

VELKÁ BRITÁNIE A ŽELEZNIČNÍ PŮJČKY V ČÍNĚ V LETECH 1907–1908. K PROBLÉMU BRITSKÉHO VLIVU V ŘÍŠI STŘEDU PŘED ROKEM 1914¹

Lukáš Novotný

Problematika zájmu o železnice v Číně hrála v první dekádě 20. století v britské hospodářské a zahraniční politice důležitou roli. V letech 1907–1908 se Londýnu podařilo úspěšně uzavřít smlouvy na tři důležité železnice – Kanton-Kowloon, Tien-cin-Pu-kchou (kde se o úspěch dělil s Německem) a Šanghaj-Ning-po – ve všech případech se však jednalo o koncese z roku 1898, které se dotáhly do konce až po několika letech zdoluhavých jednání, kdy ne vždy bylo jasné, jak dopadnou, a zda vůbec dojde k jejich realizaci.² Situaci samozřejmě ovlivnil výsledek rusko-japonské války, jenž s sebou v Číně přinesl zvednutou vlnu odporu proti zahraničním koncesím. Britští politici si současně uvědomili, že po roce 1905, kdy se stále více prosazovala, alespoň v teoretické rovině, politika „Čína Číňanům“, není možné rigidně setrvávat na postojích z konce 19. a počátku 20. století, a proto byli ochotní činit ústupky. Na druhé straně Londýn opakovaně protestoval proti snaze Pekingů neuznat poskytnuté koncese a pro případ realizace výstavby tratí čínským kapitálem preferoval výraznou roli ústřední vlády na úkor místních elit.³

Velká Británie měla před rokem 1914 ve výstavbě železniční sítě v Říši středu rozhodující úlohu, což potvrdily výše zmíněné uzavřené smlouvy na tři důležité železniční tratě. Jejich realizace by však nebyla možná bez patřičného finančního zázemí, tedy bez poskytnutí půjček, bez nichž by výstav-

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 Udělené koncese byly považovány za soukromé počiny. Peking je sice poskytl, ale jednání o jejich podrobnostech měl vést se soukromými investory. PETERSSON, Niels P.: *Gentlemanly and Not-so-Gentlemanly Imperialism in China before the First World War*. In: AKITA, Shigeru (ed.): *Gentlemanly Capitalism, Imperialism and Global History*. Basingstoke – New York 2000, s. 104.

³ K roli Velké Británie v železniční politice v Číně před rokem 1914 srov. např. NOVOTNÝ, Lukáš: *Great Britain, Germany, and the Selected Railway Problems in China 1907–1908* (dále jen *Great Britain*). *Prague Papers on the History of International Relations*, 18, 2014, 2, s. 85–111. Někteří diplomaté označovali snahu Pekingů jako „horečnatou snahu o znovunabytí svých práv.“ Srov. CHI, Madeleine: *Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Loan. A Case Study of the Rights Recovery Movement*. *Modern Asian Studies*, 7, 1973, 1, s. 85.

ba trati nemohla začít. Protože Čína nedisponovala dostatečným množstvím domácího kapitálu, musela se obrátit do zahraničí.⁴

Dne 7. března 1907 došlo k finálnímu podpisu smlouvy o půjčce na výstavbu železnice Kanton-Kowloon, o čemž informoval britského ministra zahraničí Edwarda Greye i guvernéra Hongkongu Matthewa Nathana britský vyslanec v Peking John Jordan.⁵ Dokument uzavřely Waiwupu (čínské ministerstvo zahraničí), které jednalo na základě císařského dekretu,⁶ a British and Chinese Corporation (B&CC⁷) a jeho účelem byla výstavba železniční trati z Kantonu k hranicím pronajatého území Kowloon, jež měla zůstat pod britskou kontrolou.⁸ Původní preliminární dohoda byla podepsána již v březnu 1899 (a předtím v květnu 1898), nyní se obě strany dohodly, že B&CC poskytne, jménem císařské vlády, půjčku v hodnotě 1,5 milionu liber šterlinků. Čínské vládní dluhopisy měly být vydány v celkové hodnotě, podobně jako tomu bylo v případě dráhy Šanghaj-Nanking, a vlastní železnice měla být první jistinou půjčky, která měla být poskytnuta najednou a ve výši 94 % její nominální hodnoty, úroky z dluhopisů byly stanoveny na 5 % z jejich nominální hodnoty ročně a splácet se měly každoročně 1. června a 1. prosince. Veřejnost se o půjčce měla dozvědět ihned po jejím podpisu a její trvání bylo stanoveno na třicet let. Císařská vláda pak obdržela právo jmenovat generálního ředitele, jemuž by náležely veškeré pravomoci a samozřejmě i odpovědnost za výstavbu železnice, pokud by takový člověk byl jmenován (dále v textu se však hovořilo, že tyto pravomoci převezme kantonský místokráľ).⁹

Druhý článek stanovoval, že výnosy a zisky z půjčky měly být použity jednak na výstavbu železnice a jejího vybavení a jednak na placení úroků z ní v průběhu konstrukce dráhy. Smlouva stanovila, že by samotné práce měly probíhat za pomoci nejmodernějších metod a co možná nejšetrněji. Mís-

⁴ Stavbu značné části čínských železnic před rokem 1914 financovaly zahraniční půjčky. Srov. TWITCHETT, Denis – FAIRBANK, John K.: *The Cambridge History of China: Late Ch'ing, 1800–1911*, Vol. 2, Part 2. Cambridge – London – New York – New Rochelle – Melbourne – Sydney 1980, s. 56. Zároveň zůstává pravdou, že se zahraniční investoři soustředili v první dekádě 20. století jednoznačně na železniční půjčky. In: <https://www.xinxii.com/gratis/103584rd1212408549.pdf>, s. 7 [cit. 26. 4. 2015].

⁵ The National Archives, London, Kew (dále jen TNA), Foreign Office (dále jen FO) 405/180, Sir J. Jordan to Sir E. Grey, No. 45, Peking, March 7, 1907, s. 68.

⁶ TNA, FO 405/180, Sir J. Jordan to Sir E. Grey, No. 28, Peking, February 8, 1907, s. 29.

⁷ Společnost založily v roce 1898 Hongkong and Shanghai Banking Company a Jardine Matheson & Co.

⁸ Jednalo se o dva úseky, britský a čínský, přičemž první se začal stavět již v červenci 1907, čínský pak až v roce 1909.

⁹ TNA, FO 228/2149, Canton-Kowloon Railway Agreement, s. 1–2.

tokrál měl přirozeně zajistit výkup potřebné půdy, aby realizátoři výstavby nenarazili na nepředvídatelné potíže. Železnice měla být nejprve postavena jako jednokolejka, na druhé straně měl místokrál zajistit podmínky pro její případné rozšíření na dvoukolejku. Důležitá pasáž ohledně financování celého projektu pak stanovovala, že pokud by poskytnuté peníze (po odečtení nezbytné sumy určené na úroky) nestačily na dokončení výstavby, měla chybějící kapitál dodat buď čínská vláda, nebo poskytnutím dodatečné půjčky samotná British and Chinese Corporation. Na druhé straně, pokud by po dokončení dráhy nějaké peníze po prodání dluhopisů zbyly, existovalo několik možností, jak s nimi naložit – poskytnout je císařské vládě, jež je mohla v souladu se smlouvou o poskytnutí půjčky použít na splacení (vykoupení) dluhopisů, dát je k dispozici Hongkong and Shanghai Banking Corporation, nebo je investovat zpět ve prospěch samotné železnice. V souladu s politikou „Čína Číňanům“ smlouva jasně deklarovala, že je nutné dbát na názory „čínského lidu“ a že by Číňané měli být zaměstnáni na důležitých a odpovědných pozicích.¹⁰

Předposlední bod druhého článku odkazoval na obecně přijímanou politiku „probuzení“ se Číny po rusko-japonské válce v roce 1905, kdy se snad poprvé v dějinách země výrazněji ozvala širší veřejnost, a ne jen vzdělanci a úředníci, jako tomu bylo doposud. Zapojili se nejen studenti a absolventi japonských univerzit a obchodníci, kteří citlivě vnímali především evropskou konkurenci, ale i příslušníci pozemkové gentry. Vítězství asijské mocnosti nad evropskou totiž zbavilo Čínu nejen ruského tlaku, ale poskytlo i zcela nový impuls pro reformní snahy v zemi. Autoři smlouvy proto zapracovali bod, jenž se týkal ohledu na potřeby „čínského lidu“.¹¹

Článek 4 stanovoval, že B&CC poskytne do šesti měsíců od podpisu smlouvy sumu nezbytnou pro pokračování detailního průzkumu trasy železnice a pro předběžné konstrukční práce, pokud to bude situace vyžadovat. To, zda potřebný kapitál měl pocházet z přímého prodeje dluhopisů, případně z jiného zdroje, bylo na rozhodnutí British and Chinese Corporation. Pokud by osm měsíců od data ratifikace smlouvy nezačaly na železnici žádné práce, měl se dokument stát neplatným, ale pokud by vina za nezahájení vý-

¹⁰ Tamtéž, s. 2–3.

¹¹ Srov. NOVOTNÝ, Lukáš: *K problému výstavby železnic v Číně po rusko-japonské válce*. Historický obzor, 26, 2015, č. 1–2, s. 33–34. Velmocenská rivalita se po roce 1905 postupně modifikovala v mezinárodní spolupráci. EDWARDS, Evan Watts: *British Diplomacy and Finance in China, 1895–1914*. Oxford 1987, s. 89.

stavby padla na „vyšší moc“, kantonský místokrál a představitel B&CC se mohli dohodnout na „rozumném prodloužení této lhůty“.¹²

Pátý článek určoval, po vzájemné dohodě místokrále, čínského vyslance v Londýně a British and Chinese Corporation, že se forma dluhopisů určí co nejdříve po podpisu smlouvy, ale pokud by peněžní trhy v britském hlavním městě nebo v jiných zemích požadovaly jejich nepatrnou změnu, s výjimkou výše půjčky a závazků císařské vlády, jež dokument označil za nedotknutelné, bylo možné vyjít těmto požadavkům vstříc. Jakékoli modifikace však B&CC musela ihned sdělit místokráli, který si je musel nechat schválit Waiwupu. Dluhopisy měly být vyhotoveny celé v anglickém jazyce s faksimilí podpisu a pečeti kantonského místokrále. Čínský vyslanec v Londýně poté mohl na dluhopisy přidat i svou pečeť na faksimile svého podpisu, aby bylo každému jasné, že se jejich vydání a distribuce dějí se souhlasem císařské vlády. Náklady na jejich vyhotovení, skladování a prodej pak měla nést British and Chinese Corporation.¹³

Až budou připraveny kroky k zahájení výstavby železnice, psalo se v článku šest, měl místokrál v Kantonu ustanovit ředitelství, jež mělo dohlížet na organizaci stavebních prací a které měl řídit Číňan, jmenovaný místokrálem. Vliv Londýna podtrhovalo ustanovení britského hlavního inženýra a účetního,¹⁴ což nebylo v této době nijak neobvyklé. Z hlediska výstavby a financování železnic v Číně před první světovou válkou bylo důležité, že západní velmoci, tedy nejen Velká Británie, ale i Německo, Francie nebo později Spojené státy americké, disponovaly nejen technickou a organizační převahou nad v tomto směru zaostalými Číňany, ale i dostatečným množstvím potřebného kapitálu. Vidina některých nacionálně zaměřených čínských politiků a obchodníků, že se podaří stavět železnice pouze prostřednictvím domácích zdrojů a domácího personálu, tak vypadala v této době zcela nereálně.

Britské zaměstnance na pracích (inženýra a účetního) měla vybírat a navrhovat místokráli, jenž je pak jmenoval, B&CC. Pokud by z nějakého důvodu nevyhovovali, mohl čínský zástupce požádat společnost, aby dodala nové pracovníky; stejně tak, kdyby je chtěla vyměnit britská strana, mělo se tak stát po konzultaci s místokrálem. „Je nasnadě, že povinnosti, které budou výše zmínění zaměstnanci vykonávat, budou v zájmu jak čínských vlády, tak držitelů dluhopisů, a pokud by došlo k nějakému sporu, dohodnou se místokrál

¹² TNA, FO 228/2149, Canton-Kowloon Railway Agreement, s. 3. Další odstavce zmíněného článku se týkaly technických podrobností ohledně plateb. Srov. TNA, 228/2149, s. 3–4.

¹³ TNA, FO 228/2149, s. 4.

¹⁴ TNA, FO 228/2149, s. 5.

a společnost na smírném řešení,“ pokračoval šestý článek.¹⁵ Jak již bylo naznačeno výše, Říše středu postrádala při výstavbě železničních tratí dostatek kvalitních a vzdělaných kandidátů na další důležité posty, a proto smlouva předpokládala, že tato místa obsadí Evropané, tedy ne pouze Britové; teprve v případě „objevení“ přijatelného Číňana se situace měla změnit. O všem pak měly rozhodnout dohoda ředitele s hlavním inženýrem a následné místokrálovo jmenování.¹⁶

Další článek přisuzoval vlastnictví železnice de facto čínské straně a určoval, že veškerou potřebnou půdu nutnou pro vlastní trať, vedlejší koleje, zastávky, dílny a depa musí zajistit za obvyklé ceny místokrál a že je nesmí zaplatit z výnosů vlastní dráhy. Nabývací listiny na výše zmíněné pozemky neměly být zatíženy žádnými věcnými břemeny, a co možná nejdříve měly být připsány železnici. Všechny důležité dokumenty měl obdržet zvláštní agent British and Chinese Corporation, jenž je měl uschovat v Hongkongu. Císařská vláda měla podle článku sedm zajištěno, že se půda nedostane do cizích rukou, neboť veškeré její přesuny schvaloval kantonský místokrál. Existovala však výjimka, a to kdyby Peking přestal platit své závazky vyplývající ze smlouvy. Během trvání smlouvy se čínská vláda měla rovněž zavázat, že na železnici neuvalí žádné nové a zvláštní daně.¹⁷ Pokud by nastala situace, že by nebyly vypláceny dohodnuté závazky, měla „celá železnice se vším příslušenstvím [...] přejít na Společnost, aby s ní zacházela podle zákona a takovým způsobem, který zajistí ochranu zájmu vlastníků dluhopisů, za předpokladu, pokud by neplacení závazků způsobily okolnosti, jež čínská vláda nedokázala ovlivnit, [...] vše se dá přátelsky vyřešit jednáním mezi místokrálem a představitelem Společnosti“, jak stanovil osmý článek.¹⁸

B&CC měla za své služby spojené s výstavbou železniční trati obdržet odměnu 35 000 liber, polovina sumy se měla vyplatit až po vybudování poloviny dráhy, ale ne později než osmnáct měsíců po zahájení stavebních prací; zbytek peněz byl splatný po dokončení železnice.¹⁹ Následující článek (10) přinášel důležitou skutečnost, když hovořil o tom, že při vlastní výstavbě trati a její realizaci nejsou dovoleny žádné vměšování nebo obstrukce jak ze strany

¹⁵ TNA, FO 228/2149. British and Chinese Corporation rovněž navrhovala jejich platy a opět je v konečné verzi schvaloval kantonský místokrál.

¹⁶ TNA, FO 228/2149. Neschopní Evropané měli být propuštěni. Na druhé straně mělo vzniknout školicí středisko pro Číňany, kde se měli seznamovat s provozem železnice.

¹⁷ TNA, FO 228/2149, s. 5–6. Daňová zátěž měla odpovídat současnému stavu.

¹⁸ TNA, FO 228/2149, s. 7.

¹⁹ TNA, FO 228/2149. Článek devět dále rozepisoval, za co přesně se výše zmíněná suma měla vyplatit. Pokračoval tím, že pro povzbuzení čínského průmyslu bude zadavatel výstavby preferovat domácí zdroje.

Číňanů, tak cizinců. Jednalo se o požadavek britské společnosti, aby práce na dráze nenarušovaly záahy nespokojených domorodců či někoho jiného. V této chvíli měly svou součinnost prokázat i místní autority. Jedenáctý článek stanovil, že všechny tržby a příjmy měly být poukazovány na účet Hongkong and Shanghai Banking Corporation.²⁰ Poměrně zásadní ustanovení obsahoval i článek 15, jenž B&CC umožňoval převést všechna práva na své nástupce nebo pokračovatele, ovšem existovala jedna výjimka (Společnost vznikla na základě anglického práva), která se týkala nemožnosti delegovat svá práva na zástupce jiného státu; do úvahy připadali pouze Britové nebo Číňané. Císařská vláda se na oplátku zavázala, že nepodporí žádnou konkurenční trať v tomto regionu. Následný článek opakoval, že termín půjčky je třicet let a že splátka jistiny začne po dvanácti a půl letech. Závěrečná ustanovení obsahovala očekávané informace, že dokument byl vyhotoven v pěti exemplářích v anglickém a čínském jazyce a že pokud by nastaly nejasnosti ohledně některých formulací, přihlédne se k anglické verzi.²¹

Smlouva o půjčce na železnici Kanton-Kowloon představovala dohodnutý kompromis mezi British and Chinese Corporation a čínskou vládou, kdy obě strany ustoupily a prokázaly schopnost uznat námitky druhé strany. Britská společnost se, tváříc v tvář změněné situaci po skončení rusko-japonské války, nebránila posílení vlivu místních autorit, a Peking naopak uznal technickou a finanční superioritu zahraničního partnera – lze tedy říci, že úspěch vyžadoval rovnocennou spolupráci obou stran. Úspěšná výstavba železnic představovala pro Londýn důležitý aspekt jeho politiky, protože jejich rozšiřování s sebou neslo i expanzi obchodu. Na druhé straně si význam železniční výstavby uvědomovali i někteří čínští politici. Například místokrál Čang Č'-tung ji vnímal jako bezpodmínečný krok nutný k modernizaci Říše středu.²²

Podpis druhé důležité smlouvy (Ťiencin-Jang-c'-ťiang, v samotném dokumentu se píše Ťiencin-Pu-kchou) o půjčce na výstavbu železnic v Číně v první dekádě 20. století nastal až 13. ledna 1908. Jednalo se minimálně ve dvou ohledech o odlišný projekt od výše zmíněné železnice Kanton-Kowloon. V tomto obchodu se tentokrát angažovalo i Německo (konkrétně Deutsch-Asiatische Bank se sídlem v Šanghaji, DAB) a na britské straně se

²⁰ TNA, FO 228/2149, s. 8.

²¹ Podrobněji srov. TNA, FO 228/2149, s. 10–11. Rozpis splátek srov. s. 12. Smlouva je rovněž otištěna ve známé edici MACMURRAY, John Van Antwerp (ed.): *Treaties and Agreements with and concerning China 1894–1919*, Vol. I., *Manchu Period (1894–1911)*. New York – Oxford 1921, s. 615–625. Waiwupu zastupoval jeho viceprezident Tang Shaoyi, B&CC pak John Bland.

²² EDWARDS, E. W.: *c. d.*, s. 102.

objevil konkurent British and Chinese Corporation, v tomto případě Chinese Central Railways Limited (CCR). I když zprvu nebylo jednoduché přimět čínskou stranu k podpisu kontraktu,²³ nakonec nedošlo k přímému ohrožení britských zájmů a britský velvyslanec v Berlíně Frank Lascelles mohl informovat ministra zahraničí Greye, že se zainteresované strany dohodly na potřebné půjčce.²⁴ Úspěch po téměř devíti letech jednání konstatovala i výroční zpráva DAB za rok 1908.²⁵

Dokument opět podepsali zástupce Waiwupu, tentokrát Liang Tun-yen, a představitelé obou společností (Heinrich Cordes za DAB a John Bland jménem CCR). První článek určoval výši pětiprocentní zlaté půjčky – 5 milionů liber, druhý pak, proč byla poskytnuta. Kapitál z ní měl posloužit na výstavbu vládní železnice z bodu spojujícího Imperial Railways of North China v (nebo v blízkosti) Ťiencinu k bodu v (nebo v blízkosti) Pu-kchou, přičemž se technicky vzato mělo jednat o dva úseky (severní a jižní), jež měřily přibližně 1085 km (2170 čínských li, li = 500 m).²⁶

Poskytnutý kapitál měl být použit výhradně nejen na výstavbu plánované železniční tratě, ale i na výkup potřebné půdy, pořízení lokomotiv a vagonů nebo na placení úroků z půjčky v průběhu stavebních prací, které měly začít nejpozději šest měsíců od podpisu smlouvy. Podobně jako u předchozí půjčky se úroky měly držitelům dluhopisů platit půlročně, což měla na starost císařská vláda, která na to mohla během výstavby použít buď výnosy z půjčky, nebo případně jiné zdroje, po jejím dokončení pak příjmy z vlastního provozu dráhy, eventuálně z peněz, které vláda uzná za vhodné. Splácení závazků mělo začít po deseti letech od termínu půjčky, a to půlročními

²³ V této době spolu soupeřily dva konkurenční projekty – Ťiencin-jang-c'-tiang a Su-čou-Ning-po. Podrobněji srov. NOVOTNÝ, L.: *Great Britain*, s. 100–102. O velkém ústupku z britské strany a slabosti vlády psal i novinář a diplomat Valentine Chirol v dopise známému a vlivnému australskému dopisovateli listu *The Times* v Pekingu Georgi Ernestu Morrisonovi. Srov. Lo, Hui-min (ed.): *The Correspondence of G. E. Morrison I, 1895–1912*. Cambridge – London – New York – Melbourne 1976; From V. Chirol, No. 279, London, 21 January 1908, s. 438.

²⁴ TNA, FO 405/188, Sir F. Lascelles to Sir Edward Grey, No. 13, Berlin, January 14, 1908, s. 9*. O několik dní později Lascelles napsal, že v Německu byl podpis smlouvy přijat s velkou satisfakcí vzhledem k jeho zájmům v Číně. Srov. TNA, FO 405/188, Sir F. Lascelles to Sir Edward Grey, No. 22, Berlin, January 20, 1908, s. 17. Jednalo se společný úspěch Velké Británie a Německa. Koncesi obdrželi Britové a Němci již v roce 1899. Číňané se zavázali splácet půjčku „z prostředků získaných daněmi v provinciích Č'-li, Šan-tungu, Ťiang-su a v Nankingu v celkové výši 3,7 miliónu chai-kuangských taelů ročně.“ SKŘIVAN, Aleš: *Výstavba železniční sítě v Číně do světové hospodářské krize*. In: *Acta Universitatis Carolinae, Philosophica et Historica*, 1, Studia Historica XII, 1974, s. 15.

²⁵ In: http://www.bankgeschichte.de/en/docs/DAB_1908.pdf [cit. 18. 4. 2015].

²⁶ TNA, FO 228/2149, Tientsin-Pukow Railway Agreement, s. 1.

splátkami k Deutsch-Asiatische Bank a Hongkong and Shanghai Banking Corporation.²⁷

Osmý článek hovořil o povinnosti čínské vlády disponovat dostatečným kapitálem, nutným pro pokrytí plateb úroků a jistiny půjčky, které měly probíhat náležitě a v plné výši. Pokud by příjmy ze železnice na výše zmíněné finanční operace nestačily, měl generální ředitel „upozornit trůn a čínská císařská vláda učiní taková opatření, aby vzniklý schodek nahradila z jiných zdrojů,“ shodly se obě strany.²⁸ Samotnou půjčku pak jistily následující příjmy – lekin²⁹ a interní výnosy z provincie Č’-li³⁰ ve výši 1 200 000 chai-kuangských taelů ročně, lekin a interní výnosy z provincie Šan-tung ve výši 1 600 000 chai-kuangských taelů ročně a další vnitrostátní příjmy. Všechny výše zmíněné sumy byly osvobozeny od dalších půjček, poplatků a hypoték. Pokud by Peking včas a náležitě splácel své závazky, smlouva nepředpokládala žádné zásahy do zmíněných provinčních peněz, v opačném případě se měly použít na umořování dluhu.³¹

Desátý článek se týkal podoby dluhopisů, na níž se měli shodnout syndikát bank (Deutsch-Asiatische Bank a Hongkong and Shanghai Banking Corporation) a generální ředitel výstavby nebo čínští vyslanci v Londýně a Berlíně. Jazyková podoba dluhopisů měla oscilovat mezi čínštinou, angličtinou a němčinou, a to podle potřeby jejich držitelů. Zajímavá pasáž tohoto článku se věnovala možnosti ztráty, zničení nebo ukradení dluhopisů. V takovém případě měl syndikát bank uvědomit generálního ředitele a čínské vyslance v britském a německém hlavním městě, již mu měli povolit uveřejnit inzerát, kterým by oznámil zastavení plateb za dluhopisy, a podniknout právní kroky nutné k nápravě tak, aby nebyli poškozeni jejich držitelé.³²

Půjčka měla být veřejnosti nabídnuta ve dvou či více emisích dluhopisů, přičemž první emise měla být ve výši tří milionů liber, a to co nejdříve po uzavření smlouvy, ne však déle než dvanáct měsíců od podpisu. Její výše se pohybovala ve výši 93 % její nominální hodnoty. Druhá a případně další emise měly být vydány v takovém časovém horizontu, aby zabránily přeru-

²⁷ TNA, FO 228/2149, Tientsin-Pukow Railway Agreement, s. 1–2.

²⁸ TNA, FO 228/2149, Tientsin-Pukow Railway Agreement, s. 3.

²⁹ Jednalo se o daň z vnitrostátní přepravy zboží.

³⁰ Přesně vzato se jednalo o značení pro území kolem hlavního města vyňaté z provinční správy a přímo podléhající centrálním úřadům.

³¹ TNA, FO 228/2149, Tientsin-Pukow Railway Agreement, s. 3.

³² TNA, FO 228/2149, Tientsin-Pukow Railway Agreement, s. 4. Syndikát mohl rovněž po podpisu půjčky nechat zhotovit informační leták a propagovat ji. Tamtéž.

šení stavebních prací, a v hodnotě, určené generálním ředitelem.³³ Syndikát mohl dluhopisy nabídnout v Evropě i Číně a očekával jejich upsání jak ze strany Číňanů, tak ze strany Evropanů, a to za stejných podmínek, i když měl zohlednit přání čínské vlády.³⁴

Smlouva rovněž myslela na nečekanou finanční nebo politickou krizi, která mohla nepříznivě ovlivnit hodnotu existujících akcí císařské vlády, když šestnáctý článek syndikátu umožňoval navýšit časový horizont pro realizaci smlouvy, maximálně však o 18 měsíců. Následující článek, podobně jako v předchozím případě, svěřoval výstavbu železnice a kontrolu stavebních prací plně do kompetence vlády v Peking, která však měla najít schopného britského a německého hlavního inženýra, již musel schválit syndikát obou bank.³⁵

Následovaly ještě další články definující povinnosti Deutsch-Asiatische Bank a Hongkong and Shanghai Banking Corporation, pojednávající o případné výstavbě vedlejších tratí, určující přesné platební podmínky případně umožňující oběma bankám poskytnutí všech svých práv třetímu subjektu, resp. nějaké britské či německé firmě. Bylo vyhotoveno pět exemplářů smlouvy (v čínštině a angličtině), tři obdržela čínská vláda a zbývající dvě syndikát. Jako v předchozím případě měla v okamžiku nějakých pochyb přednost anglická verze dokumentu, což v jistém smyslu symbolizovalo převahu Evropanů a Britů nad Číňany a částečně i Němci, když německá verze smlouvy neexistovala.³⁶ Na druhé straně byl status železnice oproti předchozím smlouvám poněkud odlišný. Oba hlavní inženýři spadali pod pravomoc čínského ředitele stavby, který dozoroval i veškerou dokumentaci.

Třetí a poslední důležitá smlouva o půjčce na výstavbu železnic v Číně ve vymezeném období se týkala tratě Šanghaj-Chan-khou-Ningpo.³⁷ Koncese na její výstavbu pocházela z roku 1898, kdy bylo rozhodnuto o výstavbě tratě, která by odbočovala z železnice Šanghaj-Nanking. Britští interesti usilovali již od roku 1902 o její naplnění, tedy o realizaci předběžné smlouvy.

³³ Druhá emise dluhopisů ve výši dvou miliónů liber následovala o rok později. In: http://nthur.lib.nthu.edu.tw/retrieve/73386/JA01_1965_p107.pdf, s. 108 [cit. 26. 4. 2015].

³⁴ TNA, FO 228/2149, Tientsin-Pukow Railway Agreement, s. 5. Další článek (14) se zabýval formou placení. Srov. TNA, FO 228/2149, Tientsin-Pukow Railway Agreement, s. 5–6. To byla důležitá skutečnost, čínská strana se v této smlouvě dočkala většího zohlednění svých požadavků na kontrolu věřitelů. EDWARDS, E. W.: c. d., s. 112.

³⁵ TNA, FO 228/2149, Tientsin-Pukow Railway Agreement, s. 6–7.

³⁶ Srov. TNA, FO 228/2149, Tientsin-Pukow Railway Agreement, s. 7–9. Rozpis splátek srov. s. 10. Srov. rovněž MACMURRAY, J. V. A.: c. d., s. 684–697.

³⁷ Původní trasa vedla mezi Su-čou a Ning-po, ale vzhledem k vývoji situace v Číně došlo k její změně.

Narazili však na rozhodný odpor v provinciích Ťiang-su a Če-ťiang. V roce 1905 se dokonce stalo, že budoucí výstavba byla prý delegována na místní elity, na což Londýn zareagoval protesty.³⁸ O dva roky později už to vypadalo na podpis finální dohody, ale nakonec se v zemi v Říši středu vzedmula vlna protestů namířená proti zahraničním půjčkám, jež uzavření smlouvy (prozatím) zabránila. Londýn byl tímto postupem nemile překvapen a samozřejmě se s ním nehodlal smířit. Nyní se totiž nejednalo jen o jednu koncesi a její realizaci, nýbrž o pozici Velké Británie jako zásadního faktoru na poli železniční výstavby v Číně. Další otázka spočívala v definici samotné výstavby – stačí na ni místní železniční společnosti, nebo to přesahuje jejich schopnosti? Zástupci B&CC byli přesvědčeni o nadřazenosti své firmy, a proto účast lokálních podnikatelů odmítli. Ke stejnému závěru dospěli i zástupci britského ministerstva financí – Londýn by se neměl vzdávat toho, co mu poskytuje znění preliminární smlouvy – a navíc spoléhali na slabost čínské vlády a na to, že nakonec stejně ustoupí. Výše zmíněné problémy znamenaly i širší problém vztahu centra a periferie, tedy otázku schopnosti centrální vlády prosadit svůj názor i v provinciích.³⁹

Na konci první únorové dekády roku 1908 proběhla komunikace mezi ministrem zahraničí Greyem a vyslancem v Pekingu Jordanem týkající se dráhy Šanghaj-Ning-po. Grey se Jordana zeptal, zda jsou nově předložené podmínky přijatelné. Diplomát mu odpověděl, že za současných okolností nemohou být lepší a že by je Londýn měl přijmout.⁴⁰ Jak vidno, Británie se musela smířit s faktem, že nemůže diktovat Číně své požadavky donekonečna; existovala jistá hranice, kdy i Londýn musel pochopit, že taktický i faktický ústup vyřeší více než lpění na své původní pozici. Docela trefně to vystihl vyslanec Jordan: „Přeji si, abychom mohli Číňany i do budoucna ovlivňovat v jejich volbě.“⁴¹

³⁸ Peking dokonce poskytl koncesi na výstavbu domácí bankovní společnosti z provincie Če-ťiang. „Ta už dokonce začala s výstavbou a ostře se postavila proti tomu, že by se vzdala svých práv, i když B&CC a britské vyslanectví požadují znovuzahájení jednání o koncesi, a to na základě smlouvy uzavřené v roce 1898.“ PETERSSON, Niels P.: *Imperialismus und Modernisierung. Siam, China und die europäischen Mächte 1895–1914* (dále jen *Imperialismus*). München 2000, s. 226. Srov. rovněž SUN, E-tu Zen: *The Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Loan of 1908*. The Far Eastern Quarterly, 10, 1951, 2, s. 136, 139; CHI, M.: c. d., s. 90–102.

³⁹ SUN, E-tu Zen: c. d., s. 142; PETERSSON, N. P.: *Imperialismus*, s. 222.

⁴⁰ Srov. TNA, FO 405/188, Sir E. Grey to Sir J. Jordan, No. 27*, Foreign Office, February 9, 1908, s. 26*; TNA, FO 405/188, Sir J. Jordan to Sir E. Grey, No. 28, Peking, February 9, 1908, s. 27. Ve svých osobních poznámkách si napsal, že současné podmínky jsou „tak výhodné jako původní podmínky“. TNA, FO 350/5, Jordan Papers, Sir Francis Campbell, February 20, 1908, f. 30.

⁴¹ TNA, FO 350/5, Jordan Papers, Sir Francis Campbell, February 20, 1908, f. 30.

K podpisu smlouvy o půjčce na železnici Šanghaj-Chan-kchou-Ningpo došlo 6. března 1908. Stejně jako u první transakce se jednalo o dohodu mezi Waiwupu a British and Chinese Corporation; tentokrát se na čínské straně přidalo ještě Juchuanpu.⁴² Obě strany se dohodly na pětiprocentní zlaté půjčce v hodnotě 1,5 miliónu liber, které měla B&CC poskytnout na výstavbu výše zmíněné tratě, jež měla vést od Šanghaje v provincii Ťiang-su od bodu spojujícího novou železnici s dráhou Šanghaj-Nanking k městům Chan-kchou a Ning-po v provincii Če-ťiang.⁴³

Podobně jako u první zmíněné půjčky se čínská vláda měla zavázat, že poskytnutý kapitál použije výhradně na realizaci výstavby, a ne na výkup půdy nebo na nějaké jiné platby. Článek tři dále uváděl předpokládanou dobu stavebních prací, která neměla překročit tři roky od data podpisu smlouvy. Podmínky splácení se zásadním způsobem nelišily od předchozí transakce, doba trvání půjčky byla stanovena na třicet let. Půlroční splátky se měly deponovat na účet Hongkong and Shanghai Banking Corporation, peníze na ně si měl Peking zajistit z provozu dráhy. Pokud by to nestačilo, dohoda počítala s variantou, že si císařská vláda poradí jinak, konkrétně použije přebytky z Imperial Railways of North China, a případně i jiné zdroje, které uzná za vhodné.⁴⁴

Podobu dluhopisů měly dohodnout British and Chinese Corporation a Juchuanpu, případně jeho pověřený zástupce, případně čínský vyslanec v Londýně. Měly být vyhotoveny v angličtině a čínštině a měly nést faksimilii podpisu zástupce ministerstva komunikací a jeho úřední pečeti, ale čínský diplomatický zástupce v britském hlavním městě mohl ještě před emisí dluhopisů otisknout svou pečeť s faksimilií svého podpisu, aby prokázal jejich pravost a autorizaci ze strany čínské vlády.⁴⁵ Půjčka měla být veřejnosti nabídnuta pouze v jedné emisi dluhopisů co nejdříve od podpisu smlouvy (ne déle než 12 měsíců po něm), čímž se lišila od předchozí finanční operace; vzhledem k výši sumy obou transakcí se nejednalo o překvapivý fakt. B&CC mohla dluhopisy nabídnout v Evropě i Číně a očekávala jejich upsání jak ze strany Číňanů, tak ze strany Evropanů, a to za stejných podmínek, i když měla zohlednit přání čínské vlády. Pokud by v průběhu výstavby železnice

⁴² Jednalo se ekvivalent ministerstva komunikací.

⁴³ TNA, FO 228/2149, Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Agreement, s. 1.

⁴⁴ TNA, FO 228/2149, Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Agreement, s. 2. Osmý článek, stejně jako u předchozí půjčky, hovořil mimo jiné o povinnosti čínské vlády disponovat dostatečným kapitálem, nutným pro pokrytí plateb úroků a jistiny půjčky, které měly probíhat náležitě a v plné výši. Tamtéž, s. 3.

⁴⁵ TNA, FO 228/2149, Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Agreement, s. 3–4. Další část článku 10 hovořila o situaci, když se dluhopisy poničí nebo ztratí. Srov. tamtéž, s. 4.

nastala situace, kdy by se nedostávaly finanční prostředky, měla deficit do-rovnat císařská vláda, a to z takových zdrojů, jež by nedovolily přerušení stavebních prací. Dohoda nevyklučovala ani dodatečnou půjčku, jejíž úrok i ostatní parametry by se nelišily od nynější smlouvy.⁴⁶

Podobně jako v předchozích případech svěrovala dohoda výstavbu želez-nice a kontrolu stavebních prací plně do kompetence čínské vlády (Juchuan-pu), která však měla najít schopného britského hlavního inženýra, který měl být profesionálem s bezchybnou pověstí a jehož mohla vláda vybrat buď ve Velké Británii, nebo přímo v Číně z nějaké již existující železniční spo-lečnosti. Z hlediska pracovního zařazení podléhal řediteli výstavby, kterého určoval Peking.⁴⁷ Vedlejší tratě, pokud by se jejich konstrukce jevila jako nut-ná, měl financovat čínský kapitál, pokud by však nestačil a vláda by žádala o zahraniční investici, vcelku logicky měla dostat přednost British and Chi-nese Corporation. Společnost rovněž mohla poskytnout svá práva třetímu subjektu, mělo se však jednat o britskou firmu a celou operaci mělo posvětit ministerstvo komunikací. Byly vyhotoveny tři exempláře smlouvy (v čínštině a angličtině), dva obdržela čínská vláda a jednu B&CC.⁴⁸

Smlouva o půjčce na železnici Šanghaj-Chan-kchou-Ningpo obsahovala pro Čínu výhodnější klauzule (např. oddělovala vlastní půjčku od admini-strativní kontroly železnice) než většina předcházejících dohod, které Říše středu a zahraniční velmoci uzavřely.⁴⁹ Obecně lze říci, že atmosféra po roce 1905 nahrávala důraznějšímu prosazování čínských zájmů a naopak nutila v tomto případě Velkou Británii k ústupkům, které se projeví v konkrétních ustanoveních smluv o železničních půjčkách. Zároveň se však ukázalo, že i když se Čína po rusko-japonské válce „probudila“, činnost jednotlivých

⁴⁶ TNA, FO 228/2149, Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Agreement, s. 4–5. Článek 16 myslí na nečekanou finanční nebo politickou krizi, která mohla nepříznivě ovlivnit hodnotu existujících akcií císařské vlády, a umožňoval navýšit časový horizont pro realizaci smlouvy, maximálně však o 18 měsíců. Tamtéž, s. 5.

⁴⁷ TNA, FO 228/2149, Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Agreement, s. 6.

⁴⁸ TNA, FO 228/2149, Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Agreement, s. 7–8. Přednost mělo jako v předchozím případě anglické znění. Smlouvu podepsali za čínskou stranu Hu Wei-te, Liang Shihyi (oblíbenec vlivného politika Jüan Š'-kchaje) a Kao Erh Ch'ien a za British and Chinese Corporation John Bland. TNA, FO 228/2149, Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Agreement, s. 8. Rozpis splátek srov. s. 9. Znění smlouvy srov. rovněž MACMURRAY, J. V. A.: c. d., s. 702–716.

⁴⁹ HUENEMANN, Ralph William: *The Dragon and the Iron Horse. The Economics of Railroads in China, 1876–1937*. Cambridge (Mass.)–London 1984, s. 71. Britský vyslanec v Pekingu Jordan ji označil za stejně výhodnou jako obě výše zmíněné smlouvy, i když musel velmi brzy přiznat, že místní elity pokračují ve svých aktivitách, které trať Šanghaj-Chan-kchou-Ningpo ohrožují. CHI, M.: c. d., s. 103. Podobně jako v případě železnice Tiencin-Pu-kchou spadal hlavní inženýr pod pravomoc čínského ředitele. SKŘIVAN, A.: c. d., s. 16.

místních elit a jejich odpor proti obecné a z jejich pohledu příliš smířlivé linii vládní zahraniční politiky na její celkovou a fundamentální změnu nestačily. Železniční půjčky, které Peking s velmocemi uzavřel, se současně staly posledním hmatatelným tlakem na Říši středu, jenž znamenal její podřízení se zahraniční vůli.

Výstavba železnic v Číně a s ní související její financování patřily v první dekádě 20. století v zemi mezi socioekonomická a politická témata číslo jedna. Britská železniční politika v sobě spojovala finanční, obchodní a politické zájmy, a období po roce 1905 lze tak do jisté míry označit jako zlatý věk výstavby železnic, i když se poněkud změnily vnější okolnosti od doby, kdy byly uzavřeny preliminární smlouvy (konec devadesátých let 19. století). Nejen britský vyslanec v Peking John Jordan, ale i odpovědní úředníci v Londýně si totiž uvědomili, že bude z hlediska železniční politiky vhodnější se zaměřit na spolupráci jak s ostatními velmocemi (především s Německem a Francií, později i se Spojenými státy americkými), tak se samotnou císařskou vládou. Výstavba železničních tratí financovaná zahraničním kapitálem se stala jedním z nejviditelnějších aspektů ekonomické modernizace Říše středu v posledních letech před vypuknutím první světové války, resp. rokem 1911, kdy se začal hroutit císařský režim. Téměř všechny důležité vrstvy společnosti ji vnímaly jako důkaz růstu hospodářského významu země a byly ochotné obětovat jejímu úspěchu i omezení suverenity nad vlastní realizací stavebních prací.

RESUMÉ

VELKÁ BRITÁNIE A ŽELEZNIČNÍ PŮJČKY V ČÍNĚ V LETECH 1907–1908.

K PROBLÉMU BRITSKÉHO Vlivu V ŘÍŠI STŘEDU PŘED ROKEM 1914

Velká Británie uzavřela v letech 1907–1908 smlouvy na tři důležité železnice, u nichž bylo bezpodmínečně nutné zajistit financování jejich výstavby – Kanton-Kowloon, smlouva o půjčce podepsaná 7. března 1907, Tien-cin-Pu-khou (kde se o úspěch dělila s Německem, smlouva podepsaná 13. ledna 1908) a Šanghaj-Ning-po, smlouva podepsaná 6. března 1908 – ve všech případech se však jednalo o koncese z roku 1898, jejichž realizace byla možná až po několika letech zdoluhavých jednání, kdy Londýn musel po skončení rusko-japonské války v roce 1905 pochopit, že dosavadní politika nadřazenosti vůči Říši středu nemůže pokračovat a že nastává doba pro její změnu.

Obecně tak lze říci, že atmosféra po roce 1905 nahrávala důraznějšímu prosazování čínských zájmů a naopak nutila v tomto případě Velkou Británii k ústupkům, které se projevily v konkrétních ustanoveních smluv o železničních půjčkách. Výstavba železnic v Číně a s ní související její financování patřily v první dekádě 20. století v zemi mezi socioekonomická a politická témata číslo jedna. Britská železniční politika v sobě spojovala finanční, obchodní a politické zájmy, a období po skončení rusko-japonské války lze tak do jisté míry označit jako zlatý věk výstavby železnic v Říši středu, i když se změnila vnější podmínky pro její realizaci.

Klíčová slova: Velká Británie, Čína, železnice, půjčky, velmoci

SUMMARY

*GREAT BRITAIN AND RAILWAY LOANS IN CHINA IN YEARS 1907–1908.
ABOUT THE BRITISH INFLUENCE IN THE MIDDLE KINGDOM BEFORE 1914*

In 1907–1908 Great Britain made contracts for three important railways, for which it was necessary to assure funding of their construction – Kowloon-Canton, a loan agreement signed on 7 March 1907, Tientsin-Pukow (where Britain shared success with Germany), signed on 13 January 1908), and Shanghai-Ningpo, an agreement signed on 6 March 1908. However, all of them were licenses from 1898, which might be realized only after few years of protracted negotiations. After the end of Russo-Japanese war in 1905, London perceived that the existing policy of dominance in a relation to the Middle Kingdom could not continue and time for a change came. It might be generally stated that the atmosphere after the year 1905 played on the behalf of Chinese interests and on the contrary, it forced Great Britain to concessions which could be observed in concrete articles of agreements about railway loans. The construction of railways in China and its funding belonged to the fundamental socio-economic and political topics in the country in the first decade of the 20th century. British railway policy interconnected financial, business and political interests and the period after the Russo-Japanese war may be termed such as the golden age of a railway construction in the Middle Kingdom, though external conditions for its realization were changed.

Keywords: Great Britain, China, railway, loans, powers

Translated by Mgr. Hana Ferencová

PhDr. Lukáš Novotný, Ph.D.
Katedra historických věd
Filozofická fakulta
Západočeská univerzita v Plzni
Tylova 18
301 25 Plzeň
Česká republika
e-mail: novoluk@khv.zcu.cz