

## Kolej na Kanadę

---

Rząd pierwszego premiera Kanady, Sir Johna A. Macdonalda, nie wytrzymał presji ze strony opinii publicznej oraz parlamentarzystów i 5 listopada 1873 r. podał się do dymisji. Okazało się, że już na początku swojej samorządności Kanadą wstrząsnął skandal polityczny.



Kolej na Kanadę

Wydarzenia, które doprowadziły do dymisji premiera Macdonalda nazwane zostały Skandalem Pacyficznym (Pacific Skandal) i dotyczyły kontraktu na budowę transkontynentalnej kolei, która miała połączyć wschodnie wybrzeże z zachodnim. Z politycznego punktu widzenia, budowa takiego połączenia była dla nowo tworzącego się państwa koniecznością. Transkontynentalna kolej spełniać miała nie tylko funkcję transportową, umożliwiając rozwój handlu, ale także państwowotwórczą - pomagając spoić, rozsiany po niemal dziewiczych terytoriach, naród w całość i wyegzekwować zwierzchnią władzę centrum. Było to o tyle istotne, iż od południa Kanada graniczyła z silniejszymi gospodarczo oraz dynamicznie rozwijającymi się Stanami Zjednoczonymi, które nie miały jeszcze ostatecznie ustalonych granic i co rusz chciwie spoglądały na północ. Z tego właśnie powodu w interesie państwa było, by linia

przebiegała wyłącznie przez kanadyjskie terytorium, pomimo iż - z praktycznego punktu widzenia - bardziej rozsądnym było, aby jej część przebiegała przez północ USA. Ponadto, Kolumbia Brytyjska zgodziła się na przyłączenie do Kanady właśnie pod warunkiem budowy, w przeciągu 10 lat, linii kolejowej, która miała ją połączyć ze wschodem.

Skandal wybuchł w kwietniu 1873 r., gdy pojawiły się oskarżenia, że premier Macdonald, w zamian za fundusze na potrzeby kampanii wyborczej roku 1872, która doprowadziła do ponownego zwycięstwa Partii Konserwatywnej i jego kolejnej kadencji w fotelu szefa rządu, przyznał rządowy kontrakt na budowę kolei firmie swojego darczyńcy. O kontrakt starały się dwie spółki: Inter-Oceanic Railway Company i Canada Pacific Railway Company. Wygrała ta druga i podejrzewano, że powodem zwycięstwa było to, że jej założyciel Sir Hugh Allan przekazał na rzecz kampanii konserwatystów dotację w wysokości 360 tys. dolarów. Jak później wyszło na jaw, Allan miał powiązania gospodarcze z amerykańskimi biznesmenami, którzy zaangażowani byli w budowę konkurencyjnego połączenia transkontynentalnego, co z czasem zrodziło podejrzenia, że wpłacone fundusze są pochodzenia amerykańskiego i mogą zostać wykorzystane do wywierania nacisku na kanadyjskie władze, by inwestycję przeprowadziły w sposób korzystny dla swego południowego sąsiada.

Kiedy informacje o podejrzanych interesach ujrzały światło dzienne, sytuację postanowiła wykorzystać opozycyjna Partia Liberalna. Przez Izbę Gmin przetoczyła się fala krytyki, w której parlamentarzyści dawali wyraz swojemu brakowi wiary w tłumaczenia premiera, że finansowanie jego partii nie miało nic wspólnego z rozstrzygnięciem przetargu. Podobna krytyka nadeszła ze strony prasy i opinii społecznej. Czarę goryczy przelało ujawnienie telegramu Macdonalda do prawnika Allana, w którym premier pisał: „Potrzebuję kolejnych 10 tys. dolarów. To będzie ostatni raz. Nie zawieźdź mnie. Odpowiedz dziś.”

W takich okolicznościach powołano specjalną komisję do zbadania poczynań premiera. Jednak rząd nie był w stanie wytrzymać powstałej presji i 5 listopada podał się do dymisji. Kontrakt unieważniono, a rozpisane na styczeń 1874 r. przedterminowe wybory konserwatyści przegrali i przeszli do opozycji.

Na budowę kolei rozpisano nowy konkurs i ostatecznie kontrakt otrzymała inna spółka, niepowiązana z Hugh Allanem, która budowę transkontynentalnej kolei na terenie Kanady zakończyła w listopadzie 1885 r. Co ciekawe premierem był wtedy ponownie John Macdonald.

Źródła: *archives.cbc.ca*;  
*en.wikipedia.org*; *britannica.com*;  
*collectionscanada.gc.ca*;  
*thecanadianencyclopedia.com*

*Opublikowano w dniu 5.11.2019 r.*

*przez Wydział Informacji i Edukacji Antykorupcyjnej GSz CBA*