



MATEUSZ NOWIKIEWICZ
Uniwersytet Wrocławski
ORCID: [0000-0002-9245-0839](https://orcid.org/0000-0002-9245-0839)

„NIEMIŁE PRZEBUDZENIE” – WIELKA BRYTANIA WOBEC CHIŃSKIEGO RUCHU NA RZECZ ODZYSKANIA PRAW DO KOLEI (1905–1911)

RUDE AWAKENING – GREAT BRITAIN AND THE CHINESE RAILWAY RIGHTS RECOVERY MOVEMENT (1905–1911)

ABSTRACT: The purpose of this article is to present a certain episode from the history of railroads in China – the reaction of diplomats and British business entities to the actions of the Railway Rights Recovery Movement (*shouhui luquan yundong*) during the final years of the Qing dynasty rule. First, a broader historical context is outlined, and within it the earliest attempts to establish railway infrastructure in the Middle Kingdom and Chinese policy on this matter. Then, British activities, aimed at protecting the concession to build the railway link between Shanghai, Hangzhou and Ningbo, are described. An important thread is the issue of the way of thinking and reaching certain conclusions among British diplomats and so-called China Hands regarding the growing assertiveness of China in its relations with global powers, which was observed at that time, and an increasing resistance of this country against external economic control, including the area of railway investments.

KEYWORDS: Chinese railways, Li Hongzhang, Sheng Xuanhuai, Yuan Shikai, Tang Shouqian, John Nevell Jordan, Ernest Mason Satow, New Administration

Tuż po zakończeniu drugiej wojny opiumowej (1856–1860) brytyjskim przemysłowcom mogłoby się wydawać, że zapisy kończącej ją konwencji pekińskiej (1860 r.), wreszcie wyważyły bramy dla nieskrępowanej penetracji ekonomicznej cesarstwa dynastii Qing. Wszak udało się przymusić Chiny (poprzez ratyfikację dotąd nierespektowanego traktatu z Tianjinu, 1858 r.) do nawiązania oficjalnych relacji dyplomatycznych z zamorskimi potęgami, otwarcia szeregu portów na

handel z zagranicą, *de facto* legalizacji opium (aczkolwiek sam dokument nie wzmiankował tego *expressis verbis*) i otwarcia całego kraju dla chrześcijańskich misjonarzy¹. Tym samym ogromny, bo liczący ok. 400 mln potencjalnych klientów, chłonny rynek chiński stanął otworem przed wielkim przemysłem brytyjskim². I choć z każdym upływającym rokiem wymiana handlowa przybierała na intensywności, to aż do lat 90. XIX w. fizyczna obecność cudzoziemców i ich przedsięwzięć ekonomicznych w Państwie Środka ograniczała się niemal wyłącznie do wąskich – w praktyce wyłączonych spod chińskiej kontroli – enklaw w portach traktatowych. Olbrzymi interior cesarstwa, wraz z jego zasobami naturalnymi, nadal pozostawał niedostępny dla zagranicznych inwestorów. Władze qingowskie, godząc się na te czy inne ustępstwa wobec mocarstw, dbały jednocześnie, aby ewentualne inkursje w domenę wyłącznie chińskiej jurysdykcji, drogą polityki faktów dokonanych czy precedensu, nie niszczyły kolejnych bastionów suwerenności Chin.

Jednym z obszarów, na który przez długie dekady konsekwentnie nie wpuszczano bezpośrednich zagranicznych inwestycji oraz instrumentów nadzoru, była infrastruktura kolejowa na terenie cesarstwa (oczywiście z wyjątkiem cudzoziemskich settlementów, które od samego początku wznoszono na obraz i podobieństwo zachodnich metropolii³). Pierwsze próby wybudowania linii kolejowych przez zagranicznych inwestorów, podejmowane jeszcze w latach 60. i 70. XIX w., spotkały się z kategorycznym (i skutecznym!) oporem władz qingowskich⁴. Namacalnym

¹ Wzmianka o legalizacji (warunkowej) handlu opium pojawiła się dopiero w specjalnym porozumieniu (8 XI 1858 r.), precyzującego zapisy traktatu z Tianjinu. Tekst wspomnianych trzech dokumentów: *Treaties Between the Empire of China and Foreign Powers: Together with Regulations for the Conduct of Foreign Trade, Conventions, Agreements, Regulations, etc., etc., etc., and the Peace Protocol of 1901*, ed. William Frederick Mayers, Shanghai 1901, s. 8–31.

² Frederick Wakeman, *The Canton trade and the Opium War*, [w:] *The Cambridge History of China*, ed. John King Fairbank, vol. 11: *Late Ch'ing 1800–1912*, Part I, Cambridge 1980, s. 173.

³ Z tymże zastrzeżeniem, że dopiero w kwietniu 1895 r. pojawiła się, prawnie zawarowana (na mocy artykułu szóstego traktatu pokojowego z Shimonoseki) możliwość budowania zakładów produkujących dobra konsumpcyjne. Prawo to najpierw wywalczyła sobie Japonia, a wraz z nią – poprzez klauzulę o najbardziej uprzywilejowanym kraju (*zui hui guo tiaokuan*, 最惠國條款) – pozostałe mocarstwa. Zob.: *Doc. no. 1895/3: Japan & China. Treaty of peace (with separate articles and Convention to prolong Armistice), 17 IV 1895*, [w:] *Treaties and Agreements with and Concerning China, 1894–1919*, ed. John Van Antwerp MacMurray, vol. 1: *Manchu Period (1894–1911)*, New York 1921, s. 21. Pojawiające się w artykule wyrazy chińskojęzyczne zostały opatrzone zapisem w sinogramach (tylko przy ich pierwszym pojawieniu się w tekście). Ta reguła odnosi się także do pozycji bibliograficznych w przypisach, gdzie zachowałem pisownię w znakach pisma chińskiego według standardu obowiązującego wówczas w miejscu wydania (personalia chińskich autorów w nawiasach kwadratowych zamieściłem zgodnie z obowiązującym w tym języku szykiem: najpierw nazwisko, następnie imię).

⁴ Jeszcze w 1863 r. brytyjski inżynier Rowland Macdonald Stephenson bezskutecznie próbował zainteresować gubernatora prowincji Jiangsu Li Hongzhang (李鴻章) planem wybudowania

dowodem chińskiej determinacji w tej materii był los krótkiej (niecałe 15 km długości) linii kolejowej, łączącej od 1876 r. Szanghaj – już wówczas będący czołowym ośrodkiem wymiany handlowej Chin – z pobliskim Wusongiem. Ta nielegalnie poczyniona amerykańsko-brytyjska inwestycja została już w następnym roku wykupiona przez gubernatora generalnego regionu Liangjiang (prowincje Jiangsu, Anhui i Jiangxi) Shen Baozhena (沈葆楨) i następnie zdemontowana. Patrząc na dzieje tej linii kolejowej w oderwaniu od szerszego kontekstu, postronny obserwator mógłby uznać powyższe działania władz chińskich za przejaw ich nader ciasnych horyzontów intelektualnych oraz nadmiernego przywiązania do tradycji⁵. Jednak, jak przekonuje David Pong, Shen Baozhen „był modernizatorem a nie ograniczonym ksenofobem”⁶, natomiast decyzja władz chińskich o wykupie była w rzeczywistości motywowana wcale zasadnymi obawami o to, by ten bezprawnie poczyniony precedens nie przyczynił się w przyszłości do podobnych aktów samowoli ze strony mocarstw⁷.

przez Brytyjczyków połączenia kolejowego między Szanghajem a Suzhou (wówczas nadal pozostającym w rękach tajpingów). Zob.: Percy Horace Braund Kent, *Railway Enterprise in China*, London 1907, s. 2–3. Kilkanaście lat wcześniej (1849 r.) oficer US Navy William S. Ogden zasugerował możliwość budowy linii łączącej tajwański port Jilong z pobliskim zagłębiem węglowym (w pracy chińskiego historyka Mi Ruchenga została podana błędna data publikacji cytowanego przez niego artykułu z „The Chinese Repository”). Nie napotkałem jednak żadnego źródła mogącego wskazywać na wiedzę chińskich oficjeli o tymże projekcie. Zob.: Rucheng Mi [宓汝成], *Diguo zhuyi yu Zhongguo tielu* 帝国主义与中国铁路 [Imperializm a chińskie koleje żelazne], Beijing 2007, s. 20; *Journal of Occurrences: Visit of U.S. brig Dolphin to Formosa*, „The Chinese Repository”, 18 (1849), 7, s. 392. Osobne plany snuł jeden z liderów ruchu tajpingów Hong Rengan (洪仁玕). Jednak upadek powstańczego państwa w 1864 r. sprawił, że także i one nie doczekały się realizacji.

⁵ Wspomniane wydarzenia w takich właśnie barwach próbowały przedstawić starsze (i niektóre nowsze) narracje: Dongchao Hu [胡棟朝], *Zhongguo tielu zhinan* 中國鐵路指南 [Przewodnik po chińskich kolejach], Shanghai 1905, s. 52; Mary Clabaugh Wright, *The Last Stand of Chinese Conservatism: the T'ung-chih Restoration 1862–1874*, Stanford 1962, s. 177–178, 274; Shixuan Jin [金士宣], Xu Wenshu [徐文述], *Zhongguo tielu fazhan shi* 中國鐵路發展史 [Historia rozwoju chińskich kolei], Beijing 2000, s. 10. Bardziej wyważona ocena działań Shen Baozhena i Li Hongzhang'a w tych wydarzeniach: Guoqi Li [李國祁], *Zhongguo zaoqi de tielu jingying* 中國早期的鐵路經營 [Zarządzanie wczesnymi kolejami chińskimi], Taipei 1976, s. 44–45.

⁶ Cyt. za: David Pong [Pang Baiteng 龐百騰], *Confucian Patriotism and the Destruction of the Woosung Railway, 1877*, „Modern Asian Studies”, 7 (1973), 4, s. 648. Dość w tym miejscu wspomnieć, że ów oficjel zawiadywał wzniesionym pod koniec lat 60. XIX w. morskim kompleksem wojskowym w Mawei (*Mawei zaochuan chang*, 馬尾造船廠; prowincja Fujian). Przez pewien czas był to największy i najnowocześniejszy tego rodzaju obiekt w całej Azji Wschodniej. Zob.: *idem*, *Shen Pao-chen and China's Modernization in the Nineteenth Century*, Cambridge 1994, s. 178.

⁷ Zob. argumentację Shena w kwestii nielegalności linii Szanghaj – Wusong: *China's Response to the West: A Documentary Survey 1839–1923*, ed. John King Fairbank, Ssu-yü Teng [Deng Siyu 鄧嗣禹], Cambridge, Mass. 1982, s. 116–117.

Demontaż linii Szanghaj – Wusong nie wykluczał jednak zainteresowania chińskich oficjeli zagadnieniem praktycznych walorów, które niosło ze sobą funkcjonowanie sprawnej infrastruktury kolejowej. Najgorętszym promotorem introdukcji technicznych innowacji w Chinach był wówczas Li Hongzhang – od 1870 r. gubernator generalny prowincji Zhili (w praktyce najważniejszy urząd prowincjonalny). W swoich memoriałach słanych do tronu przekonywał on o dużej użyteczności wojskowej oraz ekonomicznej linii kolejowych⁸. Jednocześnie wychodził z założenia, że angażowanie się w takie przedsięwzięcia nie może dokonywać się kosztem umniejszenia niezawisłości kraju⁹, dlatego odrzucił wspomniany wcześniej plan sir MacDonalda Stephensona. Optował natomiast za budową linii kolejowych wyłącznie pod chińskim nadzorem. Zaciągane na ten poczet pożyczki nie mogły zawierać klauzul umożliwiających cudzoziemcom sprawowanie zewnętrznej kontroli nad wydatkowanymi pieniędzmi ani też samą inwestycją, rola zachodnich inżynierów zaś miała być ściśle ograniczona do czynności bezpośrednio związanych z budową linii.

Rezultaty działań Li w tym obszarze nie prezentowały się imponująco, bowiem jego propozycje zderzały się z opozycją bardziej konserwatywnych oficjeli, wypunktowujących – w ich mniemaniu – negatywne następstwa introdukcji kolei w Chinach (możliwość przejęcia przez agresora, wywodzony z *feng shui* zły wpływ na środowisko, a nawet potencjalne reperkusje społeczne). Równie trudnym zadaniem okazało się pozyskiwanie niezbędnych środków pieniężnych, otrzymywanych zarówno z Pekinu, jak i z zewnątrz (próby rozpisania dużych pożyczek zagranicznych przyniosły mizerne rezultaty). Dlatego do sierpnia 1894 r. (do wybuchu wojny z Japonią) udało mu się sfinalizować projekt budowy tylko jednej, nie licząc osobnego projektu na Tajwanie, linii kolejowej, łączącej Tianjin (stolica prowincji Zhili) z Shanhaiguan (281,5 km)¹⁰.

⁸ Kwang-ching Liu [Liu Guangjing 劉廣京], *Li Hung-chang in Chihli: The Emergence of a Policy 1870–1875*, [w:] *Li Hung-chang and China's Early Modernization*, ed. Samuel Chu [Zhu Changling 朱昌陵], Kwang-ching Liu, London–New York 1994, s. 67; Ting-ye Kuo [Guo Tingyi 郭廷以], Kwang-ching Liu, *Self-strengthening: the pursuit of Western technology*, [w:] *The Cambridge History of China*, s. 511.

⁹ David Pong, *Li Hung-chang and Shen Pao-chen: The Politics of Modernization*, [w:] *Li Hung-chang and China's Early Modernization*, s. 86. Na temat nieudanych prób pozyskania praw do budowy kolei w Chinach (do 1894 r.) zob. także: Robert Hart, John King Fairbank, *The I. G. in Peking: Letters of Robert Hart, Chinese Maritime Customs 1868–1907*, vol. 1, Cambridge, Mass. 1975, s. 41, 626.

¹⁰ En-han Lee [Li Enhan 李恩涵], *China's Quest for Railway Autonomy 1904–1911: A Study of the Chinese Railway-Rights Recovery Movement*, Singapore 1977, s. 11–13; Mary Clabaugh

Pewien przełom przyniosła ze sobą wojna cesarstwa Qingów z Japonią. Chiiny nie były przygotowane do walki ze swym agresywnym sąsiadem, toteż niebawem zaczęły kołatać o zagraniczną pomoc finansową. Na początku 1895 r. stojący na czele Cesarskiej Agencji Ceł Morskich (*Da Qing huangjia haiguan zong shuiwu sishu*, 大清皇家海關總稅務司署) sir Robert Hart – znakomicie poinformowany Brytyjczyk na służbie chińskiej – podjął próbę pozyskania pożyczki w wysokości 300 tys. funtów szterlingów pod zastaw kopalni węgla w Kaiping (prowincja Zhili) oraz linii kolejowej Tianjin – Shanhaiguan. Co więcej, uzyskał on wówczas od rządu chińskiego ogólnikowo sformułowaną zgodę na budowę linii kolejowej przez podmiot brytyjski. Niepewna sytuacja wojenna (przede wszystkim zaś brak jasności co do postawy Japonii) sprawiła jednak, że ów plan ostatecznie się nie powiódł. Podobnie fiaskiem zakończyły się, podjęte jeszcze w tym samym roku, francuskie próby pozyskania praw do budowy linii kolejowych¹¹.

Pierwszym krajem, któremu udało się znieść chiński monopol w tej materii, była carska Rosja. Wydarłszy Japonii część owoców jej świeżo wywalzonego zwycięstwa¹² i udzieliwszy pokonanym Chinom hojnej pożyczki (na poczet spłaty kontrybucji wojennej), Sankt Petersburg uzyskał rok później, w ramach zawartego z nimi tajnego układu sojuszniczego, prawo do budowy linii na terenie mandżurskich prowincji Heilongjiang oraz Jilin¹³. We wrześniu 1896 r. podpisana

Wright, *Introduction: The Rising Tide of Change*, [w:] *China in Revolution: The First Phase 1900–1913*, ed. Mary Clabaugh Wright, New Haven 1969, s. 16–17. Do momentu wybuchu wojny z Japonią linia została przedłużona w kierunku Mandżurii o kolejne 64 km (ze stacją końcową w Zhonghesuo, 中河所). Kent, *Railway Enterprise in China*, s. 42–43.

¹¹ Hart, Fairbank, *The I. G. in Peking*, vol. 2, s. 1012; Rucheng Mi, *Diguozhuyi yu Zhongguo teliu*, s. 52.

¹² W wyniku nacisków dyplomatycznych Rosji, Francji i Niemiec Japonia zrezygnowała z roszczeń do Półwyspu Liaotańskiego, który już w 1898 r. uzyskał status rosyjskiej dzierżawy (*de facto* w rosyjskim posiadaniu znalazł się już w grudniu 1897 r.). Zob.: Jakub Polít, *Japońska polityka zagraniczna 1895–1945*, Kraków 2015, s. 50–52; Wojciech Rojek, *Ekspansja mocarstw w Chinach i jej wpływ na rozwój stosunków międzynarodowych w latach 1895–1914*, Kraków 1990, s. 19–21; David Schimmelpenninck van der Oye, *The Immediate Origins of the War*, [w:] *The Russo-Japanese War in Global Perspective*, ed. John Steinberg et al., vol. 1, Leiden–Boston 2005, s. 30–33.

¹³ *Doc. no. 1895/6, France & Russia (Franco-Russian Syndicate) & China – Contract for Chinese 4% Gold Loan of 1895, July 6, 1895*, [w:] *Treaties and Agreements with and Concerning China 1894–1919*, ed. John Van Antwerp MacMurray, vol. 1, s. 35–40; *Doc. no. 1896/5, Russia & China – Treaty of Alliance, May 1896*, [w:] *ibidem*, s. 81. Antyjapońskie przymierze rosyjsko-chińskie zostało zawarte 3 czerwca (wbrew temu, co sugerowałyby zamieszczona w opracowaniu źródłowym datacja). Podczas trudnych negocjacji, prowadzonych od kwietnia 1896 r., strona chińska starała się możliwie długo trzymać rosyjskie plany inwestycji kolejowych z dala od Mandżurii. Opór Li Hongzhang miał złamać dopiero, wystosowana przez Siergieja Wittego, oferta aliansu

została stosowna umowa, przyznająca stronie rosyjskiej prawo do utworzenia połączenia kolejowego między Nerczyńskiem a Władywostokiem – deklaratywnie celem usprawnienia przerzutu sił carskich do Mandżurii, na wypadek zaistnienia *casus foederis*¹⁴. Na przestrzeni następnych kilku lat zachodnie mocarstwa wraz z Japonią wzięły udział w wyścigu w podpisywaniu kolejnych umów z rządem chińskim (znanym też w literaturze pod nazwą „bitwy o koncesje”), przewidujących: dzierżawę poszczególnych baz morskich, pożyczki na rzecz uregulowania zagranicznych zobowiązań finansowych, eksploatację bogactw naturalnych w głębi kraju, czy w końcu budowę linii kolejowych. W przypadku tych ostatnich można mówić o swoistym kolejowym boomie (z pewnością w porównaniu z okresem sprzed 1896 r.). Jeśli bowiem zsumować długość wszystkich połączeń kolejowych mających powstać w Chinach na mocy wynegocjowanych wówczas (łącznie dwudziestu) umów, wyniosłaby ona ponad 10 tys. km¹⁵. Mocarstwa, udzielając w tym zakresie pożyczek Chinom, starały się (choć nie zawsze z powodzeniem) roztoczyć możliwie dużą kontrolę nad powstającymi inwestycjami. Czy to poprzez nadzór procesu budowy (zewnątrzny audyt nad wydawanymi środkami finansowymi, wyłączność na dostawy materiałów oraz taboru kolejowego, czy też prawo wyboru inżynierów kierujących budową), zakres czerpania zysków z eksploatacji linii, która ponadto na ogół stanowiła zabezpieczenie dla zaciąganej pożyczki, czy nawet ograniczając możliwości Chinom w zakresie budowy własnych kolei w sąsiedztwie obszaru objętego koncesją¹⁶. Rząd centralny, osłabiony militarnie oraz ekonomicznie po przegranej wojnie z Japonią, nie był w stanie skutecznie przeciwstawić się temu naporowi.

z Petersburgiem i prawdopodobnie (bowiem dotąd żaden badacz nie dostarczył niezbitych dowodów) łapówka w wysokości 3 mln rubli. Zob.: Sarah Crosby Mallory Pa ine, *Imperial Rivals: China, Russia and Their Disputed Frontier 1858–1924*, London–New York 1996, s. 185–186.

¹⁴ *Doc. no. 1896/5, Russia & China – Contract for Construction and Operation of Chinese Eastern Railway, September 8, 1896*, [w:] *Treaties and Agreements with and Concerning China*, s. 74–77.

¹⁵ Do końca 1911 r. w Chinach wybudowano łącznie 9292 km torów (państwowe i prywatne inwestycje chińskie oraz projekty zagraniczne). Henry Woodhead podał minimalnie większą wartość (9312 km). Zob.: Rucheng Mi, *Diguozhuyi yu Zhongguo tielu*, s. 530.; *The China Year Book 1912*, ed. Henry Thurburn Montague Bell, Henry George Wandesforde Woodhead, Shanghai 1912, s. 163–167. Warto na marginesie dodać, że jeszcze w 1889 r. Robert Hart (profetycznie, w świetle późniejszych wydarzeń) przekonywał o „świetlanej przyszłości, rozpościerającej się przed cywilnymi inżynierami w tym [Chinach – M.N.] kraju”. Cyt. za: Hart, Fairbank, *The I. G. in Peking*, vol. 1, s. 760.

¹⁶ En-han Lee, *China's Quest for Railway Autonomy*, s. 24.

Władze chińskie nie przyglądały się jednak poczynaniom mocarstw z założonymi rękoma. Za konieczne uznano wzniesienie prawnych i instytucjonalnych fundamentów, umożliwiających w przyszłości skuteczną rywalizację ekonomiczną z mocarstwami. Już w styczniu 1897 r. powołano Chińskie Naczelne Przedsiębiorstwo Kolejowe (*Zhongguo Tielu Zong Gongsi*, 中國鐵路總公司), którego zadaniem była realizacja dużych projektów kolejowych pod państwowym patronatem oraz pozyskiwanie zagranicznych środków na ten cel. Na jego czele stanął Sheng Xuanhuai (盛宣懷), od lat przeszczepiający na rodzimy grunt zachodnie rozwiązania, w poglądach na ekonomię zaś zwolennik państwowego interwencjonizmu¹⁷. Kolejne kroki podejmowano w atmosferze doniosłych przeobrażeń w Chinach, towarzyszących Nowej Administracji (*Xinzheng*, 新政). W lipcu 1901 r. – niecały rok po zdobyciu Pekinu i pokonaniu „bokserskich” milicji przez koalicyjną armię mocarstw – ówczesny gubernator generalny Liangjiang Liu Kunyi (劉坤一) oraz kierujący administracją regionu Huguang (prowincje Hubei i Hunan) Zhang Zhi-dong (張之洞) wystosowali wspólny memoriał do tronu, wzywający do szerokich reform w wielu dziedzinach. W odniesieniu do komunikacji kolejowej obaj wykazali konieczność nakreślenia ogólnokrajowego zbioru regulacji, mogącego stanowić prawną podstawę utrzymywania w ryzach obcej penetracji ekonomicznej¹⁸ (ich brak w praktyce umożliwiał zagranicznym firmom bezkarne przekraczanie litery zawartych uprzednio kontraktów). Memoriał doczekał się cesarskiej sankcji, której fizyczną manifestacją stały się Związki Regulacji Kolejowe (*Tielu Jianming Zhangcheng*, 鐵路簡明章程), opracowane w listopadzie 1903 r. przez nowo powstałe Ministerstwo Handlu (*Shangbu*, 商部). Zgodnie z ich treścią obcy kapitał nie mógł odtąd stanowić głównego źródła finansowania wszystkich przyszłych inwestycji kolejowych w Chinach. Znaczному ograniczeniu uległ także zakres, w jakim możliwe było zastawianie krajowych linii w ramach zabezpieczenia dla

¹⁷ Sheng patronował państwowo-prywatnym przedsięwzięciom, w ramach których odgórny nadzór sprawowali urzędnicy chińscy, podczas gdy prywatni przedsiębiorcy kierowali codziennymi pracami (*guan du shang ban*, 官督商辦). Zongzhen Zhu [朱宗震], *Sheng Xuanhuai* 盛宣懷, [w:] *Minguo Renwu Zhuan* 民國人物傳 [Biografie osobistości okresu republikańskiego], red. Xin Li [李新], Sibai Sun [孫思白], t. 2, Beijing 1980, s. 258; *Biographical Dictionary of Republican China*, ed. Howard Lyon Boorman, vol. 3, New York 1970, s. 117–118. Słów uznania Sheng doczekał się także od zagranicznych ekspertów. Przykładowo, doświadczony pracownik Cesarskiej Agencji Ceł Morskich Alfred E. Hippisley przekonywał, że wprawdzie Sheng moralnie nie jest najlepszym człowiekiem, za to niezwykle inteligentnym (*intellectually he is – quick, alert, sharp as a Toledo blade*) i posiadającym ogromną wiedzę w materii handlu. Cyt. za: *The Correspondence of G. E. Morrison*, ed. Hui-min Lo [Luo Huimin 駱惠敏], vol. 1: 1895–1912, London 1976, s. 181.

¹⁸ *China's Response to the West*, s. 203.

zagranicznych pożyczek. Ponadto na wszystkich wykonawców (także krajowych) nałożono ściśle ramy czasowe, w jakich musieli rozpoczynać kolejne etapy prac konstrukcyjnych¹⁹.

Od 1896 r. działania władz chińskich w odniesieniu do istniejących i planowanych linii podejmowane były w duchu postępującej, choć niejednostajnie, koncentracji (bądź ściślej rzecz ujmując: odzyskiwania) kontroli Pekinu nad całą infrastrukturą kolejową na terenie cesarstwa. Sprowadzała się ona nie tylko do ustanowienia nowego – lepiej chroniącego rodzime interesy – prawodawstwa, ale też przejmowania administracyjnej oraz fiskalnej kontroli nad połączeniami, zawiadywanymi dotąd przez zagraniczne podmioty, czy w końcu do stopniowego uzyskiwania pełnej samodzielności w kwestiach kadrowych. Tak pojęty proces (re)integracji poszczególnych kolei chińskich (znacjonalizowanych, prywatnych lub znajdujących się pod zagraniczną kontrolą) w ramach jednego ogólnopaństwowego systemu, rozpoczęty w ostatnich latach panowania dynastii Qing, trwał jeszcze przez cały okres republikański – aż do pierwszych lat istnienia ChRL²⁰. Powołanie w listopadzie 1906 r. Ministerstwa Poczty i Komunikacji (*Youchuanbu*, 郵傳部) stanowiło ważny krok w tym kierunku. Dotąd bowiem sprawami kolejowymi w Chinach zajmowały się ciała kierujące sprawami zagranicznymi (sic!)²¹, od 1903 r. zaś wspomniany wyżej resort handlu. Nowo powstały urząd na ogół skutecznie chronił, znajdującą się pod państwową kontrolą, infrastrukturę przed popadnięciem w zewnętrzną zależność finansową, a także wzmacniał nadzór nad zagranicznymi pracownikami administracji kolejowej – nawet za cenę ich cierpkich relacji z chińskimi (nie zawsze kompetentnymi) przełożonymi²².

W przeddzień wybuchu rewolucji republikańskiej (10 X 1911 r.) względnie rozwinięta sieć połączeń kolejowych istniała jedynie w Mandżurii – w większości pod kontrolą rosyjską lub japońską – oraz północnych Chinach. Wówczas stolicę z południowymi (tj. położonymi na południe od rzeki Huai oraz przełęczy Tong)

¹⁹ Inną ważną decyzją, zawartą w regulacjach, była standaryzacja rozstawu szyn w całym kraju (1435 mm). „Dongfang Zazhi” [東方雜誌 Magazyn Wschodu], 1 (1904), 3, s. 32–36.

²⁰ Elisabeth Köll, *Railroads and the Transformation of China*, Cambridge, Mass. 2019, s. 54–55, 224.

²¹ Były to kolejno: Biuro Rządowe ds. Prowadzenia Relacji z Wszystkimi Państwami (*Zongli Geguo Shiwu Yamen*, 總理各國事務衙門) oraz Ministerstwo Spraw Zagranicznych (*Waiwubu*, 外務部). W latach 1898–1900 wspomniane obowiązki na krótko przejęło Biuro ds. Górnictwa (*Kuangwuju*, 礦務局).

²² Arthur Rosenbaum, *Railway Enterprise and Economic Development: The Case of the Imperial Railways of North China, 1900–1911*, „Modern China”, 2 (1976), 2, s. 234–235.

provincjami łączyła tylko jedna magistrala (1215 km), której ostatnia stacja znajdowała się w Hankou²³, położonym w środkowym odcinku doliny Jangcy²⁴. W rezultacie całe makroregiony²⁵ Chin zachodnich oraz południowych, otoczone pasmami górskimi i innymi naturalnymi barierami, w praktyce były częściowo odizolowane od reszty kraju. Szczególnie niekorzystna sytuacja panowała w położonym na północnym zachodzie kraju Xinjangu. Jediną arterią komunikacyjną tej prowincji z Chinami właściwymi był tzw. korytarz Hexi (prowincja Gansu), którego przebycie zajmowało długie tygodnie. Pewne wyobrażenie o skali izolacji Xinjangu względem reszty kraju daje dystans dzielący jego stolicę (Dihua, obecnie Ürümqi) z najbliższym miastem, posiadającym wówczas połączenie kolejowe z resztą kraju (Taiyuan, prowincja Shanxi), wynoszący tylko w linii prostej ponad 2500 km. W rezultacie prawdziwymi panami sytuacji na tej rubieży cesarstwa byli Rosjanie, którzy już od drugiej połowy XIX w. zaczęli intensywnie penetrować ten region. Do końca panowania dynastii Qing w zasadzie jedynym czynnikiem, który utrzymywał Xinjiang przy Chinach, była wyraźna niechęć Rosji do wzięcia na swoje barki ciężaru bezpośredniego administrowania tego rozległego i zróżnicowanego etnicznie terytorium²⁶.

²³ Część trójmiejskiej konurbacji Wuhanu, od 1860 r. zaś ważny port traktatowy i jedna z czterech głównych komór celnych cesarstwa dynastii Qing.

²⁴ Pod koniec 1911 r. budowa, z grubsza równolegle biegnącej, linii kolejowej relacji Tianjin – Pukou (obecnie jeden z dystryktów Nankinu), podjęta wspólnie przez Brytyjczyków i Niemców, nadal nie została w pełni ukończona. Podczas rewolucji republikańskiej (X 1911 – II 1912) jej południowy odcinek został ponadto wyłączony z ruchu pasażerskiego w wyniku prowadzonych na tym obszarze walk między wojskami rządowymi (pod komendą Zhang Xuna 張勳) a siłami republikańskimi. Jednocześnie większość taboru kolejowego została przechwycona przez żołnierzy Zhanga. Zob.: The National Archives, Kew, Foreign Office (dalej: TNA FO), sygn. 371/1310/148, No. 495, Jordan do Greya, 12 XII 1911, Enclosure No. 6, Revolutionary movement. Situation on Tientsin-Pukow Railway; sygn. 371/1311/2940, No. 11, Jordan do Greya, 4 I 1912; sygn. 371/1312/6179, No. 47, Jordan do Greya, 27 I 1912; sygn. 371/1314/9538, No. 73, Jordan do Greya, 9 II 1912, Enclosure No. 2, Wilkinson do Jordana, 2 I 1912; sygn. 371/1315/12648, No. 113, Jordan do Greya, 8 III 1912, Enclosure No. 1, Wilkinson do Jordana, 29 II 1912, sygn. 371/1318/22592, No. 216, Jordan do Greya, 6 V 1912, Enclosure No. 1, Summary of Events, up to 30th April 1912. Omówienie technicznych aspektów tej linii w: „The Far Eastern Review. Engineering – Finance – Commerce”, 9 (1912), 4, s. 181–184.

²⁵ Termin zaproponowany przez amerykańskiego sinologa i antropologa Williama Skinnera celem wewnętrznego podziału terytorium dawnych Chin właściwych na względnie koherentne obszary fizjograficzne. Zob.: George William Skinner, *Introduction: Urban Development in Imperial China*, [w:] *The City in Late Imperial China*, ed. *idem*, Stanford 1977, s. 11–13.

²⁶ TNA FO, sygn. 371/1090/17273, No. 171, Jordan do Greya, 21 IV 1911, Enclosure No. 1, Report No. 7/1911, Chinese Troops in the New Dominion and Western China; *The Correspondence of G. E. Morrison*, t. 1, s. 618. Na równie wątych fundamentach wspierało się qingowskie panowanie na terenie Mongolii Zewnętrznej. Lokalni urzędnicy jedynej szansy na ściślejszą integrację tego regionu z resztą cesarstwa upatrywali w budowie linii kolejowej do Urgi (obecnie Ułan Bator)

Tymczasem budowa nowych linii kolejowych, w ramach koncesji uzyskanych przez mocarstwa, nie przebiegała bez zakłóceń. W niektórych przypadkach pojawiły się nawet kłopoty z wykroczeniem poza etap prac mierniczych w terenie. Podstawowym czynnikiem był brak wystarczających zasobów kapitałowych na rynkach międzynarodowych. Jednak to nie odstraszało inwestorów, bowiem równolegle musiano liczyć się z perspektywą przejścia lukratywnych kontraktów przez konkurencyjne spółki kolejowe, na ogół dbające o zawarcie w negocjowanych umowach specjalnych klauzuli o niealienacji terytorium objętego koncesją²⁷. Na swój sposób realizację inwestycji opóźniał także opór lokalnej ludności, choć niekoniecznie wynikający z jej uprzedzenia, czy niekiedy wręcz strachu przed zachodnimi nowinkami²⁸. Wytyczanie trasy nowej linii kolejowej, biegnącej przez rozległy wiejski interior cesarstwa, nieodłącznie wiązało się bowiem z koniecznością wykupu gruntów od ich licznych prywatnych właścicieli. Częstokroć były to tereny sepulkralne, których nienaruszalność była mocno obwarowana przepisami chińskiego prawa²⁹.

Nie były to jednak jedyne zmartwienia zagranicznych inwestorów i stojących za nimi mocarstw³⁰. Władze chińskie, które w obliczu obcej penetracji ekonomicznej

i przygranicznej Kiachty. Zob.: TNA FO, sygn. 371/1093/37175, No. 348, Jordan do Greya, 7 IX 1911, Enclosure No. 1, Report on Mongolia by Captain R. Otter-Barry – Royal Sussex Regiment (Report No. 15/1911); Thomas Esson Ewing, *Ch'ing Policies in Outer Mongolia 1900–1911*, „Modern Asian Studies”, 14 (1980), 1, s. 155.

²⁷ En-han Lee, *The Chekiang Gentry-merchants vs. the Peking Court-officials: China's Struggle for Recovery of the British Soochow-Hangzhou-Ningpo Railway Concession 1905–1911*, „Zhongyang Yanjiuyuan Jindai Shi Yanjiusuo Jikan” [中央研究院近代史研究所季刊 Kwartalnik Instytutu Badań nad Historią Nowożytną Akademii Sinica], 3 (1972), 1, s. 229.

²⁸ Przykładowo w 1910 r. z oporem lokalnej ludności spotkały się próby przeprowadzenia spisu powszechnego na terenie prowincji Jiangsu (wschodnie Chiny). Przyczyną były pogłoski, jakoby cudzoziemcy mieli pozyskać w ten sposób dokumenty z danymi osobowymi kłaść pod szyny kolejowe. Wierzono bowiem, że w momencie gdy kawałek papieru z zapisanymi na nim personaliami zostanie rozjechany przez przejeżdżający pociąg, nosząca je osoba natychmiast umrze, a jej dusza zostanie porwana, by następnie po wsze czasy strzec fundamentów linii. TNA FO, sygn. 371/864/22015, No. 175, Müller do Greya, 1 VI 1910. Należy tu dodać, że niechęć (czy nawet wrogość) do kolei jako technicznego *novum* – jak celnie przypomina Elizabeth Köll – nie dotyczyła wyłącznie chińskiej wsi. Podobne reakcje udzielały się również mieszkańcom dziewiętnastowiecznego Starego Kontynentu. Zob.: Köll, *Railroads and the Transformation*, s. 38, 336.

²⁹ Arthur Judson Brown, *New Forces in Old China: An Unwelcome but Inevitable Awakening*, London–Edinburgh 1904, s. 138–139; „The Far Eastern Review. Engineering – Finance – Commerce”, 3 (1906), 4, s. 114.

³⁰ Zagranicznych inwestycji w chińskie koleje nie w sposób rozpatrywać w kategoriach przedsięwzięć czysto komercyjnych. Ich „finansowanie [...] było – jak trafnie wskazuje Jürgen Osterhammel – przedmiotem międzynarodowej dyplomacji”. Cyt. za: Jürgen Osterhammel, *British Business in China, 1860s–1950s*, [w:] *British Business in Asia since 1860*, ed. Richard Peter Treadwell Davenport-Hines, Geoffrey Jones, Cambridge 1989, s. 199.

nie przyjęły postawy bezwolnej ofiary, starały się – pomimo ograniczonego pola manewru – korzystać z wszelkich sposobności, by zredukować wpływy mocarstw w materii chińskich kolei. Nawet w szczytowym okresie „bitwy o koncesje” Pekin dbał o to, aby żadne państwo nie uzyskało dominującego wpływu na rozbudowę kolei. Stąd przykładowo zadanie utworzenia połączenia kolejowego pomiędzy Hankou a Guangzhou (prowincja Guangdong) zaoferowano firmom amerykańskim – celem wyparcia z tego regionu wpływów francuskich oraz brytyjskich³¹. W 1904 r. Sheng Xuanhuai – wówczas czołowy negocjator chiński w kwestiach koncesji kolejowych – otrzymał polecenie ze stolicy, aby wstrzymać wszystkie rozmowy z zagranicznymi firmami i dyplomatami, dotyczące finalizacji dotychczas wynegocjowanych wstępnych porozumień. W tym samym czasie Chińskie Naczelne Przedsiębiorstwo Kolejowe zostało poinstruowane, aby poczynić starania celem możliwie szybkiego spłacenia wszystkich zagranicznych pożyczek na poczet budowy linii³².

Chińscy oficjele nie mieli też najmniejszych oporów, aby obracać literę umów w sprawie koncesji w broń przeciwko mocarstwom. Do pierwszej próby sił doszło w latach 1901–1905, gdy chińskie władze wykryły, że American China Development Company, realizująca wspomniany wyżej projekt budowy linii Hankou – Guangzhou (*Yue Han tielu*, 粵漢鐵路), poszukując kapitału na poczet budowy, odsprzedała większość wyemitowanych akcji w ręce belgijskie. Tym samym pozbawiła się realnej kontroli nad przedsięwzięciem. Było to jawne złamanie zapisów zawartego z Chinami porozumienia, bowiem mogło być ono realizowane wyłącznie przez Amerykanów³³. Negocjacje prowadzone przez Sheng Xuanhuaia, chcącego jedynie wypchnąć (nadmierne w jego mniemaniu) belgijskie wpływy z koncesji, nie przynosiły wymiernych rezultatów³⁴. Wówczas do sporu o los koncesji, jako trzecia strona, dołączyły lokalne elity z prowincji, przez które miała przebiegać trasa powoli konstruowanej linii. Notable z – położonego na dalekim południu Chin – Guangdongu jako pierwsi podnieśli kwestię anulowania koncesji przez Pekin. Za podobnym rozwiązaniem

³¹ En-han Lee, *China's Quest for Railway*, s. 54.

³² *Ibidem*, s. 29.

³³ Zob.: *Chinese Minister to the Secretary of State, December 22, 1904*, [w:] *Papers Respecting Foreign Relations of United States* (dalej: FRUS), 1905, Washington 1906, s. 124.

³⁴ Jego celem nie było całkowite anulowanie umowy, a jedynie zapobieżenie sytuacji, w której Belgia, obok uzyskanej już koncesji na wybudowanie połączenia kolejowego między Pekinem a Hankou (prowincja Hubei), uzyskałaby prawa do następnej ważnej linii, tym razem w południowych Chinach. W praktyce oznaczałoby to kontrolę nad długą magistralą, przebiegającą (w osi pionowej) przez całe Chiny właściwe. Zob.: Zongzhen Zhu, *Sheng Xuanhuai*, [w:] *Minguo Renwu Zhuan*, red. Xin Li, Sibai Sun, t. 2, Beijing 1980, s. 259; En-han Lee, *China's Quest for Railway*, s. 59–62.

zaczęły niebawem optować najpoczytniejsze i reformatorsko zorientowane gazety chińskojęzyczne, a także uczący się w Japonii studenci chińscy³⁵.

Wobec przybierającej na sile i coraz bardziej bezkompromisowej kampanii na rzecz wydarcia z rąk cudzoziemców praw do budowy kolei, finansista John P. Morgan przeprowadził wykup akcji, domyślnie mający przywrócić pakiet kontrolny podmiotom amerykańskim. Jednak wbrew nadziejom Waszyngtonu³⁶ nie usmierzyło to sporu. Chińscy oficjele, zaangażowani w negocjacje, znaleźli się wówczas w bardzo kłopotliwym położeniu. Ponaglani przez wojowniczo usposobione elity prowincjonalne, musieli jednocześnie zważać na amerykańskie ostrzeżenia przed konsekwencjami pochopnego i jednostronnego anulowania koncesji³⁷. W ostatecznym rozrachunku prawa do budowy wspomnianego połączenia kolejowego powróciły w ręce chińskie (budowę trasy, liczącej 1096 km, zakończono dopiero w 1936 r.). Ceną za rezygnację amerykańskiej spółki z dalszych praw do przedsięwzięcia było zobowiązanie do wypłaty odszkodowania pieniężnego (łącznie 6,75 mln dolarów), mającego pokryć koszt wykupienia kolei oraz trzykrotność środków przeznaczonych na poczynione dotąd prace konstrukcyjne (*treble damages*)³⁸.

Obok tego częściowego sukcesu elit chińskich, 1905 r. upłynął pod znakiem dalekosiężnych, z punktu widzenia interesów zachodnich mocarstw, przemian w rozległym cesarstwie. Przez porty traktatowe (głównie w Guangdongu) przetaczała się, politycznie umotywowana (bowiem dotycząca problemu emigracji Chińczyków do USA), akcja bojkotowania amerykańskich towarów³⁹. Na północy kraju zaś pekińscy decydenci polityczni podejmowali konkretne działania na rzecz przebudowy instytucji politycznych cesarstwa, mające docelowo przeobrazić jedną z najstarszych autokracji w monarchię konstytucyjną⁴⁰. W listopadzie ówczesny

³⁵ Kaiyuan Zhang [章开沅], Zengping Lin [林增平], *Xinhai geming shi* 辛亥革命史 [Historia rewolucji *xinhai*], t. 2, Beijing 1980, s. 468.

³⁶ *The Secretary of State to the Chinese Minister, January 6, 1905*, [w:] FRUS, 1905, s. 128.

³⁷ En-han Lee, *China's Quest for Railway*, s. 74–76.

³⁸ *Doc. no. 1905/7, The United States (American China Development Company) and China. Agreement to sell the Canton-Hankow Railway, August 29, 1905*, [w:] *Treaties and Agreements with and Concerning China*, s. 521.

³⁹ Zob.: Edward John Michael Rhoads, *China's Republican Revolution: the Case of Kwangtung 1895–1913*, Cambridge 1975, s. 82–91.

⁴⁰ Wyprawa cesarskich wysłanników celem zbadania systemów politycznych państw zachodnich i Japonii, w wyniku nieudanego zamachu terrorystycznego (zorganizowanego w pojedynkę przez republikańskiego radykała Wu Yue), ostatecznie nie doszła do skutku. Musiano ją odłożyć w czasie o kilka miesięcy. Zob. *idem, Manchus & Han: Ethnic Relations and Political Power in late Qing and Early Republican China 1861–1928*, Seattle 2000, s. 96–98.

gubernator generalny Zhili Yuan Shikai (袁世凱) zorganizował wielkie manewry chińskiej Nowej Armii (*xinjun*, 新軍), na których zaprezentował światu karnych i znakomicie wyekwipowanych żołnierzy⁴¹. Jednocześnie w wielu miastach cesarstwa przedstawiciele młodego pokolenia Chińczyków, nierzadko wyedukowanego już w szkołach zorganizowanych na zachodnią modłę (obok uzyskanej w dzieciństwie edukacji w wydaniu klasycznym), wzywali rodaków do stawienia zdecydowanego oporu cudzoziemskej penetracji ekonomicznej oraz politycznej. Hasło „Chiny dla Chińczyków” stało się myślą przewodnią rozlicznych artykułów, publikowanych w reformistycznej i radykalnej prasie. Zaczęły się również pojawiać pierwociny ponadlokalnej wspólnoty interesów politycznych i ekonomicznych⁴². Kraj, któremu jeszcze kilka lat wcześniej zachodni obserwatorzy wieszczili nieodległą zagładę i rozszarpanie przez mocarstwa, zaczął zdobywać się na coraz śmielej wyrażaną asertywność.

Uważnie przyglądający się tym wydarzeniom poseł brytyjski w Pekinie Ernest Mason Satow – *nota bene* dyplomata mogący się poszczycić ogromnym doświadczeniem, zebrany podczas długiej służby dyplomatycznej na Dalekim Wschodzie – nie miał wątpliwości co do ich potencjalnych reperkusji politycznych. Swoje (bardzo odważne) refleksje zawarł w liście z 2 XI 1905 r., adresowanym do zwierzchnika w Londynie (Henry’ego Petty-Fitzmaurice’a, markiza Lansdowne’a). Jego fragment – traktujący o perspektywach rysujących się przed brytyjskim

⁴¹ Obserwujący przebieg manewrów płk Hamilton Bower (dowódca straży poselstwa brytyjskiego w Pekinie) odnotował wówczas, że „utworzenie tej nowej armii wymusza na nas konieczność zmodyfikowania poglądów, które dotychczas były utrzymywane w odniesieniu do położenia militarnego Chin. Ponadto będziemy musieli koniecznie rozważyć kwestię działań, jakie w nowych warunkach nasza armia – jeśli zostałaby wezwana do służby w Chinach – musiałaby podjąć i jaki byłby skład takich sił”. Cyt. za: TNA FO, sygn. 371/26/3005, No. 408, Satow do Lansdowne’a, 27 XI 1905, Enclosure No. 1, Bower do Satow’a, 24 XI 1905. Szerzej o chińskich reformach wojskowych w tym okresie w: Mateusz Nowikiewicz, *Przemiany w wojskowości chińskiej na przełomie XIX i XX w. – zarys problematyki*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”, 75 (2020), 3, s. 87–121.

⁴² Już sam tylko rzut oka na tytuły artykułów, publikowanych na łamach „Przedrukowanych Wiadomości Południowego Yunnanu” (*Diannan Chaobao*, 滇南鈔報) daje pewne wyobrażenie o rozgłosie, jakim cieszyły się kolejne batalie o koncesje oraz plany rozmaitych reform. Dodać należy, że mowa tutaj o czasopiśmie wydawanym na odległej południowo-zachodniej rubieży cesarstwa. Zob.: TNA FO, sygn. 371/38/26961, No. 15, Wilkinson do Carnegie’a, 5 VI 1906, Enclosure No. 1, *The Yunnan Gazette*. Zasadne jest też tutaj wspomnieć, że zmagania japońsko-rosyjskie na polach Mandżurii (*nota bene* ojczyzny dynastii Qing) były regularnie i obszernie relacjonowane przez wydawany w Szanghaju – pod kątem publikowanych treści zaś reformatorsko zorientowany – „Magazyn Wschodu” (cytowany wcześniej w artykule: „Dongfang Zazhi”), od nr 1 z 1904 r. do nr 9 z 1905 r.

stanem posiadania na terenie Chin – warto tu przytoczyć: „Nie mogę pozbyć się wrażenia, że dni, gdy Chiny mogły być przymuszane do oddawania kawałków swego terytorium, lub przyznawania tego, co mocarstwa poczytywały za swoje przywileje w tej czy innej prowincji oraz do udzielania koncesji rządowi i syndykatom na budowę linii kolejowych lub wydobywanie kopalni, **już się skończyły i byłoby mądrym przyjąć to do wiadomości** [podkreślenie – M.N.], a także odpowiednio dostosować naszą politykę”⁴³.

Zaledwie kilka miesięcy później, w marcu 1906 r. Satow pisał do sir Edwar-da Greya (następcy Lansdowne’a w Foreign Office) w bardziej ponurym tonie, przestrzegając przed Chinami, które „nie są dłużej tak skłonne do podporządkowywania się wszystkim żądaniom mocarstw i jeśli nie otrzymają kolejnego nokautującego ciosu, będą w przyszłości coraz mniej uległe. Żeby nie cofać się zbyt w przeszłość, otrzymały one taki cios od Anglii i Francji w 1860 r. [w wyniku, wspomnianej wcześniej, przegranej drugiej wojny opiumowej – M.N.], którego efekty trwały przez kilka dekad [...]. Teraz nie tylko zdobyły się one na to, by przeciwstawić się dalszym koncesjom, ale i dążą do odzyskania tych, które przyznały w momencie swej największej słabości”⁴⁴.

Istotnie, prognozy dotyczące przyszłości brytyjskich interesów w Państwie Środka miały prawo napawać pesymizmem. Zwłaszcza że w momencie, gdy ów brytyjski poseł pisał o nich swym mocodawcom w Whitehall, los licznych koncesji kolejowych oraz górniczych, wynegocjowanych przez brytyjskie przedsiębiorstwa w latach 1895–1900, stanął pod znakiem zapytania. Podczas gdy chińscy oficjele, licząc na uzyskanie pewnych ustępstw, wytykali swym brytyjskim partnerom wcale liczne przypadki nieprawidłowości, czy wręcz łamania zapisów wynegocjowanych uprzednio porozumień, przedstawiciele lokalnych elit i oraz patriotyczna młodzież chińska w tym samym czasie wprost wzywali do anulowania koncesji i organizowania o własnych siłach krajowej infrastruktury kolejowej oraz nowoczesnego przemysłu wydobywczego. W poszczególnych prowincjach zaczęły zawiązywać się prywatne spółki kolejowe, które w swych statutach wyraźnie odżegnywały się od zamiaru pozyskiwania kapitału z zagranicy (poprzez sprzedaż emitowanych akcji cudzoziemcom lub w ramach pożyczek zaciąganych w innych

⁴³ Cyt. za: *The Semi-official Letters of British Envoy Sir Ernest Satow from Japan and China (1895–1906)*, ed. Ian Ruxton, Morrisville 2007, s. 551–552.

⁴⁴ Satow widział tutaj zagrożenie dla brytyjskiego stanu posiadania przede wszystkim w dłuższej perspektywie czasu. Cyt. za: *ibidem*, s. 589, 590.

bankach niż krajowe). Chiński badacz Mi Rucheng doliczył się aż 16 tego rodzaju inicjatyw, powołanych w latach 1903–1907 na terenie 15 prowincji chińskich⁴⁵.

Szczególnie duże obawy wzbudzał chińsko-brytyjski spór o koncesję na budowę linii kolejowej, mającej docelowo połączyć ze sobą Szanghaj (pierwotnie Suzhou, w prowincji Jiangu) z położonymi w sąsiednim nadmorskim Zhejiangu portami traktatowymi Hangzhou oraz Ningbo⁴⁶. Jej dzieje sięgają jeszcze października 1898 r., gdy brytyjski syndykat British & Chinese Corporation Limited (dalej: BCCL)⁴⁷ uzyskał prawa do utworzenia wspomnianego wyżej połączenia. Pożyczka została udzielona pod zastaw samej inwestycji i przychodów z niej czerpanych. Kontrolę nad ukończoną linią miał zaś sprawować główny inżynier pochodzenia brytyjskiego. Choć ogólne prace miernicze zostały szybko ukończone, aż do 1905 r. nie zdołano poczynić żadnych dalszych postępów w budowie (głównie z powodów finansowych; wojna Wielkiej Brytanii z burskimi republikami skutecznie wyssała dostępne środki pieniężne z rynku). Sheng Xuanhuai, niezadowolony z opieszałości brytyjskich inwestorów, zagroził nawet unilateralnym anulowaniem koncesji, jeśli ci nie wykażą się namacalnymi postępami⁴⁸.

Wówczas prowincjonalne elity z Zhejiangu wystąpiły z własnymi planami budowy linii kolejowej. W atmosferze japońskich zwycięstw nad zachodnim mocarstwem (a z chińskiej perspektywy Rosja takim była) w latach 1904–1905, a także ożywionej debaty medialnej w sprawie wspomnianej wcześniej amerykańskiej koncesji kolejowej, ich petycja do władz w Pekinie spotkała się z pozytywnym odzewem pochodzących z Zhejiangu oficjeli. Planom tym przyklasnął wówczas także wpływowy minister handlu Zaizhen (載振) – Mandżur z klanu cesarskiego. Powołane na terenie prowincji prywatne przedsiębiorstwo kolejowe (Spółka Kolejowa Całej Prowincji Zhejiang, z.o.o., *Zhejiang quan sheng tielu*

⁴⁵ Rucheng Mi, *Diguozhuyi yu Zhongguo tielu*, s. 145–146. Zob. też: Chongji Jin [金冲及], Shengwu Hu [胡绳武], *Xinhai geming shigao* 辛亥革命史稿 [Wstępna wersja historii rewolucji *xinhai*], t. 2, Shanghai 1985, s. 281–282.

⁴⁶ Zasady wstępnego porozumienia (ze strony chińskiej podpisał je Sheng Xuanhuai) zasadniczo były zbieżne z tymi, które wynegocjowano dla koncesji na linię mającą połączyć Szanghaj z Nankinem (którą uznano wówczas za ważniejszą ekonomicznie inwestycję). Kent, *Railway Enterprise in China*, s. 131. Szerzej o treści umowy z 1898 r. pisze: E-tu Zen Sun [Ren Yidu 任以都], *The Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Loan of 1908*, „The Journal of Asian Studies”, 10 (1951), 2, s. 137–138.

⁴⁷ Podmiot założony w tym samym roku przez dwóch wielkich potentatów brytyjskich na Dalekim Wschodzie: Messrs. Jardine Matheson & Co. oraz The Hongkong and Shanghai Banking Corporation (dzisiejszy bank HSBC).

⁴⁸ En-han Lee, *The Chekiang Gentry-merchants*, s. 231–232.

youxian gongsi 浙江全省鐵路有限公司), na którego czele stanął lokalny notabł Tang Shouqian (湯壽潛)⁴⁹, otrzymało w sierpniu 1905 r. cesarską sankcję i przystąpiło do zbierania środków finansowych oraz prac konstrukcyjnych⁵⁰. W tym samym czasie w sąsiednim Jiangsu lokalne elity zawiązały analogiczną spółkę kolejową. Jednak postępy nadal były bardzo powolne. Patriotyczny zapał nie był w stanie skompensować skąpych środków finansowych. We znaki dawał się również deficyt wykwalifikowanych rodzimych inżynierów.

Niebawem Wielka Brytania przystąpiła do kontraktacji, próbując obronić zagrożoną koncesję. Długie i trudne rozmowy toczyły się w atmosferze przybierającej na sile agitacji wojowniczo usposobionych prowincjonalnych elit⁵¹, zdeterminowanych bronić swoich praw do samodzielnej budowy kolei. Skala antybrytyjskiego oporu w Zhejiangu⁵² (w mniejszym stopniu w Jiangsu), a także brak widoków na korzystne rozstrzygnięcie sporu w dającej się przewidzieć przyszłości, zmusiły obie strony do zawarcia kompromisu, który uwzględniałby również interesy prowincjonalnych spółek kolejowych. W marcu 1908 r. Sheng Xuanhuai i wiceszef resortu spraw zagranicznych Wang Daxie podpisali z BCCL nowy kontrakt na budowę linii kolejowej. Jego zapisy przewidywały jedynie brytyjską pożyczkę (w wysokości 1,5 mln funtów szterlingów) na poczet inwestycji, będącej własnością chińską. Zadanie prowadzenia prac konstrukcyjnych „w całości zostało powierzone rządowi chińskiemu”, choć w praktyce zajęły się nimi prowincjonalne spółki (Pekin wydzielał im środki z pożyczki). Nie było też mowy o zewnętrznej kontroli nad wydatkowanymi pieniędzmi, poza ogólnym zobowiązaniem, że otrzymane pieniądze nie będą przeznaczone na

⁴⁹ Yunshan Zheng [郑云山], *Tang Shouqian* 汤寿潜, [w:] *Minguo Renwu Zhuan*, red. Zhiwen Zong [宗志文], Ruping Yan [严如平], t. 6, Beijing 1987, s. 64.

⁵⁰ Kaiyuan Zhang, Zengping Lin, *op. cit.*, t. 2, s. 469–470.

⁵¹ O przebiegu tych negocjacji, z perspektywy brytyjskiej, w: TNA FO, sygn. 405/179, Detailed Memorandum on Railways in China, s. 18–23.

⁵² Przykładowo, pochodzącemu z Zhejiangu – co stanowi istotny detal – Wang Daxie (汪大燮), pełniącemu wówczas funkcję cesarskiego negocjatora, grożono zdewastowaniem rodzowego grobowca. Przyczyną były rzekomo zbyt duże ustępstwa poczynione na rzecz Brytyjczyków. Zob.: TNA FO, sygn. 405/171, China. Annual Report, 1907, s. 14, 15. Co więcej, trwanie BCCL przy prawach do koncesji – jak enigmatycznie przestrzegwał w grudniu 1907 r. poseł chiński w Londynie Li Jingfang (李經方) – mogło doprowadzić do antybrytyjskiego bojkotu ekonomicznego. TNA FO, sygn. 405/179, Detailed Memorandum on Railways in China, s. 22. Nie były to, jak się okazuje, puste groźby. Zaledwie miesiąc później w prasie pojawiły się bowiem doniesienia o nieudanej akcji kolportażu ulotek w Szanghaju, wzywających do wspomnianych działań, jeśli rozmowy w sprawie kolei w Zhejiangu nie zakończą się po myśli lokalnych elit. Sprawa była na tyle poważna, że przedstawiono ją do rozpatrzenia mieszanemu kolegium sądowemu w szanghajskej dzielnicy międzynarodowej (Shanghai Mixed Court). Zob.: „North China Herald”, 86 (1908), 2110, s. 139–140.

inne cele. Tutaj najwyższą instancją był oddelegowany przez Ministerstwo Poczty i Komunikacji dyrektor generalny, działający w porozumieniu z naczelnym inżynierem (pochodzenia brytyjskiego)⁵³.

W oczach elit Jiangsu i Zhejiangu nowa umowa, pomimo daleko łagodniejszych warunków, była zdradą ich interesów – jakoby sprzedanych Brytyjczykom przez Sheng Xuanhuaia⁵⁴. Zderzyły się tu ze sobą dwie wizje rozbudowy chińskiej infrastruktury kolejowej. Pierwsza opierała się na lokalnych prywatnych inicjatywach, czerpiących kapitał wyłącznie ze źródeł krajowych. Druga zaś, reprezentowana przez Shenga (i *de facto* także przez rząd centralny), zakładała państwowy interwencjonizm i dopuszczała, acz warunkowo, zaciąganie zagranicznych pożyczek⁵⁵. Kolejne trzy lata – aż do wybuchu rewolucji republikańskiej – upłynęły pod znakiem prowincjonalnych akcji protestacyjnych, patriotycznych zbiórek i petycji do Pekinu. W 1910 r. Tang Shouqian posunął się nawet do napisania oskarżycielskiego memoriału, w którym posądzał Shenga o wszelkie kłopoty, które na swojej drodze napotykały obie spółki pracujące nad linią Szanghaj – Hangzhou – Ningbo. Tym razem jednak przeszarżował i w rezultacie to on – nie Sheng – został usunięty z kierowanego przez siebie przedsiębiorstwa, z poleceniem, aby więcej nie angażował się w sprawy polityki (a zatem także i kolejowe⁵⁶). To co Pekin uznał za uciszenie hałaśliwego malkontenta, w rzeczywistości dołożyło kolejną cegiełkę do stale przybierającej na sile polaryzacji pomiędzy rządem centralnym a prowincjonalnymi

⁵³ Doc. no. 1908/3, *Great Britain (British & Chinese Corporation, Limited) and China, Agreement for the Imperial Chinese Government five per cent. Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Loan, March 6, 1908*, [w:] *Treaties and Agreements with and Concerning China*, s. 702–709. Cytowany tekst pochodzi ze strony 707.

⁵⁴ Także i sir John Newell Jordan (od września 1906 r. poseł brytyjski w Pekinie) nie miał powodów do zadowolenia. W lutym 1908 r. wyraził opinię, że – wobec panującej wówczas w Chinach sytuacji (tj. twardego oporu elit z Zhejiangu, grożących wręcz Pekinowi buntem) – wynegocjowane warunki są najlepsze, na jakie rząd JKM oraz BCCL mogą liczyć. Zob.: Kit-ching Chan Lau [Chen Liu Jizhen 陳劉潔貞], *Anglo-Chinese Diplomacy in the Careers of Sir John Jordan and Yuan Shih-kai 1906–1920*, Hong Kong 1976, s. 14–15.

⁵⁵ Sheng – patrząc na, odpowiadającą za powolne tempo budowy kolei, niewydolność kapitałową prywatnych spółek i nierzadkie przypadki ich rażącej niegospodarności – miał na względzie wybudowanie kluczowych linii kolejowych w możliwie szybkim czasie. W wypadku wystąpień antyrządowych pozwalałoby to jednostkom Nowej Armii, stacjonującym w Pekinie i sąsiednich prowincjach, na szybką reakcję. Szerzej o polityce nacjonalizacji kolei i roli Sheng Xuanhuaia w: Xuefeng Li [李学峰], *Zaifeng and Late Qing Railway Policy*, [w:] *China: How the Empire Fell*, ed. Joseph Esherick, Chuxiong Wei [魏楚雄], London 2013, s. 89–106.

⁵⁶ En-han Lee, *The Chekiang Gentry-merchants*, s. 262–265; Mary Backus Rankin, *Early Chinese Revolutionaries: Radical Intellectuals in Shanghai and Chekiang 1902–1911*, Cambridge, Mass. 1971, s. 198.

elitami, stanowiącej – jak się niebawem okazało – ważny składnik politycznego podglebia rewolucji republikańskiej w kraju. W listopadzie 1911 r. rewolucyjne wrzenie dotarło do Szanghaju, w którym wówczas przebywał Tang. I choć nie był on w żaden sposób powiązany z ruchem republikańskim, prowincjonalni notable – już od dłuższego czasu zrażeni do centralistycznej polityki Qingów i mający w pamięci jego postawę podczas batalii o los wspomnianej koncesji – gremialnie obrali go gubernatorem rewolucyjnego rządu w Hangzhou⁵⁷.

Nową – choć niemile widzianą – jakością, której doświadczyli zarówno Pekin, jak i brytyjscy dyplomaci oraz bankierzy, była determinacja, z jaką prowincjonalne elity zabiegały o swoje prawa. Do tej pory zachodni negocjatorzy byli przyzwyczajeni do konferowania wyłącznie z cesarskimi urzędnikami, których ewentualny opór w negocjacjach można było złamać za pomocą łapówki, groźby użycia siły, lub po prostu przeczekać w nadziei na pojawienie się w niedalekiej przyszłości bardziej układowych partnerów do rozmów. Stąd oddolny ruch na rzecz odzyskania praw do koncesji, którego animatorami byli przedstawiciele lokalnych elit oraz liczni słuchacze nowoczesnych szkół i uniwersytetów – a zatem ludzie, którzy wcześniej jawili się jako bezkształtna, na ogół apatyczna i niema (!) masa, był, dla głównego lokatora brytyjskiego poselstwa w Pekinie i innych reprezentantów interesów rządu JK M w Państwie Środka, powodem do nieustannej irytacji⁵⁸.

Wykształcenie się tej, wcześniej nieznaney „chińskim specem”, grupy społecznej było rezultatem doniosłych przeobrażeń w Chinach na przełomie XIX i XX w. Sieć – dotąd nielicznych – szkół oferujących zachodnią wiedzę zaczęła wówczas docierać do najdalszych zakątków cesarstwa. Jednocześnie, z każdym kolejnym rokiem coraz większe zastępy chińskich studentów ciągnęły na japońskie (rzadziej europejskie i amerykańskie) uczelnie wyższe. Wracali z nich, jeśli nie republikańscy radykałowie, to znacznie częściej patrioci, żywo zainteresowani ówczesnym położeniem Chin. Jako tacy, wdawali się dysputy na tematy polityczne, częstokroć w sposób, jakiego lokalne władze – nienawykłe do tak otwartej i (co tym bardziej uwierało) nierzadko celnej krytyki – nie były skłonne tolerować.

⁵⁷ Yunshan Zh eng, *Tang Shouqian*, s. 66–67; Kaiyuan Zh ang, Zengping Li n, *Xinhai geming shi*, t. 2, s. 471.

⁵⁸ Przebija się ona choćby w kolejnych dorocznych raportach z sytuacji panującej w Państwie Środka. Zob.: TNA FO, sygn. 405/171, China, Annual Report, 1906, s. 25; sygn. 405/225, China, Annual Report, 1907, s. 13, 30; sygn. 405/425, China, Annual Report, 1908, s. 30; sygn. 405/195, China, Annual Report, 1909, s. 42.

Brytyjscy dyplomaci służący w Chinach oraz „chińscy spece” – a zatem osoby na ogół dobrze znające język gospodarzy i mogące poszczycić się długim stażem służby na Dalekim Wschodzie⁵⁹ – przyglądali się tym patriotycznym odruchom z pewnym uznaniem, widząc w nich zwiastun przebudzenia się Chin z – ich zdaniem – zbyt długiego letargu⁶⁰. Jednak te pochwały kończyły się wyraźnie w miejscu, gdzie zderzały się one z nagromadzonymi przywilejami i interesami mocarstw. Wówczas z łatwością przeradzały się one w antychińskie tyrady. Poszczególne mocarstwa, mimo nieustannie deklarowanej chęci do niesienia pomocy mieszkańcom Afryki czy Azji w ich działaniach na rzecz szeroko pojętych reform, czyniły to w znacznej mierze z nadzieją na poszerzenie swoich wpływów ekonomicznych oraz politycznych w tych zakątkach świata. Z zachodniej perspektywy państwa takie jak Chiny najchętniej były widziane w roli wiecznych czeladników, nieustannie uczących się pod bacznym okiem swych zamorskich „mistrzów”⁶¹. Argumentacja (czasem tyleż cierpka, co i merytorycznie zasadna), do której wówczas się uciekano, zwykle obracała się wokół tych samych tez.

Po pierwsze, konsekwentnie podkreślano, że Chiny na ówczesnym etapie nadal nie potrafiły samodzielnie budować⁶² i obsługiwać ani tym bardziej finansować tak

⁵⁹ Zob. Jakub Polit, *Dyplomacja brytyjska, japońska i amerykańska w Chinach, 1895–1949*, „Dzieje Najnowsze”, 42 (2010), 1, s. 24–26.

⁶⁰ Oczywiście ten letarg definiowano najczęściej jako niechęć do przyjmowania zachodnich rozwiązań, instytucji oraz dziedzictwa duchowego. Pewne wyobrażenie na ten temat daje treść listu wspomnianego wcześniej Alfreda E. Hipplesleya, który z trudem przyjmował do wiadomości fakt, zawartego na początku 1902 r., aliansu Londynu z (tu oddajmy mu głos): „najmłodszym narodem, w rzeczywistości jedynie na poły cywilizowanym, pogańskim i należącym do rasy żółtej”. Skoro przytoczona wypowiedź odnosi się do Japonii, wówczas przebojem wkraczającej na arenę międzynarodową, możemy tylko się domyślać, jak Hipplesley (i – można tu w miarę bezpiecznie założyć – nie tylko on) zareagowałby na propozycję ułożenia relacji politycznych z Chinami na stopie obopólnej równości. Cyt. za: *The Correspondence of G. E. Morrison*, s. 182.

⁶¹ Znakomicie to podejście ilustruje angielska gra słów w komentarzu prasowym, poświęconym chińskim próbom zbudowania kolei o własnych siłach i samodzielnego nimi zawiadywania: „There is no lack of sympathy with the former [Chinese – M.N.] in their desire to be able to run [railways – M.N.] by themselves; but first they must learn to walk”. Cyt. za: „North China Herald”, 86 (1908), 2113, s. 294.

⁶² Choć potrafiono czynić wyjątek dla linii Pekin – Zhangjiakou (miasto szerzej znane pod jego mongolską nazwą jako Kałgan). To połączenie kolejowe, o łącznej długości 222 km, powstało bez żadnej pomocy (tak materiałowej, jak i kadrowej) cudzoziemców. Pracami konstrukcyjnymi, prowadzonymi w bardzo trudnym (bo górzystym) terenie, kierował Zhan Tiaoyou (詹天佑) – absolwent amerykańskiej Sheffield Scientific School (Yale University), powszechnie uznawany przez potomnych za ojca chińskich kolei żelaznych. Biogramy Zhana dostępne są w: Ximi Li [李希泌], *Zhan Tianyou 詹天佑*, [w:] *Minguo Renwu Zhuan*, red. Xinquan Zhu [朱新泉], Ruping Yan, t. 4, Beijing 1984, s. 327–333; *Biographical Dictionary of Republican China*, t. 1, New York–London 1967, s. 12–15.

dużych przedsięwzięć inżynieryjnych. W brytyjskich raportach dyplomatycznych i artykułach prasowych, traktujących o stanie linii kolejowych pod bezpośrednią kontrolą Chińczyków, nie brakuje doniesień o rozmaitych brakach i niedociągnięciach. Za pewien wyznacznik przypisywanych mieszkańcom Państwa Środka umiejętności uchodziła kwestia samodzielnego organizowania przez nich przerzutu dużych mas wojska. Gdy w 1905 r. Pekin zamierzał przeprowadzić pierwsze wielkie manewry Nowej Armii, konieczne okazało się przewiezienie w rejon ćwiczeń ponad 30 tys. żołnierzy, wraz z towarzyszącą artylerią, końmi oraz niezbędnym wyposażeniem. Według doniesień zagranicznych obserwatorów władze chińskie wydały w tej materii jedynie bardzo ogólne dyspozycje, jednocześnie cały ogrom pozostałej pracy zrzucając na barki zatrudnionych przez nich cudzoziemców. Brak szczegółowych informacji, dotyczących składu poszczególnych transportów, sprawił, że pracownicy administracji kolejowej nie wiedzieli, jakie wagony powinny być w danym momencie podstawione. W rezultacie nie obyło się bez przestojów⁶³.

Krytyczne głosy kierowano także i na kulturę pracy oraz wątpliwe kwalifikacje chińskich pracowników kolejowych, a także stan infrastruktury pod ich zarządem. To właśnie te czynniki miały stać się przyczyną dwóch przypadków wykolejenia się pociągu na, wybudowanej samodzielnie przez Chińczyków, odnodze ważnej linii Pekin – Hankou, prowadzącej do Taiyuanu (prowincja Shanxi)⁶⁴. Na wspomnianej magistrali zaś stan taboru oraz trakcji od dłuższego czasu pozostawał wiele do życzenia. Działania wojenne podczas rewolucji *xinhai* tylko ten problem spotęgowały. Obserwacje płk. Williama Franka Everetta ze stycznia 1912 r. wskazywały, że jadące nią transporty były na ogół przeciążone, co nieuchronnie prowadziło do licznych przestojów spowodowanych awariami. Brytyjski attaché wojskowy ppłk Michael Edward Willoughby, zapoznawszy się z nimi, skonstatował, że Chińczycy wciąż są bardzo zależni od pomocy cudzoziemców⁶⁵. Uwaga

⁶³ Błędu tego nie uniknięto także przy okazji kolejnych manewrów przeprowadzonych w 1906 r. TNA FO, sygn. 371/26/3005, No. 408, Satow do Lansdowne'a, 27 XI 1905, Enclosure No. 1, Col. Bower do Satow'a, 24 XI 1905; sygn. 371/214/1225, No. 488, Jordan do Greya, 23 XI 1906, Enclosure No. 1, Railway Arrangements – Maneuvers in 1906.

⁶⁴ TNA FO, sygn. 371/415/1040, No. 548, Jordan do Greya, 25 XI 1907, Enclosure No. 5, Chinese changes report, 15th November 1907.

⁶⁵ TNA War Office (dalej: WO), sygn. 106/26/58, Willoughby do War Office, 2 II 1912, Enclosure No. 1, Extract from a Letter dated Peking 18 January, 1912, from Lt. Colonel W.F. Everett, 6th Australian Light Horse. Zob. także: The National Archives and Records Administration, General Records of the Department of State, Numerical and Minor Files 1906–1910, sygn. 2106/2-5, Henry Leonard, U.S.M.C., *The Chinese Army*, s. 353.

ta, wprawdzie kąśliwa, nie była bezzasadna. Jeszcze na początku lat 20. XX w. brak odpowiednio wykwalifikowanych rodzimych kadr sprawiał, że wiele czołowych posad w administracji znacjonalizowanych chińskich linii kolejowych nadal znajdowało się w rękach zagranicznych menedżerów⁶⁶.

Przedsięwzięcia zrealizowane lub upaństwowione przez rząd chiński nie stanowiły jednak głównego obiektu krytyki. Ta koncentrowała się przede wszystkim na kolejowych agitatorach, dążących do anulowania przyznanych mocarstwom koncesji i stworzenia infrastruktury kolejowej w kraju bez uciekania się do pomocy finansowej z zewnątrz. W raportach wysyłanych z poselstwa brytyjskiego w Pekinie przypinano im łatkę ludzi skorumpowanych⁶⁷ i „irracjonalnych”. Ich poglądy zaś, wygłaszane na łamach krajowych gazet – tkwiących rzekomo w stadium „nerwowej wrogości do cudzoziemców”, innym razem zaś wyszydzanych mianem „nieodpowiedzialnej instytucji” – kwitowane jako „niepoważne”, tudzież jako „przejawy pseudopatriotyzmu”⁶⁸. Sir John Nevell Jordan, będący autorem powyższych sformułowań, najprawdopodobniej zgodziłby się z treścią artykułu w probrytyjskim „North China Herald”, ukazującego działania prowincjonalnych elit na rzecz zawiązania rodzimych spółek kolejowych w kategoriach „symptomów choroby kolejowej”. Nieco dalej zaś przekonującego, że gdy tylko „kraj [Chiny – M.N.] uwolni się od tych urojeń, możliwe będą prawdziwe przedsięwzięcia kolejowe”⁶⁹. Można się bez trudu domyślić, że pod tymi ostatnimi kryją się wyłącznie inwestycje realizowane pod zagranicznymi auspicjami lub ewentualnie państwowe – również kredytowane z zewnątrz.

W lutym 1908 r. burzą oklasków nagrodzono przemówienie George’a Ernsta Morrisona (reporterskiej legendy londyńskiego „The Times”) na zebraniu China Association, podczas którego wyraził on gorącą nadzieję, że w przyszłości Chińczycy „w pełni docenią, jak bardzo brytyjski kapitał i przedsiębiorczość odgrywały kluczową rolę w wewnętrznym rozwoju innych państw na świecie”⁷⁰. W prywatnej korespondencji zaś dr Morrison, już w daleko mniej subtelny sposób,

⁶⁶ K öll, *Railroads and the Transformation*, s. 54.

⁶⁷ Choć w przypadku oskarżeń o korupcję czy niegospodarność Jordan nie mijał się całkowicie z prawdą. Kit-ching Chan Lau, *Anglo-Chinese Diplomacy*, s. 13, 112.

⁶⁸ Cyt. za: TNA FO, sygn. 405/171, China, Annual Report, 1906, s. 25, 36–37; sygn. 371/634/26156, No. 189, Jordan do Greya, 24 V 1909.

⁶⁹ Cyt. za: „North China Herald”, 82 (1907), 2061, s. 277. W innym wydaniu oburzano się na zajadłe (*virulent*) w tonie – bowiem celujące w brytyjski imperializm – karykatury i rysunki polityczne, publikowane w gazetach chińskich. Zob.: „North China Herald”, 86 (1908), 2110, s. 139.

⁷⁰ Cyt. za: „North China Herald”, 86 (1908), 2113, s. 306.

podzielił się swymi refleksjami na temat porozumienia między BCCL a Pekinem na początku 1908 r. Chińskich orędowników idei samodzielnej budowy kolei nazwał tu „ignorantami”, którym „poświęcił całe godziny, pokazując, jaka katastrofa nastalaby w Chinach, gdyby rząd centralny zostałby przymuszony przez prowincje do łamania swych państwowych zobowiązań”⁷¹.

Ów brak asertywności ze strony Pekinu był krytykowany jako jedna z przyczyn niepowodzeń brytyjskiej koncesji w Zhejiangu i sąsiednim Jiangu⁷². Stąd z uznaniem pisano o wszystkich tych urzędnikach, którzy występowali przeciwko postulatam prywatnych spółek chińskich. Yuan Shikai, którego polityka trzymania elit prowincjonalnych z dala od negocjacji kolejowych ściągała liczne głosy krytyki w Zhejiangu, zbierał pochwały od sir Johna Jordana⁷³ za dobrą (w porównaniu z wcześniejszym okresem) pracę resortu spraw zagranicznych. Dzięki czemu – jak przekonywał brytyjski poseł – możliwe stało się uzyskanie porozumienia w wielu zaległych negocjacjach⁷⁴. Należy w tym miejscu zgodzić się ze słowami Jakuba Polita, piszącego, że po 1916 r. (tj. po śmierci Yuan Shikaia) „powszechnie zaczęto go [Yuana – M.N.] żałować”⁷⁵. Przy czym tymi, którzy jego utraty najbardziej nie mogli odżałować, byli cudzoziemcy, z niepokojem (niekiedy przerażającym się w irytację) obserwujący – pogłębiającą się z każdym kolejnym rokiem

⁷¹ Cyt. za: *The Correspondence of G. E. Morrison*, s. 435.

⁷² TNA FO, sygn. 371/863/7425, No. 1, Messrs, Brunner, Mond and Co. do Foreign Office, 2 III 1910; „North China Herald”, 84 (1907), 2086, s. 266.; „North China Herald”, 88 (1908), 2136, s. 145–146.

⁷³ Yuan Shikai, który w wojowniczej postawie elit z Zhejiangu widział potencjalne zagrożenie kolejną kolizją Chin z mocarstwami (jak to miało miejsce w 1900 r. za sprawą milicji „bokserów”), przemawiał zasadniczo podobnym głosem co sir John Jordan. W opinii brytyjskiego posła determinacja prowincjonalnych elit na rzecz anulowania koncesji kolejowych (tutaj akurat Jordan odnosił się do koncesji amerykańskiej na budowę linii Hankou – Guangzhou) zdawała się świadczyć o tym, że rząd chiński nie wyciągnął żadnych wniosków z tragicznych wydarzeń w 1900 r. Zob.: Yijie Hou [侯宜杰], *Yuan Shikai quan zhuan 袁世凯全传* [Pełna biografia Yuan Shikaia], Beijing 2013, s. 119; TNA FO, sygn. 405/171, China, Annual Report, 1906, s. 9. Zasadne jest też tutaj dodać, że Jordana z Yuanem generalnie łączyły ciepłe relacje. Zob.: Kit-ching Chan Lau, *Anglo-Chinese Diplomacy*, s. 8; Jakub Polit, *Odwrót znad Pacyfiku? Wielka Brytania wobec Dalekiego Wschodu 1914–1922*, Kraków 1999, s. 107; TNA FO, sygn. 371/612/8719, No. 24, Jordan do Greya, 16 I 1909, Enclosure No. 3 i 4.

⁷⁴ TNA FO, sygn. 405/171, China, Annual Report, 1907, s. 6. Jordan w swych słowach uznania nie był zresztą odosobniony. Już w 1902 r. „chiński spec” i finansista brytyjski John O. P. Bland z zadowoleniem odnotował, że Yuan był pierwszym od dłuższego czasu oficjalem chińskim, pozostającym w tak dobrym kontakcie z brytyjskimi dyplomatami. *The Correspondence of G.E. Morrison*, s. 177. Szerzej o stylu, w jakim Yuan uprawiał politykę zagraniczną, w: Patrick Fuliang Shan [Shan Fuliang 单富良], *Yuan Shikai: a Reappraisal*, Vancouver 2018, s. 106, 120–123.

⁷⁵ Cyt. za: Jakub Polit, *Pożegnanie z lotrem? Yuan Shikai w świetle nowych badań*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego”, 2020, 147, s. 507.

– niestabilność porewolucyjnych Chin i wynikające z tego faktu pogarszające się perspektywy prowadzenia z nimi nieskrępowanej wymiany handlowej. Patrząc na postać Sheng Xuanhuaia – przypomnijmy, urzędnika także nieskorego do czynienia ustępstw na rzecz prowincjonalnych spółek kolejowych – w podobnym świetle, być może będzie bardziej zrozumiałe oburzenie, z jakim John Jordan przyjął jego zwolnienie z pełnionych urzędów (26 X 1911 r.), już po wybuchu rewolucji republikańskiej w Chinach. W oczach brytyjskiego posła ów chiński oficjel jawił się jako niewinna ofiara dalece niesprawiedliwego traktowania przez regenta Zaifenga (載灃), który złożył na jego barki całą właściwie odpowiedzialność za zaistniałą sytuację w kraju⁷⁶.

Z punktu widzenia mocarstw Chin stabilne i zjednoczone, aczkolwiek militarne oraz politycznie wystarczająco słabe, by stawić odpór ewentualnej ekspedycji karnej, były najbardziej pożądane⁷⁷. Ponadto Państwo Środka, z powodu nierzadkich także i po 1900 r. przypadków napaści ludności lokalnej na zagranicznych podróżników lub misjonarzy oraz wynikającego z nich przeświadczenia o wciąż krążącym nad tym krajem „widmie bokseryzmu”, otrzymały na Zachodzie łatkę kraju, który jest wewnętrznie tak bardzo nieuporządkowany, że nie potrafi zapanować nawet nad swoimi obywatelami. Za szczyt możliwości Chin uważano zatem zdolność do utrzymywania w ryzach bardziej buntowniczych poddanych cesarzy mandżurskich⁷⁸, tak potrzebną dla nieskrępowanej penetracji ekonomicznej ze strony mocarstw.

Chińskie poczucie wspólnoty narodowej, rodząc się u progu XX w. w nie-małej mierze z doświadczenia różnych postaci imperializmu zachodnich mocarstw i Japonii (a koncesje kolejowe niezaprzeczalnie były jedną z jego twarzy), często

⁷⁶ Tymczasem – jak argumentuje Li Xuefeng – Zaifeng, poprzez swoją nadmierną wiarę w możliwość zmuszenia prowincjonalnych spółek kolejowych do posłuszeństwa z pozycji siły, także ponosi częściową odpowiedzialność za poważny kryzys polityczny przełomu lata i jesieni 1911 r., owocujący wybuchem rewolucji republikańskiej. Zob.: Xuefeng Li, *Zaifeng and Late Qing Railway Policy*, s. 99–101, 102–103. Znamienne jest, że atakując politykę Zaifenga, Jordan przywołał wydarzenia z początku 1909 r., kiedy to bezceremonialnie odprawił on ze służby urzędniczej Yuana. Zob.: TNA FO, sygn. 371/1095/45826, No. 413, Jordan do Greya, 28 X 1911. Zob. także słowa uznania Jordana dla deklaracji księcia Qing Yikuanga (慶親王奕劻) o konieczności trzymania twardego kursu w kwestii nacjonalizacji kolei – bez względu na opór prowincjonalnych elit: TNA FO, sygn. 371/1081/37172, No. 345, Jordan do Greya, 5 IX 1911.

⁷⁷ Peter Gue Zarrow, *China in War and Revolution 1901–1949*, London 2005, s. 86.

⁷⁸ Charles William de la Poer Beresford, *The Break-up of China; With an Account of its Present Commerce, Currency, Waterways, Armies, Railways, Politics, and Future Prospects*, London 1899, s. 3–4, 303–304.

zderzało się z utartymi poglądami na temat perspektyw zmian w Państwie Środka. „Z jednej strony – pisał na początku 1911 r. William Grenfell Max Müller, pełniący wówczas obowiązki posła rządu JKМ w Pekinie – mamy Chińczyków, domagających się od swojego rządu anulowania uroczystych umów i zniesienia praw oraz przywilejów, którymi cieszą się cudzoziemcy, odkąd zaczęli osiedlać się i handlować w Chinach. Z drugiej zaś zagranicznych rezydentów, nie przyjmujących do wiadomości wielkich zmian, jakie zdążyły zajść i jednocześnie oczekujących od swoich rządów przyjęcia takiego podejścia wobec Chin, które było możliwe w latach bezpośrednio po 1900 r.”⁷⁹ To, co z punktu widzenia coraz większego grona Chińczyków było przejawem ich rosnącej – choć wprawdzie niejednokrotnie w agresywny sposób manifestowanej – asertywności w relacjach z cudzoziemcami, dla licznych „chińskich speców” stanowiło jeśli nie „niemiłe przebudzenie”, zmuszające do ponownej ewaluacji ich dotychczasowej wiedzy i wyciąganych zeń konkluzji, to znacznie częściej najzwyczajniej bulwersowało, jako kolejny dowód rzekomej arogancji i zadufania Chińczyków. Stąd z wielkim trudem akceptowali (jeśli w ogóle) myśl, że Chiny mogą pewnego dnia zechcieć wyzwolić się spod ekonomicznej i traktatowej kurateli mocarstw.

BIBLIOGRAFIA

The National Archives w Londynie:

Foreign Office: sygn. 371; 405.

War Office: sygn. 106.

The National Archives and Records Administration w Washington:

General Records of the Department of State (RG 59), Numerical and Minor Files 1906–1910.

China's Response to the West: A Documentary Survey 1839–1923, ed. John King Fairbank, Ssu-yü Teng [Deng Siyu 鄧嗣禹], Cambridge, Mass. 1982.

Hart Robert, Fairbank John King, *The I. G. in Peking: Letters of Robert Hart, Chinese Maritime Customs, 1868–1907*, vol. 1–2, Cambridge, Mass. 1975.

Papers Respecting Foreign Relations of United States (1905–1912), Washington 1906–1919.

The Semi-official Letters of British Envoy Sir Ernest Satow from Japan and China (1895–1906), ed. Ian Ruxton, Morrisville 2007.

The Correspondence of G. E. Morrison, red. Hui-min Lo [Luo Huimin 駱惠敏], vol. 1: 1895–1912, London 1976.

⁷⁹ Cyt. za: TNA FO, sygn. 405/195, China, Annual Report, 1910, s. 2.

- Treaties and Agreements with and Concerning China, 1894–1919*, ed. John Van Antwerp MacMurray, vol. 1: *Manchu Period (1894–1911)*, New York 1921.
- Treaties Between the Empire of China and Foreign Powers: Together with Regulations for the Conduct of Foreign Trade, Conventions, Agreements, Regulations, etc., etc., etc., and the Peace Protocol of 1901*, ed. William Frederick Mayers, Shanghai 1901.
- „Dongfang Zazhi” 東方雜誌 [Magazyn Wschodu] 1904–1905.
- „North China Herald” 1907–1908.
- „The Chinese Repository” 1849.
- „The Far Eastern Review. Engineering – Finance – Commerce” 1906, 1912.
- Beresford Charles William de la Poer, *The Break-up of China; With an Account of its Present Commerce, Currency, Waterways, Armies, Railways, Politics, and Future Prospects*, London 1899.
- Biographical Dictionary of Republican China*, ed. Howard Lyon Boorman, vol. 1–4, New York 1967–1971.
- British Business in Asia since 1860*, ed. Richard Peter Treadwell Davenport-Hines, Geoffrey Jones, Cambridge 1989.
- Brown Arthur Judson, *New Forces in Old China: An Unwelcome but Inevitable Awakening*, London–Edinburgh 1904.
- Chan Lau Kit-ching [Chen Liu Jizhen 陳劉潔貞], *Anglo-Chinese Diplomacy in the Careers of Sir John Jordan and Yuan Shih-kai 1906–1920*, Hong Kong 1976.
- China: How the Empire Fell*, ed. Joseph Esherick, Chuxiong Wei [魏楚雄], London 2013.
- China in Revolution: The First Phase 1900–1913*, ed. Mary Clabaugh Wright, New Haven 1969.
- Ewing Thomas Esson, *Ch'ing Policies in Outer Mongolia 1900–1911*, „Modern Asian Studies”, 14 (1980), 1, s. 145–157.
- Hou Yijie [侯宜杰], *Yuan Shikai quan zhuan 袁世凯全传* [Pełna biografia Yuan Shikaia], Beijing 2013.
- Hu Dongchao [胡棟朝], *Zhongguo tielu zhinan 中國鐵路指南* [Przewodnik po chińskich kolejach], Shanghai 1905.
- Jin Chongji [金冲及], Hu Shengwu [胡繩武], *Xinhai geming shigao 辛亥革命史稿* [Wstępna wersja historii rewolucji *xinhai*], t. 1–4, Shanghai 1985.
- Jin Shixuan [金士宣], Xu Wenshu [徐文述], *Zhongguo tielu fazhan shi 中国铁路发展史* [Historia rozwoju chińskich kolei], Beijing 2000.
- Kent Percy Horace Braund, *Railway Enterprise in China*, London 1907.
- Köll Elisabeth, *Railroads and the Transformation of China*, Cambridge, Mass. 2019.
- Li Hung-chang and China's Early Modernization*, ed. Samuel Chu [Zhu Changling 朱昌陵], Kwang-ching Liu [Liu Guangjing 劉廣京], London–New York 1994.
- Lee En-han [Li Enhan 李恩涵], *China's Quest for Railway Autonomy 1904–1911: A Study of the Chinese Railway-Rights Recovery Movement*, Singapore 1977.

- Lee En-han [Li Enhan 李恩涵], *The Chekiang Gentry-merchants vs. the Peking Court-officials: China's Struggle for Recovery of the British Soochow-Hangzhou-Ningpo Railway Concession, 1905–1911*, „Zhongyang Yanjiuyuan Jindai Shi Yanjiusuo Jikan” [中央研究院近代史研究所季刊 Kwartalnik Instytutu Badań nad Historią Nowożytną Akademii Sinica], 3 (1972), 1, s. 233–268.
- Li Guoqi [李國祁], *Zhongguo zaoqi de tielu jingying* 中國早期的鐵路經營 [Zarządzanie wczesnymi kolejami chińskimi], Taipei 1976.
- Minguo Renwu Zhuan* 民国人物传 [Biografie osobistości okresu republikańskiego], red. Xin Li [李新] *et al.*, t. 1–12, Beijing 1978–2004.
- Mi Rucheng [宓汝成], *Diguozhuyi yu Zhongguo tielu* 帝国主义与中国铁路 [Imperializm a chińskie koleje żelazne], Beijing 2007.
- Nowikiewicz Mateusz, *Przemiany w wojskowości chińskiej na przełomie XIX i XX w. – zarys problematyki*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”, 75 (2020), 3, s. 87–121.
- Paine Sarah Crosby Mallory, *Imperial Rivals: China, Russia and Their Disputed Frontier 1858–1924*, London–New York 1996.
- Polit Jakub, *Dyplomacja brytyjska, japońska i amerykańska w Chinach, 1895–1949*, „Dzieje Najnowsze”, 42 (2010), 1, s. 19–40.
- Polit Jakub, *Japońska polityka zagraniczna 1895–1945*, Kraków 2015.
- Polit Jakub, *Odwrót znad Pacyfiku? Wielka Brytania wobec Dalekiego Wschodu 1914–1922*, Kraków 1999.
- Polit Jakub, *Pożegnanie z lotrem? Yuan Shikai w świetle nowych badań*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego”, 2020, 147, s. 505–527.
- Pong David [Pang Baiteng 龐百騰], *Confucian Patriotism and the Destruction of the Woosung Railway 1877*, „Modern Asian Studies”, 7 (1973), 4, s. 647–676.
- Pong David [Pang Baiteng 龐百騰], *Shen Pao-chen and China's Modernization in the Nineteenth Century*, Cambridge 1994.
- Rankin Mary Backus, *Early Chinese Revolutionaries: Radical Intellectuals in Shanghai and Chekiang 1902–1911*, Cambridge, Mass. 1971.
- Rhoads Edward John Michael, *China's Republican Revolution: the Case of Kwangtung 1895–1913*, Cambridge 1975.
- Rhoads Edward John Michael, *Manchus & Han: Ethnic Relations and Political Power in Late Qing and Early Republican China 1861–1928*, Seattle 2000.
- Rojek Wojciech, *Ekspansja mocarstw w Chinach i jej wpływ na rozwój stosunków międzynarodowych w latach 1895–1914*, Kraków 1990.
- Shan Patrick Fuliang [Shan Fuliang 单富良], *Yuan Shikai: a Reappraisal*, Vancouver 2018.
- The Cambridge History of China*, ed. John King Fairbank, vol. 11: *Late Ch'ing 1800–1912*, Part I, Cambridge 1980.
- The China Year Book 1912*, ed. Henry Thurburn Montague Bell, Henry George Wandesforde Woodhead, Shanghai 1912.
- The City in Late Imperial China*, ed. George William Skinner, Stanford 1977.

The Russo-Japanese War in Global Perspective, ed. John Steinberg *et al.*, Leiden–Boston 2005.

Wright Mary Clabaugh, *The Last Stand of Chinese Conservatism: the T'ung-chih Restoration 1862–1874*, Stanford 1962.

Zarrow Peter Gue, *China in a War and Revolution 1895–1949*, London 2005.

Zen Sun E-tu [任以都 Ren Yidu], *The Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Loan of 1908*, „The Journal of Asian Studies”, 10 (1951), 2, s. 136–150.

Zhang Kaiyuan [章开沅], Lin Zengping [林增平], *Xinhai geming shi* 辛亥革命史 [Historia rewolucji *xinhai*], t. 1–3, Beijing 1980.

SUMMARY

The international treaties, being a direct consequence of the First Sino-Japanese War (1894–1895), opened the vast interior of the Middle Kingdom to foreign investments – including construction of railway lines. In the wake of such opening, the infamous “battle of concessions” between the foreign powers ensued. However, contrary to conclusions of classic monographies on the final years of Qing dynasty rule, China was not a helpless victim of overseas powers. Both the central Chinese authorities and provincial elites in various regions of the country made a considerable effort to rise to sovereignty in their relationships with the rest of the world. A noticeable sign of this was the striving to regain control over crucial railway lines, either through revoking or renegotiating previously granted concessions, or redeeming the infrastructure from foreign enterprises. Parallel to steps taken at the government level, campaigns were launched in order to independently build railroads in China. The already mentioned grassroots activities, are described with an umbrella term of Railway Rights Recovery Movement (*shouhui luquan yundong*). During the last period of the reign of Qing dynasty, in many regions of the empire, local activists started to organize protests against economic influence of foreign powers to set up local railway companies, whose aim was to build railway lines financed solely by domestic capital. Support offered to those initiatives by the central government of China (which did not mean complete consensus of opinions) strongly alarmed the Western powers. Up to then, their diplomatic representatives used to take into account only the stand of the Chinese officials, thereby ignoring the feelings among local elites as a causative factor shaping the policy of the Middle Kingdom. Widely-held notions concerning the “Chinese imaginarium”, shared by foreign diplomats and so-called China Hands, were mercilessly verified by the gradual development of the feeling of supra-local Chinese political and economic community. The cumulative result of transformations in China at the beginning of 20th century, often referred to as the Chinese Awakening, was met with approval when it meant adopting Western technical and institutional solutions, but with anger when it manifested itself as resistance against Western economic penetration (particularly pronounced regarding the railway infrastructure). The uncompromising campaign launched by the elites of Zhejiang and Jiangsu provinces against British concession to build a railway line connecting Shanghai with Hangzhou and Ningbo significantly contributed to revising most of the points of the original agreement from 1898 between the Chinese government and British syndicate British & Chinese Corporation Limited; however, it is worth noting that

in many aspects the goals of the campaign were contradictory to the government vision of expanding Chinese railroad network. British diplomats and Chinese Hands understood the result of the final agreement, signed in 1908, as a symptom of growing weakness of the central government in its relations with – increasingly more assertive – provincial elites. From the British point of view it caused a danger of putting China on a collision course with foreign powers (because of unilateral revocation previously granted railway concessions), and – in a more general sense – deteriorating the prospects of economic infiltration of China in the future.

O AUTORZE

dr Mateusz Nowikiewicz, adiunkt w Zakładzie Historii XIX i XX wieku w Instytucie Historycznym Uniwersytetu Wrocławskiego. Zainteresowania badawcze: militarna i polityczna historia Chin w XIX w. i w pierwszej połowie XX w., ze szczególnym uwzględnieniem rewolucji *xinhai* oraz działalności politycznej Yuan Shikaia; brytyjska ekspansja kolonialna w Afryce i Azji na przestrzeni XIX w. Adres e-mail: mateusz.nowikiewicz2@uwr.edu.pl.