

Jan Pajor

<https://orcid.org/0000-0002-1674-1378>

Instytut Historii Uniwersytetu Łódzkiego

Stanowisko Wielkiej Brytanii wobec amerykańskiego planu umiędzynarodowienia linii kolejowych w Mandżurii, 1909–1910

Abstrakt: W artykule przedstawiona została reakcja Wielkiej Brytanii na amerykański plan z 1909 r., dotyczący umiędzynarodowienia linii kolejowych w Mandżurii. Inicjatywa Departamentu Stanu sprawiła, że Londyn znalazł się w delikatnym położeniu, gdyż chciał utrzymać dobre relacje zarówno z USA, jak i mającymi żywotne interesy w Mandżurii Rosją i Japonią. Działal on zatem ostrożnie, ale ostatecznie poparł odmowne stanowisko Rosji i Japonii, co wywołało niezadowolenie Waszyngtonu, które jednak nie doprowadziło do poważniejszego pogorszenia stosunków bilateralnych.

Słowa kluczowe: brytyjska polityka zagraniczna, stosunki brytyjsko-amerykańskie, dyplomacja Edwarda Greya, polityka Wielkiej Brytanii wobec Chin, plan Knoxa, linie kolejowe w Mandżurii, brytyjska reakcja na „dyplomację dolarową”.

Abstract: The article presents the reaction of Great Britain to the 1909 American plan to internationalise the railways in Manchuria. The State Department's initiative put the British cabinet in a vulnerable position. It wanted to maintain good relations with the US, on the one hand, and Russia and Japan, on the other, as having vital interests in Manchuria. Therefore, London acted cautiously but eventually backed the negative stance of Russia and Japan, which caused Washington's dissatisfaction but did not lead to a more severe deterioration in bilateral relations.

Keywords: British foreign policy, British-American relations, Edward Grey's diplomacy, Great Britain's policy towards China, Knox's neutralization plan, railways in Manchuria, British reaction to 'dollar diplomacy'.

Jesienią 1909 r. amerykański sekretarz stanu Philander Knox przedstawił plan umiędzynarodowienia linii kolejowych w Mandżurii¹. Jego śmiała propozycja, wpisująca się w prowadzoną w tym czasie „dyplomację dolarową”, zaskoczyła adresatów. Jednym z nich była Wielka Brytania, która ze względu na swoje zobowiązania względem Japonii i Rosji, jak i chęć utrzymania przyjaznych relacji ze Stanami Zjednoczonymi, znalazła się w delikatnym położeniu. Celem artykułu będzie ukazanie reakcji Wielkiej Brytanii na plan Knoxa, przedstawienie motywów jej działań oraz konsekwencji zajętogo stanowiska.

Inauguracja administracji Williama Tafta w marcu 1909 r. rozpoczęła nowy rozdział w amerykańskiej polityce wobec Chin. Stanowiło to pewne zaskoczenie, ponieważ spodziewano się, że Taft, który był członkiem gabinetu poprzedniego prezydenta, Theodore’a Roosevelta, i zyskał jego poparcie w wyborach, będzie kontynuował dotychczasowy kurs. Filar amerykańskiej polityki stanowiła w tym czasie doktryna „otwartych drzwi”, którą na przełomie XIX i XX w. zainicjował i rozwinął sekretarz stanu John Hay. Zakładała ona równe traktowanie wszystkich kupców na rynku chińskim oraz utrzymanie integralności terytorialnej cesarstwa Qingów, zagrożonej przez ekspansję mocarstw europejskich i Japonii. Podczas drugiej kadencji Roosevelta Stany Zjednoczone pozostały generalnie wierne polityce „otwartych drzwi”, chcąc jednak załagodzić napięte relacje z Japonią, nieformalnie akceptowały też jej szczególną pozycję w Mandżurii, o czym świadczyło porozumienie Root-Takahira, zawarte 30 XI 1908 r.²

Gdy kilka miesięcy później gospodarzem Białego Domu został Taft, nastawienie Stanów Zjednoczonych istotnie się zmieniło. Taft, mający duże doświadczenie dyplomatyczne, i jego sekretarz stanu Knox, któremu akurat tego doświadczenia brakowało, zamierzali prowadzić „dyplomację dolarową”. Zakładała ona bliskie współdziałanie rządu z prywatnymi firmami, aby osiągnąć obopólne korzyści. Rządowe wsparcie miało ułatwić biznesmenom prowadzenie interesów za granicą, a to przyczyniłoby się do wzrostu pozycji

¹ W artykule nazwy i nazwiska japońskie podałem zgodnie z transkrypcją międzynarodową, a nazwy chińskie według transkrypcji *pinyin*. Wyjątek zrobiłem dla nazw silnie utrwalonych w języku polskim (np. Pekin). W przypadku nazwisk japońskich zachowałem ich oryginalny szyk, w którym nazwisko poprzedza imię.

² Dok. nr 1908/19: Japan and the United States. Exchange of notes declaring their policy in the Far East, 30 XI 1908, w: *Treaties and Agreements with and Concerning China, 1894–1919*, zebrał i oprac. J.V.A. MacMurray, t. I, New York 1921, s. 769–771. Porozumienie, podpisane przez sekretarza stanu Elihu Roota i japońskiego ambasadora w Waszyngtonie Takahirę Kogorō, dotyczyło zachowania *status quo* w regionie Pacyfiku i poszanowania tam posiadłości sygnatariuszy, co przypuszczalnie obejmowało też specjalną pozycję Japonii w Mandżurii. Takie odczytanie wspierały słowa Roosevelta, który już po zakończeniu prezydentury przekonywał Tafta, że USA nie powinny przeciwstawiać się działaniom Japonii w Mandżurii, o ile nie miały zamiaru walczyć z nią zbrojnie. A.W. Griswold, *The Far Eastern Policy of the United States*, New York 1938, s. 129–132.

politycznej USA. Była to strategia pokojowej ekspansji zewnętrznej, wykorzystująca przede wszystkim rosnący potencjał gospodarczy kraju. Jak obrazowo przedstawił to Taft, kule miały zostać zastąpione przez dolary³.

Bardzo ważne miejsce w polityce zagranicznej nowej administracji zajmowały Chiny, gdzie oprócz Ameryki Środkowej prowadzono „dyplomację dolarową”. Taftowi zależało zwłaszcza na rozwijaniu tam amerykańskich interesów gospodarczych, o czym mówił jeszcze jako sekretarz wojny podczas wizyty w Szanghaju w 1907 r. Stwierdził wówczas, że jego rodakom brakowało aktywnego wsparcia Departamentu Stanu, które chroniłoby ich prawa przed nieuczciwymi działaniami konkurentów z innych państw⁴. Odpowiedzią na ten problem była „dyplomacja dolarowa”. Miała ona również wzmocnić Chiny i pomóc im utrzymać suwerenność i integralność terytorialną. Domaganie się przez USA rozciągnięcia zasady „otwartych drzwi” na kwestie inwestycyjne było bowiem ciosem wymierzonym w system cudzoziemskich stref wpływów w Chinach. Szczególną rolę odgrywała w tych planach Mandżuria, którą amerykańscy kupcy i inwestorzy żywo się interesowali, a która była najbardziej zagrożoną przez obce mocarstwa częścią cesarstwa. Waszyngton chciał wyswobodzić ją spod przemożnych wpływów Rosji i Japonii, uczynić strefą buforową i przywrócić na jej terenie faktyczne władztwo Pekinu⁵.

Administracja Tafta szybko przystąpiła do realizacji swych zamiarów. Z jej inicjatywy powołano amerykańską grupę bankową zrzeszającą cztery nowojorskie banki. Waszyngton udzielił jej następnie wsparcia dyplomatycznego, stanowczo domagając się, aby dopuszczono ją do konsorcjum trzech mocarstw i pożyczki huguangskiej. Konsorcjum, składające się z banków niemieckich, francuskich i brytyjskich, zostało zawiązane w połowie 1909 r., aby wspólnie udzielać Chinom pożyczek na cele kolejowe. Jedną z nich była pożyczka huguangska, której warunki konsorcjum ustaliło właśnie z Pekinem⁶. Stany Zjednoczone wywarły wówczas presję dyplomatyczną na trzy państwa europejskie i Chiny. W całą sprawę zaangażował się nawet osobiście prezydent Taft, który wysłał list do regenta Chin, co było niecodzienną praktyką. Ostatecznie interwencja przyniosła pożądany skutek – po kilku miesiącach negocjacji amerykańscy bankierzy zostali w 1910 r. dopuszczeni zarówno do pożyczki, jak i do konsorcjum⁷.

³ Doroczne orędzie Tafta, 3 XII 1912, w: *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States* (dalej: FRUS) 1912, Washington 1919, s. X.

⁴ Przemówienie Tafta, 8 X 1907, w: *The Collected Works of William Howard Taft*, red. D.H. Burton, A.E. Campbell, t. I, Athens 2001, s. 106–114.

⁵ The National Archives, Londyn (dalej: TNA), FO 405/396/157, Bryce do Greya, 31 III 1910.

⁶ Nazwa pożyczki pochodziła od nazwy prowincji (Huguang), istniejącej kiedyś na terenach, na których z pożyczonych pieniędzy miano wybudować linie kolejowe.

⁷ Ch. Vevier, *The United States and China, 1906–1913. A Study in Finance and Diplomacy*, New York 1968, s. 88–135; W. Scholes, M. Scholes, *The Foreign Policies of the Taft Administration*, Columbia 1970, s. 124–147.

Tymczasem pojawiła się szansa na mocniejsze zakotwiczenie amerykańskich interesów w Mandżurii i jednocześnie podważenie tam pozycji Rosji i Japonii. 2 X 1909 r. amerykańska grupa bankowa i brytyjska firma Pauling & Co. zawarły z lokalnymi władzami chińskimi wstępną umowę na sfinansowanie i budowę linii kolejowej Jinzhou–Aigun⁸. Ponieważ miała ona przecinać południkowo całą Mandżurię, stanowiłaby konkurencję dla japońskich i rosyjskich linii, zwłaszcza dla biegnącej równolegle japońskiej Kolei Południowomandżurskiej. Niedługo później Knox, zadowolony z uzyskania punktu oparcia, postanowił wpisać linię Jinzhou–Aigun w szerszy plan, który miał polegać na umiędzynarodowieniu wszystkich linii na terenie Północnego-Wschodu⁹.

Plan Knoxa, zwany też planem neutralizacji, wywołał międzynarodowe poruszenie. W szczególnie delikatnym położeniu znalazła się Wielka Brytania, i to z kilku powodów. Pierwszym z nich była chęć utrzymania przyjacielskich relacji ze Stanami Zjednoczonymi. Londynowi zależało, aby zbliżenie między oboma państwami, które nastąpiło pod koniec XIX w., nie zostało zaprzepaszczone. Od 1896 r., kiedy to dzięki koncyliacyjnej postawie Foreign Office udało się zażegnać kryzys wenezuelski, stosunki bilateralne uległy znacznemu ociepleniu. Pojawiły się nawet wówczas sugestie, głównie ze strony brytyjskiej, aby zawrzeć formalny alians, ale tradycyjna amerykańska niechęć do zaciągania zobowiązań sojuszniczych uniemożliwiła realizację takiego scenariusza. Niemniej jednak wiele wpływowych osób po obu stronach Atlantyku nawoływało do zacieśnienia relacji, wskazując na podobieństwa rasowe, kulturowe i językowe oraz korzyści płynące ze współdziałania na arenie międzynarodowej¹⁰. Życzliwe kontakty kontynuowano na początku XX w., przy czym w okresie prezydentury Roosevelta (1901–1909) to Wielka Brytania częściej i z większym zaangażowaniem zabiegała o współpracę i proponowała jej sformalizowanie¹¹. Oznaki serdecznego nastawienia i współpracy można było dostrzec w wielu sprawach międzynarodowych, w tym także w postępowaniu obu mocarstw w Chinach, gdzie Brytyjczycy przyczynili się do ukształtowania amerykańskiej polityki „otwartych drzwi”¹². Chociaż

⁸ Dok. nr 1909/12: Great Britain (Pauling & Company), United States (American Group) and China. Preliminary Agreement Providing for the Financing, Construction and Operation of the Railway from Chinchou to Aigun, 2 X 1909, w: *Treaties and Agreements...*, s. 800–802.

⁹ Inna nazwa Mandżurii.

¹⁰ A. DeConde, *A History of American Foreign Policy*, New York 1978, s. 330–336, 399–400; H.C. Allen, *Great Britain and the United States. A History of Anglo-American Relations (1783–1952)*, New York 1955, s. 531–629; L. Pastusiak, *Dyplomacja Stanów Zjednoczonych (XVIII–XIX w.)*, Warszawa 1978, s. 745, 751–752.

¹¹ P.P. Damski, „Najbliższe narody”. *Stosunki brytyjsko-amerykańskie w dobie prezydentury Theodore’a Roosevelta (1901–1909)*, Warszawa 2014, s. 267–271.

¹² Więcej na ten temat zob. J. Pajor, *Wielka Brytania wobec kształtowania się amerykańskiej polityki „otwartych drzwi” w Chinach (1898–1900)*, „Acta Universitatis Lodzianis. Folia Historica” 2012, t. LXXXIX, s. 7–21.

w kolejnych latach Londyn i Waszyngton dbały przede wszystkim o własne interesy na Dalekim Wschodzie, to nierzadko zajmowały zbieżne stanowiska wobec rozgrywających się tam wydarzeń. Wielkiej Brytanii zależało na podtrzymaniu przyjaznych relacji ze Stanami Zjednoczonymi, zwłaszcza wobec coraz bardziej napiętej sytuacji w Europie.

Jednocześnie Wielka Brytania musiała wziąć pod uwagę interesy swojego oficjalnego sprzymierzeńca. Od 1902 r. łączył ją sojusz z Japonią, który oba państwa uważały za korzystny i zamierzały kontynuować, o czym świadczyło odnowienie go trzy lata później. Dla Japonii Mandżuria miała zaś priorytetowe znaczenie. W 1904 r. cesarstwo nie zawahało się wystąpić zbrojnie przeciwko Rosji z powodu kolizji interesów m.in. właśnie na terenie Północnego-Wschodu. Na mocy kończącego wojnę traktatu pokojowego w Portsmouth zwycięska Japonia przejęła rosyjskie dzierżawy na półwyspie Guandong oraz linię kolejową Port Artur-Changchun, która została następnie przekształcona w Spółkę Kolei Południowomandżurskiej. Chociaż zgodnie z ustaleniami Mandżuria powróciła pod zwierzchnictwo chińskie, a obce wojska zostały stamtąd ewakuowane, Rosja i Japonia posiadały tam istotne wpływy gospodarcze i polityczne, które cały czas rozszerzały¹³. Niegdysiejsi wrogowie szybko się zresztą porozumieli i w 1907 r. potajemnie rozgraniczyli strefy wpływów na spornym obszarze¹⁴. Japończycy liczyli, że Mandżuria będzie miejscem ich wzmożonej penetracji ekonomicznej i osadnictwa, a w przyszłości może zostanie oderwana od Chin i przekształcona w protektorat lub anektowana. Whitehall wiedział, jakie znaczenie dla Tokio miała Mandżuria, i musiał uwzględnić to w swych kalkulacjach politycznych.

Żywo interesy w Mandżurii miało również inne państwo pozostające w bliskich relacjach z Wielką Brytanią – Rosja. Mimo przegranej z Japonią i wzrastającego zaangażowania na Bałkanach nie traciła ona zainteresowania Mandżurią, w której posiadała jeszcze znaczne wpływy, zwłaszcza w północnej części (m.in. Kolej Wschodniochińska). Wielka Brytania – podobnie jak w przypadku Japonii – musiała brać pod uwagę interesy Rosji, z którą raptem dwa lata wcześniej ułożyła stosunki, kończąc tym samym długotrwałą rywalizację kolonialną i przypieczętowując powstanie trójporozumienia. W dodatku ciągle obowiązywał brytyjsko-rosyjski układ z 1899 r., dotyczący delimitacji stref koncesji kolejowych, według którego Mandżuria znajdowała się w strefie rosyjskiej¹⁵.

Położenie Londynu było nawet bardziej skomplikowane, gdyż element planu Knoxa stanowiła linia kolejowa Jinzhou–Aigun, którą miała zbudować

¹³ Dok. nr 1905/8: Russia and Japan. Treaty of Peace, 5 IX 1905, w: *Treaties and Agreements...*, s. 522–526; W. Rodziński, *Historia Chin*, Wrocław 1992, s. 533.

¹⁴ W. Rojek, *Ekspansja mocarstw w Chinach i jej wpływ na rozwój stosunków międzynarodowych w latach 1895–1914*, Kraków 1990, s. 99–100.

¹⁵ Dok. nr 1899/3. Great Britain and Russia. Identical notes exchange with regard to railway interests in China, 28 IV 1899, w: *Treaties and Agreements...*, s. 204–205.

brytyjska firma Pauling & Co. Urzędnicy Foreign Office mieli o niej co prawda nie najlepsze zdanie, a ciągle indagacje ze strony jej pracowników uważali za irytujące, niemniej wspieranie rodzimych przedsiębiorców na rynku chińskim należało do zadań brytyjskiej dyplomacji¹⁶. Zarazem jednak w Foreign Office przeważało przekonanie, że dla brytyjskich interesów w Chinach istotniejsze było samo powstanie linii kolejowych – niezależnie nawet, kto je zbuduje – niż zabieganie o to, aby ich budowa przypadła w udziale wyłącznie kapitałowi brytyjskiemu. Przewidywano bowiem, że rozwój transportu przyczyni się do wzrostu wymiany handlowej, w której dominowała Wielka Brytania¹⁷. Należy też wspomnieć, że poza Paulingiem brytyjskie firmy, w przeciwieństwie do amerykańskich, przejawiały niewielkie zainteresowanie Mandzurią, co również musieli uwzględnić politycy, podejmując decyzje¹⁸. Pamiętali oni ponadto, że cały czas trwały trudne i przewlekłe negocjacje na temat pożyczki huguanguńskiej i utworzenia konsorcjum czterech mocarstw, nie chcieli zatem, aby pojawiły się jakieś nowe komplikacje. Wreszcie, mimo że Brytyjczycy mieli w Chinach znaczne interesy ekonomiczne, Chiny nie zajmowały wówczas pierwszoplanowego miejsca w brytyjskiej polityce zagranicznej¹⁹.

Wszystkie te czynniki i okoliczności sprawiały, że Wielka Brytania znalazła się w niełatwej sytuacji. Starając się osiągnąć własne cele, musiała umiejętnie godzić różne, nierzadko sprzeczne, interesy i zważać, aby zbytnio nie nadwyrężyć relacji z innymi państwami.

W połowie 1909 r. brytyjska dyplomacja dostrzegła wyraźną zmianę w amerykańskiej polityce wobec Chin. W corocznym raporcie uznano ją nawet za najistotniejsze wydarzenie dotyczące Państwa Środka. Brytyjczyków zaskoczyły zwłaszcza jej dogłębność i nagłość. Sir John Jordan, brytyjski poseł w Pekinie, pisał, że w najmniejszym stopniu nie spodziewał się takiej wolty ze strony Stanów Zjednoczonych. Wyjaśniał, że wielokrotnie rozmawiał ze swym amerykańskim odpowiednikiem, Williamem Rockhillem, który nigdy nie wspominał, aby jego rodacy zainteresowani byli udziałem w pożyczce huguanguńskiej. Jordan ostrzegał, że nowa polityka Waszyngtonu może przysporzyć Londynowi różnych trudności, zwłaszcza że Amerykanie działali pośpiesznie i energicznie chcieli wywalczyć sobie miejsce na rynku chińskim. Ich oczekiwania szybko rosły. O ile na początku twierdzili, że

¹⁶ TNA, FO 371/636/44098, Komentarz nr 1 (autor niezidentyfikowany), 3 XII 1909; TNA, FO 371/636/45915, Komentarz Alstona, 20 XII 1909; TNA, FO 371/842/5384, Komentarz Alstona, 15 II 1910; TNA, FO 371/842/8174, Komentarze Alstona i Campbella, 8 III 1910.

¹⁷ E.W. Edwards, *Great Britain and China, 1905–1911*, w: *British Foreign Policy under Sir Edward Grey*, red. F.H. Hinsley, Cambridge 1977, s. 352–353.

¹⁸ E.W. Edwards, *Great Britain and the Manchurian Railways Question, 1909–1910*, „The English Historical Review” 1966, t. LXXXI, nr 321, s. 741, 766; I.H. Nish, *Great Britain, Japan and the North-East Asia, 1905–1911*, w: *British Foreign Policy...*, s. 364.

¹⁹ Z.S. Steiner, *The Foreign Office and Foreign Policy, 1898–1914*, Cambridge 1969, s. 107; E.W. Edwards, *Great Britain and the Manchurian...*, s. 740.

zadowolą się niewielkim udziałem, to niedługo później zaczęli domagać się równego poziomu partycypacji z pozostałymi trzema mocarstwami. Jordan uznał to za niesprawiedliwe, skoro amerykańska grupa nie uczestniczyła w żmudnych negocjacjach z Chińczykami. Obawiał się zresztą, że same negocjacje trzeba będzie wznowić, aby zmodyfikować warunki umowy, która została już prawie zatwierdzona, perspektywa zaś budowy linii kolejowych przez cztery mocarstwa wydawała mu się skomplikowana. Najbardziej niepokoiły go jednak amerykańskie intencje. Zasadnie podejrzewał, że działania Waszyngtonu motywowała chęć uzyskania nie tylko korzyści ekonomicznych, lecz także politycznych. Jego zdaniem Stany Zjednoczone były wyraźnie wrogo nastawione do Japonii i dążyły do podważenia jej pozycji w Mandżurii. To z kolei zamierzały wykorzystać władze qingowskie, którym zależało na odzyskaniu kolebki dynastii, ale same były za słabe, aby przeciwstawić się wpływowi silniejszego sąsiada²⁰. Obawy Jordana podzielał minister spraw zagranicznych sir Edward Grey, który w sierpniu 1909 r. za prawdopodobną uznał amerykańsko-chińską współpracę wymierzoną przeciwko Japonii w Mandżurii²¹.

Wielka Brytania od początku nie miała wątpliwości, że zmiana amerykańskiej strategii wynikała z przyczyn politycznych. Inaugurację nowej administracji, która zamierzała prowadzić „dyplomację dolarową”, nie zaś nagły wzrost zainteresowania amerykańskich przedsiębiorców Chinami postrzegano nad Tamizą jako prawdziwy powód zmian²². W istocie – jak donosił James Bryce, brytyjski ambasador w Waszyngtonie – nowojorscy bankierzy początkowo z rezerwą odnieśli się do pomysłu udziału w pożyczce dla Chin, uznając ją za niezbyt intratną, zwłaszcza w porównaniu z inwestycjami w kraju. Dopiero nalegania ze strony rządu skłoniły ich do wyrażenia zgody. Taft i Knox argumentowali, że bardziej niż na konkretnej pożyczce zależało im na zbudowaniu pozycji do przyszłych działań oraz pokazaniu, że Stany Zjednoczone będą odtąd uczestniczyły w różnych przedsięwzięciach w Chinach²³. Mając takie informacje, Foreign Office od początku traktowało amerykańskie propozycje, w tym również plan Knoxa, bardziej w kategoriach politycznych niż ekonomicznych.

Brytyjczycy słusznie zakładali, że *spiritus movens* „dyplomacji dolarowej” w Chinach byli Taft i Knox. O prezydencie mieli raczej dobrą opinię, przynajmniej w odniesieniu do polityki zagranicznej. Doceniali jego doświadczenie

²⁰ TNA, FO 350/5, Jordan do Campbella, 22 VI 1909; ibidem, Jordan do Greya, 28 VI 1909; ibidem, Jordan do Campbella, 14 VII 1909; TNA, FO 350/6, Jordan do Greya, 7 X 1909; TNA, FO 405/425, Roczny raport na temat Chin za 1909 r.

²¹ TNA, FO 800/44/22, Grey do Jordana, 13 VIII 1909.

²² TNA, FO 371/640/27358, Komentarze nr 1 (autor niezidentyfikowany), Grega i Campbella, 21 VII 1909; TNA, FO 371/640/34010, Komentarz Grega, 13 IX 1909; TNA, FO 405/425, Roczny raport na temat Chin za 1909 r.

²³ TNA, FO 371/640/34010, Bryce do Greya, 31 VIII 1909.

dypłomatyczne i administracyjne oraz wiedzę na temat Dalekiego Wschodu. Pod tym względem przewyższał on ich zdaniem wszystkich dotychczasowych przywódców USA. W Londynie zdawano sobie sprawę, że Taft przykładał dużą wagę do rozszerzania amerykańskich wpływów w Chinach, o czym świadczyła przemowa wygłoszona w Szanghaju w 1907 r., jak i działania podjęte już po przeprowadzce do Białego Domu. Uwadze brytyjskiej dyplomacji nie umknęło bezpośrednie zaangażowanie prezydenta – udział w sformowaniu amerykańskiej grupy, interwencja na jej rzecz u regenta Chin oraz szukanie odpowiedniego kandydata na stanowisko posła w Pekinie²⁴.

O ile Tafta brytyjscy dyplomaci postrzegali raczej pozytywnie, to na temat Knoxa wyrażali się przeważnie krytycznie. Zarzucali mu brak wycucia i zdolności przewidywania. Kierowany przez niego Departament Stanu charakteryzowali jako mało kompetentny, działający niezdarnie i często dopuszczający się niedyskrecji. Knox wypadł blado zwłaszcza na tle cenionych w Londynie poprzedników – Johna Haya i Elihu Roota. Negatywnie odebrano jego decyzję – podjętą, jak podejrzewano, z pobudek osobistych i politycznych – o cofnięciu nominacji dla Charlesa Crane’a na amerykańskiego posła w Chinach, którego generalnie uznawano za odpowiednią osobę na to stanowisko. Pracownicy brytyjskiej ambasady w Waszyngtonie uważali, że sekretarz stanu był za bardzo prawnikiem, przywiązany do litery układów, a za mało znał się na ludziach. „Dla niego traktat to umowa, dyplomacja to spór sądowy, a zainteresowane państwa to strony procesu” – pisał radca ambasady Alfred Mitchell Innes. Od początku urzędowania Knoxa brytyjscy dyplomaci mieli o nim raczej niepochlebne zdanie, a zaproponowany przez niego plan dotyczący Mandżurii tylko utwierdził ich w tej opinii²⁵.

Gdy na początku października 1909 r. zawarta została wstępna umowa dotycząca linii kolejowej Jinzhou–Aigun, w czym, *nota bene*, Foreign Office w żaden sposób nie pomagało²⁶, Wielka Brytania od razu wiedziała, że może to zwiastować kłopoty. Jordan, który już w czerwcu przewidywał różne niebezpieczeństwa, pisał o bardzo delikatnym położeniu swojego kraju i ostrzegał, że być może trzeba będzie wybierać między przyjaźnią japońską i amerykańską. Jedyną nadzieję pokładał w umiarkowanej reakcji Japonii, a w dłuższej perspektywie liczył, że Wall Street zniechęci się do bycia narzędziem agresywnej polityki rządu²⁷.

²⁴ TNA, FO 371/640/27358, Bryce do Greya, 10 VII 1909; TNA, FO 405/425, Roczny raport na temat Chin za 1909 r.; TNA, FO 881/9587, Memorandum Alstona, 31 I 1910; TNA, FO 405/396/157, Bryce do Greya, 31 III 1910.

²⁵ TNA, FO 371/640/40260, Bryce do Greya, 18 X 1909; TNA, FO 371/842/6687, Wyciąg z listu Bryce’a, 22 II 1910; TNA, FO 800/82/74, Bryce do Greya, 15 III 1910; TNA, FO 405/396/157, Bryce do Greya, 31 III 1910; TNA, FO 371/875/42454, Mitchell Innes do Greya, 11 XI 1910.

²⁶ TNA, FO 405/395/185, Jordan do Greya, 6 X 1909.

²⁷ TNA, FO 350/5, Jordan do Campbella, 22 VI 1909; TNA, FO 350/6, Jordan do Campbella, 11 X 1909.

Londyn rzeczywiście dość szybko znalazł się pod presją z różnych stron. 20 października z prośbą o pomoc zwrócił się do niego Waszyngton. Whitelaw Reid, amerykański ambasador przy dworze św. Jakuba, wyjaśnił Greyowi, że dla jego państwa linia Jinzhou–Aigun miała pierwszorzędne znaczenie. Stany Zjednoczone obawiały się jednak, że nie będą mogły przystąpić do jej budowy, dopóki trwały negocjacje dotyczące pożyczki huguangskiej, dlatego chciały współpracować z Wielką Brytanią, aby sfinalizować rozmowy i wesprzeć priorytetową inicjatywę²⁸.

Możliwość zwrócenia się o pomoc zasygnalizowała też w październiku Japonia. Kierujący jej polityką zagraniczną hr. Komura Jutarō stwierdził, że linia Jinzhou–Aigun, która miała przebiegać równolegle do Kolei Południowomandzurskiej, stanowiła konkurencję dla japońskiej linii. Zamierzał więc domagać się rekompensaty w postaci dopuszczenia Japończyków do udziału w przedsięwzięciu. Gdyby Chiny odmówiły, planował stanowczo zaprotestować i poprosić o pomoc Wielką Brytanię i USA²⁹. Rozwój sytuacji bacznie śledził również rząd carski, oczekujący od Londynu konsultacji w sprawie kontrowersyjnej linii kolejowej³⁰.

Jednocześnie na wsparcie Foreign Office liczył też Pauling, gdyż umowa, którą zawarł z mandzurskim dygnitarzem, musiała jeszcze zostać zatwierdzona przez władze centralne. Te zaś nie śpieszyły się z wyrażeniem zgody, zwłaszcza że część ministrów nie była przekonana do przedsięwzięcia, a część przejawiała projapońskie nastawienie. Pauling prosił więc o interwencję dyplomatyczną w Pekinie, obawiając się, aby umowa dotycząca linii Jinzhou–Aigun nie podzieliła losu wcześniejszego jego kontraktu w Mandżurii, który nie doczekał się realizacji ze względu na obiekcje Japonii³¹.

Tak wyglądała lista oczekiwań, do których musiała się ustosunkować Wielka Brytania. Grey podejrzewał, że z prośbą o pomoc mogą się jeszcze zwrócić Chiny, jeśli Japonia zacznie na nie naciskać³². Sam minister od początku działał ostrożnie i starał się doprowadzić do „porozumienia między Ameryką, Japonią i Chinami, aby uniknąć problemów”. Zamierzał poprzeć przedsięwzięcie, ponieważ dotyczyło ono brytyjskiej firmy oraz dawało możliwość współpracy ze Stanami Zjednoczonymi, zarazem jednak zważał na japońskie interesy³³. Trudność polegała na tym, że intencje i dążenia poszczególnych państw były rozbieżne.

²⁸ TNA, FO 405/395/186, Grey do Bryce'a, 26 X 1909.

²⁹ TNA, FO 405/395/218, MacDonald do Greya, 23 X 1909.

³⁰ TNA, FO 405/395/199, Jordan do Greya, 7 XI 1909.

³¹ TNA, FO 405/395/197, Pauling and Co. do Foreign Office, 1 XI 1909; TNA, FO 405/395/246, Jordan do Greya, 19 XI 1909. Na temat wcześniejszego kontraktu i wstępnych rozmów dotyczących linii Jinzhou–Aigun zob. E.W. Edwards, *Great Britain and the Manchurian...*, s. 741, 743–749.

³² TNA, FO 405/395/186, Grey do Bryce'a, 26 X 1909.

³³ TNA, FO 405/395/198, Grey do Jordana, 5 XI 1909; TNA, FO 405/395/233, Grey do MacDonalda, 30 XI 1909.

W rozmowie z Reidem Grey wyraził gotowość do współpracy, ale zastrzegł, że będzie też popierał japońskie żądania, jeśli te się pojawiają. Wnioskując na podstawie dotychczasowych doświadczeń, podejrzewał, że Japonia będzie się domagała udziału w przedsięwzięciu. Podobnie jak wcześniej sprzeciwiał się przyznaniu jej, sprzecznego z polityką „otwartych drzwi”, monopolu w Mandżurii i możliwości blokowania obcych inwestycji kolejowych, niemniej jednak rozumiał jej obawy dotyczące konkurencji. Uważał, że skoro weszła w posiadanie Kolei Południowomandżurskiej w wyniku kosztownej wojny, miała prawo bronić swoich interesów. Grey od początku popierał jej ewentualne żądanie udziału i próbował wysondować stanowisko USA w tej sprawie. Jego plan zakładał, że oba mocarstwa anglosaskie skłonią Chiny do akceptacji uczestnictwa Japonii³⁴. Najpierw jednak Tokio musiało z takim roszczeniem w ogóle wystąpić. Wydaje się, że Grey chciał je nawet do tego przekonać, w zaufaniu informując o swojej rozmowie z Reidem³⁵.

Większą wstrzeźliwość zalecał Jordan, który nie tylko uważał, że brytyjska dyplomacja nie powinna sama proponować dopuszczenia Tokio, aby uniknąć wrażenia, że popiera je przeciwko Waszyngtonowi lub działa na niekorzyść Paulinga, lecz zasugerował także, aby nie angażować się w całą sprawę i biernie przyglądać się rozwojowi wydarzeń. Obawiał się bowiem, że jakiegokolwiek działania mogłyby zrazić Stany Zjednoczone lub Japonię, a z oboma państwami należało utrzymać dobre stosunki w Chinach. Poseł krytycznie odniósł się do japońskich roszczeń, uznając je za mało uzasadnione, samo zaś popieranie Japonii wpływało jego zdaniem negatywnie na brytyjską reputację w Chinach („cierpimy za grzechy naszego sojusznika”). Niemniej nie miał on wątpliwości, że Albion będzie musiał poświęcić swoje interesy na rzecz utrzymania „politycznej przyjaźni” z Japonią. Jordan zgadzał się z Greyem, że w tej sytuacji najlepiej byłoby nawiązać współpracę z USA, których rad Chińczycy najbardziej słuchali, i wspólnie spróbować przekonać władze pekińskie do dopuszczenia Japonii. Powodzenie inicjatywy nie było jednak pewne, ponieważ zarówno Waszyngton, jak i Pekin mogły odmówić, zwłaszcza że w budowie linii Jinzhou–Aigun dostrzegały sposobność do ograniczenia japońskich wpływów w Mandżurii³⁶.

Przewidywania Jordana poniekąd się sprawdziły. Gdy Japonia wyraziła chęć udziału w przedsięwzięciu, Pauling się zgodził, ale Chiny się temu sprzeciwiły³⁷. Zanim zapadły dalsze ustalenia na temat linii Jinzhou–Aigun,

³⁴ TNA, FO 405/395/186, Grey do Bryce’a, 26 X 1909; TNA, FO 405/395/198, Grey do Jordana, 5 XI 1909.

³⁵ TNA, FO 405/395/230, Grey do Jordana, 29 XI 1909.

³⁶ TNA, FO 350/5, Jordan do Campbella, 22 VI 1909; TNA, FO 350/6, Jordan do Greya, 7 X 1909; TNA, FO 405/395/199, Jordan do Greya, 7 XI 1909; TNA, FO 350/6, Jordan do Campbella, 11 XI 1909; *ibidem*, Jordan do Greya, 29 XI 1909.

³⁷ TNA, FO 405/395/233, Grey do MacDonalda, 30 XI 1909.

sytuacja jeszcze bardziej się skomplikowała, gdyż Knox wystąpił z planem dotyczącym całej Mandżurii.

9 listopada Reid przekazał Foreign Office propozycję, która została później nazwana planem Knoxa. W odpowiedzi na brytyjskie indagacje Stany Zjednoczone stwierdziły, że z chęcią będą współpracowały w sprawie linii Jinzhou–Aigun oraz przychylnie patrzą na możliwość dopuszczenia do inwestycji innych państw, które przestrzegają polityki „otwartych drzwi” i na których udział zgodzą się Chiny. Amerykańska dyplomacja miała jednak ambitniejszy pomysł, mogący przywrócić rzeczywiste zwierzchnictwo Chin nad Mandżurią oraz swobodę konkurencji na tym obszarze. Zakładał on, że linie kolejowe w Mandżurii zostaną wykupione przez Chiny z pieniędzy, które na ten cel pożyczą im mocarstwa. Gdyby okazało się to niemożliwe do przeprowadzenia, Departament Stanu proponował drugie działanie – aby zainteresowane państwa wspólnie sfinansowały i wybudowały linię kolejową Jinzhou–Aigun oraz dostarczyły Chinom funduszy na odkupienie innych linii łączących się z tą pierwszą³⁸.

Plan Knoxa wydawał się śmiały, niemal karkołomny, a co za tym idzie, bardzo trudny do zrealizowania, i to zarówno pod względem finansowym, jak i politycznym. Suma pieniędzy potrzebna do wykupienia kolei w Mandżurii musiałaby być pokaźna³⁹, ale jej zebranie i tak stanowiłoby zdecydowanie mniejszy problem niż przekonanie zainteresowanych państw. Knox od razu założył, że co najmniej cztery z nich muszą wyrazić zgodę – Chiny, Wielka Brytania, Rosja i Japonia. Niemal pewne było, że propozycję zaakceptują Chiny, ponieważ mogły one najwięcej zyskać. Najwięcej do stracenia miały natomiast Japonia i Rosja, toteż z ich strony można się było spodziewać najostrzejszego sprzeciwu, chociaż sekretarz stanu żywił nadzieję, że także nad Nową Anglią jego plan zostanie pozytywnie przyjęty. Opór nieprzychylnych państw chciał przewyciężyć dzięki międzynarodowej presji i perswazji, w czym niepoślednią rolę miała odegrać Wielka Brytania, na której poparcie liczył. Od jej stanowiska zależało bardzo dużo, nie dziwi zatem, że to jej najpierw Knox przedstawił swoją propozycję⁴⁰.

Plan neutralizacji zaskoczył Wielką Brytanię, która co prawda odnotowała wyraźny wzrost aktywności Stanów Zjednoczonych w Chinach, ale nie spodziewała się aż tak znacznej inicjatywy. Na początku amerykańską propozycję przyjęto nad Tamizą w umiarkowany sposób, chociaż i wówczas nie brakowało wątpliwości, z czasem natomiast zaczęły dominować zdecydowanie

³⁸ TNA, FO 405/395/204, Memorandum Reida, 9 XI 1909.

³⁹ Foreign Office szacowało, że trzeba by na ten cel wydać ok. 30–40 mln funtów szterlingów. TNA, FO 881/9587, Memorandum Alstona, 31 I 1910.

⁴⁰ Ch. Vevier, op. cit., s. 138, 142, 146; W. Scholes, M. Scholes, op. cit., s. 159. W połowie listopada USA przedstawiły też zarys swojego planu Rosji, ale pominęły jego drugą część i wszelkie odniesienia do linii Jinzhou–Aigun. Schuyler do Izwołskiego, [brak daty dziennej] XII 1909, w: FRUS 1910, Washington 1915, s. 239; P.A. Varg, *Open Door Diplomats. The Life of W.W. Rockhill*, Urbana 1952, s. 104–105.

krytyczne komentarze. Pierwsze zastrzeżenia wyraził sir Beilby Alston, szef Wydziału Dalekowschodniego w Foreign Office, powątpiewający, że Rosji i Japonii zależało na utrzymaniu w Mandżurii zasad polityki „otwartych drzwi”. Taki argument znalazł się w amerykańskim memorandum, lecz w świetle dotychczasowych poczynań obu mocarstw rzeczywiście trudno było uznać go za coś innego niż dyplomatyczne *wishful thinking*. Cały pomysł nie był więc atrakcyjny dla Rosji i Japonii i – czego wtedy jeszcze Alston nie napisał – można się było spodziewać ich sprzeciwu. Tak od początku sądził zastępca podsekretarza stanu (*assistant under-secretary*) sir Walter Langley, który o samej propozycji wyraził się z uznaniem, jako mogącej przywrócić Chinom kontrolę nad Mandżurią, ale uważał, że nawet jeśli zgodziły się na nią rząd carski, to na pewno odrzuciłaby ją Japonia⁴¹. Na inną słabość wskazywał Alston – w przekazanym memorandum nie wspomniano bowiem ani o Francji, ani o Niemczech, a tak rozbudowanej inicjatywy nie powinno się jego zdaniem rozważać bez udziału obu mocarstw. Ponadto trudno byłoby rozpatrywać udzielenie Chinom kolejnej międzynarodowej pożyczki na cele kolejowe, póki trwały negocjacje dotyczące pożyczki huguangskiej. W tej sytuacji Alston sugerował, aby odpowiedzieć w przyjacielskim tonie, że Wielka Brytania generalnie podziela zapatrywania wyrażone w pierwszej części planu, ale uważa, że ze względu na pożyczkę huguangską wszelkie rozmowy lepiej odłożyć na później. Obecnie można było natomiast rozmawiać o drugim wariantcie, aczkolwiek i w tym wypadku Alston miał wątpliwości. Nie wiedział, czy Chiny zgodzą się dopuścić kolejne państwa do udziału w linii kolejowej Jinzhou–Aigun oraz czy zamierzają odkupić inne linie w Mandżurii, które można by połączyć ze stanowiącą załazek całego systemu linią Jinzhou–Aigun. Niemniej propozycja świadczyła o tym, że USA były gotowe na umiędzynarodowienie rzeczonyj linii, co mogła wykorzystać Wielka Brytania, opowiadając się za ścisłą współpracą obu państw, aby przekonać Chiny do dopuszczenia Japonii. Dopiero później możliwe było – zdaniem Alstona – zajęcie się kwestią pożyczki na rozbudowę systemu i dołączenie innych linii kolejowych⁴².

Opinia Alstona stała się podstawą odpowiedzi, jakiej 25 listopada Grey udzielił Reidowi⁴³. Można ją ocenić jako zręczną i przemyślaną. Przynajmniej w tamtym momencie Wielka Brytania taktownie, acz zauważalnie odrzuciła pierwszą z propozycji, podając – co ciekawe – ten sam argument, którym wcześniej posłużyły się Stany Zjednoczone – pożyczkę huguangską. Ponieważ negocjacje na jej temat znalazły się w impasie, można było przypuszczać, że przeszkoda nie zostanie szybko usunięta. Dzięki temu Wielka Brytania odsunęła na później konieczność ostatecznego ustosunkowania się do kontrowersyjnego pomysłu, być może licząc, że do tego czasu problem sam

⁴¹ TNA, FO 371/636/41251, Komentarz Langleya, 9 XI 1909.

⁴² Ibidem, Komentarz Alstona, 9 XI 1909.

⁴³ TNA, FO 405/395/225, Grey do Reida, 25 XI 1909.

się rozwiąże. Na razie miała dyplomatyczne alibi pozwalające jej wybrnąć z kłopotliwego położenia bez pogarszania stosunków z innymi państwami. W odpowiedzi nie wspomniała o przewidywanym sprzeciwie Rosji i Japonii, nie chcąc zapewne pokazywać, że wpływały one na jej stanowisko oraz że przedkłada ich interesy nad amerykańskie. Jednocześnie Londyn podchwycił drugą z propozycji, ale zmodyfikował ją, aby pasowała do jego celów. Kwestię umiędzynarodowienia linii Jinzhou–Aigun zawęził do Japonii, o której dopuszczenie już wcześniej sam zabiegał. Nie odniósł się za to do możliwości dołączenia innych państw, a mogącą budzić wątpliwości sprawę pożyczki na zakup dalszych linii kolejowych odłożył na później. Można zatem uznać, że Wielka Brytania wyłuskała z planu Knoxa te elementy, które jej odpowiadały i wpisywały się w prowadzoną przez nią dotychczas politykę. Zapewne nie spodziewała się, że podobnie postąpią Stany Zjednoczone.

Knox, nie do końca zadowolony z brytyjskiej reakcji, przedstawił w połowie grudnia swoją propozycję innym zainteresowanym państwom (Rosji, Japonii, Francji, Niemcom i Chinom), dodając przy tym, że z jej głównymi założeniami zgodziła się Wielka Brytania⁴⁴. Chciał chyba w ten sposób stworzyć wrażenie, że popiera ona plan neutralizacji bardziej, niż faktycznie miało to miejsce. W odpowiedzi przesłanej do Londynu sekretarz stanu tłumaczył, że postanowił przyspieszyć działania ze względu na pojawiające się coraz częściej spekulacje prasowe. Wyraził zadowolenie, że Wielka Brytania generalnie podzielała jego punkt widzenia, oraz prosił o pomoc w uzyskaniu powszechnej akceptacji dla swojego planu. Deklarował też gotowość, aby wspólnie zabiegać w Pekinie o dopuszczenie Japonii⁴⁵.

Foreign Office było zaskoczone tym, że Stany Zjednoczone działały pośpiesznie i nie czekały na nawiązanie współpracy, chociaż sir Francis Campbell, zastępca podsekretarza stanu, przewidywał, że tak właśnie się stanie. Nad Tamizą uznano, że w takiej sytuacji należało postępować bardzo ostrożnie i poczekać na reakcje pozostałych mocarstw, zwłaszcza Japonii i Rosji, aby uniknąć podejrzeń o udział w „spisku” mającym podważyć ich pozycje w Mandżurii⁴⁶. W odpowiedzi przekazanej Reidowi Grey pominął więc wcześniejszą ogólnikową aprobatę założeń zasadniczej części planu Knoxa i argument dotyczący pożyczki huguangskiej, a zaznaczył, że czeka na stanowiska zainteresowanych państw, sugerując, że będą one miały wpływ na jego ostateczną decyzję. Deklarował tymczasem podjęcie konkretnych działań na rzecz dopuszczenia Japonii do budowy linii Jinzhou–Aigun. W Pekinie Jordan miał wspólnie z amerykańskim chargé d'affaires Henrym Fletcherem starać się przekonać

⁴⁴ Knox do O'Briena, 14 XII 1909, w: FRUS 1910, s. 236.

⁴⁵ Knox do Reida, 14 XII 1909, w: FRUS 1910, s. 236.

⁴⁶ TNA, FO 371/636/45781, Komentarze nr 1 (autor niezidentyfikowany), Alstona, Campbella i Hardinge'a, 20 XII 1909; TNA, FO 371/636/46243, Komentarze Alstona, Campbella i Greya, 21 XII 1909.

do tego władze chińskie, z kolei w Londynie Grey spotkał się z ambasadorem Katō Takaakim, aby zorientować się, jakiego udziału oczekiwała Japonia⁴⁷.

Wielka Brytania zajęła wyczekującą pozycję, ponieważ docierały do niej coraz wyraźniejsze sygnały, że Rosja i Japonia odrzucają plan Knoxa. Już pierwsza reakcja Komury po jedynie pobieżnym zapoznaniu się z propozycją zwiastowała nieprzychylnie nastawienie. W rozmowie z brytyjskim ambasadorem sir Claude'em MacDonaldem minister spraw zagranicznych skomentował z oburzeniem, że Stany Zjednoczone dążą do umiędzynarodowienia japońskiej własności uzyskanej znacznym kosztem finansowym i ludzkim⁴⁸. Niedługo później Katō poinformował Greya, że Japonia nie zaakceptuje propozycji, gdyż naruszała ona warunki traktatu pokojowego z Portsmouth, co skądinąd było zręcznym argumentem, zważywszy że USA przyczyniły się do zawarcia tego traktatu. Katō sugerował jednocześnie, że jego kraj być może zgodzi się na międzynarodowy charakter linii kolejowych, które w przyszłości zostaną wybudowane w Mandżurii⁴⁹. Nawet takie ustępstwo wydawało się jednak mało prawdopodobne. 25 grudnia MacDonald, po rozmowie z Komurą, dobitnie stwierdził, że Japonia na pewno sprzeciwi się wszelkim pomysłom dotyczącym zarówno posiadanych już przez nią linii, jak i w przyszłości wybudowanych, jeśli stanowiłyby one konkurencję dla tych pierwszych⁵⁰. Ambasadorem podważał też wysuwane przez amerykańskich dyplomatów przypuszczenie, jakoby Japonia ze względu na problemy finansowe mogła chcieć sprzedać linie kolejowe w Mandżurii, trafnie zauważając, że znaczyły one dla niej „więcej niż pieniądze”⁵¹. 12 stycznia Komura przekazał MacDonaldu, że definitywnie zdecydował się odrzucić plan Knoxa⁵².

Podobne sygnały napływały z Petersburga, ale w tym wypadku mieszały się też z pretensjami o dotychczasową politykę Londynu. Szef carskiej dyplomacji Aleksandr Izwolski był zdziwiony i niezadowolony, że nie został wcześniej poinformowany o planach dotyczących linii Jinzhou–Aigun, która miała dla jego kraju istotne znaczenie strategiczne, ponieważ docierała do granicy imperium. Zdaniem sir Arthura Nicolsona, brytyjskiego ambasadora nad Newą, niezadowolenie ministra było tym większe, że Foreign Office kontaktowało się w tej sprawie z Japonią i nawet starało się uczynić ją stroną umowy⁵³. Całą sytuację zaogniły jeszcze niefortunne działania amerykańskiej

⁴⁷ TNA, FO 405/395/282, Grey do Reida, 29 XII 1909.

⁴⁸ TNA, FO 405/395/259, MacDonald do Greya, 20 XII 1909.

⁴⁹ TNA, FO 405/395/266, Grey do MacDonalda, 23 XII 1909.

⁵⁰ TNA, FO 405/395/269, MacDonald do Greya, 25 XII 1909. Na początku stycznia z opinią Komury zgodził się premier markiz Katsura Tarō. TNA, FO 405/396/14, MacDonald do Greya, 6 I 1910.

⁵¹ TNA, FO 405/395/262, MacDonald do Greya, 21 XII 1909.

⁵² TNA, FO 405/396/24, MacDonald do Greya, 13 I 1910.

⁵³ TNA, FO 405/395/271, Nicolson do Greya, 25 XII 1909; TNA, FO 405/395/281, Nicolson do Greya, 29 XII 1909; TNA, FO 405/395/284, Nicolson do Greya, 31 XII 1909.

dplomacji. Najpierw w wyniku nieporozumienia z Departamentem Stanu nowy ambasador w Petersburgu, Rockhill, przedstawiając propozycję Knoxa, pominął drugą jej część, a gdy po kilku dniach naprawił swój błąd, stwierdził wówczas, że USA, Wielka Brytania i Chiny porozumiały się co do linii Jinzhou–Aigun⁵⁴. Izwolski odniósł więc wrażenie, że cała sprawa stanowiła *fait accompli*, a trzy rządy celowo próbowały utrzymać ją w tajemnicy przed Rosją. Minister liczył na wyjaśnienia, zwłaszcza że jego zdaniem ciągle obowiązywało porozumienie z 1899 r., na mocy którego Wielka Brytania miała nie zabiegać o koncesje kolejowe w Mandżurii⁵⁵.

Grey poczuł się w obowiązku odpowiedzieć na te zarzuty i wątpliwości. Bronił się, że nie wiedział o zainteresowaniu Rosji udziałem w przedsięwzięciu, ale jeśli chciała dołączyć, mógł starać się o jej dopuszczenie, podobnie jak w przypadku Japonii. Przekonywał, że sama umowa nie została jeszcze zatwierdzona, a w dotychczasowych negocjacjach jego ministerstwo nie uczestniczyło. Grey próbował też odeprzeć zarzut o naruszenie porozumienia z 1899 r., mętnie i zresztą niezgodnie z prawdą tłumacząc, że ograniczenie odnosiło się do koncesji kolejowych, podczas gdy umowa dotyczyła funduszy na cele kolejowe⁵⁶. Prawdziwa przyczyna niepoinformowania Rosji była bardziej prozaiczna. Jak przyznali w wewnętrznej dyskusji pracownicy Foreign Office, żaden z nich po prostu nie pomyślał o tym, aby się do niej zwrócić. Uznano to za błąd („niefortunne przeoczenie”) i zalecono, aby odtań kontaktować się z nią przed podjęciem istotniejszych działań⁵⁷.

Oficjalne wyjaśnienia brzmiały mało przekonująco i przynajmniej z początku nie usunęły rosyjskich wątpliwości i podejrzeń⁵⁸. Nicolson obawiał się, że cała sprawa mogła pogorszyć stosunki między oboma państwami, zwłaszcza jeśli rosyjska opinia publiczna uznałaby, że Wielka Brytania razem ze Stanami Zjednoczonymi potajemnie działały na rzecz dopuszczenia Japonii do linii kolejowej o strategicznym dla Rosji znaczeniu. Postawiłoby to Londyn w niekorzystnym świetle, tym bardziej że w Rosji cały czas tliły się obawy dotyczące wrogich intencji Japonii, a nawet ataku z jej strony. W kwestii zaś odpowiedzi rządu carskiego na plan Knoxa Nicolson sądził, że będzie ona odmowna⁵⁹.

⁵⁴ TNA, FO 405/395/272, Nicolson do Greya, 26 XII 1909; TNA, FO 405/395/283, Grey do Nicolsona, 30 XII 1909; P.A. Varg, op. cit., s. 104–106; Ch. Vevier, op. cit., s. 147–148.

⁵⁵ TNA, FO 405/395/274, Nicolson do Greya, 27 XII 1909; TNA, FO 405/395/277, Nota Ettera, 28 XII 1909; TNA, FO 405/395/281, Nicolson do Greya, 29 XII 1909; TNA, FO 405/396/9, Nicolson do Greya, 29 XII 1909.

⁵⁶ TNA, FO 405/395/283, Grey do Nicolsona, 30 XII 1909; TNA, FO 405/396/12, Grey do Benckendorffa, 3 I 1910. Grey minął się z prawdą, ponieważ umowa dotyczyła zarówno finansowania, jak i budowy linii kolejowej.

⁵⁷ TNA, FO 371/842/158, Komentarze Campbella, Hardinge’a i Greya, 6 I 1910.

⁵⁸ TNA, FO 405/396/27, Nicolson do Greya, 14 I 1910.

⁵⁹ TNA, FO 405/396/7, Nicolson do Greya, 25 XII 1909; TNA, FO 405/395/284, Nicolson do Greya, 31 XII 1909; Ch. Vevier, op. cit., s. 145–146; W. Scholes, M. Scholes, op. cit., s. 159–160, 164–165.

Powyższe doniesienia utwierdziły Foreign Office we wstępnym przypuszczeniu, że Rosja i Japonia odrzuca amerykańską inicjatywę, doprowadzając tym samym do jej fiaska. Właściwie wszyscy zaangażowani w sprawę członkowie brytyjskiej dyplomacji stali się o tym z czasem przekonani⁶⁰. Ich komentarze na temat planu Knoxa zaczęły być wówczas bardziej krytyczne. Przeważała opinia, że plan był niepraktyczny, gdyż nie uwzględniał realiów międzynarodowych, toteż jego realizacja wydawała się wątpliwa⁶¹. W niepochlebnych opiniach celowali zwłaszcza Alston, Jordan i sekretarz poselstwa w Pekinie William Grenfell Max Müller. Szef Wydziału Dalekowschodniego doszukiwał się w propozycji drugiego dna, ponieważ nie mógł zrozumieć, dlaczego Stany Zjednoczone z nią wystąpiły, skoro jego zdaniem oczywiste było, że Japonia i Rosja ją odrzuca. Podejrzewał, że być może administracja Tafta chciała z rozmachem zacząć swoje urzędowanie, wykazując się aktywnością w polityce zagranicznej i wzmacniając wizerunek obrońcy Chin. Według innego wyjaśnienia zuchwały plan miał poprawić notowania Knoxa, który szykował się do startu w kolejnych wyborach prezydenckich. Alston dopuszczał co prawda możliwość, że amerykańskie władze dążyły jedynie do zapewnienia swoim obywatelom nowych możliwości ekonomicznych, ale jak zauważył, w tym wypadku to rządowi zależało bardziej niż finansistom, którzy przejawiali bardzo umiarkowane zainteresowanie lokowaniem kapitału w Chinach. Alston tłumaczył też, dlaczego Londyn nie mógł poprzeć planu Knoxa. Pomijając inne trudności z jego realizacją, był on sprzeczny z postanowieniami traktatu z Portsmouth, więc bez zgody Japonii żadne państwo nie mogło go zaakceptować, inaczej naraziłoby się na zarzut prowadzenia antyjapońskiej polityki. Wielka Brytania, którą łączył z Japonią sojusz, oczywiście nie mogła tego zrobić. Co więcej, w świetle owego sojuszu Tokio miało prawo nawet poprosić ją o zbrojną pomoc w obronie swych żywotnych interesów, a za takie uznać należało zdaniem Alstona linie kolejowe w Mandżurii⁶².

Cierpkich słów na temat amerykańskiej propozycji nie szczędzili też Jordan i Max Müller. Obaj zgodnie pisali o „czysto utopijnym”, „niepraktycznym”, „nierealnym”, „zdumiewającym” i „nieprawdopodobnym” pomysłe, który od samego początku był „skazany na sromotną porażkę”. USA zignorowały bowiem fakt o kapitalnym znaczeniu – że dla Rosji i Japonii, które swoją pozycję w Mandżurii okupiły krwią i pokaźnymi wydatkami, linie kolejowe znaczyły zdecydowanie więcej niż tylko zainwestowane pieniądze i zależnie

⁶⁰ TNA, FO 371/636/46382, Komentarze Alstona i Campbella, 21 XII 1909; TNA, FO 371/636/46671, Komentarz Campbella, 28 XII 1909; TNA, FO 371/636/46693, Komentarz Alstona, 28 XII 1909; TNA, FO 405/396/63, MacDonald do Greya, 6 I 1910; TNA, FO 405/396/27, Nicolson do Greya, 14 I 1910.

⁶¹ TNA, FO 371/636/45781, Komentarze Alstona i Campbella, 20 XII 1909; TNA, FO 371/636/46671, Komentarz Alstona, 28 XII 1909.

⁶² TNA, FO 881/9587, Memorandum Alstona, 31 I 1910.

od sytuacji miały być narzędziem pokojowej ekspansji lub agresywnego wdzierania się na terytorium Chin⁶³.

Zgodnie z przewidywaniami Rosja i Japonia, po dyplomatycznych konsultacjach, tego samego dnia odrzuciły plan Knoxa. Ich zdaniem nie istniały żadne przesłanki do umiędzynarodowienia linii kolejowych w Mandżurii, ponieważ obie zasady polityki „otwartych drzwi” były tam przestrzegane. Japonia powołała się ponadto na postanowienia traktatu z Portsmouth, Rosja zaś dowodziła, że Kolej Wschodniochińska, łącząca posiadłości dalekowschodnie z resztą imperium, stanowiła istotny element systemu transportowego, dlatego jej utrata poważnie naruszyłaby interesy wielu podmiotów prywatnych i państwowych. Oba mocarstwa wyraziły zarazem gotowość do przynajmniej rozważenia udziału w linii Jinzhou–Aigun, chociaż tak naprawdę nie chciały jej powstania⁶⁴.

Wobec sprzeciwu Rosji i Japonii odpowiedzi pozostałych państw nie miały większego znaczenia. Chiny, co nie było zaskoczeniem, pozytywnie przyjęły plan Knoxa, chociaż nawet one nie przejawiały nadmiernego entuzjazmu⁶⁵. Ogólną akceptację plan uzyskał też nad Szprewą, gdzie jednak z czasem żalowano, że niemiecka odpowiedź nie była bardziej powściągliwa, gdyż wywołała nieprzychylnie komentarze w Rosji i Japonii⁶⁶. Francja, mająca podobnie jak Wielka Brytania zobowiązania sojusznicze, na początku czekała na rozwój sytuacji, a gdy Petersburg i Tokio odrzuciły amerykańską propozycję, postąpiła właściwie tak samo⁶⁷.

Sprzeciw Tokio i Petersburga całkowicie pogrzebał plan Knoxa. Przez kilka miesięcy trwały jeszcze rozmowy na temat linii Jinzhou–Aigun, ale szanse na jej wybudowanie malały ze względu na coraz większe obiekcje Japonii i zwłaszcza Rosji oraz narastające zniechęcenie Chin. Wielka Brytania zmieniła w tym czasie swoje nastawienie i przyjęła postawę „obserwatora”, biernie przyglądając się rozwojowi wydarzeń. Nie chciała angażować się

⁶³ TNA, FO 350/6, Jordan do Campbella, 7 XII 1909; ibidem, Jordan do Campbella, 1 I 1910; TNA, FO 405/425, Roczny raport na temat Chin za 1909 r.; ibidem, Roczny raport na temat Chin za 1910 r.

⁶⁴ Rockhill do Knoxa, 22 I 1910, w: FRUS 1910, s. 248–250; O'Brien do Knoxa, 24 I 1910, w: FRUS 1910, s. 250–252.

⁶⁵ Fletcher do Knoxa, 23 XII 1909, w: FRUS 1910, s. 240; TNA, FO 405/395/273, Jordan do Greya, 27 XII 1909; M.H. Hunt, *Frontier Defense and the Open Door. Manchuria in Chinese-American Relations 1895–1911*, New Haven 1973, s. 212–213, 223, 226–227.

⁶⁶ Hill do Knoxa, 24 XII 1909, w: FRUS 1910, s. 240; Hill do Knoxa, 23 II 1910, w: FRUS 1910, s. 261; J.G. Reid, *The Manchu Abdication and the Powers, 1908–1912*, Berkeley 1935, s. 98, 105–110. Na temat motywacji Niemiec zob. W. Scholes, M. Scholes, op. cit., s. 165–166; T. Dmochowski, *Walka polityczna mocarstw o dominację w dorzeczu Amuru*, Toruń 1999, s. 183–184.

⁶⁷ Bacon do Knoxa, 4 II 1910, w: FRUS 1910, s. 256; W. Rojek, op. cit., s. 112. Francja odrzuciła pierwszą część planu Knoxa, a drugą była gotowa zaakceptować, jeśli Rosja i Japonia się zgodzą.

w przedsięwzięcie, póki przeciwne mu były Petersburg i Tokio. Naciskała więc na Pekin, aby doszedł z nimi do porozumienia, ostrzegając go nawet, że nie mógł zignorować ich woli. Konsensus nie został jednak osiągnięty i mimo usilnych starań amerykańskich dyplomatów negocjacje nie doczekały się finalizacji⁶⁸.

Plan Knoxa był dla Stanów Zjednoczonych zupełną porażką, mimo że sam autor próbował ukazać go jako częściowy sukces, twierdząc, że od początku chodziło mu o ujawnienie prawdziwego nastawienia mocarstw⁶⁹. Bilans amerykańskich działań wypadł jednak wielce niekorzystnie. Z istotnych państw tylko Niemcy zgodziły się na propozycję, pozostali czterej adresaci odpowiedzieli odmownie. Rosja i Japonia nie mogły postąpić inaczej, ponieważ miały w Mandżurii żywotne interesy, o które raptem kilka lat wcześniej walczyły zbrojnie, z kolei Wielka Brytania i Francja wobec coraz wyraźniejszych napięć w Europie podporządkowały się woli sojuszników, nie chcąc ich zrazić. Niemniej do niepowodzenia przyczynił się też Departament Stanu, który działał w sposób niezdarny i mało przemyślany. Zupełnie zawiodły jego strategia negocjacyjna oraz rachuby dotyczące reakcji poszczególnych państw. Popełnił on ponadto szereg błędów, np. nie wysondował wcześniej stanowiska Rosji i Japonii, czemu dziwiło się Foreign Office⁷⁰. Być może sam plan był w ówczesnej sytuacji międzynarodowej niemożliwy do zrealizowania, ale w takim razie w ogóle nie należało go wysuwać, gdyż świadczyło to o naiwności i braku przenikliwości. Większe szanse powodzenia – jak sugerował Jordan – miałyby zapewne mniej ambitna inicjatywa, dotycząca wyłącznie linii Jinzhou–Aigun⁷¹.

Oprócz obnażenia nieudolności Departamentu Stanu plan neutralizacji przyniósł dla USA inne negatywne skutki. Doprowadził do utraty części zaufania, jakim Chiny je darzyły. Niezadowolona była też amerykańska grupa bankowa, która poprosiła Knoxa, aby w przyszłości powstrzymał się przed agresywnymi działaniami utrudniającymi jej negocjacje z partnerami biznesowymi⁷². Plan rzeczywiście wzmógł nieufność innych mocarstw, zwłaszcza Rosji i Japonii, które odtąd z większą podejrzliwością podchodziły do polityki Waszyngtonu. Jeszcze w 1912 r. Rosja wspominała Francji o konieczności

⁶⁸ TNA, FO 405/396/54, Grey do Jordana, 27 I 1910; TNA, FO 405/396/80, Grey do Maxa Müllera, 5 II 1910; TNA, FO 405/396/88, Grey do Bryce'a, 10 II 1910; TNA, FO 405/396/110, Jordan do Greya, 11 II 1910; TNA, FO 405/396/103, Grey do Bryce'a, 16 II 1910; TNA, FO 405/425, Roczny raport na temat Chin za 1910 r.; Ch. Vevier, op. cit., s. 151–166.

⁶⁹ TNA, FO 371/842/7618, Mitchell Innes do Greya, 21 II 1910.

⁷⁰ TNA, FO 371/842/3306, Komentarz Alstona, 29 I 1910. Na temat błędów amerykańskiej dyplomacji i jej ogólnej nieudolności, która zakrawała czasami na farsę, zob. M.H. Hunt, op. cit., s. 213–215, 218, 222–226; Ch. Vevier, op. cit., s. 151, 165; E.W. Edwards, *Great Britain and the Manchurian...*, s. 763–764.

⁷¹ TNA, FO 405/425, Roczny raport na temat Chin za 1909 r.

⁷² A.W. Griswold, op. cit., s. 157.

zabezpieczenia swoich interesów na Dalekim Wschodzie przed niebezpieczeństwem podobnym do planu Knoxa⁷³. Na domiar złego, przynajmniej z amerykańskiej perspektywy, plan doprowadził do zacieśnienia współpracy Rosji i Japonii. W obliczu wspólnego zagrożenia 4 VII 1910 r. – co mogło być uszczypliwością wobec Amerykanów, którzy tego dnia obchodzą święto narodowe – zawarły one nowe porozumienie dotyczące podziału i wzajemnej ochrony swych wpływów w Mandżurii⁷⁴. W ten oto sposób plan Knoxa, mający na celu podważenie pozycji Rosji i Japonii na terenie Północnego-Wschodu, przywrócenie tam pełni władzy chińskiej i swobodnej konkurencji ekonomicznej, przyniósł, jak na ironię, diametralnie przeciwne skutki. Brytyjczy dyploci niemal od początku podejrzewali, że efektem amerykańskich działań będzie właśnie zbliżenie między Petersburgiem a Tokio. Jak kąśliwie skomentował Alston, Stany Zjednoczone nieświadomie zrobiły obecnie więcej dla poprawy stosunków rosyjsko-japońskich niż podczas rokowań w Portsmouth⁷⁵. Wielka Brytania nie była więc zaskoczona zawarciem porozumienia, które z jej perspektywy było zresztą korzystne – dwa bliskie jej państwa zacieśniły kontakty. Podejrzewała nawet, że dokonają one aneksji Mandżurii, do czego ostatecznie nie doszło, chociaż w tym samym roku Japonia przyłączyła Koreę⁷⁶.

Stanowisko Wielkiej Brytanii wobec planu neutralizacji rzutowało na jej stosunki z Rosją, Japonią i USA. Po tym, jak Waszyngton wykorzystał do poparcia swojej propozycji wstępną odpowiedź Greya, która w intencji ministra miała być odmową lub co najmniej odroczyć całą sprawę, Whitehall stanął przed dylematem, jaką politykę prowadzić. Zgodnie z przewidywaniami Jordana trzeba było poniekąd wybrać między amerykańską przyjaźnią a interesami Rosji i sojuszniczej Japonii. Wielka Brytania zdecydowała się na ten drugi wariant, ponieważ USA nie zaoferowały jej w zamian niczego konkretnego na płaszczyźnie politycznej, co uzasadniałoby nadwątlenie stosunków z innymi przyjaznymi państwami. Amerykańska przychylność, choć cenna *per se*, nie równoważyła bardziej formalnych i konkretnych zobowiązań Japonii i Rosji. Dlatego też Wielka Brytania oświadczyła, że musi poczekać na odpowiedzi obu mocarstw, a kiedy okazały się one odmowne, uznała, że nie może poprzeć planu Knoxa. Podobne stanowisko zajęła podczas negocjacji

⁷³ Vieugué do Poincarégo, 12 III 1912, w: *Documents Diplomatiques Français, 1871–1914*, 3^e série, t. II, Paris 1931, s. 181. Knox zapowiadał, że w przyszłości powróci do swojego pomysłu. TNA, FO 371/842/7618, Mitchell Innes do Greya, 21 II 1910.

⁷⁴ T. Dmochowski, op. cit., s. 184.

⁷⁵ TNA, FO 405/396/27, Nicolson do Greya, 14 I 1910; TNA, FO 371/842/3306, Komentarz Alstona, 29 I 1910; TNA, FO 405/396/56, MacDonald do Greya, 29 I 1910; TNA, FO 405/425, Roczny raport na temat Chin za 1909 r.; TNA, FO 405/396/123, MacDonald do Greya, 5 II 1910.

⁷⁶ TNA, FO 371/842/4508, Komentarz nr 1 (autor niezidentyfikowany), 9 II 1910. Decyzja o aneksji Korei zapadła w połowie 1909 r., nie miała więc związku z planem Knoxa. Samą aneksję zaakceptowała Wielka Brytania. T. Dmochowski, op. cit., s. 184–186.

na temat linii Jinzhou–Aigun, gdy nie chciała podejmować żadnych działań, póki Japonia i Rosja miały obiekcje. Dążyła do naprawienia z nimi relacji i zatarcia negatywnego wrażenia, jakie zwłaszcza w Rosji wywołały jej wcześniejsze działania. Była nawet gotowa osiągnąć to kosztem interesu brytyjskiej firmy – Paulinga, której nie udzieliła dyplomatycznego wsparcia, co wywołało pewne protesty w kraju⁷⁷. Pod koniec stycznia Grey otwarcie przyznał się do błędu i przeprosił rząd carski za brak wcześniejszych konsultacji⁷⁸. Ostatecznie udało mu się udobruchać Izwolskiego, który z zadowoleniem przyjął nowe wyjaśnienia oraz ostrzeżenie, jakie Londyn wysłał do Chin. Dzięki temu zdaniem Nicolsona minęło zagrożenie dla życzliwych relacji bilateralnych⁷⁹. Powodów do narzekań nie miała natomiast Japonia. Foreign Office od początku informowało ją w zaufaniu o przebiegu rozmów z Amerykanami, udzielało wyjaśnień i broniło jej interesów⁸⁰. Generalnie mimo początkowych zgrzytów Wielka Brytania utrzymała dobre stosunki z oboma mocarstwami, które podziękowały jej za pomoc w zablokowaniu planu Knoxa⁸¹.

Opowiedzenie się po stronie Rosji i Japonii wywołało zadrażnienie w relacjach ze Stanami Zjednoczonymi. Nad Potomakiem nie kryto niezadowolonia z postępowania Wielkiej Brytanii. Najbardziej rozgoryczony był Knox, który obwiniał ją o niepowodzenie swojego planu. Miał jej za złe, że najpierw zapewniła go o swym poparciu, a potem się z tego wycofała. W dodatku zakazała Chinom – bo tak w ówczesnych realiach międzynarodowych należało według Knoxa interpretować jej ostrzeżenie – zawierać ostatecznej umowy dotyczącej linii Jinzhou–Aigun bez zgody Rosji i Japonii. Sekretarz stanu uważał, że Rosja i Japonia nie miały prawa blokować nowych inwestycji w Mandżurii, a utrzymanie przez nie kontroli nad istniejącymi liniami kolejowymi oznaczało, że polityka „otwartych drzwi” była na tym terenie „martwą literą”⁸².

⁷⁷ TNA, FO 371/842/3354, Komentarze nr 1 (autor niezidentyfikowany) i Alstona, 1 II 1910; TNA, FO 371/842/5384, Pauling and Co. do Foreign Office, 14 II 1910 [w dokumencie podano 1909 r., co jest ewidentną pomyłką]; ibidem, Komentarz Alstona, 15 II 1910; TNA, FO 405/396/105, Foreign Office do Paulinga and Co., 19 II 1910; E.W. Edwards, *Great Britain and the Manchurian...*, s. 768–769.

⁷⁸ TNA, FO 371/842/4061, Grey do Nicolsona, 27 I 1910. Zob. też: TNA, FO 371/842/3354, Komentarze Hardinge’a i Greya, 2 II 1910.

⁷⁹ TNA, FO 405/396/82, Nicolson do Greya, 7 II 1910; TNA, FO 405/396/85, Benckendorff do Greya, 8 II 1910; TNA, FO 800/73/100, Nicolson do Greya, 9 II 1910; TNA, FO 371/842/5080, Komentarz Alstona, 14 II 1910. Zadowolony z postępowania Wielkiej Brytanii był też car Mikołaj II, zastrzeżenia miał natomiast premier Piotr Stołypin. TNA, FO 371/842/5080, Nicolson do Greya, 4 II 1910; Nicolson do Greya, 15 IV 1910, w: *British Documents on the Origins of the War 1898–1914*, red. G.P. Gooch, H. Temperley, t. VIII, London 1932, s. 478–479.

⁸⁰ W styczniu 1910 r. Tokio poprosiło Londyn, aby dalej informował je o poczynaniach Waszyngtonu. TNA, FO 371/842/2822, Notatka Campbella, 25 I 1910.

⁸¹ A.W. Griswold, op. cit., s. 156.

⁸² TNA, FO 405/396/88, Grey do Bryce’a, 10 II 1910; TNA, FO 800/82/74, Bryce do Greya, 15 III 1910; TNA, FO 405/396/157, Bryce do Greya, 31 III 1910; TNA, FO 371/875/42454,

W podobnie duchu wypowiadała się część amerykańskich dziennikarzy, krytykujących Londyn za poświęcenie na rzecz Rosji i Japonii własnej pozycji na Dalekim Wschodzie, przyjaźni z USA oraz interesu Chin. Antybrytyjskie diatriby pojawiały się też przez jakiś czas w prasie wydawanej w Chinach⁸³.

Grey miał nadzieję, że zajęcie wyczekującej pozycji pozwoli uniknąć oskarżeń o zniweczenie amerykańskiej inicjatywy i przerzuci odpowiedzialność na inne państwa⁸⁴. Gdy tak się nie stało, próbował odpowiedzieć na zarzuty i załagodzić sytuację. Tłumaczył, że uznał zastrzeżenia Izwolskiego i Komury, ale nie zakazał niczego Chinom, tylko ostrzegł je, że jeśli nie posłuchają jego rady, nie poprze ich przeciwko Rosji i Japonii. Chciał uniknąć tarć, które mogłyby zagrozić pokojowi niedawno zaprowadzonemu na Dalekim Wschodzie. Żałował jedynie, że nie uprzedził Stanów Zjednoczonych o zmianie swojego stanowiska i interwencji w Pekinie, lecz – jak przyznał z rozbijającą szczerością – nie przyszło mu to do głowy⁸⁵. W liście do Bryce'a stwierdził, że nadal usilnie popierał politykę „otwartych drzwi”, ale zważał też na inne międzynarodowe zobowiązania⁸⁶. Było to chyba najlepsze podsumowanie postawy Londynu, który opowiadał się za polityką „otwartych drzwi”, jeśli nie kolidowała ona z innymi jego zobowiązaniami. Grey nie uważał zresztą, aby Rosja i Japonia łamały ją w Mandżurii, ponieważ nie wprowadziły dyskryminujących tariff kolejowych⁸⁷.

Wyjaśnienia były umiarkowanie przekonujące, niemniej Foreign Office doszło do przekonania, że sprawy nie należało już poruszać, gdyż nic by to nie dało. Brytyjska dyplomacja miała nadzieję, że niezadowolenie Stanów Zjednoczonych z czasem po prostu minie, ponieważ – jak dowodził Jordan – o stosunkach bilateralnych decydowały na szczęście ważniejsze kwestie niż sprawa liczącej ok. 800 mil linii kolejowej w Mandżurii⁸⁸. Bryce donosił, że generalnie w USA nie było antibrytyjskich nastrojów, tylko część gazet publikowała krytyczne artykuły, a coraz więcej osób główną przyczynę porażki planu neutralizacji upatrywało w nieudolności Departamentu Stanu⁸⁹. Być może Wielka Brytania nie chciała już poruszać tego

Mitchell Innes do Greya, 11 XI 1910; TNA, FO 800/83/12, Bryce do Greya, 31 I 1911; TNA, FO 405/425, Roczny raport na temat Chin za 1910 r. Zastępca Knoxa, Huntington Wilson radził nawet, aby stanowczo zakomunikować Wielkiej Brytanii, że jej postawa była odbierana jako nieprzyjazna i skłaniała USA do współpracy z Niemcami na Dalekim Wschodzie, czemu Brytyjczycy chcieliby oczywiście zapobiec. Knox nie posłuchał jednak tej sugestii. W. Scholes, M. Scholes, op. cit., s. 172.

⁸³ TNA, FO 371/843/12286, Komentarz Grega, 13 IV 1910; TNA, FO 405/425, Roczny raport na temat Chin za 1910 r.

⁸⁴ M.H. Hunt, op. cit., s. 208.

⁸⁵ TNA, FO 405/396/103, Grey do Bryce'a, 16 II 1910; TNA, FO 405/396/157, Bryce do Greya, 31 III 1910; TNA, FO 371/875/42454, Mitchell Innes do Greya, 11 XI 1910.

⁸⁶ TNA, FO 800/83/5, Grey do Bryce'a, 7 I 1911.

⁸⁷ TNA, FO 405/396/88, Grey do Bryce'a, 10 II 1910.

⁸⁸ TNA, FO 405/425, Roczny raport na temat Chin za 1910 r.

⁸⁹ TNA, FO 800/82/74, Bryce do Greya, 15 III 1910; TNA, FO 371/843/12286, Komentarz

tematu, bo z relacji jej dyplomatów wynikało, że Taft, o którym miano raczej pozytywną opinię, nie żywił szczególnej urazy. Bardziej niezadowolony był ponoć Knox, ale on akurat miał słabe notowania nad Tamizą, a plan neutralizacji tylko potwierdził ich słusność⁹⁰. Mitchell Innes uważał, że sekretarz stanu za dużą wagę przykładął do dokumentów, a w niewystarczającym stopniu wykazywał się wrażliwością historyczną. Zdaniem radcy brytyjskiej ambasady było za wcześnie, aby proponować jakieś rozwiązanie dotyczące Mandżurii, wszak nie opadły jeszcze negatywne emocje, wywołane przez niedawną wojnę, ani „nie wysechł jeszcze atrament”, którym spisano kończący ją traktat pokojowy. Należało zatem na razie unikać działań mogących doprowadzić do zacieśnienia współpracy przez Rosję i Japonię, a tym samym zatrząsnięcia drzwi na terenie Północnego-Wschodu. W całej sytuacji Innes dostrzegał jeden pozytyw – Knox dostał lekcję, której nie zapomni⁹¹. Brytyjska dyplomacja mogła mieć nadzieję, że niepowodzenie trochę utemperuje zapędy impulsywnego sekretarza stanu. Taki scenariusz sprawdził się do jakiegoś stopnia, ponieważ późniejsze działania Knoxa w sprawie Chin były bardziej rozważne. Dla Wielkiej Brytanii najważniejsze okazało się to, że administracja Tafta pozostała wobec niej przyjaźnie nastawiona i zamierzała kontynuować współpracę zarówno w Chinach, jak i na bardziej ogólnej płaszczyźnie⁹². W kolejnych latach oba mocarstwa podejmowały wspólne działania w Państwie Środka (np. w kwestii pożyczki na reformę walutową i rozwój przemysłowy Mandżurii, pożyczki reorganizacyjnej, a także podczas rewolucji Xinhai) oraz zawarły traktat arbitrażowy, który wymusił modyfikację sojuszu brytyjsko-japońskiego.

Streszczenie

Celem artykułu jest ukazanie reakcji Wielkiej Brytanii na amerykański plan umiędzynarodowienia linii kolejowych w Mandżurii, naświetlenie motywów jej działań oraz konsekwencji zajętogo stanowiska. Jesienią 1909 r. Stany Zjednoczone przedstawiły plan dotyczący Mandżurii, licząc, że nie tylko pomoże on rozwinąć interesy gospodarcze ich obywateli w tej części Chin, lecz także osłabi tam przemożne wpływy Japonii i Rosji, wynikające m.in. z posiadania przez oba państwa linii kolejowych. Amerykańskie intencje zaniepokoiły Londyn, który znalazł się w delikatnym położeniu. Zależało mu bowiem na utrzymaniu przyjaznych

Campbella, 13 IV 1910.

⁹⁰ TNA, FO 800/82/74, Bryce do Greya, 15 III 1910; TNA, FO 405/396/157, Bryce do Greya, 31 III 1910; TNA, FO 800/82/77, Bryce do Greya, 6 IV 1910; TNA, FO 371/875/42454, Mitchell Innes do Greya, 11 XI 1910; E.W. Edwards, *Great Britain and the Manchurian...*, s. 764.

⁹¹ TNA, FO 371/875/42454, Mitchell Innes do Greya, 11 XI 1910.

⁹² Ibidem; TNA, FO 405/425, Roczny raport na temat Chin za 1910 r. Podobne odczucia panowały też po drugiej stronie Atlantyku. Chociaż Grey narzekał na amerykańskie działania w Chinach, to jednocześnie zapewniał, że chciał z USA ściśle współpracować. E.W. Edwards, *Great Britain and the Manchurian...*, s. 767–768.

stosunków z Waszyngtonem, zarazem jednak był on sojusznikiem Tokio oraz pozostawał w bliskich relacjach z Petersburgiem, dla których Mandżuria miała priorytetowe znaczenie. W tej sytuacji Wielka Brytania starała się działać ostrożnie, aby nie zrazić żadnego z przychylnych jej państw, niemniej w pierwszej kolejności troszczyła się o interesy Japonii i Rosji, z którymi łączyły ją bardziej formalne zobowiązania. Toteż wstępna odpowiedź Foreign Office na amerykańską propozycję była raczej odmowna lub co najmniej obliczona na zyskanie czasu. Nie zniechęciło to Departamentu Stanu, który kontynuował zabiegi o zdobycie międzynarodowego poparcia dla swojego pomysłu. Brytyjska dyplomacja oświadczyła wówczas, że musi poczekać na reakcje pozostałych mocarstw, w tym zwłaszcza najbardziej zainteresowanych. Ponieważ zgodnie z przewidywaniami Japonia i Rosja ustosunkowały się negatywnie, nad Tamizą postąpiono tak samo, tym bardziej że krytycznie oceniano tam sam plan umiędzynarodowienia, jak i działania amerykańskiej dyplomacji.

Stanowisko zajęte przez Wielką Brytanię rzutowało na jej stosunki z innymi państwami. Mimo początkowych zastrzeżeń ze strony rządu carskiego, Rosja i Japonia były generalnie zadowolone z jej postępowania. Przeciwnie odczucia dominowały nad Potomakiem, gdzie obwiniano ją o niepowodzenie inicjatywy dotyczącej Mandżurii. Wzrost niezadowolenia nie spowodował jednak poważniejszego ochłodzenia relacji bilateralnych, które w kolejnych latach kształtowały się raczej pomyślnie, a oba mocarstwa współpracowały w kwestiach dotyczących Chin, jak i na bardziej ogólnej płaszczyźnie.

Great Britain's Position on the American Plan to Internationalise the Railways in Manchuria, 1909–10

The article aims to show Britain's reaction to the American plan to internationalise the railway lines in Manchuria, to explain the motives of British actions and the consequences of the position taken. In the autumn of 1909, the United States presented a plan for Manchuria, hoping that it would not only help develop the economic interests of its citizens in that part of China but would also weaken the overbearing influence of Japan and Russia there, stemming from the fact, among other things, that both countries had the railway lines there. American intentions worried London, which found itself in a vulnerable position. It wanted to maintain friendly relations with Washington. Still, at the same time, it was an ally of Tokyo and had close relations with St Petersburg, for which Manchuria was of first importance. In this situation, although Britain was careful not to alienate any of the states favourably inclined to it, it was primarily concerned with Japan and Russia's interests, with whom it was tied by more formal obligations. The Foreign Office's initial response to the American proposal was negative or at least calculated to buy time. This did not discourage the State Department, which continued its efforts to win international support for the plan. In response, the British said that they had to wait for the reactions of the other powers, especially those most concerned. Since, as expected, Japan and Russia reacted negatively, the same course of action was taken by London, all the more so as both the internationalisation plan and the activities of US diplomacy were criticised there.

The position taken by Great Britain affected British relations with other states. Despite initial objections from the tsarist government, Russia and Japan were generally satisfied with the British stance. The opposite sentiments prevailed on the Potomac, as the Americans blamed the British for the failure of the Manchuria plans. However, this increased dissatisfaction did not result in a more severe cooling of bilateral relations, which developed rather successfully in the following years, with the two powers cooperating on China-related issues and a more general level.

Bibliografia

- Allen H.C., *Great Britain and the United States. A History of Anglo-American Relations (1783–1952)*, New York 1955.
- Damski P.P., „Najbliższe narody”. *Stosunki brytyjsko-amerykańskie w dobie prezydentury Theodore’a Roosevelta (1901–1909)*, Warszawa 2014.
- DeConde A., *A History of American Foreign Policy*, New York 1978.
- Dmochowski T., *Walka polityczna mocarstw o dominację w dorzeczu Amuru*, Toruń 1999.
- Edwards E.W., *Great Britain and China, 1905–1911*, w: *British Foreign Policy under Sir Edward Grey*, red. F.H. Hinsley, Cambridge 1977, s. 351–361.
- Edwards E.W., *Great Britain and the Manchurian Railways Question, 1909–1910*, „The English Historical Review” 1966, t. LXXXI, nr 321, s. 740–769.
- Griswold A.W., *The Far Eastern Policy of the United States*, New York 1938.
- Hunt M.H., *Frontier Defense and the Open Door. Manchuria in Chinese-American Relations 1895–1911*, New Haven 1973.
- Nish I.H., *Great Britain, Japan and the North-East Asia, 1905–1911*, w: *British Foreign Policy under Sir Edward Grey*, red. F.H. Hinsley, Cambridge 1977, s. 362–367.
- Pajor J., *Wielka Brytania wobec kształtowania się amerykańskiej polityki „otwartych drzwi” w Chinach (1898–1900)*, „Acta Universitatis Lodzensis. Folia Historica” 2012, t. LXXXIX, s. 7–21.
- Pastusiak L., *Dyplomacja Stanów Zjednoczonych (XVIII–XIX w.)*, Warszawa 1978.
- Reid J.G., *The Manchu Abdication and the Powers, 1908–1912*, Berkeley 1935.
- Rodziński W., *Historia Chin*, Wrocław 1992.
- Rojek W., *Ekspansja mocarstw w Chinach i jej wpływ na rozwój stosunków międzynarodowych w latach 1895–1914*, Kraków 1990.
- Scholes W., Scholes M., *The Foreign Policies of the Taft Administration*, Columbia 1970.
- Steiner Z.S., *The Foreign Office and Foreign Policy, 1898–1914*, Cambridge 1969.
- Varg P.A., *Open Door Diplomat. The Life of W. W. Rockhill*, Urbana 1952.
- Vevier Ch., *The United States and China, 1906–1913. A Study in Finance and Diplomacy*, New York 1968.

Jan Pajor – dr; adiunkt w Instytucie Historii Uniwersytetu Łódzkiego oraz nauczyciel historii w Publicznym Liceum Ogólnokształcącym Uniwersytetu Łódzkiego. Specjalizuje się w historii powszechnej XIX i XX w., w tym zwłaszcza historii Stanów Zjednoczonych i Dalekiego Wschodu. E-mail: jan.pajor@uni.lodz.pl.

Jan Pajor – PhD, assistant professor at the Institute of History, University of Łódź, and history teacher at the Public Secondary School of the University of Łódź. He specialises in general history of the 19th and 20th centuries, especially the history of the United States and the Far East. E-mail: jan.pajor@uni.lodz.pl.