

## Misja Stevensa – amerykańska pomoc kolejowa dla Rosji na Syberii

(od powołania Międzyalianskiego Komitetu Kolejowego i Rady Technicznej do upadku Kołczaka)  
(marzec 1919 – styczeń 1920)

Zgodnie z amerykańsko-japońskim porozumieniem z 15 stycznia/10 lutego 1919 r. o alianckim nadzorze nad Koleją Transsyberyjską (KTS) i Koleją Wschodniochińską (KWCh), zaakceptowanym następnie przez kolejne państwa Ententy<sup>1</sup>, rozpoczęło się konstituowanie przewidywanych przez to porozumienie struktur.

5 marca 1919 r. o godz. 15.00 zebrał się we Władywostoku Międzyalianski Komitet Kolejowy (MKK), na przewodniczącego którego, zgodnie ze wcześniejszymi ustaleniami, wybrano Rosjanina L. A. Ustrugowa. Przedstawicielem japońskim w komitecie był Tsuneo Matsudaira<sup>2</sup> a przedstawicielem amerykańskim Charles H. Smith<sup>3</sup>, gorąco rekomendowany przez Johna F. Stevensa i amerykańskiego ambasadora w Tokio Rolanda S. Morrisa. Znający doskonale język rosyjski Smith przebywał wówczas we Władywostoku pracując tam jako manager dla Syberyjskiego Czerwonego Krzyża. Smith miał rozległe doświadczenie w problemach dotyczących kolei. Przez trzy lata był członkiem Komisji Kolejowej powołanej dla negocjacji z *Interstate Commerce Commission* dla oszacowania własności kolei amerykańskich. W 1916 r. przybył do Rosji jako ekspert ds. transportu reprezentujący interesy amerykańskie w sprawach przedsięwzięć przemysłowych. Kiedy rewolucja

<sup>1</sup> Zob. T. Dmochowski, *Misja Stevensa – amerykańska pomoc kolejowa dla Rosji na Syberii* (cz. I), *Cywilizacje w czasie i przestrzeni*, nr 7, Toruń 2001, s. 77–86; Idem, *Misja Stevensa – amerykańska pomoc kolejowa dla Rosji na Syberii* (cz. II) *Pomiędzy „czerwonymi” i „białymi”* (listopad 1917 – luty 1919), *Cywilizacje w czasie i przestrzeni*, nr 8, Toruń 2002, s. 134–156.

<sup>2</sup> Morris to Polk, March 5, 1919, *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, 1919, Russia*, Washington 1937, s. 256. Cyt. dalej jako *FRUS.1919.Russia*. Po wyjeździe Ustrugowa do Omska jego miejsce w MKK zajął Horwat – *ibidem*, przyp. 60 na s. 511.

<sup>3</sup> Polk to Caldwell, February 27, 1919, *ibidem*, s. 255.

przerwała jego pracę, w sierpniu 1917 r. został mianowany, z rekomendacji amerykańskiej *Komisji Doradczej Ekspertów Kolejowych w Rosji*, doradcą zagranicznym L. A. Ustrugowa (wiceministra komunikacji w rządzie Kiereńskiego), przy którym pozostawał aż do kwietnia 1918 r., kiedy to przyjechał do Władywostoku i ohotniczo zaciągnął się do Czerwonego Krzyża<sup>4</sup>.

Wcześniej niż MKK, bo o godz. 11.00 5 marca 1919 r., zebrała się we Władywostoku Rada Techniczna (RT), która – również zgodnie ze wcześniejszymi ustaleniami – jednogłośnie wybrała na przewodniczącego Johna F. Stevensa. Przedstawicielem brytyjskim w RT był pułkownik Jack. Z Władywostoku RT miała się przenieść do Harbinu i zainstalować w budynku administracji KWCh. Wyznaczeni zostali również przedstawiciele poszczególnych państw (z wyjątkiem chińskiego) do Rady Transportów Wojskowych (RTW). Dowódca Amerykańskich Sił Ekspedycyjnych na Syberii, generał-major William S. Graves na amerykańskiego przedstawiciela w RTW wyznaczył pułkownika Gallaghera. Dyrektor KWCh, generał Dmitrij L. Horwat poinformował przebywającego we Władywostoku Morrisa o akceptacji nadzoru nad KWCh przez MKK zapewniając, że wyda swoim podwładnym instrukcję z poleceniem wsparcia i współpracy. Natomiast Ustrugow wyraził aprobatę w imieniu rządu omskiego<sup>5</sup>. Wkrótce MKK jednogłośnie zaprosił Czechosłowaków do udziału w MKK, RT i RTW<sup>6</sup>.

Najważniejszym organem, w którego rękach spoczywała realizacja umowy, była RT. Językiem oficjalnym RT został język angielski. Po odbyciu dziewięciu posiedzeń we Władywostoku, 19 marca RT przeniosła się do Harbinu. Tam też rozlokowała się w budynku wyznaczonym przez KWCh, w którym pozostawała aż do jego spalenia w wyniku pożaru w nocy 18 stycznia 1922 r. Po tym tragicznym wydarzeniu RT przeniosła się głównego budynku biurowego KWCh gdzie pozostawała aż do rozwiązania RT w dniu 1 listopada 1922 r.<sup>7</sup>

W czerwcu 1919 r. RT utworzyła we Władywostoku Komitet Zakupów, który miał zaopatrywać koleje we wszystko, co miało zostać zakupione poza granicami Rosji. Przewodniczącym został Amerykanin. Poza nim do Komitetu weszli przedstawiciele Wielkiej Brytanii, Francji, Japonii, Chin i Rosji. Z kolei ze swego grona RT wyłoniła Komitet Finansowy, do którego weszli zasiadający w RT przedstawiciele – brytyjski, francuski, japoński, chiński i amerykański (tj. Stevens). Przewodniczącymi Komitetu w trakcie jego istnienia byli przedstawiciele brytyjski i francuski. Zadaniem Komitetu było uzyskiwanie od rosyjskich urzędników kolejowych informacji o sytuacji finansowej, zarobkach, wydatkach, listach płac oraz analiza proponowanych zmian w taryfach i innych kwestiach dotyczących finansów kolei.

<sup>4</sup> Morris to Polk, February 6, 1919, *ibidem*, s. 250.

<sup>5</sup> Morris to Polk, March 5, 1919, *ibidem*, s. 256.

<sup>6</sup> Smith to Polk, transmitted by Caldwell, March 19, 1919, *ibidem*, s. 258.

<sup>7</sup> Stevens to Hughes, March 15, 1923 (Final Report), *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States 1923*, t. 1, Washington 1938, s. 761. Cyt. dalej jako FRUS.1923, t. 1.

Raporty Komitetu były przedstawiane RT gdzie nad nimi dyskutowano i podejmowano decyzje<sup>8</sup>.

RTW ukonstytuowała się 18 marca, a jej przewodniczącym, również zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, został japoński generał Takeouchi<sup>9</sup>. Notą z 18 marca 1919 r. chiński MSZ poinformował amerykańskiego ministra w Chinach Reinscha o mianowaniu generała Czja Tseng-sia chińskim przedstawicielem w RTW, przypominając przy tym o szczególnych interesach Chin na KWCh<sup>10</sup>.

Powołane do życia struktury były słabe gdyż porozumienie kolejowe „*endowed neither the Inter-Allied Railway Committee nor the Technical Board with any real power to enforce their decrees or orders*”<sup>11</sup>.

Zgodnie z porozumieniem Stevens mianował inspektorów na poszczególne odcinki linii. Na linii Władywostok – Omsk zostali nimi Amerykanie z *Rosyjskiego Korpusu Kolejowego* (RKK). Japońscy inspektorzy dostali odcinki Nikolsk – Chabarowsk, kolej amurską i odcinek KWCh od Harbinu do Czangczunu. Brytyjczycy linię na zachód od Omska. W miarę klęsk Kołczaka amerykańscy inspektorzy byli wycofywani na wschód. Nieliczni zostali na Zabajkału skąd zostali wycofani po zakończeniu ewakuacji Czechów. Po wycofaniu RKK, w maju 1920 r., amerykańskich inspektorów na KWCh od stacji Pogranicznaja do stacji Mandżuria zastąpili chińscy z tym, że Stevens pozostawił amerykańskiego głównego inspektora i kilku ludzi z jego personelu. Podobnie wycofywani byli inspektorzy japońscy (w 1920 r.), którzy odeszli wraz z wojskiem japońskim z linii amurskiej oraz północnego odcinka kolei ussuryjskiej<sup>12</sup>.

Jednym z pierwszych problemów, przed którym stanęła MKK była kwestia sposobu podejmowania uchwał. Przedstawiciele Chin i Japonii opowiadali się za jednogłośnym ich podejmowaniem, pozostali przedstawiciele w MKK obstawali przy ich podejmowaniu większością głosów<sup>13</sup> i to stanowisko przeważało – uchwały miały zapadać większością głosów<sup>14</sup>.

Kolejnym problemem jaki zaprzętała MKK była kwestia przydzielenia odcinków linii kolejowych poszczególnym kontyngentom narodowym i zakres ich działania.

Po dyskusji, w której zastanawiano się kto ma przydziałać odcinki linii do strzeżenia kontyngentom poszczególnych narodów, w której Matsudaira uważał, że powinni to robić dowódcy wojskowi, gdyż jest to kwestia strategiczna<sup>15</sup> MKK zwrócił się więc do dowódców wojskowych aby zadecydowali w sprawie rozmieszczenia poszczególnych kontyngentów dla strzeżenia linii<sup>16</sup>.

<sup>8</sup> Stevens to Hughes, March 15, 1923 (Final Report), *ibidem*, s. 764–765.

<sup>9</sup> Smith to Polk, transmitted by Caldwell, March 19, 1919, *FRUS.1919.Russia*, s. 258.

<sup>10</sup> Reinsch to Polk, March 21, 1919, noon, *ibidem*, s. 258.

<sup>11</sup> Stevens to Hughes, March 15, 1923 (Final Report), *FRUS.1923*, t. 1, s. 760.

<sup>12</sup> Stevens to Hughes, March 15, 1923 (Final Report), *ibidem*, s. 764.

<sup>13</sup> Polk to Morris, March 21, 1919, 7 p.m., *FRUS.1919.Russia*, s. 258

<sup>14</sup> Morris to Polk, March 27, 1919, *ibidem*, s. 260.

<sup>15</sup> Smith to Polk, transmitted by Caldwell, March 17, 1919, *ibidem*, s. 257.

<sup>16</sup> Smith to Polk, transmitted by Caldwell, April 8, 1919, *ibidem*, s. 264.

Po dalszych dyskusjach w gronie wojskowych nad rozmieszczeniem poszczególnych kontyngentów na odcinkach linii KTS i KWCh, uzgodniono następującą ich lokalizację (o czym 22 kwietnia 1919 r. Smith poinformował pełniącego obowiązki sekretarza stanu Polka)<sup>17</sup>:

**Podział KTS i KWCh na odcinki strzeżone przez poszczególne kontyngenty wojsk interwencyjnych**

linia do kopalń suczańskich		Amerykanie
Władywostok (+)	Nikolsk	Amerykanie
Nikolsk (+)	Spassk (+)	Japończycy
Spassk	Ussuri (+)	Amerykanie
Ussuri	Guberowo (+)	Chińczycy
Guberowo	Karymskaja (+)	Japończycy
Wierchnieudińsk (+)	Bajkał (+)	Amerykanie
Bajkał	Omsk	Cześć
Harbin (+)	Czangczun	Chińczycy
Nikolsk	Mandżuria	Chińczycy
Mandżuria (+)	Wierchnieudińsk	Japończycy

znak (+) oznacza z miastem włącznie

Chińczycy nie byli zachwyceni wyłączeniem spod ich kontroli stacji Mandżuria, ze względu na to, że znajdowała się tam ich komora celna. Smith uważał jednak, że dowódcy wojskowi porozumieją się między sobą w tej sprawie i Japończycy oddadzą stację Chińczykom. Chińscy dowódcy ochrony kolei nie podlegali japońskiemu generałowi Otani czym z kolei nie byli zachwyceni Japończycy i sztab japoński oświadczył, że ta kwestia zostanie rozstrzygnięta w porozumieniu z rządem chińskim<sup>18</sup>.

W związku z podziałem linii pomiędzy poszczególne kontyngenty, 21 kwietnia generał Graves wydał proklamację do narodu rosyjskiego w której poinformował o porozumieniu pomiędzy aliantami, włącznie z Rosją, dotyczącym ochrony kolei, i o odcinkach strzeżonych przez Amerykanów. W proklamacji Graves wyszczególnił te odcinki: od Władywostoku (+) po Nikolsk, od Ugolni do kopalń suczańskich (+), od Spasskoje do Ussuri (+) od Wierchnieudińska (+) do Bajkału (+). Zapewnił przy tym, że jedynym celem tej operacji jest ochrona linii i jej własności oraz zapewnienie działania pociągów pasażerskich i towarowych bez przeszkód i przerw<sup>19</sup>.

Dystrybucja oddziałów nie rozwiązywała jeszcze kolejnej kwestii jaka się wyłoniła a mianowicie zakresu działania wojsk chroniących linię kolejową.

12 lutego 1919 r. szef sztabu wojsk amerykańskich generał Peyton C. March, na polecenie prezydenta Wilsona, rozkazał Gravesowi aby użył wojsk amerykańskich

<sup>17</sup> Smith to Polk, transmitted by Caldwell, April 22, 1919, *ibidem*, s. 555–556.

<sup>18</sup> Smith to Polk, transmitted by Caldwell, April 22, 1919, *ibidem*, s. 556.

<sup>19</sup> Graves to Harris (The Adjutant General), June 21, 1919 (Enclosure A: Proclamation by the Commanding General of the American Expeditionary Forces in Siberia, April 21, 1919), *ibidem*, s. 508.

dla wsparcia Stevensa w jego roli prezesa RT dla funkcjonowania kolei. Przekazał jednocześnie zgodę na wysłanie batalionu żołnierzy amerykańskich do Harbinu<sup>20</sup>.

Była to jednakże instrukcja zbyt ogólnikowa i Wilson polecił p.o. sekretarza stanu Williamowi Phillipsowi aby ten skonsultował z sekretarzem wojny Newtonem D. Bakerem instrukcję dla Gravesa. Według prezydenta „*his mission is to insure, in cooperation with his allies, uninterrupted operation of the Trans-Siberian and Chinese Eastern Railways and its suggested that the movements of his forces be limited to a zone of say three miles on either side of the railways within which zone he should exercise definite police power and prevent disturbance that might interfere with the operation of the railways*”<sup>21</sup>.

Generał March uznał prezydencką propozycję za śmieszna. Podobnie nie był nią zachwycony Baker, który dostarczył kontrargumentów prezydentowi i Phillipsowi<sup>22</sup>. Phillips napisał więc, że strzeżenie 6 milowej strefy, praktycznie do Omska, wymagałoby około 500 tys. żołnierzy, tzn. wysłania dodatkowych sił zarówno przez Japonię jak i Stany, co oddałoby Japonii rozległe odcinki linii na całej Syberii i wzmogło i tak już częste konflikty zarówno pomiędzy żołnierzami różnych kontyngentów alianckich, jak i pomiędzy nimi i lokalnymi siłami rosyjskimi. Proponował więc ograniczenie się do użycia już posiadanych sił i strzeżenia samej linii, pociągów i stacji, co w rezultacie nie doprowadziłoby do „*to justify assumption or civil control, and perhaps military repression, which in effect would mean occupation and administration of Siberia by Japan*”<sup>23</sup>.

Po konsultacji z Bakerem, który z kolei omówił całą sprawę z Marchem, Phillips podzielił również ich pogląd, iż ustalenie sześciomilowej strefy mogłoby na Rosjanach sprawiać wrażenie kontroli nie tylko ze względów policyjnych lecz również w celach politycznych i handlowych, przy czym nawet samo słowo *strefa* mogło nasuwać złe skojarzenia, sprzeczne z „*altruistycznymi celami*” Stanów Zjednoczonych i państw z nimi stowarzyszonych<sup>24</sup>.

Początkowo pogląd o ograniczeniu się do strzeżenia linii zdawał się również podzielać japoński minister wojny, generał Giichi Tanaka, w związku z czym Wilson zaakceptował propozycję Bakera, aby ograniczyć się do strzeżenia porządku na linii, stacjach i pociągach oraz do interwencji wojskowej tylko w przypadku gdy jest ona niezbędna dla funkcjonowania kolei<sup>25</sup>. Pozwoliłoby to również uniknąć wciągnięcia do rosyjskiej wojny domowej<sup>26</sup>.

<sup>20</sup> March to Graves, February 12, 1919, *ibidem* s. 253.

<sup>21</sup> The Commission to Negotiate Peace to Phillips, April 1, 1919, *ibidem*, s. 552.

<sup>22</sup> B. M. Unterberger, *America's Siberian Expedition, 1918–1922. A Study of National policy*, Durham 1956, s. 130–131.

<sup>23</sup> Phillips to the Commission to Negotiate Peace, April 4, 1919, noon, *FRUS.1919.Russia*, s. 553.

<sup>24</sup> Phillips to the Commission to Negotiate Peace, April 4, 1919, 1 p.m, *ibidem*, s. 554.

<sup>25</sup> Polk to Morris, April 16, 1919, *ibidem*, s. 554.

<sup>26</sup> Morris to Polk, April 19, 1919, *ibidem*, s. 555.

Wkrótce jednak Tanaka w rozmowie z ambasadorem Morrisem stwierdził, że powinno się ustalić strefę kolejową o szerokości do 10 kilometrów z każdej strony linii, co umieszczałoby linię poza zasięgiem artylerii a oddziały alianckie nie mogłyby wykraczać poza tą linię. Morris miał jego pogląd przedstawić Gravesowi dla zaopiniowania i przedyskutować z japońskim ministrem spraw zagranicznych<sup>27</sup>. Pełniący obowiązki sekretarza stanu Polk przywołał go do porządku, przypominając przyjęte przez Departament Stanu stanowisko i podkreślając, że „*the establishment of a military zone would lend color to a general suspicion that our joint efforts to restore the railways were actuated by a desire to secure political control over parts of Siberia*”<sup>28</sup>. Tymczasem japoński minister spraw zagranicznych podtrzymał stanowisko japońskich wojskowych a Morris nadal uważał, że jest to zgodne z polityką Departamentu Stanu<sup>29</sup>. Polk ponownie przypomniał mu więc stanowisko amerykańskie, wskazując przy tym na dużą agresywność japońskich wojskowych na Syberii i stwierdzając jednocześnie, że „*our two military forces are subordinate in importance to the working of the railways and should now be employed exclusively in assisting the Inter-Allied Committee and the boards subordinated to it under the plan proposed by Japan*”<sup>30</sup>. Morris otrzymał również niechętną wobec stref odpowiedź Gravesa<sup>31</sup>. Przekazał więc japońskiemu ministrowi spraw zagranicznych poufne memorandum, w którym przedstawił stanowisko Stanów Zjednoczonych wobec stref, zmuszając Japończyków do niechętnego porzucenia projektu ich ustanowienia<sup>32</sup>.

Aliancko-amerykańska administracja kolejowa reprezentowana przez MKK i RT od samego początku spotykała się z niechęcią i brakiem współpracy ze strony lokalnych przywódców kozackich – Siemionowa na Zabajkalu, Kałmykowa w Chabarovsku i Iwanowa-Rinowa we Władywostoku – wspieranych przez Japończyków bronią, amunicją i pieniędzmi<sup>33</sup>.

Kołczak i jego rząd pozostawał bezradny wobec działań atamanów Iwanowa-Rinowa czy Siemionowa<sup>34</sup>. MKK jednogłośnie uchwalił rezolucję, że ataman Siemionow nie ma prawa sprawdzania pociągów i bagaży oraz pobierania ceł a alianckim oddziałom wydano rozkaz aby temu zapobiegały<sup>35</sup>. Nic to jednak nie dało i Siemionow nieustannie mieszał się w sprawy funkcjonowania kolei.

<sup>27</sup> Morris to Polk, April 25, 1919, *ibidem*, s. 556.

<sup>28</sup> Polk to Morris, April 30, 1919, *ibidem*, s. 558.

<sup>29</sup> Morris to Polk, May 2, 1919, *ibidem*, s. 559.

<sup>30</sup> Polk to Morris, May 6, 1919, *ibidem*, s. 560–561.

<sup>31</sup> Morris to Polk, May 10, 1919, *ibidem*, s. 561.

<sup>32</sup> Morris to Polk, May 23, 1919, *ibidem*, s. 563–564; Polk to Morris, May 28, 1919, *ibidem*, s. 563; Morris to Polk, June 7, 1919, *ibidem*, s. 563.

<sup>33</sup> Graves to Harris (The Adjutant General), February 25, 1919, *ibidem*, s. 468–469, Morris to Polk, March 8, 1919, *ibidem*, s. 475.

<sup>34</sup> Reinsch to Lansing, undated, received January 24, 1919 (from Harris, January 20, 1919), *ibidem*, s. 464.

<sup>35</sup> Smith to Polk, transmitted by Caldwell, May 19, 1919, *ibidem*, s. 501.

Tam gdzie linii strzegli Czesi lub Amerykanie było tylko 10% problemów jakie mieli Japończycy. Na odcinkach kolei amurskiej chronionych przez Japończyków nie mogła ona funkcjonować podczas gdy na odcinkach strzeżonych przez Chińczyków i Amerykanów było niewiele problemów. Powodem było obwinianie ich przez Rosjan o pomoc dla Siemionowa i Kałmykowa<sup>36</sup>.

Przebywającemu czasowo we Władywostoku i Omsku ambasadorowi Morrisowi oraz Gravesowi nie podobały się bezpodstawne represje podejmowane wobec zwykłych obywateli zarówno przez lokalnych przywódców antybolszewickich jak i przez przedstawicieli rządu Kołczaka, w związku z czym ostrzegli, że może to wpłynąć na amerykańskie dostawy, w tym dostawy sprzętu wojskowego i kolejowego oraz na działalność Stevensa i *Rosyjskiego Korpusu Kolejowego*<sup>37</sup>. Rząd omski odpowiedział, że *de facto* nie jest w stanie sprawować kontroli nad Zabajkału i Dalekim Wschodzie Rosji<sup>38</sup>.

Sukcesy wojsk Kołczaka na froncie wschodnim wzmocniły nieco jego pozycję na Syberii. W pierwszej połowie maja odwołany został Iwanow-Rinow<sup>39</sup>. Tymczasem pojawiły się kolejne problemy. Pomimo akceptacji porozumienia kolejowego przez rząd omski (tj. rząd Kołczaka) coraz częstsze stawały się tarcia z jego przedstawicielami.

Ustrugow, jako minister komunikacji robił wszystko aby podporządkować sobie MKK i RT również „*after his apparent hearty approval of the Inter-Allied Agreement*”. Kiedy zaś mu się to nie udało, ignorował instrukcje RT albo też wydawał takie instrukcje, które były całkowicie niezgodne z instrukcjami RT. „*As a matter of fact – gorzko zauważał Stevens w raporcie sporządzonym dla sekretarza stanu po zakończeniu swojej misji – practically no coordination with the Technical Board was received from the Kolchak Government during the brief tenure of the latter's existence*”<sup>40</sup>. O złej współpracy z rosyjskimi urzędnikami kolejowymi na Syberii informowano również w niejednym raporcie<sup>41</sup>.

11 maja Graves poinformował Smitha, że rosyjski dowódca w Irkucku, powołując się na Kołczaka odmówił zgody na strzeżenie przez Amerykanów linii kolejowej od Wierchniudińska do Bajkału. 13 maja Smith zaprotestował przed MKK oświadczając, że jest to afront wobec Stanów Zjednoczonych i pogwałcenie umowy kolejowej. Poparł go zarówno komitet jak i Horwat, który skonsultował się z rządem omskim w tej sprawie i rząd wyjaśnił 23 maja, że incydent był po prostu pomyłką<sup>42</sup>.

<sup>36</sup> Smith to Lansing, November 25, 1919, *ibidem*, s. 272.

<sup>37</sup> Polk to Caldwell, March 8, 1919, *ibidem*, s. 477.

<sup>38</sup> Reinsch to Polk, March 27, 1919 (from Harris, March 25, 1919), *ibidem*, s. 484.

<sup>39</sup> Polk to the Commission to Negotiate Peace, May 14, 1919 (from Morris, May 13, 1919), *ibidem*, s. 497.

<sup>40</sup> Stevens to Hughes, March 15, 1923 (Final Report), *FRUS.1923, t. 1*, s. 763.

<sup>41</sup> Phillips to Harris, November 1, 1919 (from Stevens), *FRUS.1919.Russia*, s. 543; Smith to Lansing, transmitted by MacGowan, November 11, 1919, *ibidem*, s. 544–546.

<sup>42</sup> Smith to Polk, transmitted by Caldwell, May 24, 1919, *ibidem*, s. 503.

Kłopoty sprawiali Stevensowi również Czesi. Strzegąc kolei od Omska do Irucka, zorganizowali własną służbę kolejową. A odcinek ten był przeznaczony dla inspektorów amerykańskich. Czeski przedstawiciel w RT poinformował Stevensa, że ich kolejarze będą nadzorować linię bez oglądania się na RT i Stevensa a mianowani przez niego inspektorzy pomimo, że rząd czechosłowacki uznał porozumienie kolejowe i wynikające z niego zobowiązania, nie dostaną pozwolenia na działanie na linii pomiędzy Omskiem i Irkuckiem. Stevensowi udało się jednak dojść do porozumienia i amerykańscy inspektorzy rozpoczęli pracę na linii, a działania czeskich inspektorów ograniczono do warsztatów i parowozowni<sup>43</sup>.

Siemionow nadal poczynił sobie jak udzielny książę i jego urzędnicy usiłowali odebrać wagon amerykańskiemu członkowi RKK. Odstąpili od tego dopiero po interwencji japońskiego pułkownika Kurosawy. Amerykański wicekonsul Fowler w Czycie, interweniując w tej sprawie u Siemionowa zapytał go czy uznaje aliancką kontrolę nad koleją. W odpowiedzi usłyszał, że Siemionow nie został o niej oficjalnie poinformowany i dlatego, jako że nie został uznany przez aliantów, nie mógł z kolei uznać ich kontroli<sup>44</sup>.

Stosunków z Siemionowem nie poprawiło również jego formalne podporządkowanie się Kołczakowi<sup>45</sup>. 9 i 10 czerwca doszło do konfliktu pomiędzy wojskami amerykańskimi i oddziałami Siemionowa w Wierchnieudińsku – pułkownik Morrow zażądał wycofania pociągu pancernego Siemionowa i wezwał na pomoc oddziały by go do tego zmusić. Kiedy w końcu pociąg został wycofany, Siemionow wyjaśnił incydent celowym błędnym tłumaczeniem jakiego wg niego dopuścili się rosyjsko-żydowscy tłumacze towarzyszący wojskom amerykańskim. Oświadczył również, że został oficjalnie poinformowany o alianckiej kontroli nad koleją i nic podobnego już się nie zdarzy. O tym samym zapewnił też Stevensa<sup>46</sup>.

Ustawiczne mieszanie się Siemionowa w funkcjonowanie kolei spowodowało, że rząd amerykański zwrócił się do państw stowarzyszonych (Wielkiej Brytanii, Japonii, Chin, Francji i Włoch) aby wydali swoim przedstawicielom w MKK i dowódcom alianckim na Syberii instrukcje aby wspólnie zaprotestowali przeciwko jego działaniom<sup>47</sup>. Brytyjczycy poparli Amerykanów<sup>48</sup>, tak samo Włosi<sup>49</sup>.

Tymczasem zaczął się zmieniać układ sił na froncie, co wpłynęło również na ochronę kolei. Graves z frustracją zauważył, że Brytyjczycy i Francuzi nie mieli żadnych oddziałów i nie chronili żadnego odcinka linii<sup>50</sup>. Rząd Kołczaka, odwołując

<sup>43</sup> Stevens to Hughes, March 15, 1923 (Final Report), *FRUS.1923*, t. 1, s. 767.

<sup>44</sup> Reinsch to Polk, May 31, 1919 (from Harris, May 31, 1919), *FRUS.1919.Russia*, s. 505.

<sup>45</sup> Polk to the Commission to Negotiate Peace, June 3, 1919, *ibidem*, s. 505.

<sup>46</sup> Reinsch to Polk, undated, received June 14, 1919 (from Harris, June 12, 1919, from Fowler), *ibidem*, s. 507.

<sup>47</sup> Polk to Davis (The same to the Ambassador in Japan), June 28, 1919, *ibidem*, s. 509.

<sup>48</sup> Davis to Polk, July 11, 1919, *ibidem*, s. 510.

<sup>49</sup> Jay to Lansing, August 7, 1919, *ibidem*, s. 513.

<sup>50</sup> Graves to Harris (The Adjutant General), May 4, 1919, *ibidem*, s. 492.



się do „powagi sytuacji” apelował do Amerykanów i Japończyków o pomoc w strzeżeniu linii kolejowej w środkowej i zachodniej Syberii<sup>51</sup>. Rozpoczęta 21 czerwca ofensywa bolszewicka parła bowiem naprzód i w ręce bolszewików dostały się Perm i Kungur (1 lipca), Zlatoust (13 lipca), Jekaterynburg (15 lipca), Czelabińsk (24 lipca), Troick (4 sierpnia), Tjumeń (9 sierpnia).

Od czasu wycofania z frontu Czesi skutecznie strzegli swoich odcinków linii dominując na KTS od Irkucka do Tomska. Czesi mieszkali w pociągach w różnych miejscach na linii (1. dywizja znajdowała się w Irkucku, 2. w Tomsku, 3. w Krasnojarsku). Morris, dostrzegając ich niechęć zarówno do bolszewików jak i do Kołczaka, oceniał ich dyscyplinę jako dobrą, ale zdawał sobie sprawę, że nie chcą oni kolejny raz zimować na Syberii i jeśli nie zostaną ewakuowani do domu, to mogą nawet negocjować z bolszewikami powrót przez Rosję Europejską. Jasno dostrzegł też, że bez Czechów (a „*they can not be relied upon for assistance after next November*”) lub innej ochrony kolei jej obsługa na zachód od Irkucka będzie niemożliwa<sup>52</sup>.

Sukcesy bolszewików w walce z Kołczakiem spowodowały, że nie było żadnej możliwości wykorzystania wojsk rosyjskich do ochrony linii kolejowej. Przebywający w Omsku ambasador Morris po naradzie z alianckimi kolegami i przedstawicielami wojskowymi uważał, że potrzeba by do tego trzech dywizji piechoty (36 tys. ludzi), dywizji kawalerii (3 tys. ludzi) oraz trzech baterii artylerii, tj. razem około 40 tys. ludzi. Linię mianoby podzielić na trzy strefy: 1) od Omska do Tajgi, 2) od Tajgi do Krasnojarska i 3) od Krasnojarska do Irkucka. Morris był też przekonany, że o ile alianci nie wyślą tych dodatkowych oddziałów dla zastąpienia strzegących dotąd linii Czechów, to alianci nie będą w stanie ich obsługiwać na zachód od Irkucka. Przy tym ochrona kolei nie mogłaby polegać jedynie na strzeżeniu linii przeciwko atakom, lecz musiałyby również zakładać ekspedycje w głąb kraju w celu ścigania i rozpraszania „*elementów nieporządku gdziekolwiek się one zbiorą z zamiarem zaatakowania kolei*”. O takiej ekspedycji i jej konieczności decydować miałyby oficer dowodzący ochroną kolei<sup>53</sup>.

W rozmowie z Morrisem Kołczak prosił o dwa rodzaje pomocy – oddziały alianckie w ilości wystarczającej do strzeżenia linii komunikacyjnych oraz kredyty na zakup zaopatrzenia i wyposażenia<sup>54</sup>.

Na zarządzanych przez siebie odcinkach KWCh i Kolei Zabajkalskiej Stevens osiągnął przepustowość sześciu pociągów w każdą stronę dziennie, podczas gdy wcześniej na liniach tych tyle pociągów przejeżdżało w ciągu tygodnia<sup>55</sup>. Alianccy inspektorzy nadal jednak napotykali na poważne problemy. Mieli kłopoty z kozackimi

<sup>51</sup> Reinsch to Polk, undated, received July 15, 1919 (from Harris, July 14, 1919), *ibidem*, s. 391.

<sup>52</sup> Morris to Polk, July 22, 1919, *ibidem*, s. 395.

<sup>53</sup> Morris to Lansing, July 30, 1919, *ibidem*, s. 292–293.

<sup>54</sup> Morris to Lansing, July 27 (?), 1919, received July 29, 1919, *ibidem*, s. 399.

<sup>55</sup> Wilson to Marshall (President of the Senate), July 22, 1919, *ibidem*, s. 392.

przywódcami na linii Władywostok-Pograniczna. Na KWCh, w tym w Harbinie i na stacji Mandżuria, nie mieli kłopotów z Kozakami, a również i japońskie władze wojskowe już się tam nie mieszały w funkcjonowanie kolei, choć wojska japońskie wciąż były rozmieszczone na wszystkich stacjach, zajmując te same koszary co i wcześniej. Japończycy ukończyli również budowę własnej linii telefonicznej i telegraficznej oraz trzymają własnych urzędników kolejowych, którzy choć nie ingerują w funkcjonowanie kolei to „*are quite obviously preparing for the future*”. Linia od stacji Mandżuria do Wierchnieudińska była zdominowana przez wspieranego otwarcie przez japońskich wojskowych Siemionowa, którego cała siła zależała – wg Morrisa – od ich poparcia, przy czym jego stosunki z Kołczakiem były wyłącznie formalne. Siemionow ustawicznie ingerował w funkcjonowanie kolei, ciesząc się wielkim uznaniem ze strony dowódcy japońskiej dywizji generała Oba. Odcinek od Wierchnieudińska do stacji Mysowaja kontrolowało 2000 Amerykanów pułkownika Morrowa, który całkowicie wyeliminował stamtąd wpływy Siemionowa, a odcinek od Mysowaja do Irkucka Cześci. Wnioski Morrisa z przedstawionej sytuacji były następujące: z wyjątkiem dwóch odcinków kontrolowanych przez Amerykanów cała linia od Władywostoku do Irkucka znalazła się pod wojskową kontrolą Japończyków, wykorzystujących Kozaków dla dyskredytowania działań aliantów. Kołczak był tutaj całkowicie bezsilny. Morris był więc przekonany, że porozumienie kolejowe pokrzyżowało japońskie plany przejęcia KWCh i KTS do Czyty a przez to i plany dominacji nad północną Mandżurią i wschodnią Syberią, w związku z czym rząd japoński realizował – wg niego – nowy plan działania za pośrednictwem Kozaków, których nie będzie im się trudno pozbyć, gdy już wykonają zaplanowane dla nich zadanie<sup>56</sup>.

Rozdrażniony tym, że generał Oba odmówił ochrony życia i mienia inspektorów Stevens polecił wszystkim alianckim inspektorom wycofać się z linii na odcinku stacja Mandżuria – Wierchnieudińsk. Morris nie był tym zachwycony chociaż nie dziwił się jego poleceniu<sup>57</sup>. MKK nic nie wiedział o tym odwołaniu<sup>58</sup> i w następstwie uchwalił rezolucję mówiącą, że o wycofaniu inspektorów z odcinka linii decyduje MKK, jednakże na wypadek zagrożenia może o tym zadecydować RT pod warunkiem zaaprobowania tego przez MKK<sup>59</sup>. Ostatecznie Stevens nie wycofał swoich inspektorów z terytorium kontrolowanego przez Siemionowa<sup>60</sup>.

Przebywając w Omsku Morris, w towarzystwie Emersona, odbył naradę z p.o. rosyjskiego ministra spraw zagranicznych, rosyjskim ministrem komunikacji Ustrugowem i rosyjskim generałem odpowiedzialnym za transporty wojskowe oraz bry-

<sup>56</sup> Morris to the Acting Secretary of State, July 17, 1919, *ibidem*, s. 565–567.

<sup>57</sup> Morris to Lansing, July 27, 1919, *ibidem*, s. 568; Stevens to Lansing, August 15, 1919, *ibidem*, s. 570.

<sup>58</sup> Smith to Lansing transmitted by Caldwell, August 25, 1919, *ibidem*, s. 573.

<sup>59</sup> Smith to Lansing transmitted by Caldwell, September 2, 1919, *ibidem*, s. 578.

<sup>60</sup> Stevens to Lansing, September 4, 1919, *ibidem*, s. 579.

tyjskim wysokim komisarzem na Syberii sir Charlesem Elliotem, francuskim wysokim komisarzem na Syberii hrabią Damienem J. A. C. De Martelem i przedstawicielem japońskim Matsushimą. Morrisa i jego kolegów niepokoiło kilka kwestii. (1) Odmowy japońskich wojskowych chronienia, na wezwanie, przedstawicieli RT przed ingerencją w ich obowiązki oraz dla egzekwowania wykonania ich poleceń. (2) Ingerencji rosyjskich władz wojskowych w odprawę pociągów i w inne techniczne kwestie funkcjonowania kolei. (3) Odmowy rosyjskich funkcjonariuszy kolejowych wykonywania poleceń RT pod pretekstem, że są one niezgodne z rosyjskim prawem. Uzgodniono, że należy zapobiec mieszaniu się władz wojskowych w funkcjonowanie kolei, rosyjscy urzędnicy kolejowi otrzymują instrukcje od RT a specjalnym dekretem wszystkie prawa rosyjskie sprzeczne z wydanymi poleceniami zostają tymczasowo zawieszane. Oddziały strzegące linii miały wspierać administrację kolejową na jej żądanie. (4) RT i RTW miały się jak najszybciej przenieść do Omska. W tym też duchu alianccy przedstawiciele mieli interweniować u swych rządów. Przedstawiciele Rosji stwierdzili, że Kołczak wydał już rozkaz rosyjskim wojskowym w sprawie nieingerowania, i że wyda odpowiedni dekret rosyjskim urzędnikom kolejowym. Po dyskusji z przedstawicielami japońskiej misji wojskowej w Omsku Morris uzyskał od nich zapewnienie, że zmienią instrukcje dla swoich dowódców<sup>61</sup>. Szybko jednak przekonał się, że Japończycy nie mają zamiaru przeszkadzać Siemionowowi w jego atakach na administrację kolejową<sup>62</sup>. Generał Takayanagi, powołując się na telegram z Tokio, wyjaśnił Morrisowi, że Japończycy strzegą linii przed ingerencją w jej działanie ale nie mogą mieszać się do działań podjętych przez przedstawicieli rządu omskiego. Nieporozumienia pomiędzy przedstawicielami rządu i obywatelami krajów biorących udział w ochronie linii były wg generała kwestią do rozstrzygnięcia pomiędzy rządem omskim a rządem kraju, którego obywatel był zaangażowany w nieporozumienie. Japończycy dawali więc Siemionowowi całkowicie wolną rękę<sup>63</sup>.

W lipcu rząd omski postanowił zdymisjonować Horwata ze stanowiska komisarza rządu na Dalekim Wschodzie i mianować na jego miejsce Rozanowa<sup>64</sup>.

18 lipca MKK wysłał telegram do rządu omskiego (podpisali wszyscy członkowie z wyjątkiem Horwata, który go zaakceptował ale nie czuł się uprawniony do jego podpisania) oskarżając Siemionowa o mieszanie się w działalność kolei i żądając aby tego zaprzestał<sup>65</sup>. Jednakże rząd nigdy nie ukrywał, że nie był w stanie zmusić do posłuszeństwa Siemionowa czy Kałmykowa<sup>66</sup>.

<sup>61</sup> Morris to Lansing, July 27, 1919, *ibidem*, s. 567–568.

<sup>62</sup> Morris to Lansing, August 14, 1919, *ibidem*, s. 569.

<sup>63</sup> Morris to Lansing, August 15, 1919, *ibidem*, s. 570.

<sup>64</sup> Smith to Polk, transmitted by Caldwell, July 15, 1919, *ibidem*, s. 510.

<sup>65</sup> Smith to Polk, transmitted by Caldwell, July 19, 1919, *ibidem*, s. 511–512.

<sup>66</sup> Tenney to Polk, September 24, 1919 (from Harris: Text of Soukine's reply to Graves), *ibidem*, s. 518.

25 lipca 1919 r. MKK pod kierownictwem Smitha, po raz kolejny przypomniał Japończykom, że na wypadek jakiegokolwiek naruszenia zasad dotyczących ruchu pociągów urzędnicy kolejowi mieli, dla przywrócenia porządku, odwoływać się do pomocy wojskowych strzegących danego odcinka. Japończycy (generał Otani) raczyli odpowiedzieć w drugiej połowie sierpnia, wskazując, że będą reagować tylko przeciwko zagrożeniu zewnętrznemu (bolszewikom) ale nie w nieporozumieniach pomiędzy aliantami (w tym Rosjanami), gdyż leży to w gestii poszczególnych rządów i dyplomatów<sup>67</sup>.

Rozdrażniony japońskim stanowiskiem, jakie zaprezentowano Morrisowi i Smithowi, Departament Stanu wystąpił z długim memorandum, krytykującym japoński sposób myślenia, wspieranie Siemionowa i uchylanie się od wojskowego wsparcia alianckich inspektorów. Przypomniano w nim, że ani Stany ani Japonia nie uznały rządu omskiego i nie jest on wspomniany w planie ochrony kolei. Poza tym rząd ten zaakceptował plan a działania Rosjan powołujących się na ten rząd są nieposłuszeństwem wobec otrzymywanych odeń instrukcji. Departament ostrzegł następnie, że rozważa całkowite wycofanie się „*from all further efforts to cooperate in Siberia*” połączone z opublikowaniem oświadczenia obciążającego za to stronę japońską<sup>68</sup>.

Syberia stanowiła wówczas kłębek sprzecznych interesów politycznych. Niechętni i intrygujący przeciwko Kołczakowi Czecho-Słowacy chronili jego linie komunikacyjne de facto przedłużając trwanie jego rządu. Uznanie przez Kołczaka wspieranego przez Japończyków Siemionowa i Kałmykowa (i vice – versa) skomplikowało położenie Stevensa i jego ludzi, gdyż nie byli oni w stanie z nimi współpracować a na skutek uznania obaj dotychczasowi wrogowie Kołczaka stali się przedstawicielami jego rządu. Aby rozwikłać te sprzeczności Morris proponował porozumienie z rządem japońskim dotyczące metod ochrony kolei oraz traktowania Siemionowa i Kałmykowa. Dyskutując w tej sprawie z Matsudairą i nowym japońskim głównodowodzącym na Syberii, generałem Narimoto Oi, Morris uzyskał zapewnienie o zmianie instrukcji w tej kwestii wydanych przez dotychczasowego głównodowodzącego, generała Otani. Wówczas – jak sądził Morris – będzie można kontynuować pracę *Rosyjskiego Korpusu Kolejowego*<sup>69</sup>.

Rozmowa Morrisa, Stevensa i Matsudairy z generałem Oi, który w konsekwencji wydał rozkaz, iż oddziały japońskie mają chronić linię i jej pracowników przed atakami z zewnątrz lecz również „*against any illegal interference with the railway operations*”<sup>70</sup>, była pierwszym sygnałem zmiany stanowiska Japonii. Ponieważ jednak Japończycy zwlekali z odpowiedzią na memorandum, Departament Stanu 10 października ponowił prośbę o przedstawienie stanowiska Japonii w sprawie

<sup>67</sup> Smith to Lansing transmitted by Caldwell, August 21, 1919, *ibidem*, s. 572.

<sup>68</sup> Lansing to Atherton (chargé in Japan), August 30, 1919, *ibidem*, s. 573–578.

<sup>69</sup> Morris to Polk, September 23, 1919, *ibidem*, s. 432–433.

<sup>70</sup> Morris to Phillips, September 25, 1919, *ibidem*, s. 581–582; Smith to Lansing transmitted by Caldwell, September 28, 1919, *ibidem*, s. 583–584.

kolei i jej ochrony<sup>71</sup>. Oczekiwana odpowiedź, datowana na 30 października, była mglista lecz przynajmniej w części wychodziła naprzeciw oczekiwaniom Amerykanów – zapowiadała, że japońskie oddziały będą „*removing anything that stands in the way of the railway's operation*” i gwarantowała ochronę życia i własności inspektorów<sup>72</sup>.

20 października 1919 r. rozpoczęła się ewakuacja wszystkich oddziałów czeskich i alianckich ochraniających linię kolejową od Omska do Tajgi, równoległe z tym oddziały czeskie z linii Omsk – Irkuck miały się wycofywać na Zabajkale i na KWCh, a wraz z Czechami mieli być wycofywani alianccy inspektorzy kolejowi<sup>73</sup>. MKK całkowicie podzielał zdanie Stevensa o konieczności wycofywania inspektorów wraz z Czechami ze względu na ich bezpieczeństwo<sup>74</sup>. Dlatego też Emerson polecił z Harbinu przebywającemu w Omsku pułkownikowi Johnsonowi aby wycofywano inspektorów razem z Czechami<sup>75</sup>. Innego zdania był brytyjski generał Knox, który chciał zatrzymać brytyjskich kolejarzy bez względu na ewakuację Czechów<sup>76</sup>. Nieco wcześniej, 1 października zdesperowany rosyjski ambasador w Tokio w imieniu rządu omskiego po raz kolejny zwrócił się do Japończyków z prośbą o wysłanie oddziałów wojskowych dla strzeżenia linii od Irkucka do Omska. Jednakże 12 października Japończycy zdecydowanie odmówili<sup>77</sup>.

Pewny japońskiego poparcia Siemionow usiłował w październiku przejmować broń z transportów przeznaczonych dla Kołczaka<sup>78</sup>. Rozdrażniony samowolą atamanów Graves zwrócił się do sekretarza wojny o przysłanie batalionu artylerii polowej lub górskiej, dla zabezpieczenia wojsk amerykańskich przeciwko „*możliwym atakom kozackich pociągów pancernych*”<sup>79</sup>. Pod wpływem pogłosek o wspieranej skrycie przez Japończyków mobilizacji przez Kałmykowa, Siemionowa i Rozanowa Rosjan i nieprzyjacielskich jeńców przeciwko aliantom, Amerykanom i Czechom, Graves rozkazał amerykańskim oddziałom na linii kolei amurskiej koncentrację w Spasskoje. Smith zwołał w związku z tym członków MKK (z wyjątkiem przedstawiciela japońskiego i rosyjskiego) aby poinformować ich o działaniach atamanów, co jego koledzy z MKK w dużym stopniu potwierdzili<sup>80</sup>.

Nie tylko Czesi byli zmęczeni pobytem na Syberii. Również prawie wszyscy członkowie RKK chcieli wrócić do Stanów. Mówili przy tym, że zaciągnęli się na wojnę, która skończyła się już rok temu i podkreślali, że ich wysiłki są tu bezowoc-

<sup>71</sup> Lansing to Morris, October 10, 1919, *ibidem*, s. 586–587.

<sup>72</sup> Morris to Lansing, October 31, 1919, *ibidem*, s. 588–592.

<sup>73</sup> Stevens to Lansing, October 19, 1919, *ibidem*, s. 533.

<sup>74</sup> Smith to Lansing, transmitted by MacGowan, November 11, 1919, *ibidem*, s. 544–546.

<sup>75</sup> Tenney to Lansing, October 23, 1919 (from Harris, October 23, 1919 *ibidem*, s. 537).

<sup>76</sup> Tenney to Lansing, October 25, 1919 (from Harris, October 25, 1919), *ibidem*, s. 538.

<sup>77</sup> Morris to Lansing, October 13, 1919, *ibidem*, s. 531.

<sup>78</sup> Np. *ibidem*, s. 539, 541.

<sup>79</sup> Morris to Polk, September 23, 1919, *ibidem*, s. 434.

<sup>80</sup> Smith to Lansing, transmitted by Caldwell, October 8, 1919, *ibidem*, s. 527.

ne<sup>81</sup>. Zaniepokojony tym Lansing odpowiedział, że z uwagi na sukcesy sił antybolszewickich na południu Rosji, było teraz bardziej prawdopodobne niż kiedykolwiek wcześniej, że rząd bolszewicki upadnie, w związku z czym należało wesprzeć Kołczaka. A wycofanie alianckich inspektorów niesłuchanie utrudni jego położenie. Ponieważ wg Lansinga poprawiała się również sytuacja na Syberii, poprosił Stevensa aby zatrzymał inspektorów przy rosyjskiej ochronie kolei (tj. bez ochrony alianckiej), przynajmniej do czasu wyjaśnienia sytuacji w południowej Rosji<sup>82</sup>. Stevens odpowiedział, że ich wycofanie zależy wyłącznie od ich bezpieczeństwa, wskazując na to, że Czesi nie są w stanie skutecznie chronić linii, gdzie ciągle dochodzi do morderstw. Nie miał też zamiaru brać na siebie całej odpowiedzialności za ich bezpieczeństwo, cedując to częściowo na ich własny osąd sytuacji. Zastaniała sytuację chciał jeszcze przekonsultować z Gravesem<sup>83</sup> i następnego dnia stwierdził, że RKK będzie pracował do czasu kiedy nie wypchną ich bolszewicy<sup>84</sup>.

Dni Kołczaka były już jednak policzone. W toku trzech operacji (4 listopada 1919 – 7 stycznia 1920 r.) jego wojska zostały zniszczone i bolszewicy opanowali Syberię od Omska po Irkuck Władzę na wschodzie Kołczak przekazał swojemu antagoniście Siemionowowi.

W grudniu 1919 r. rząd amerykański postanowił ewakuować swoje wojska z Syberii. Rozpoczęta w styczniu 1920 r. ewakuacja wojsk amerykańskich zakończyła się 1 kwietnia<sup>85</sup>. W styczniu 1920 r., po wycofaniu kontyngentu włoskiego, rząd włoski wycofał swoich przedstawicieli z RT<sup>86</sup>. Oddziały brytyjskie odpłynęły z Władywostoku do Anglii jeszcze we wrześniu i listopadzie 1919 r.<sup>87</sup>, kończąc brytyjskie uczestnictwo w działaniach na Syberii i rosyjskim Dalekim Wschodzie.

Wraz z wojskiem rząd amerykański chciał również wycofać Stevensa i większość RKK<sup>88</sup>. Brytyjczycy, zaniepokojeni możliwością przejęcia kontroli nad KWCh przez Japończyków zaapelowali do Amerykanów o pozostawienie Stevensa zapowiadając, że pozostawią swojego przedstawiciela w RT (generała Becketta) tak długo jak pozostanie Stevens<sup>89</sup>. Brytyjczycy proponowali Amerykanom kontynuację

<sup>81</sup> Stevens to Lansing, October 20, 1919, *ibidem*, s. 534–535.

<sup>82</sup> Lansing to Jenkins, for Stevens, October 21, 1919, *ibidem*, s. 536.

<sup>83</sup> Stevens to Lansing, October 24, 1919, *ibidem*, s. 537–538.

<sup>84</sup> Stevens to Lansing, October 25, 1919, *ibidem*, s. 538.

<sup>85</sup> Szerzej o kulisach ewakuacji zob. T. Dmochowski, *Interwencja mocarstw na Syberii i Dalekim Wschodzie*, Toruń 1999, s. 166–169.

<sup>86</sup> Stevens to Hughes, March 15, 1923 (Final Report), *FRUS.1923*, t. 1, s. 766.

<sup>87</sup> Dok. nr 613: Foreign Office Memorandum on Siberia, nr 165784/11/57, December 1919, *Documents on British Foreign Policy 1919–1939*. Ed. by E. L. Woodward and R. Butler, seria I, t. III, ed. by R. Butler and J. P. T. Bury, London 1970, s. 717.

<sup>88</sup> Lansing to Tenney, January 19, 1920, *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, 1920*, t. 1, Washington 1936, s. 680. Cyt. dalej jako *FRUS.1920*, t. 1.

<sup>89</sup> Lindsay (The British Chargé) to Polk, February 24, 1920; Lindsay (The British Chargé) to Polk, March 12, 1920, *ibidem*, s. 681–682.

pracy MKK i porozumienia kolejowego na KWCh, jej eksploatację przez Chiny i finansowanie przez konsorcjum (a nie Japończyków)<sup>90</sup>.

Najpierw odpowiedział im Polk informując (17 marca), że Stevens zostanie w Harbinie przynajmniej do czasu ewakuowania Czecho-Słowaków<sup>91</sup>. Wszelkie wątpliwości rozwiązał nowy sekretarz stanu Colby (17 maja), który oświadczył, że Smith został już poinstruowany, iż porozumienie kolejowe pozostaje w mocy aż do czasu wycofania się Japończyków. Colby wyjaśnił, że notą z 9 stycznia Departament oświadczył, że po zakończeniu ewakuacji Czechów mają zostać wycofani eksperci kolejowi i wojska. Jednakże z analizy porozumienia kolejowego (§ 1, 1a i 5) wynikała możliwość, że może być ono kontynuowane bez udziału Brytyjczyków, Francuzów i Amerykanów, co dawałoby dominującą pozycję Japończykom przy słabości Chińczyków i Rosjan<sup>92</sup>.

Upadek Kołczaka spowodował więc załamanie akcji udzielenia pomocy kolejowej Rosji. Amerykanie, z początku zdecydowani na równoległe z wojskiem wycofanie ekspertów kolejowych, postanowili jednak pozostawić Stevensa do czasu ewakuacji Czechów i Japończyków, nie chcąc zostawiać Tokio wolnej ręki na rosyjskim Dalekim Wschodzie i w kwestii KWCh, gdzie Amerykanie starali się bronić interesów Rosji przeciwko zakusom tak Tokio jak i Chin.

<sup>90</sup> Davis (The Ambassador in Great Britain) to Colby, April 28, 1920, *ibidem*, s. 688; Colby to Bell (The Chargé in Japan), May 17, 1920, *ibidem*, s. 690–691.

<sup>91</sup> Polk to Lindsay, March 17, 1920, *ibidem*, s. 683.

<sup>92</sup> Colby to Bell, May 17, 1920, *ibidem*, s. 690.