Jednalo se v krátké době o druhý případ, kdy si jedna britská společnost, v tomto případě Pauling and Co. stejně jako předtím Chinese Central Railway Company, stěžovala na postup kabinetu, když kritizovala jeho postup, respektive podporu jiné společnosti. V obou případech byla tím, komu vláda údajně nadržovala, British and Chinese Corporation. Německá politika byla v tuto chvíli jednoduchá, Berlín na jedné straně zdržoval společná jednání o budoucím postupu Velké Británie, Francie a Německa, ale na druhé se snažil o partikulární úspěchy, a to na úkor především Londýna.[21] K tomu se navíc přidal odpor místních elit k tomu, aby se dráha Kanton — Chan-kchou stavěla za zahraniční kapitál; na druhé straně však bylo jasné, že domání finance k úspěchu stačit nebudou.[22] Konkurence evropských bank tak Říši středu paradoxně pomáhala, neboť bránila efektivnější spolupráci mocností.

18 Neměly existovat finanční dohled nebo administrativní kontrola ze strany držitelů obligací, tedy zahraničního kapitálu. Tyto body vnímala čínská strana jako nepřijatelné. EDWARDS, E. W., c. d., s. 122. Srov. rovněž PA AA, China No. 4, R 17835, London, den 9. März, 1909, f. 000144. Půjčka měla být ve výši tří miliónů liber na výstavbu severního úseku dráhy Kanton — Chan-kchou. Tamtéž, London, den 11. März, 1909, f. 000147. Vyslanec Jordan se v principu vyjádřil pro přijetí požadovaných podmínek (Tiencin — Pu-kou), což považoval za lepší než trvat na podmínkách smlouvy jako u dráhy Kanton—Kowloon. TNA, FO 350/5, Jordan Papers, Letter to Sir Francis Campbell, March 4, 1909, f. 102.

19 Čang Č'-tung se v roce 1908 stal generálním ředitelem železnice Kanton — Chan-kchou i jižního úseku tratě Chan-kchou — S'-čchuan, „čímž poprvé podléhaly všechny hlavní dráhy plánované ve střední Číně, chu-kuangské dráhy, společnému řízení". Petersson, Niels P., Imperialismus und Modernisierung. Siam, China und die europäischen Mächte 1895–1914, München 2000, s. 229. Čang doufal, že se podaří vyjednat pouze poskytnutí půjčky, která nebude zatížena žádnou zahraniční kontrolou. Tamtéž, s. 230. Konečného výsledku se však nedočkal, zemřel v říjnu 1909.

20 TNA, FO 405/197, Messrs. Pauling and Co. to Foreign Office, No. 73, London, March 10, 1909, s. 79–80.

21 Srov. například tamtéž, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 89, Peking, March 18, 1909, s. 90; tamtéž, Sir Edward Grey to Sir J. Jordan, No. 91, London, March 18, 1909, s. 90–91.

22 Čínské elity všeobecně podporovaly železniční výstavbu domácími prostředky, jak potvrdil článek v listu *North China Daily News*, vycházejícím v Šanghaji, v němž se psalo o záměru ministerstva války postavit trať z přístavu Ťiang-jin do Wu-sie. Za tímto účelem už spolu jednají ústřední vláda a železniční společnost v provincii Ťiang-su. PA AA, China No. 4, R 17835, Nanking, den 25. März, 1909, ff. 000276–000277.

OPEN ACCESS

Mezitím pokračovala jednání o spolupráci Honkong and Shanghai Banking Corporation, Deutsch-Asiatische Bank a Banque de l'Indochine ohledně půjčky na železnici Kanton — Chan-kchou. Německá banka informovala Charlese Addise, že za stávajících podmínek nebrání nic pokračování jednání o společném postupu všech tří subjektů při realizaci potenciálních půjček, o nichž projeví zájem jak centrální vláda v Pekingu, tak místní autority. Vymohla si však, že se zmíněná politika nebude týkat provincie Šan-tung, kterou Berlín vnímal jako svou nezpochybnitelnou sféru vlivu. Další podmínky spolupráce se týkaly střídavého jmenování hlavního stavebního inženýra nebo závazku si v rámci dohody a vymezených podílů nekonkurovat. Dohoda, respektive obě dohody pak neměly mít kratší dobu platnosti než 31. prosince 1911.[23]

V polovině poslední březnové dekády se objevil problém ve vztazích Velké Británie a Německa, když Berlín, respektive německé banky začaly provádět aktivnější politiku při jednáních o výstavbě části železnice Chan-kchou — S'-čchuan a když dokonce požadoval i právo navrhnout hlavního inženýra pro stavbu. Vyslanec Jordan označil podobný postup za vážné ohrožení britských pozic a zájmů v údolí Jang-c'-ťiang.[24]

Přelom března a dubna 1909 probíhal s ohledem na britské a německé angažmá ve výstavbě železničních tratí v Říši středu poněkud v hektickém a nervózním tempu, kdy především Berlín vystupoval aktivněji a v některých případech proti zájmům Londýna (tratě Kanton — Chan-kchou nebo Chan-kchou — I-čchang), což by nebylo nijak divné, kdyby zároveň neprobíhaly rozhovory (za účasti i francouzské strany) o nastavení mechanismu do budoucna, jenž by podobné dohady eliminoval. Pokud by došlo k finalizaci preliminární smlouvy mezi DAB a čínskou vládou, došlo by k přímému narušení britských zájmů v údolí řeky Jang-c'-ťiang, konstatoval materiál německého vyslance v Pekingu Arthura von Rexe pro německého kancléře Bernharda von Bülowa a pokračoval tvrzením, že by to jistě zajistilo vděk všech politicky uvědomělých Číňanů.[25]

Na počátku dubna 1909 se v Paříži uskutečnilo jednání bankéřů, jež však po bouřlivém průběhu nedopadlo kompromisem, nýbrž probíhaly vyostřené debaty, kdy především německá strana nechtěla ustoupit. Byla sice připravena jednat s Číňany o změně svého návrhu, ale v případě jeho krachu nechtěla ustoupit ze své předchozí nabídky. Existovala tak dokonce možnost, že se Němci v případě nedohody mezi bankami pokusí získat jak Kanton — Chan-kchou, tak Chan-kchou — S'-čchuan sami (hovořilo se o vysoké sumě 22 milionů liber). Na druhé straně i Peking trochu váhal,

23 TNA, FO 405/197, Inclosure in No. 98, Berlin, March 20, 1909, s. 106–107. Reakci britské strany srov. tamtéž, Notes on Letter from the Deutsch-Asiatische Bank of March 20, March 24, 1909, s. 108–110. Edward Grey ani Charles Addis neviděli důvod, proč v jednáních nepokračovat. Tamtéž, Sir Edward Grey to Sir J. Jordan, No. 102, Foreign Office, March 24, 1909, s. 115.

24 EDWARDS, E. W., c. d., s. 132. Němci se navíc snažili přimět čínskou vládu k podpisu finální smlouvy o půjčce na výstavbu dráhy Kanton — Chan-kchou. Srov. TNA, FO 405/197, Sir Edward Grey to Sir F. Bertie, No. 117, Foreign Office, March 30, 1909, s. 124. Zprávy deníku *The Times* však hovořily o tom, že tomu bylo naopak, tedy že se Čínané snažili přimět zástupce Deutsch-Asiatische Bank k podpisu smlouvy o půjčce. Srov. rovněž PA AA, China No. 4, R 17835, London, den 30. März, 1909, f. 000204.

25 PA AA, China No. 4, R 17835, Rex an Bülow, Peking, den 28. März, 1909, f. 000258.

OPEN ACCESS

podle slov vyslance Jordana, který hovořil s významným čínským představitelem, ho k tomu vedly obavy z případného britského postupu, pokud by podepsal smlouvu pouze s Němci. Podle vyslancovy důvěrné zprávy je obtížné jednat s místokrálem Čangem, a to mimo jiné z důvodu, že poté, co Jüan Š'-kchaj upadl v nemilost u dvora, chybí vládě jasná osobnost, která by se nebála rozhodovat.[26] Konference bankéřů nakonec ztroskotala, německý ministr zahraničí Wilhelm von Schoen sdělil britskému a francouzskému velvyslanci (Edwardu Goschenovi a Julesi Cambonovi), že pokud již byly podepsány příslušné smlouvy, je pozdě na nějakou akci u císařské vlády. Londýn se tak rozhodl oficiálně protestovat proti postupu Pekingu s tím, že se jedná o porušení předchozích dohod, například té z roku 1905.[27]

Nastalá situace vyvolala rozhořčení mezi odpovědnými britskými politiky, diplomaty i bankéři. Edward Grey, tváří v tvář francouzskému postoji, kdy se Paříž klonila k přijetí německých podmínek,[28] začal prosazovat podobné stanovisko a za tímco účelem chtěl zjistit názor britského vyslance v Pekingu Jordana. Na konci první dubnové dekády se začalo objevovat řešení, když se po protestech Britů a osobních rozhovorech s čínskými politiky jevilo jako možné, že by Peking změnil ustanovení smlouvy s Němci. Čínské elity však musely počítat s veřejným míněním, naladěným nepřátelsky vůči Britům. Přesto se podařilo přimet čínskou a německou stranu, aby souhlasila s participací Honkong and Shanghai Banking Corporation (Číňané přímo odmítli jednat s British and Chinese Corporation) a Banque de l'Indochine.[29]

Na konci dubna 1909 se však ukázalo, že Peking nehodlá ustoupit od svého záměru uzavřít smlouvu o půjčce pouze za předpokladu zainkorporování stejných podmínek, jaké obsahoval kontrakt na dráhu Tiencin — Pu-kou. Charles Addis se dokonce obrátil na japonského vyslance v Pekingu s prosbou o intervenci. Sami Číňané si však nakonec uvědomili, že by neprozíravý a nekompromisní postoj mohl ohrozit jejich kredit u Britů, a byli ochotni k ústupkům, konkrétně opuštění problematických výše zmíněných podmínek smlouvy. Londýn a Paříž rovněž měly dozorovat využívání finančních prostředků určených na výstavbu železnice.[30]

Problematika železniční výstavby v Číně se samozřejmě netýkala pouze jedné či dvou tratí, nýbrž postihovala mnoho regionů, kde se víče či méně střetávaly nebo

26 Srov. TNA, FO 405/197, Sir F. Bertie to Sir Edward Grey, No. 127, Paris, April 2, 1909, s. 127; tamtéž, Sir F. Bertie to Sir Edward Grey, No. 128, Paris, April 2, 1909, s. 127; Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 129, Peking, April 2, 1909, s. 127.

27 Srov. tamtéž, Sir F. Bertie to Sir Edward Grey, No. 130, Paris, April 3, 1909, s. 128; tamtéž, Sir E. Goschen to Sir Edward Grey, No. 131, Berlin, April 3, 1909, s. 128; tamtéž, Sir Edward Grey to Sir J. Jordan, No. 132, Foreign Office, April 3, 1909, s. 128; tamtéž, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 133, Peking, April 4, 1909, s. 128. John Jordan hovořil v souvislosti s debatami s německou stranu o „hře poker". TNA, FO 350/5, Jordan Papers, Letter to Sir Francis Campbell, April 17, 1909, f. 109.

28 Podmínky pro čínskou stranu jako u železnice Tiencin — Pu-kou.

29 Srov. TNA, FO 405/197, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 142, Peking, April 8, 1909, s. 134; EDWARDS, E. W., c. d., s. 132–133.

30 Srov. TNA, FO 405/197, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 174, Peking, April 30, 1909, s. 162; tamtéž, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 175, Peking, April 30, 1909, s. 162.

OPEN ACCESS

potkávaly zájmy velmocí, především Velké Británie, Německa a Francie, v menší míře pak Japonska a USA. Bankovní skupiny, které se nakonec měly podílet na realizaci půjčky na železnici Chan-kchou — Kanton, nyní stály před úkolem, jak si rozdělit své podíly na práva na výstavbu dráhy, včetně jmenování stavebních inženýrů, což představovalo ožehavý problém.

Potvrdilo se to na počátku května 1909, když Charles Addis informoval britské ministerstvo zahraničí o snaze Německa vmanévrovat Londýn do pozice, kdy by první část dráhy Chan-kchou — Kanton stavěl britský inženýr výměnou za možnost jmenování německého odborníka do téže funkce pro stavbu první části tratě Chan-kchou — S'-čchuan, což však britský bankéř odmítl. Vnímal to totiž jako snahu Berlína nakonec postavit otázku jinak, konkrétně na bázi — britský inženýr staví celou trať Chan-kchou — Kanton, německý inženýr staví celou trať Chan-kchou — S'-čchuan.[31]

V polovině května se pak zástupci bankovních skupin sešli v Berlíně, aby jednali o generální úmluvě týkající se čínských železnic (především se však jednalo o půjčce na železnici Chan-kchou — Kanton), jak tvrdil Edward Grey ve zprávě velvyslanci v Berlíně Goschenovi; Charles Addis měl dosáhnout uspokojivého výsledku v jednání ohledně rozšíření železniční tratě z Chan-kchou do S'-čchuanu ještě před podpisem preliminární smlouvy o půjčce, již za souhlasu čínské vlády vyjednali zástupci bank v Pekingu. Dalším bodem, který *Foreign Office* muselo řešit, byla případná budoucí podpora britské vlády jedné konkrétní firmě, nebo i ostatním subjektům. Vyslanec v Pekingu Jordan jasně konstatoval, že uzavření všeobecné dohody znemožní Londýnu podporu vybraným společnostem; každý se pak bude muset spolehnout sám na sebe, dodal.[32]

Konference nakonec dopadla pro Británii lépe, než Grey a Addis vzhledem k okolnostem očekávali. Dne 14. května 1909 dosáhly bankovní skupiny dohody, na jejímž základě měla být Pekingu poskytnuta půjčka ve výši 5,5 miliónu liber, na které se, stejně jako na poskytnutí materiálu na stavbu dráhy, měly rovným dílem podílet všechny tři země. Hlavního inženýra na celou délku dráhy Chan-kchou — Kanton měla nominovat British and Chinese Corporation, hlavního inženýra na první část tratě Chan-kchou — S'-čchuan (provincie Chu-pej) pak německá strana. Sice vznikly nějaké neshody ohledně přesné délky tratě (mělo to být 800 kilometrů), již měl stavět německý inženýr, ale nakonec se dospělo ke shodě.[33] Bylo však jasné, že Londýn

31 Tamtéž, Mr. C. S. Addis to Foreign Office, No. 186, London, May 4, 1909, s. 168. Addis pak napsal zástupci Honkong and Shanghai Banking Corporation v Pekingu Edwardu G. Hillierovi, že může nabídnout německé straně pozici inženýra v části dráhy Chan-kchou — S'-čchuan (v provincii Chu-pej) výměnou za souhlas s britským inženýrem pro trať Chan-kchou — Kanton. Tamtéž, Mr. C. S. Addis to Mr. Hillier, Inclosure 2 in No. 186, London, May 4, 1909, s. 169. Srov. rovněž tamtéž, No. 190, s. 170–171.

32 Tamtéž, Sir Edward Grey to Sir E. Goschen, No. 201, Foreign Office, May 12, 1909, s. 182; tamtéž, Sir Edward Grey to Sir J. Jordan, No. 202, Foreign Office, May 12, 1909, s. 182–183; tamtéž, Sir Edward Grey to Sir J. Jordan, No. 204, Peking, May 13, 1909, s. 183–184. Sám Jordan byl se stavem jednání spokojen, jak napsal Francisi Campbellovi. Srov. TNA, FO 350/5, Jordan Papers, Letter to Sir Francis Campbell, May 20, 1909, ff. 117–118.

33 TNA, FO 405/197, Count of Salis to Sir Edward Grey, No. 206, Berlin, May 15, 1909, s. 184. Informace o přesném rozdělení úseků výstavby se v pramenech poněkud liší, například

OPEN ACCESS

potvrdil svou roli nejvýznamnějšího hráče na poli výstavby železnic v Číně. Všechny tři banky (Honkong and Shanghai Banking Corporation,[34] Deutsch-Asiatische Bank a Banque de l'Indochine) se zároveň dohodly na budoucí spolupráci při všech železničních půjčkách v Číně.[35]

Londýn mohl být spokojen. Jeho zájmy zůstaly při realizaci projektu železnice Chan-kchou — Kanton nedotčeny, podařilo se mu tedy protesty a diplomatickým nátlakem dosáhnout zrušení původního plánu Pekingu na podpis smlouvy pouze s německou stranou. Charles Addis vykonal mnoho záslužné práce a dosáhl pro britskou politiku v Říši středu v podstatě maxima možného. Jak *Foreign Office*, tak britské banky si nicméně na druhé straně uvědomily, že nelze na tomto poli postupovat bez spoluúčasti Německa a Francie. V tuto chvíli se mezinárodní spolupráce jevila jako nejvhodnější varianta, což se však dalo vysvětlit i jako nutnost Berlínu a Paříži ustoupit. Lze tak proto souhlasit s názorem, podle něhož, když byla Francie uznána v Číně jako partner, byl to důsledek uzavření *entente cordiale*, ale „Německo bylo protivníkem Británie na světové scéně a nyní dosáhlo velkého úspěchu".[36] Podle německého vyslance v Pekingu Rexe však mohly být spokojeny i DAB a čínská vláda, neboť se jí podařilo přimět především Británii k nabídnutí lepších podmínek, než jí Londýn a Paříž původně garantovaly. DAB se pak podařilo obchodně proniknout do britské sféry vlivu; na druhé straně, banka i císařslá vláda pochopily, že nemohou zcela ignorovat britské a francouzské zájmy, dodal vyslanec.[37] Lze říci, že společná nabídka bank ze tří evropských zemí vyjadřovala v zásadních otázkách týkajících se Číny shodnou politiku ze strany Velké Británie, Francie a Německa.

Dne 6. června 1909 pak byla parafována smlouva potvrzující berlínská ujednání mezi třemi bankovními skupinami. Poměrně dlouhotrvající a složitá jednání se chýlila ke zdárnému konci.[38] „Ale jak bylo v Číně obvyklé, stalo se něco neočekávaného," posteskl si autor výroční zprávy týkající se Číny za rok 1909.[39] Tím, kdo se najednou přihlásil o svá práva v S'-čchuanu, byly Spojené státy americké.[40] Stalo se tak pro Lon-

výroční zpráva o událostech v Číně za rok 1909 uvádí, že Němci měli dozorovat výstavbu trati Chan-kchou-Čcheng-tu. Srov. TNA, FO 405/195, China, Annual Report, 1909, s. 15.

34 Britskou skupinu představovala ještě Chinese Central Railways.

35 Pro rozšiřující úsek tratě I-čchang — Čcheng-tu měl být nominován francouzský inženýr pro první část, britský pro druhou. TNA, FO 405/197, Count of Salis to Sir Edward Grey, No. 204*, Berlin, May 14, 1909, s. 184*. Srov. rovněž PA AA, China No. 4, R 17835, ff. 000321–000323.

36 EDWARDS, E. W., c. d., s. 134. Sice existovalo protiněmecké křídlo, ale to bylo nyní příliš slabé na to, aby prosadilo svůj názor.

37 Srov. PA AA, China No. 4, R 17836, Rex an Bülow, Peking, den 21. Mai 1909, ff. 000045–000049.

38 Srov. MacMURRAY, John V. A., (ed.), *Treaties and Agreements with and concerning China 1894–1919, Vol. I., Manchu Period (1894–1911)*, New York — Oxford UP 1921, s. 880–885.

39 TNA, FO 405/195, China, Annual Report, 1909, s. 15.

40 USA vyjádřily svůj výraznější zájem o železnice v Číně již na konci roku 1908. NOVOTNÝ, Lukáš, *Great Britain, Germany, and the Selected Railway Problems in China, 1907–1908*, in: Prague Papers on the History of International Relations, No. 2, 2014, s. 110. Již 3. června 1909 se proto na Edwarda Greye obrátil americký velvyslanec v Londýně Whitelaw

OPEN ACCESS

dýn v nevhodný okamžik, Grey nebyl nadšen a domníval se, že Washington pouze chce profitovat z nelehkých jednání, na nichž se Londýn podílel měrou vrchovatou.[41] Jeho první reakcí proto bylo neustupovat, ale po krátké chvíli uznal, že by USA mohly finalizaci půjčky blokovat. Každopádně to však znamenalo komplikaci, a to nejen pro zájmy Británie, ale i Francie a Německa.

Problém nyní podle názoru *Foreign Office* nespočíval v možnosti USA se připojit k financování železnic v Číně, ať ve všeobecném měřítku, nebo pouze ve výše zmíněné půjčce, nýbrž v právech na vlastní výstavbu. Samotná participace amerického kapitálu na půjčce nepředstavovala pro Londýn zásadní překážku, pokud by nenarušila pracně dojednaný kompromis tří evropských velmocí.[42] V polovině června 1909 proto již byla na stole nabídka na přistoupení Washingtonu ke konsorciu tří bankovních skupin. Nebylo divu, že tlak USA přiměl Peking, aby ratifikaci dohodnuté smlouvy pozdržel, respektive čínské ministerstvo zahraničí (*Waj-Wu-Pu*) to požadovalo po místokráli Čang Č'-tungovi, jenž to však odmítl. Na konci druhé červnové dekády pak USA oznámily, že stáhnou svůj protest, pokud jejich banky obdrží stejné podmínky jako ty evropské.[43]

Zatímco Velká Británie a Francie proti americké spoluúčasti nic nenamítaly, proti se postavilo Německo, respektive německé banky.[44] Jejich názor spočíval v obavě z levnějšího amerického materiálu na výstavbu železnice, než byl ten německý nebo britský; samotné finanční spoluúčasti se již tolik neobávaly. Náhle se změnil i postoj Paříže, neboť se o svou účast, byť právně ani smluvně nijak neošetřenou, začalo hlásit i Rusko,[45] což byl francouzský spojenec, a pro Francii by bylo do budoucna obtížně vy-

Reid a sdělil mu, že Peking již v roce 1904 přislíbil americkému a britskému kapitálu první pozici v eventuální realizaci výstavby tratě Chan-kchou — S'-čchuan. TNA, FO 405/197, Mr. Whitelaw Reid to Sir Edward Grey, No. 224, London, June 3, 1909, s. 200–201. Reid napsal šéfovi *Foreign Office* znovu o pět dní později, zopakoval mu zájem Washingtonu na železnici Chan-kchou — S'-čchuan a dodal, že již informoval Paříž a Berlín. Tamtéž, Mr. Whitelaw Reid to Sir Edward Grey, No. 240, London, June 8, 1909, s. 212.

41 Vyslanec v Pekingu si napsal do osobních dokumentů, že se jednalo o překvapivý krok a že americký kolega Rockhill nikdy nedal najevo, že by se USA o tento problém zajímaly. TNA, FO 350/5, Jordan Papers, Letter to Sir Francis Campbell, June 22, 1909, f. 121.

42 Podle listu *The Morning Post* představovalo lepší variantu zapojení USA přímo do dojednané půjčky než znovuotevření jednání s Pekingem. PA AA, China No. 4, R 17836, London, den 19. Juni 1909, f. 000152.

43 Srov. TNA, FO 405/197, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 252, Peking, June 16, 1909, s. 221; tamtéž, No. 254, June 16, 1909, s. 221–222; tamtéž, Mr. Bryce to Sir Edward Grey, No. 261, Maine, June 19, s. 226.

44 Názor německé vlády vyjádřil kancléř Bülow, jenž císaři Vilémovi II. napsal, že německé banky musí pochopit politickou situaci a podpořit americkou žádost o účast v konsorciu. Srov. PA AA, China No. 4, R 17836, Bülow an den Kaiser, Berlin, den 27. Juni 1909, ff. 000200–000203.

45 Srov. například TNA, FO 405/198, Sir Edward Grey to Sir J. Jordan, No. 23, Foreign Office, July 23, 1909, s. 22; tamtéž, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 26, Peking, July 25, 1909, s. 24. O ruském požadavku na spoluúčast na výstavbě tratě Chan-kchou — S'-čchuan srov. PA AA, China No. 4, R 17837, Rex an Bethmann Hollweg, Peking, den 25. September 1909, ff. 000214–000215.

OPEN ACCESS

světlitelné, kdyby podpořila USA, a ne Rusko. Nakonec se Londýn a Paříž shodly na přizvání Washingtonu k realizaci půjčky na výstavbu dráhy Chan-kchou — S'-čchuan.[46]

Ačkoli byl americký protest zpočátku velmi mírný, jeho intenzita se pomalu začala zvyšovat, až se rozhodl americký prezident William Howard Taft oslovit přímo regenta prince Čchuna, když mu v polovině července 1909 napsal osobní telegram, jímž lobboval za zájmy amerických podnikatelů a bank, což samozřejmě znamenalo velmi silný podnět jak pro Peking, tak pro ostatní velmoci.[47] Navíc se z hlediska diplomatického protokolu jednalo o bezprecedentní krok, na druhé straně, i když se místokrál Čang Č'-tung nehodlal tomuto nátlaku podrobit, ostatní politické elity uznaly, že USA jsou pravděpodobně jedinou velmocí, která může vyrovnat tlak Japonska v Mandžusku. Proti americké účasti nebyly ani britské elity, a to jak politické (Grey), tak finanční (Addis).[48]

Spojené státy americké byly nakonec po víc než měsíc trvajících jednáních přijaty do finančního konsorcia v srpnu 1909,[49] když se všechny zúčastněné strany sešly na *Waj-Wu-Pu* a dohodly se. Půjčka se skutečně navýšila na 6 miliónů liber, polovina financí měla jít na výstavbu tratě Kanton — Chan-kchou v provinciích Chu-pej a Chu-nan a polovina na výstavbu dráhy Chan-kchou-Čcheng-tu v provincii Chu-pej, na této transakci se USA měly podílet polovinou částky, tedy 1,5 milionem liber. Jejich práva včetně výběru materiálu se měla rovnat právům britských, francouzských a německých subjektů.[50]

Konciliantní přístup britské politiky k americké spoluúčasti na tzv. Chu-Kuangské půjčce vycházel z obavy, aby diplomatické střety mezi evropskými velmocemi a USA nezpůsobily zablokování programu financování výstavby železnic v Číně, což by znamenalo nejen významné finanční ztráty, ale především ohrožení britských zájmů v Říši středu. Londýn byl ochoten k velkým ústupkům mimo jiné i proto, že výstavba železnice Chan-kchou — Kanton představovala důležitý bod pro jeho zájmy a každé zdržení je logicky poškozovalo.

Rok 1909 samozřejmě neznamenal pouze britskou koncentraci na realizaci tratě Chan-kchou — Kanton, Londýn sledoval i vývoj v ostatních oblastech, kde měl své

46 EDWARDS, E. W., c. d., s. 139–140. Nakonec to jako vhodné řešení uznalo i *Waj-Wu-Pu*, byť pod tlakem vnějších okolností. TNA, FO 405/198, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 16, Peking, July 20, 1909, s. 19.

47 Srov. například FO 405/198, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 16, Peking, July 20, 1909, s. 20, jednalo se o důvěrnou část telegramu; nebo tamtéž, No. 22, Peking, July 22, 1909, s. 22. Půjčka se podle amerického *chargé d'affaires* v Pekingu měla navýšit o 500 000 liber, americké banky měly mít podíl ve výši 1,5 miliónu liber.

48 Srov. například tamtéž, Mr. C. S. Addis to Foreign Office, No. 28, London, July 24, 1909, s. 24; tamtéž, Sir Edward Grey to Sir J. Jordan, No. 33, Foreign Office, July 29, 1909, s. 26. Srov. rovněž PA AA, China No. 4, R 17837, London, den 29. Juli 1909, f. 000032.

49 Americká vláda se rozhodla přímo intervenovat. Srov. FO 405/198, Sir Edward Grey to Sir J. Jordan, No. 37, Foreign Office, August 7, 1909, s. 28.

50 TNA, FO 405/195, China, Annual Report, 1909, s. 16; TNA, FO 405/198, No. 48, August 11, 1909, s. 42, srov. i s. 43–46. Někdy se rovněž hovoří o Chu-Kuangské půjčce, což bylo odvozeno od názvu provincií Chu-nan, Chu-pej a Kuang-tung, „kudy měla tato trať procházet". SKŘIVAN, A., c. d., s. 16.

OPEN ACCESS

přímé závazky, nebo s někým spolupracoval. Podle britského vyslance Jordana, který pro *Foreign Office* sestavil závěrečnou sumarizující zprávu o událostech v Číně za rok 1909, se nadějně vyvíjela výstavba jižního úseku dráhy Tiencin — Pu-kou, který by měl být podle plánu dokončen na konci roku 1910. Podle jeho zpráv zmizely neshody mezi všemi, kdo se podílel na špatném začátku stavebních prací, a sami Číňané odvolali generálního ředitele Lowa, jehož zatvrzelost byla dostatečně známá. Z hlediska dodávek materiálu Jordan kvitoval příhodné nastavení podmínek smlouvy o půjčce ve prospěch britských dodavatelů; na druhé straně musel přiznat pouze částečný úspěch při výběru vhodných lidí, když se příliš neosvědčil hlavní inženýr Tuckey. Na jeho omluvu dodal, že mu moc nepomohla Chinese Central Railways, zatímco Němci se na severním úseku stavby mohli na své společnosti spolehnout nepoměrně více.[51]

Podobně dobře jako železnice Tiencin — Pu-kou se vyvíjela i výstavba tratě Kanton—Kowloon, kde jako jediná komplikace vyvstaly problémy při výkupu půdy; v několika případech dokonce způsobily zastavení stavby.[52] Oproti předchozí trati však místokrál jmenoval velmi schopného generálního ředitele, který úzce spolupracoval s hlavním inženýrem, konstatoval britský vyslanec a dodal, že britská prestiž zde však utrpěla defraudacemi, které měl na svědomí Butler Wright, hlavní účetní dráhy.[53] Čínské vládě ho doporučila British and Chinese Corporation, a to navzdory jeho předcházející špatné pověsti, což podle Jordana napomohlo k tomu, že se nic nedělo, dokud nebylo pozdě. Vyslanec v závěrečné zprávě vyjádřil předpoklad, že B&CC uhradí centrální vládě zpronevěřené peníze.[54]

Asi nejhorší situace z hlediska britského angažmá při realizaci železniční výstavby v Říši středu panovala podle názoru Johna Jordana na trati Šanghaj — Ning-po, což vyslanec zdůvodnil postupem císařské vlády, která zneplatnila preliminární smlouvu s B&CC a předala vše do rukou místním železničním úřadům v provinciích Ťiang-su a Če-ťiang. Podle jeho názoru se prostředky určené na stavební práce nečerpaly řádným způsobem, docházelo k ignorování britského hlavního inženýra[55]

51 TNA, FO 405/195, China, Annual Report, 1909, s. 16–17. Srov. rovněž například FO 405/198, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 41, Peking, July 15, 1909, s. 35–37, kde vyslanec otevřeně informoval o harmonickém vztahu generálního ředitele Li Te-šuna a německého personálu (s. 35). „Pan Li hovoří výborně německy, má německou manželku […] a ochotně poslouchá německého hlavního inženýra," dodal Jordan. Tamtéž, s. 36. Přibližně v polovině září pak mohl britský vyslanec konstatovat zlepšení podmínek při stavebních pracích. Srov. tamtéž, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 147, Peking, September 17, 1909, s. 127.

52 Srov. například FO 405/198, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 75, Peking, August 3, 1909, s. 63–64, kdy britský vyslanec informoval *Foreign Office* o nepokojích obyvatel kolem tratě, „jejichž neochota rozloučit se svou půdou a pověrčivý antagonismus vůči železnici vyvrcholily útoky na inženýrský personál," konstatoval Jordan (s. 63).

53 Jednalo se přibližně o 50 000 dolarů. Srov. tamtéž, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 135, Peking, September 6, 1909, s. 112.

54 TNA, FO 405/195, China, Annual Report, 1909, s. 17.

55 Srov. například TNA, FO 405/198, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 8, Peking, June 17, 1909, s. 12, kdy se jednalo o požadavek místního železničního úřadu v provincii Ťiang-su na německé lokomotivy. Dále srov. tamtéž, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 14, Peking, July 1, 1909, s. 18.

OPEN ACCESS

a veškeré protesty doručené *Waj-Wu-Pu*, úřadu pro komunikace a dokonce i regentovi se nesetkaly s žádnou odezvou.[56] Na tomto příkladu se totiž ukázalo, že centrální vláda v Pekingu některé kroky místních elit nejenže nekontroluje, ale ani je nedokáže zvrátit, což měl být do budoucna vážný problém.

Z hlediska velmocenského zájmu o železnice v Číně hrála v roce 1909 nejdůležitější roli zcela určitě Chu-Kuangská půjčka. Srpnová dohoda o začlenění USA do spolupráce tří evropských velmocí odstartovala složitá jednání uvnitř nyní již čtyř hráčů o tom, kdo a jak přesně se na realizaci půjčky bude podílet. Edward Grey musel v parlamentu obhajovat postup vlády Jeho Veličenstva, kdy odmítl francouzské a německé nároky a Edward G. Hillier informoval v září (dokonce dvakrát) Charlese Addise o nespokojenosti nejen s chováním Němců, ale i s postupem Američanů, když konstatoval, že neustále chodí pozdě na důležitá jednání a že veškeré odklady nyní padají na jejich bedra. Podle jeho názoru se projevila jejich nedůvěra ve vlastní trh a zástupce Honkong and Shanghai Banking Corporation naznačil i politické důvody. Ve své druhé zprávě potvrdil nechuť k jednání s Američany a označil je za neschopné dodržet ujednané dohody.[57]

Na počátku listopadu 1909 se britský ministr zahraničí obrátil na francouzského velvyslance Paula Cambona a naznačil mu postup, který britská strana považovala za lepší než dosavadní dohady, jež stejně k ničemu nevedly. Podle vlády Jeho Veličenstva by bylo vhodné, aby se nejprve shodly všechny čtyři velmoci, a to na přerozdělení úseků a na tom, který inženýr je bude stavět, Greyovi šlo především o začlenění Američanů bez rozbití složitě dojednaného kompromisu, až poté se obrátit na císařskou vládu s tím, že se Británie, Francie, Německo a USA dohodly.[58]

Jednalo se o další pokus britské strany, konkrétně ministra zahraničí, o nalezení shody v projektu, jejž Londýn vnímal jako velmi důležitý ve své politice financování a výstavby železniční sítě v Číně. Předchozí dny a týdny ukázaly, že i když se čtyři velmoci v létě dohodly, finální dokument, který by předchozí ujednání potvrdil, byl stále

56 Tamtéž. O tom, že tato trať představovala z hlediska zájmů Velké Británie problém, svědčí i zpráva pracovníka britského vyslanectví v Pekingu Williama Max Müllera ministru zahraničí z června 1910. Müller si stěžoval na opozici místních společností. Srov. TNA, FO 405/203, Mr. Max Müller to Sir Edward Grey, No. 8, Peking, June 18, 1910, s. 5.

57 TNA, FO 405/198, Mr. Hillier to Mr. C. S. Addis, No. 129, Peking, September 3, 1909, s. 107–108; tamtéž, No. Mr. Hillier to Mr. C. S. Addis, No. 169, Peking, September 22, 1909, s. 146. Neshody Londýna a Berlína srov. tamtéž, No. 142, Note communicated to M. de Kühlmann, Foreign Office, October 1, 1909, s. 124. Britské ministerstvo zahraničí přesto 20. října informovalo amerického velvyslance o tom, že ačkoli se stále nedosáhlo konečné dohody, není to vina britské strany. Tamtéž, Memorandum respecting Hukuang Loan, No. 177, Foreign Office, October 20, 1909, s. 150–151.

58 Tamtéž, Sir Edward Grey to M. Cambon, No. 195, Foreign Office, November 1, 1909, s. 166. Návrh byl ihned předán i německému velvyslanci hraběti Paulu Metternichovi, jeho hlavní ideou bylo přerozdělení délky tratí, které měly být postaveny — Němci měli mít 600 kilometrů, Američani 800 kilometrů a *Chinese Central Railways* (společně Britové a Francouzi) 1000 kilometrů. Srov. tamtéž, Note communicated to Count Metternich, No. 196, November 1, 1909, s. 167. Německá strana odpověděla o několik dní později a britský návrh neakceptovala. Srov. tamtéž, Memorandum by German Government, No. 203, Berlin, November 5, 1909, s. 174.

OPEN ACCESS

zahalen do mlhy neurčitosti a opakujících se složitých rozhovorů, jež prozatím nikam nevedly. Problémy spočívaly v neustálém slovním ping-pongu, jehož smysl spočíval v definici zájmů zúčastněných stran, které prostě nechtěly ustoupit víc než ostatní.

Situace se zlepšila v polovině listopadu, když se zdálo, že se Berlín a Washington dohodly na rozdělení úseků stavby, a to tak, že americký inženýr pro část tratě Siang--jang — Kchuang-šuej nebude zpochybňovat názor německého hlavního inženýra na nákup materiálu. Podle názoru americké strany měl tento návrh být ve shodě s tím britským učiněným v říjnu, což americkému velvyslanci potvrdil Edward Grey.[59] Britská vláda neměla námitky, neboť se konečně jevilo jako reálné, že se zainteresované strany dohodnou.[60] Na přelomu listopadu a prosince 1909 se tedy zdálo, že první krok podle itineráře, který výše naznačil Edward Grey, tedy vlastní kompromis nejprve mezi velmocemi, nabývá reálné kontury.

Pozici toho, kdo na poslední chvíli vznáší nové požadavky, nyní převzala Francie, která se na poslední chvíli rozhodla požadovat, aby úseky, které se budou stavět, byly z hlediska inženýrského dozoru stejné. Teprve poté byli její zástupci ochotni souhlasit s internacionalizací celé záležitosti. Takže nyní vyvstal problém, zda zůstane rozdělení 600, 800, 500 a 500 kilometrů, jak bylo naznačeno výše, bez internacionalizace, nebo obdrží každá velmoc 600 kilometrů s internacionalizací.[61] Stanovisko Paříže se jednoduše přeneslo do politické roviny, jak konstatoval například belgický bankéř Émile Francqui, neboť bankéři by se jistě dohodli, a britská strana dokonce uvažovala o rozpuštění společnosti Chinese Central Railways. Konec roku 1909 tedy zdárné dokončení dlouhotrvajících jednání o Chu-Kuagské půjčce nepřinesl, velmoci, respektive jejich zástupci museli jednat dál.

Rok 1909 s sebou přinesl důležitý aspekt na poli velmocenského střetávání ohledně vlivu na výstavbu železnic v Říši středu — Spojené státy americké. V uplynulých letech, hlavně bezprostředně po skončení rusko-japonské války v roce 1905 se Washington příliš neprojevoval a do probíhajících jednání nezasahoval. První vážnější apel vzešel od amerického vyslance v Pekingu Rockhilla až na konci roku 1908, což jako by zahájilo větší zájem USA, potvrzený v červnu 1909 a vrcholící memorandem prezidenta Tafta.

Jednání o Chu-Kuagské půjčce se v prvních měsících roku 1910 točila kolem rozdělení stavebních sekcí (požadavek Francie) a možnosti rozšíření původní délky tratě, což ale odmítala čínská vláda, jež naopak začala požadovat, aby se v části dráhy, která bude probíhat provincií Chu-pej, mohl o koncesi ucházet i domácí kapitál, což

59 Tamtéž, Sir Edward Grey to Mr. Whitelaw Reid, No. 213, November 16, 1909, s. 186. Německá strana podle Reida souhlasila. Srov. tamtéž, Mr. Whitelaw Reid to Sir Edward Grey, No. 216, November 18, 1909, s. 187.

60 Srov. tamtéž, Sir Edward Grey to M. Cambon, No. 224, Foreign Office, November 24, 1909, s. 195.

61 Tamtéž, Mr. C. S. Addis to M. Simon, No. 247, December 13, 1909, s. 213–214. Srov. rovněž PA AA, China No. 4, R 17839, Berlin, den 11. Dezember 1909, ff. 000035–000036; tamtéž, Rex an Bethmann Hollweg, Peking, den 19. Dezember 1909, ff. 000094–000095. Německý vyslanec potvrdil, že každé zdržení v jednáních znamená ohrožení celého projektu a dodal: „Čína je zemí překvapení." F. 000094.

OPEN ACCESS

Londýn samozřejmě odmítl jako porušení předběžné smlouvy, která byla uzavřena.[62] Hlavní překážkou pro dosažení dohody i v dalších měsících byly jednak rigidita velmocenských vlád, jež nechtěly ve svých očích příliš ustoupit, a v intenci císařské vlády pokusit se část uvažované železnice stavět za domácí, čínský kapitál.[63]

V květnu 1910 se nakonec podařilo uzavřít dohodu o přerozdělení stavebních úseků tratě, když se jednající strany sešly v Paříži a dohodly se na společném angažmá v Chu-Kuangské půjčce. Základní body podepsaného dokumentu spočívaly v rovnoměrném rozdělení financí a materiálu pro všechny čtyři zainteresované strany a v potvrzení, že celou trať Chan-kchou — Kanton bude stavět britský inženýr. Dráha Chan-kchou — S'-čchuan měla být rozdělena rovnoměrně, a to následujícím způsobem — německý hlavní inženýr 800 kilometrů, přičemž 200 kilometrů měl spoludozorovat americký inženýr, 400 kilometrů pak měl jako hlavní inženýr stavět Američan, Britové a Francouzi si pak rovným dílem rozdělili zbývajících 1200 kilometrů. Agenti, již se měli starat o nákup materiálu, měli mít stejnou národnost jako hlavní inženýři.[64] Během května a června pak smlouvu postupně ratifikovaly vlády dotčených velmocí.[65]

Obecně se předpokládalo, že by vzhledem k stále se zvyšujícímu nesouhlasu veřejného mínění se zahraniční výstavbou čínských železnic bylo lepší přenechat jejich konstrukci polooficiálním společnostem, které by navenek nebudily odpor Číňanů. Podle

62 Srov. například TNA, FO 405/202, Sir Edward Grey to Mr. Max Müller, No. 71, Foreign Office, February 2, 1910, s. 70. Podobný postup měli zvážit i ostatní diplomatičtí zástupci v Pekingu. Tamtéž, Mr. C. S. Addis to Sir F. Campbell, No. 79, London, February 4, 1910, s. 74. Situace se částečně vyostřila na konci března, když úřad pro komunikace oznámil vznik společnosti v provincii Chu-pej, která měla začít shromažďovat kapitál na výstavbu zdejší části dráhy. Srov. tamtéž, Mr. Max Müller to Sir Edward Grey, No. 143, Peking, March 29, 1910, s. 124; podle britského ministra zahraničí se mělo ihned opět protestovat. Tamtéž, Sir Edward Grey to Mr. Max Müller, No. 144, Foreign Office, March 30, 1910, s. 124. Podle některých čínských představitelů (Liang Tun-jen) hodlal Londýn využít odpor části elit k půčce k definitivnímu ztroskotání celého projektu. PA AA, China No. 4, R 17839, Rex an Bethmann Hollweg, Peking, den 26. Januar 1910, f. 000263. Srov. rovněž tamtéž, Rex an Bethmann Hollweg, Peking, den 3. Februar 1910, ff. 000281–000283. Ještě v polovině února 1910 informoval německý konzulát v Chan-kchou o tom, že vznik společnosti je ve stadiu úvah. Srov. PA AA, China No. 4, R 17840, kaiserlich deutsches Konsulat, Chan-kchou, den 17. Februar 1910, f. 000074, statut připravované společnosti srov. tamtéž, ff. 000079–000086.

63 S tím byly spojené i nepokoje, které vypukly v dubnu 1910 v provincii Chu-nan a o nichž císaře Viléma II. informoval viceadmirál Gustav von Ingenohl, velitel Východoasijské eskadry. Jednalo se o studentské bouře proti úředníkům, již podporovali výstavbu železnic s pomocí zahraničního kapitálu. Srov. Bundesarchiv Freiburg, Abt. Militärarchiv, RM 2/1756, Čching-tao, den 23. Mai, 1910, s. 9 (f. 103), podrobněji srov. s. 8–14 (ff. 102–106).

64 TNA, FO 405/202, Sir Edward Grey to Mr. Max Müller, No. 186, Foreign Office, May 26, 1910, s. 151. Další podrobnosti srov. tamtéž. Dohodu kvitovala i německá firma Warburg & Co. PA AA, China No. 4, R 17841, Hamburg, den 26. Mai 1910, f. 000026. Srov. MacMURRAY, J. V. A., c. d., s. 886–887.

65 Souhlas britské vlády srov. TNA, FO 405/203, No. 5, July 4, 1910, s. 3. Samotná finální smlouva pak byla podepsána až v květnu 1911.

OPEN ACCESS

závěrečné zprávy vyslance Jordana se však v této oblasti, podle něj se jednalo o tratě Kanton—Chankchou, Chang-čou — Ning-po a S'-čchuan — Chan-kchou, nepodařilo dosáhnout téměř žádného pokroku. Domníval se proto, že by současný stav zmíněných drah měl přinutit čínské autority, aby si uvědomily vlastní neschopnost sehnat potřebný kapitál a poznaly nezkušenost s konstrukcí podobně nákladných projektů. „Nedostatek finančních zdrojů, neshody mezi akcionáři a absence poctivého a výkonného managementu jsou převážně odpovědné za tyto ubohé výsledky," konstatoval Jordan.[66]

Rok 1910 však neznamenal pouze úspěch konsorcia čtyř zemí, ale dobře se z hlediska zájmů Velké Británie a částečně i Německa vyvíjely i výstavby železnic Tiencin — Pu-kou a Kanton—Kowloon. U prvně jmenované se na počátku listopadu podařilo emitovat v Londýně a Berlíně obligace za tři milióny liber z celkové sumy 4,8 miliónu a ke zdárnému konci dospěly rovněž první úseky v severní, německé části dráhy. V červnu se otevřela trať z Tiencinu do Te-čou v délce 140 mil[67] a v říjnu pak trať do Ťi-nanu, hlavního města provincie Šan-tung v délce 92 mil. Podle Johna Jordana začaly i další konstrukční práce a dokončení celého německého úseku se očekává na jaře 1912. Na jižní, tedy britské části dráhy se začalo pracovat o devět měsíců později než na německé, a to zčásti kvůli administrativním problémům a zčásti kvůli záplavám v nízko položeném terénu.[68] Přesto se na konci roku 1910 podařilo pro dopravu zprovoznit 93 mil dlouhý úsek z Pu-kou do Lin-chuaj-kchuanu, a až bude postaven most přes řeku Chuaj, přibyde další úsek, doplnil britský vyslanec. V prosinci pak došlo k propojení sítě Tiencin — Pu-kou s Císařskými drahami severní Číny, což zařadilo Čching-tao do přímého železničního spojení s Berlínem a do budoucna se uvažuje i o dalších propojeních, uvedl vyslanec Jordan ve své zprávě.[69]

Železnice Kanton—Kowloon se i v roce 1910 potýkala s problémy týkajícími se výkupu půdy a soupeření různých klanů, výstavba tratě přesto probíhala stabilně a hlavní inženýr byl dokonce schopen 5. prosince otevřít první úsek v délce 30 mil. Podle Jordanovy zprávy se podařily dokončit zemní práce a úspěšně se pokračovalo v konstrukci tří mostů přes Tung-kuan a „Východní řeku". „Předpokládá se, že celý úsek v délce 89 mil z Kantonu do Šen-čenu (Sam-čunu) bude otevřen v červenci 1911," pokračoval vyslanec a dodal, že to, co se nepodařilo, byla pomalá dohoda s čínskými úřady o společném pracovním postupu, když čínská strana odmítla souhlasit s návrhem na společné řízení stavby, jež jí předložila vláda v Hong Kongu, a naopak nastínila variantu zcela odděleného řízení, což naopak neakceptovala britská strana.[70]

66 TNA, FO 405/201, China, Annual Report, 1910, s. 61.

67 Jedna míle se rovná 1,609 km.

68 Přesto mohl Jordan již na počátku roku 1910 konstatovat, že se situace zlepšila a že britská část stavby pokračuje uspokojivě vpřed. TNA, FO 405/202, Sir J. Jordan to Sir Edward Grey, No. 60A, Peking, January 11, 1910, s. 58A. V září pak byla podepsána smlouva o dodatkové půjčce, jejíž podmínky se oproti minulým kontraktům nezměnily. TNA, FO 405/203, Mr. Max Müller to Sir Edward Grey, No. 44, Peking, September 22, 1910, s. 36. Srov. rovněž MacMURRAY, J. V. A., c. d., s. 814–823.

69 TNA, FO 405/201, China, Annual Report, 1910, s. 60.

70 Tamtéž. Britská strana dokonce připravila návrh společného pracovního postupu. Srov. rovněž TNA, FO 405/203, Colonial Office to Foreign Office, No. 25, Downing Street,

OPEN ACCESS

Jak vidno, v roce 1910 mohl britský vyslanec v Pekingu konstatovat ambivalentní výsledky na poli výstavby železnic v Číně a s ní spojených zájmů Velké Británie v Říši středu. Zatímco tratě Tiencin — Pu-kou a Kanton—Kowloon vykázaly pozitivní trend a podařilo se otevřít a zprovoznit jejich první úseky, hlavní podnik, který zajímal Londýn během let 1909–1910,[71] tedy železnice Kanton—Chankchou, se vyznačoval neschopností Číňanů získat dostatek domácího kaitálu a absencí vlastních schopných inženýrů. Přestože v květnu 1910 došlo k podpisu dohody o rozdělení stavebních úseků mezi čtyři velmoci, jednalo se teprve o dílčí úspěch, neboť nyní zbývalo uzavřít smlouvu o půjčce s čínskou vládou.

Zahraniční velmoci tedy musely přimět Peking, aby s jejich ujednáním vyslovil souhlas.[72] Nyní se ukázalo, že Američané, kteří v polovině roku 1909 v podstatě přispěli ke krachu dosavadních jednání a zpomalili dosažení výsledku téměř o rok, neprojevují podobný zápal jako Británie nebo Německo, aby přiměli císařskou vládu k souhlasu s novou dohodou. Washington se sice spojil s agenty evropských bank, aby si potvrzení smlouvy vynutil, ale ať se již jednalo o jeho vlažnost, nebo o reakci místních autorit, pravdou zůstávalo, že se Peking ratifikaci bránil. Jak vyslanec v Pekingu Jordan, tak bankéř Addis dospěli na konci roku 1910 k závěru, že jakékoli další odkládání v konečném přijetí smlouvy o půjčce pouze poškozuje britské zájmy. Protože se ani během roku 1910 nepodařilo dospět ke shodě, začali Číňané ztrácet trpělivost a stále více se klonili k závěru, aby s výstavbou železnice začaly čínské společnosti. Když se v říjnu 1910 obnovily rozhovory mezi zástupci bank a čínské vlády, veřejné mínění projevilo ostřejší odpor proti zahraničnímu kapitálu než na jaře téhož roku. Banky však nehodlaly ustoupit, a vlastně tak nutily císařskou vládu k politice, která podkopávala její autoritu především v provinciích.[73]

ZÁVĚR

Výstavba železnic v Číně za pomoci cizího kapitálu zůstávala, podobně jako v předchozích letech, v Říši středu důležitým tématem vnitropolitické scény. Zatímco v ob-

August 3, 1910, s. 19; tamtéž, Inclosure 1 in. No 25, June 23, 1910, s. 19; Inclosure 2, in No. 25, s. 19; Inclosure 3 in No. 25, June 7, 1910 s. 19–20. *Waj-Wu-Pu* ho však odmítlo. Srov. tamtéž, Mr. Max Müller to Sir Edward Grey, No. 45, Peking, September 11, 1910, s. 36–37.

71 V těchto letech se podařilo zprovoznit 497 (rok 1909) a 478 mil tratí (rok 1910). HUENEMANN, Ralph William, *The Dragon and the Iron Horse. The Economics of Railroads in China, 1876–1937*, Cambridge (Mass.) — London 1984, s. 76.

72 V červenci 1910 požadovali vyslanci všech čtyř zemí po čínské vládě, aby smlouvu konečně ratifikovala. TNA, FO 405/203, Mr. Max Müller to Sir Edward Grey, No. 24, Peking, July 14, 1910, s. 17. Srov. rovněž tamtéž, Mr. Max Müller to Sir Edward Grey, No. 57, Peking, October 25, 1910, s. 60. Srov. rovněž PA AA, China No. 4, R 17841, Kühlmann an Bethmann Hollweg, London, den 8. Juni 1910, ff. 000057–000058. Ještě v říjnu označili zástupci čínského ministerstva dopravy dohodu o Chu-Kuangské půjčce za nefinální, protože se k ní musí vyjádřit i další autority, včetně dvora. PA AA, China No. 4, R 17842, kaiserlich deutsche Gesandtschaft, Peking, den 22. Oktober 1910, f. 000015.

73 PETERSSON, N. P., c. d., s. 261.

OPEN ACCESS

dobí po skončení rusko-japonské války existovala pouze omezená spolupráce evropských velmocí (Velké Británie, Francie a Německa) a převažovalo spíše jejich soupeření, rok 1909 zahájil v tomto ohledu novou éru. Bankovní konsorcium složené z britských, francouzských a německých subjektů se v květnu 1909 dohodlo na společném projektu financování železnice Chan-kchou — Kanton a části dráhy Chan-kchou — S'-čchuan. Spolupráci s Berlínem podporovaly především britké vyslanectví v Pekingu a v menší míře *Foreign Office*, zatímco francouzští a britští bankéři a vláda v Paříži doporučovali setrvat na původních podmínkách. O měsíc později se pak o svá práva přihlásily Spojené státy americké, které se rovněž hodlaly podílet na výstavbě železnic v Číně. Pozice Washingtonu se ukázala jako silná, a USA byly proto v srpnu 1909 přizvány do existujícího konsorcia; první dohoda o rozdělení stavebních úseků pak byla uzavřena v květnu 1910.

Velká Británie a Německo se ve sledovaném období zaměřily i na další železniční projekty, kde již došlo k otevření prvních částí proponovaných tratí, například Tiencin — Pu-kou, Kanton—Kowloon nebo Šanghaj — Ning-po, ale jejich cíle se odlišovaly. Zatímco Berlín se orientoval spíše na krátkodobý ochodní zisk, což ve své podstatě umožnilo Číně emancipaci, protože to znamenalo nejednotný postoj velmocí, Londýn se v první řadě zaměřil ne na okamžitý profit, nýbrž podporoval modernizaci Říše středu ve vícero oblastech, tedy i v politické rovině, což mělo podle britských elit umožnit liberální vývoj a zajištění politické stability země.

V neposlední řadě je nutno zmínit i politiku císařské vlády, která, především pod tlakem veřejného mínění, stále více a razantněji odmítala ingerenci zahraničního kapitálu do výstavby železnic, i když na druhé straně bylo jasné, že bez něj nelze tratě postavit. Velmoci si však uvědomily nutnost ustoupit, a proto se vzdávaly části práv, jež jim zaručovaly smlouvy z konce 19. století.

ABSTRAKT

VELKÁ BRITÁNIE, NĚMECKO A PROBLÉM VYBRANÝCH ŽELEZNIC V ČÍNĚ V LETECH 1909–1910

Příspěvek, jež je založený na nepublikovaných zdrojích z Národního archivu v Londýně (National Archives Kew) a Politického archivu v Berlíně (Politisches Archiv des Auswärtigen Amts), se soustředí na prezentaci a analýzu britského a německého pohledu na složitou otázku výstavby železnice v Číně na konci éry dynastie Čching — konkrétně v letech 1909–1910. Autor soustředí pozornost na britské a německé ekonomické zájmy v této zemi se zvláštním zřetelem na požadavek výstavby čínské železnice, již budovaly propojené zahraniční společnosti. Charakterizuje výstavbu železnic jako politiku následování diplomatických a ekonomických zájmů velmocí v Číně.

KLÍČOVÁ SLOVA

Čína; problematika železnic; Velká Británie; Německo; velmoci; ekonomika

ABSTRACT

The contribution, which is based on unpublished sources from the National Archives in London and the Political Archive in Berlin (Politisches Archiv des Auswärtigen Amts), aims to present and analyze the British and German view of the complicated question of railway-building in China at the

OPEN ACCESS

end of the Qing Empire era — concretely in the years 1909–1910. The author will turn his attention to the British and German economic interests in this country with special regard to the building of the Chinese railways, which were conducted by foreign companies. He will define the construction of railways as a policy of following the political and economic interests of the Great Powers in China.

KEYWORDS
China; Railway Problem; Great Britain; Germany; Great Powers; Economy

Lukáš Novotný
Department of Historical Sciences, Faculty of Philosophy and Arts, University of West Bohemia
novoluk@khv.zcu.cz