

## With China We Trade

---

Fregata Empress of China była pierwszym handlowym statkiem Ameryki, który wyruszył w rejs po zdobyciu przez ten kraj niepodległości. 22 lutego 1784 r. Empress of China wyruszyła z portu w Nowym Jorku, zaopatrzona w list od Jerzego Waszyngtona określający cele wyprawy.

Pieczę nad statkiem sprawował Samuel Shaw, stając się pierwszym amerykańskim biznesmenem ryzykującym handel z Państwem Środka. W chińskim porcie statek zakotwiczył 28 sierpnia 1784 r. i został bardzo gościnnie przyjęty przez chińskich przedstawicieli.

With China We Trade



Kiedy wydawało się, że wyprawa idzie niemal jak z płatka, Shaw został uwikłany w konflikt, który zrodził się po przypadkowej śmierci chińskiego rybaka, zmarłego na skutek

salwy armatniej angielskiego statku „The Lady Hughes”. Chińczycy nie mogli odnaleźć winnego wystrzału, dlatego zaocznie nałożyli na niego karę śmierci, biorąc jednocześnie w zastaw angielską jednostkę. Incydentowi nadano miano wojny kantońskiej.

Za Anglikami wstawił się Shaw, który sprzeciwił się dekretowi śmierci i zagarnięciu angielskiego statku. Amerykanin ryzykował w ten sposób nie tylko odebranie przywilejów handlowych, ale również utratę własnego statku.

Aby rozstrzygnąć spór, Amerykanin wsparł się kupcami z innych statków, zakotwiczonych w zatoce Whampoa, a następnie na spotkaniu w Kantonie starał się znaleźć rozwiązanie. Shaw zaszantażował Chiny wstrzymaniem dalszego handlu, do czasu, aż uznają one niestosowność ostatnich decyzji. Handlowcy z zagranicznych statków postawili podobny warunek i wstrzymanie stosunków handlowych

stawało się coraz bardziej realne. Doprowadziło to do sytuacji, w której władze chińskie zaoferowały łapówkę w postaci dwóch bali najlepszej jakości jedwabiu, co miało oznaczać ustanowienie przyjacielskich stosunków. W tym momencie los niefortunnego marynarza, sprawcy wcześniejszego wystrzału, był pomyślnie rozstrzygnięty.

Po powrocie do Ameryki Shaw przekazał podarunek na konto Kongresu i na mocy postanowień Kongresu Konfederacji, w 1786 r. został mianowany pierwszym konsulem Ameryki w Kantonie. Odtąd amerykańskie statki podlegały pod chiński system.

Kolejne amerykańskie statki, podobnie jak *Empress of China*, przybywając do Chin, musiały udać się do portu w Kantonie. Około 12 mil przed wpłynięciem do Macao na statek zabierano chińskiego pilota. Następnie ładunek

zgłaszano lokalnym władzom celnym, które reprezentował Hoppo – główny inspektor celny, wybierany przez cesarza na trzyletnią kadencję. Hoppo mierzył statek i na tej podstawie nakładał podatek, który musiał być zapłacony na rzecz cesarza. Bardzo często wręczano mu łapówki, zanim jeszcze obliczył właściwą należność.

Hoppo zaliczał się do najbogatszych urzędników w historii. Do kasy cesarskiej musiał oddać z góry ustaloną kwotę, zazwyczaj było to 900 tysięcy taeli, podczas gdy jego rzeczywisty dochód sięgał 11 milionów taeli. Nadwyżkę Hoppo inkasował do własnej kieszeni.

Ale również Hoppo wręczał olbrzymie łapówki wpływowym urzędnikom na dworze cesarza.

W Chinach nie obowiązywały wówczas ustalone z góry podatki na eksport, import czy opłaty za pojemność statku. Dlatego chiński system celny był

podatny na korupcję od najniższych, po najwyższe szczeble władzy. Z tej sytuacji korzystali zarówno chińscy urzędnicy, jak i zagraniczni kupcy, uznając chiński system za prawo zwyczajowe.

Należy jednak zaznaczyć, że jakiegokolwiek dalsze osobiste umowy między dwiema stronami opierały się na olbrzymim obopólnym zaufaniu, a w kontaktach handlowych obowiązywały zasady honoru i uczciwości.

*Źródła:*

*crookedlakereview.com;*  
*atimes.com; gyford.com;*  
*penobscotbayhistory.org*  
*; thecorner.org; mail-*  
*archive.com; The I. G. in*  
*Peking: letters of Robert*  
*Hart, Chinese Maritime*  
*Customs ..., Tom 1, aut.*  
*Sir Robert Hart, John King*  
*Fairbank, Kathe za*  
*Hosea B. Morse "The*  
*International Relation of*  
*the Chinese Empire",*  
*część III, wyd. Longmans*  
*Green, Londyn*  
*1910-1918*

*przez Wydział Informacji i Edukacji Antykorupcyjnej GSz CBA*