

Kolej Transsyberyjska

31 maja 1891 r. 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.

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

Kolej Transsyberyjska



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 pt. „Trans-Siberian Railway” nazwali go rosyjskim Cecilem Rhodesem*, któremu budowa kolei pozwoliła na zaspokojenie ambicji. Witte sprawdził się również jako zręczny dyplomata. To on jako pierwsze zaproponował skrócenie linii kolei, prowadząc trasę 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 sojusz

obronny przeciw Japonii, który podpisano 3 czerwca 1896 r. W tej uroczystej chwili Rosję reprezentowali 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 zatytułowanych „Strategiczne zwycięstwo nad dynastią Qing” napisał, że dzień po zawarciu sojuszu podpisano kolejną umowę zatwierdzającą zdeponowanie 3 mln 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 zostanie trasa kolei, a trzeci - z chwilą zakończenia budowy.

Dokument potwierdzający wypłatę dla Li Hongzhong 1 mln 702 tys. 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. Chiny nie miały wpływu na ruchy rosyjskich wojsk oraz musiały stosować wobec Rosji zaniżone cła. Kolejne żądanie Rosja wysunęła w grudniu 1897 r., kiedy Chiny zostały zmuszone do udostępnienia południowego cypla Półwyspu Liaotuińskiego i

wybudowania linii kolejowej łączącej miasto Dalian (Talien) z terytorium Rosji.

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

Całkowity koszt budowy Kolei Transsyberyjskiej sięgał miliarda rubli, kilkukrotnie więcej niż początkowo szacowano. Podczas końcowych etapów prac zauważono, że system księgowania związany z przedsięwzięciem różni się w zależności od regionu. Nadzorujący budowę minister finansów - książę Siergiej Witte - 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
jakiegokolwiek
księgowania
ponoszonych kosztów.

W zasadzie rejestry
zawierają kwoty
wpływające i
wyływające. 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 r. - wrzesień 1905
r. na
russojapanesewar.com).

Ze względu na koszt,

rozmiar i skalę trudności,
Kolej Transsyberyjską
uważa się za największe
przedsięwzięcie
inżynierskie na świecie.

*Cecil Rhodes -
finansista, mąż stanu,
premier, twórca
brytyjskiej ekspansji w
Afryce Południowej,
założyciel potężnego
przemysłu
wydobyczego
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;
russojapanese war.com;
transsib.ru; ehow.co;
encyclopedia.com;
naukowy.pl*

Opublikowano w dniu 31.05.2019 r.

przez Wydział Informacji i Edukacji Antykorupcyjnej GSz CBA