Kolej Transsyberyjska

31 maja 1891 roku rozpoczęły się pierwsze prace przy budowie Kolei Transsyberyjskiej. Za jej powstaniem stały powody polityczne, gospodarcze i strategiczne. Ponieważ łączyła ona odległe rosyjskie terytoria uznaje się, że była elementem zarówno obrony, jak i ofensywy, zabezpieczeniem interesów Rosji w rejonie Pacyfiku i zintegrowaniem jej pod względem administracyjnym.

Kolej Transsyberyjska

Realizacja projektu po wojnach krymskich, które Rosja z hukiem przegrała, została wciągnięta w rozgrywkę polityczną między poszczególnymi ministerstwami finansów, wojny i transportu, które chciały mieć kontrolę nad koleją.

Wizję cara Aleksandra II o połączeniu Sankt Petersburga z Władywostokiem podzielał książę Siergiej Witte, który sprawdził się jako dyrektor Kolei Żelaznych. Mark Elliott i

Simon Richmond w książce „Trans-Siberian Railway” nazwali go rosyjskim Cecilem Rhodesem*, któremu budowa kolei pozwoliła na zaspokojenie ambicji, a także sprawdzenie się jako zręczny dyplomata. To on najpierw zaproponował skrócenie linii kolei przez Mandżurię zamiast budowania jej na północ przez zakola Amuru.

Jednak tu na przeszkodzie stanął cesarz Chin. Wówczas, jak podają Elliot i Richmond, Witte pozyskał przychylność wpływowego chińskiego polityka, oferując mu potężne pożyczki na podreperowanie bliskiego bankructwa rządu. Samą propozycję budowy kolei postarał się przedstawić jako wspólne przedsięwzięcie chińsko-rosyjskie.

Skutkiem porozumienia było powstanie Banku Chińsko-Rosyjskiego i Kolei Wschodnio-Chińskiej, jako części Kolei Transsyberyjskiej. Podstawą prawną do jej budowy był sojuszu obronny przeciw Japonii, który podpisano 3

czerwca 1896 roku. W tej uroczystej chwili Rosję reprezentował minister spraw zagranicznych Aleksiej Łobanow-Rostowski i minister finansów Siergiej Witte. Przedstawicielem Chin był wicehrabia Li Hongzhang, którego nazwisko jest w Chinach po dziś dzień synonimem zdrajcy.

Porozumienie ugruntowało rosyjską obecność w północno-wschodnich Chinach. O ile budowa linii kolejowej nazywana była wspólnym przedsięwzięciem, w rzeczywistości podlegała całkowitej kontroli Rosji.

Książę Esper Esperowicz Uchtomski (Ухтомский Эспер Эсперович) – prezes Banku - w swoich pamiętnikach „Strategiczne zwycięstwo nad dynastią Qing" napisał, że dzień po zawarciu sojuszu podpisano kolejną umowę zatwierdzającą zdeponowanie 3 milionów rubli w Banku Rosyjsko-Chińskim z przeznaczeniem na łapówki. Pierwszy milion rubli, według wskazań

Uchtomskiego, miał zostać wypłacony w chwili, kiedy cesarz Chin ogłosi zgodę na budowę Chińskiej Kolei Wschodniej. Drugi milion – kiedy podpisany zostanie kontrakt na budowę i oznaczona trasa kolei, a trzeci - z chwilą zakończenia budowy.

Dokument potwierdzający wypłatę dla Li Hongzhong 1.702.500 rubli, pod którym podpisali się dyrektor departamentu w Ministerstwie Skarbu Rosji Romanow, Uchtomski i dowódca chińskiej armii Qitai Luo, został zdeponowany w Departamencie Skarbu Rosji.

Dla Chin umowa z Rosją była brzemienna w skutkach. Nie mogły wpływać na ruchy rosyjskich wojsk, musiały stosować też wobec niej zaniżone cła. Kolejne żądanie Rosja wysunęła w grudniu 1897 roku, kiedy Chiny zostały zmuszone do udostępnienia południowego cypla Półwyspu Liaotuńskiego i wybudowania linii kolejowej łączącej

miasto Dalian (Talien) z terytorium Rosji.

Budowa rosyjskiej linii kolejowej wzmogła w Państwie Środka nacjonalistyczne nastroje, które w 1900 roku doprowadziły do powstania bokserów, skierowanego przeciw cudzoziemcom i dynastii Quing.

Całkowity koszt budowy Kolei Transsyberyjskiej sięgał miliarda złotych rubli, kilkakrotnie więcej niż początkowo szacowano. Podczas końcowych etapów prac zauważono, że system księgowania związany z przedsięwzięciem różni się w zależności od regionu. Książę Siergiej Witte nadzorujący budowę jako minister finansów wysłał do Anatolia Kułomzina – wpływowego urzędnika z carskiego dworu memorandum następującej treści:

„(…) Budowa Kolei Transsyberyjskiej, przedsięwzięcie o tak niebagatelnym znaczeniu, wymagająca wydatków liczonych w setkach milionów rubli jest prowadzona bez

jakiejkolwiek księgowania pownoszonych kosztów.

W zasadzie rejestry zawierają kwoty wpływające i wypływające. W skutek przepracowania i braków kadrowych, każdy z odcinków linii posługuje się własnymi metodami rozliczeń. W niektórych przypadkach rejestry były niczym innym a zbiorem kwitków, itd. Niewydolność rachunkowości odbiła się na budowie kolei. Z powodu niewłaściwego sposobu rozliczeń, należało przerwać projekt do czasu interwencji księcia Mieszczerskiego. Książę Mieszczerskij zebrał komisję, która wydała rozkazy dla inżynierów, by wykonać kolej bez względu na cenę. Te działania dały w pewnym sensie podkładkę dla różnorodności systemów księgowania" (za The Russo – Japanese War Research Society, luty 1904 - wrzesień 1905 na russojapanesewar.com).

Ze względu na koszt, rozmiar i skalę trudności, Kolej Transsyberyjską uważa się za największe

przedsięwzięcie inżynierskie na świecie.

* finansista, mąż stanu, premier, twórca brytyjskiej ekspansji w Afryce Południowej, założyciel potężnego przemysłu wydobywczego diamentów i Brytyjskiej Kampanii Południowoafrykańskiej (BSAC). Terytorium należące do BSAC nazwano jego imieniem dając początek Rodezji

Źródła: Trans-Siberian Railway, aut. Mark Elliott i Simon Richmond ,Lonely Planet;history.cultural-china.com; britannica.com; russojapanesewar.com; transsib.ru; ehow.co; encyclopedia.com; naukowy.pl

Opublikowano w dniu 31.05.2017 r.

przez Wydział Informacji i Edukacji Antykorupcyjnej GSz CBA