

Kolej na Kanadę

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



Wydarzenia, które doprowadziły do dymisji premiera Macdonalda popularnie nazwane zostały *Skandalem Pacyficznym* (Pacific Skandal) i dotyczyły kontraktu na budowę transkontynentalnej kolei, która połączyłaby wschodnie wybrzeże z zachodnim. Z politycznego punktu widzenia, budowa takiego połączenia była dla nowotworzącego się państwa koniecznością. Spełniać ona miała nie tylko funkcję transportową umożliwiającą 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 graniczyła Kanada z silniejszymi gospodarczo i ludnościowo oraz dynamicznie rozwijającymi się Stanami Zjednoczonymi, które nie miały jeszcze ostatecznie ustalonych granic i co i rusz łakomie spoglądały na północ. Zakusy te czyniły kwestią

interesu narodowego, by planowana linia przebiegała wyłącznie przez kanadyjskie terytorium nawet pomimo, iż z praktycznego punktu widzenia bardziej rozsądnym było, aby jej część przebiegała przez północ USA. Ponadto jednym z warunków, pod którym Kolumbia Brytyjska zgadzała się przyłączyć do Kanady była budowa kolei łączącej ją ze wschodem w przeciągu 10 lat.

Skandal wybuchł w kwietniu 1873 roku, gdy pojawiły się oskarżenia, że premier Macdonald w zamian za fundusze na potrzeby kampanii wyborczej roku 1872, która doprowadziła do ponownego zwycięstwa jego Partii Konserwatywnej i kolejnej jego kadencji w fotelu szefa rządu, przyznał rządowy kontrakt na budowę kolei firmie swojego dobroczyńcy. O kontrakt starały się 2 spółki: Inter-Oceanic Railway Company i Canada Pacific Railway Company. Wygrała ta druga, gdyż, jak podejrzewano, jej założyciel Sir Hugh Allan przekazał na rzecz kampanii konserwatystów dotację w wysokości 360 tysięcy 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, a więc mogą posłużyć jako źródło *szantażu* i wywierania nacisku na kanadyjskie władze, by inwestycję przeprowadziły w sposób korzystny dla swego

południowego sąsiada.

Gdy podejrzane interesy wyszły w parlamencie na jaw, 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 tysięcy dolarów. To będzie ostatni raz. Nie zawieź mnie. Odpowiedz dziś.”

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

Na budowę kolei rozpisano nowy kontrakt, który otrzymała spółka już niepowiązana z Hugh Allanem, ze swojego zadania wywiązując się ostatecznie w listopadzie 1885 roku. Co ciekawe premierem wtedy był ponownie John Macdonald.

Źródła: archives.cbc.ca;
en.wikipedia.org; britannica.com;

collectionscanada.gc.ca
thecanadianencyclopedia.com