

Andrej Ivanuša

## ZLATI KLIN

Vrana vrani ne izkljuje oči ali največje poslovne prevare v zgodovini.

*Štirje možje v frakih so sedeli v salonskem vagonu posebnega vladnega vlaka, ki jih je peljal na slovesnost. Eden izmed njih je odprl umetelno rezbarjeno leseno škatlo. V njej je na žametni podlagi ležal zlati klin za pritrjevanje železniških tirov na pragove. V tistem trenutku še niso slutili, da jih bodo čez nekaj trenutkov ugrabili in se tako znašli sredi ene izmed največjih poslovnih in finančnih prevar.*

### PIRAMIDA SREDI NIČESAR

Sredi ameriškega kontinenta v državi Wyoming v okrožju Albany stoji 18 metrov visoka kamnita piramida. Okrog nje se na nadmorski višini 2415 metrov razprostira suha planjava porasla le z uborno travo. Zgradili so jo leta 1880 v spomin na poseben dogodek, ki se je na tem od boga pozabljenem kraju zgodil leta 1869. Na tem mestu sta se namreč tistega leta staknila dva kraka prve transkontinentalne železnice na severno-ameriškem kontinentu. Zgrajena je v čast bratov Ames, Oakesa in Oliverja mlajšega, ki sta bila financerja družbe Union Pacific Railroad (UPR). A izza njune navidezne uspešne poslovne dejavnosti se je skrivala velikanska finančna goljufija. Še danes je to ena izmed treh največjih goljufij na svetu.



Amesova piramida označuje mesto, kjer sta se nekoč staknila dva dela severnoameriške transkontinentalne železnice.

Ob tem je zanimivo tudi to, da danes poteka železnica skoraj 10 kilometrov južneje od mesta, kjer stoji piramida. Nedaleč stran so v tistih časih zgradili majhno servisno postajo,

kjer so zamenjavali lokomotive ali pa so jih oskrbeli s premogom in vodo ter opravili manjša popravila. Okrog postajališča je hitro zraslo mesto Sherman. Zgradili so pet zgradb in remizo s krožnim obračališčem ter vetrnico, ki je črpala vodo v rezervoar za oskrbo lokomotiv. Ker je to bila najvišja točka, do katere je prišla železnica na poti čez kontinent, so tukaj opravili vsa ta tehnična opravila, da so se lahko vlakovne kompozicije varno spustile na drugo stran. Čez suho hudourniško strugo so v bližini mesta zgradili lesen palični most. Pravzaprav so ga v celoti izdelali v Chicagu in ga prenesli na vgradno mesto. Bil je visok 40 metrov in ob tem v tistem času most na najvišji nadmorski višini na svetu. V mesto se je naselilo nekaj sto prebivalcev, ki so postavili javno skladišče, poštni urad, šolo, dva hotela in dve gostišči.



*Potek zadnjega dela transkontinentalne železnice. Modra barva označuje del, ki ga je gradila Union Pacific Railroad in tu so izvedli največjo prevaro tistega časa .*

Vendar se je leta 1900 družba Union Pacific Railroad Company odločila, da bo progo prestavila za 5 kilometrov južneje in ob ponovni rekonstrukciji proge leta 1918, jo je postavila še naslednjih 5 kilometrov proti jugu. To je bil usoden udarec za mesto, ki so ga začeli njegovi prebivalci zapuščati. Do danes sta tam ostala samo majhno spominsko pokopališče in kamnita piramida sredi ničesar.

## **SLOVESNOST Z ZAMUDO**

Za sedmi maj 1869 je bila predvidena zgodovinska slovesnost. Po vseh Združenih državah Amerike so časopisi zanosno poročali, da je državi uspelo nekaj nemogočega, dokončno so zgradili prvo transkontinentalno železnico imenovano Pacific Railroad. Zadnji del tega podviga je potekal po zahtevnem terenu čez Rocky Mountains (Skalno gorovje) v času od 1863 do 1869. Za tiste čase nemogočo »marsovsko« nalogo (citat iz takratnega časopisa) sta si razdelili dve zasebni podjetji. Podjetje Union Pacific Railroad je gradilo 1450 kilometrov dolg odsek od mesteca Council Bluffs v državi Iowa na bregu reke Missouri proti zahodu. Podjetje The Central Pacific pa je polagalo tire 1100 kilometrov daleč od Sacramenta v Kaliforniji preko gorovja Sierra Nevada proti vzhodu. V podvigu je sodelovalo tudi majhno

podjetje Western Pacific Railroad Company, ki je preostalih 212 kilometrov med pacifiškim pristaniščem Oakland in Sacramentom zgradilo leto dni kasneje.

Na začetku omenjeni štirje možje, ki so se peljali na slovesnost, so bili vladni uslužbenci. S seboj so imeli zlati klin, ki bi ga morali slovesno zabiti v zadnji železniški prag in s tem svečano razglasiti, da je proga zgrajena in odprta za promet. A kakšnih 10 kilometrov pred zadnjim postankom pri mestecu Sherman, je vlak obkolila množica ljudi in ga prisilno zaustavila. Vdrla je vanj in iz njega izvlekla vladne zastopnike. Odpeljali so jih v skladišče v mestu in od njih zahtevali, da se skupaj z delegacijo graditeljev proge odpravijo nazaj v Washington, kjer bodo zahtevali poplačilo njihovega dela.

Štirim vladnim predstavnikom ni bilo nič jasno. Saj je vlada ZDA vendar redno in v celoti plačala vse račune, ki so jih družbe izstavile. Res je bil projekt precej drag, vendar je potekal čez zelo zahteven teren. A delavci so trdili, da zadnji dve leti niso prejeli niti centa za svoje delo. Družba Union Pacific Railroad jim je plačevala le hrano in jim dala uborno streho nad glavo. Po pogovorih so vladni predstavniki obljubili pomoč pri preiskavi problema in preko telegrafa na poštne uradu v mestecu sprožili uradno preiskavo. S tem se je počasi začel odvijati klobčič prevare, ki se je zaključil leta 1872.

Slovesnost so tako uspeli pripraviti s tridnevno zamudo, 10. maja 1869.



*Umetniška slika zadnjega opravila pri izgradnji proge čez kontinent, zabijanje zlatega klina. (Thomas Hill)*

## GRADNJA NE ZANIMA NIKOGAR

Vse skupaj se je začelo pod predsedništvom Abraham Lincolna. Vlada Združenih držav Amerike je gradnjo proge razpisala leta 1863. Vendar se na tender ni prijavil nihče! To pa zato, ker so bili pogoji za izgradnjo proge prav grozljivi. Nihče si ni upal zgraditi več kakor 2500 kilometrov proge skozi puščavo in preko Skalnega gorovja, še posebej zaradi grozečih indijanskih plemen. Pa tudi sicer je bila logistika gradnje proge sredi ničesar prava nočna mora. Vso hrano, bivališča in orodje za delavce bi bilo potrebno dostavljati zelo daleč po zelo visokih cenah. Ob tem pa nihče ni mogel zagotoviti, da bi morebitni delničarji kadarkoli videli kakršnekoli dividende na svojih računih. Ko je že kazalo, da z razpisom ne bo nič, se je

na enem izmed vladnih sprejemov Lincoln srečal z bratoma Ames, ki sta bila lastnika Union Pacific Railroad. Beseda je dala besedo in na koncu je vlada posle predala bratoma.



*Zlati klin, replika in lokomotiva Jupiter, ki je na slovesnost pripeljala štiri kralje prevare.*

Dela so napredovala in vlada jih je obilno financirala tudi pod Lincolnovim naslednikom Andrewom Johnsonom, pa še kasneje pod Ulyssesom S. Grantom. Ko je slednji leta 1872 vodil predsedniško kampanijo za drugi mandat, je celotno zgodbo na svetlo prinesel časopis The Sun. Tako je v javnost prišla vladna sramota, ki so jo skušali politiki prikrivati vse od leta 1869, ko so se dela zaključila.

Za obdobje 1864 do 1868 je zvezna vlada ZDA pooblastila Union Pacific Railroad (UPR) za izgradnjo osrednjega dela proge in mu odobrila 100 milijonov dolarjev kapitala za dokončanje transameriške železniške proge. Sredstva so dodelili na dva načina. Prvi del je bilo posojilo v vrednosti od 16.000 do 48.000 dolarjev za miljo, glede na zahtevnost terena, v najvišji skupni vrednosti 60 milijonov dolarjev. Drugi del pa je bil družbi dodeljen v obliki 20 milijonov akter zemljišča, po grobih ocenah vrednega od 50 do 100 milijonov dolarjev.

## **KRALJI PREVARE**

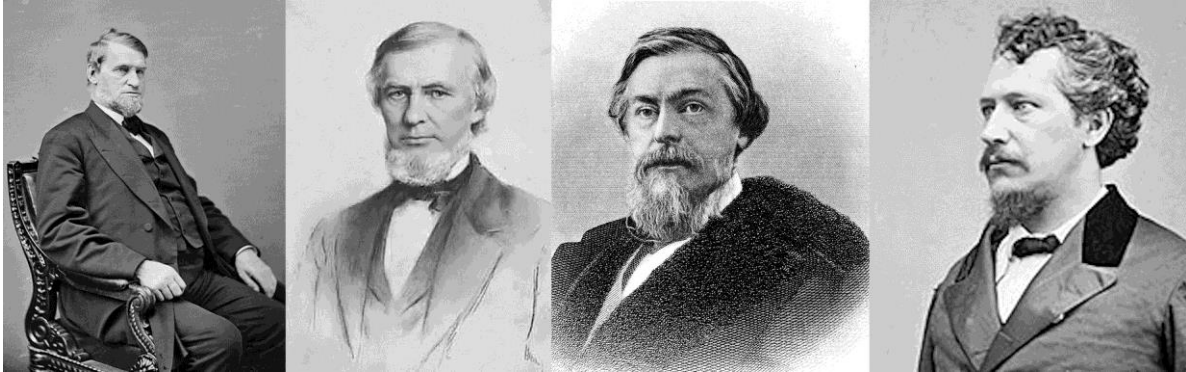
Glede na vse to, sta brata menila, da se je potrebno podjetja lotiti velikopotezno. Ob tem sta že na začetku dobro razmislila, kako bosta prevarala zvezno vlado in davkoplačevalce. Njun sodelavec George Francis Train in podpredsednik UPR Thomas C. Durant sta kupila podjetje Pennsylvania Fiscal Agency, ki je bilo ustanovljeno 1859, in ga preimenovala v Crédit Mobilier of America takoj po vladnem sprejemu bratov pri predsedniku ZDA.

Ustanovitev Crédit Mobilier je bilo dobro načrtovano prvo dejanje velike prevare. Na ta način so politike in javnost prepričali, da je to »neodvisna« finančna organizacija, ki bo skrbno bedela nad porabo denarja in jo je uradno »najela za posel« družba UPR na sestanku direktorjev in delničarjev. A njena glavna naloga je bila, da štirje kralji prevare (king of frauds) pospravijo čim več vladnega denarja v svoje žepe in to dejstvo skrijejo pred lastnimi delničarji, politiki in davkoplačevalci.

Družba UPR je uradno razdelila projekt transkontinentalne železnice na dva dela. Prvi je izgradnja same proge, ki je po izgradnji postala last zvezne vlade, drugi del pa je prevoz potnikov in tovora po izgrajenem odseku, za kar bi UPR dobila nemajhno koncesnino. Vendar so štirje kralji prevare menili, da lahko ekstra dobičke zaslužijo le pri izgradnji, medtem ko bi s prevozom bolj ali manj pokrili le stroške poslovanja.

Prevara je potekala takole: UPR je sklenil pogodbo s Crédit Mobilier, da bo za UPR zgradila železniško progo. Za to ji bodo plačevali s čeki! Crédit Mobilier je te čeke nato uporabila za nakup delnic in obveznic družbe UPR po nominalni vrednosti! Takoj nato je

Crédit Mobilier te papirje prodala na borzi. Seveda je na razliki zaslužila veliko denarja. Na koncu so vladni preiskovalci ugotovili, da je tako pridobila 43.929.328 dolarjev. A to še ni vse. Uradno so bili pogoji gradnje še »bolj kruti«, kot je bilo sprva predvideno. Z lažnimi delovnimi nalogi so od zvezne vlade namolzli 145.370.000 dolarjev, torej skoraj 2,5x več, kakor je bilo v začetku predvideno.



*Kralji prevare: Oaks Ames, pikov kralj (1804-1873), Oliver Ames, ml., križev kralj (1807-1877), Thomas C. Durant, srčni kralj (1820-1885) in George Francis Train, karin kralj (1829-1904)*

Za ta del prevare so uporabili metodo »dodatnega obračunavanja«. Crédit Mobilier je izstavljal obračune na podlagi delovnih nalogov družbi UPR. Ta je »skrbno« pregledala račune in opravljeno delo. Za to si je sama zaračunala določeno dodatno delo in ga prištela k računom Crédit Mobilier. Seveda jo dejansko opravljena dela sploh niso zanimala. Te račune je natančno in vestno pošiljala zvezni vladi, ki jih je dve leti poravnavala brez vprašanj. Vendar Crédit Mobilier sploh ni gradil ničesar. Gradili so majhni podjetniki in na tisoče Kitajcev, ki pa jih je dejansko plačevala UPR. Oziroma, jim skoraj nič ni plačevala.

## UTIŠANA NEPRIJETNA VPRAŠANJA

Ko pa so se le pričela pojavljati neprijetna vprašanja politikov, je nastopila druga faza prevare. Sedaj je Oaks Ames pričel s pogostimi potovanji v Washington. Tam je priredil nekaj razkošnih večerij in prireditev za člane ameriškega Kongresa, ki so skrbeli za gradnjo železnice čez kontinent. Ob tem jim je diskretno po nižji ceni ponudil nekaj delnic lastnega podjetja, ki so na borzah kotirale vedno višje. Ob tem je dal še megleno obljubo, da bodo neprijetne in višje stroške zagotovo poravnali iz naslova transportnih dobičkov. Neprijetna vprašanja so potihnili in kongresniki so brez ugovorov potrjevali vedno višje račune, ki jih je UPR pošiljala v prestolnico ZDA. Kakor se čudno sliši, takšno podkupovanje v tistih časih sploh ni bilo kaznivo. Namreč, kongresniki so delnice uradno plačali, seveda za zelo nizko ceno.

Da goljufije dolgo nihče ni opazil je krivo še dejstvo, da sta bili navidezno neodvisni družbi dejansko v lastništvu istih oseb. Kralji prevare so skrbno ščitili hrbet drug drugemu. Brata Ames, Oaks imenovan pikov kralj in Oliver mlajši imenovan križev kralj, sta v imenu družbe Union Pacific Railroad plačevala in nadzorovala plačila računov, ki so jih prejeli iz družbe Crédit Mobilier. Ob tem sta bila tudi delničarja te družbe. Vodji Crédit Mobilier, George Francis Train imenovan karin kralj in Thomas C. Durant imenovan srčni kralj, sta nadzorovala poslovanje z UPR, saj sta bila tudi delničarja te družbe. Vrana vrani ne izključuje oči in roka roko umije.

Seveda je delovanje obeh družb hitro prišlo pod drobnogled konkurentov. Takoj na začetku so nastopili z zasmehovanjem in dokazovanjem, da je izgradnja zahodnega dela čezkontinentalne železnice posel, ki ne bo prinesel dobička. Menili so, da je vse le ambiciozna in bolesta ideja obeh bratov, saj menda gradita »železnico do Nikamor«, vlada pa meče

denar vstran. A ko je gradnja kljub vsemu odlično napredovala, so utihnili. Obenem pa so osramočeni pozabili, da bi jim še naprej gledali pod prste. Tako bi mogoče prej spoznali, kako dejansko poteka prevara. Ker je delo potekalo v odročnih predelih in daleč stran od vladnega nadzora, je bilo mogoče relativno preprosto prevaro učinkovito peljati.

Sama proga je bila na nekaterih mestih zgrajena čudno. V državi Omaha so jo speljali nenavadno vijugavo čez neko dolino, da so pridobili dodatnih 12 kilometrov, ki so jih »nujno« potrebovali, da so od vlade namolzli še nekaj 10.000 dolarjev več. Deset in več let kasneje so morali njeno os spreminjati in tako je tudi danes proga deset kilometrov oddaljena stran od spominske piramide, kjer je bila zaključna slovesnost.

Iz povedanega izhaja, da je bila dejanska gradnja proge le nekakšna »postranska škoda« pri izvedbi goljufije. Kljub grozljivim napovedim, je gradnja potekala gladko in brez težav. Gradbeni strokovnjaki so z odličnimi rešitvami in dobrim strokovnim znanjem speljali progo za majhen del tistih sredstev, ki so bila predvidena s strani zvezne vlade. Ob tem pa so »pozabili« delavcem in strokovnjakom izplačati plače. Ves čas so jim plačevali le hrano in zagotovili prepišne lesenjače za bivanje. Vse ostalo pa naj bi jim poravnali, ko bo proga zgrajena.

## ZADNJI KLIN

Ko je bila proga zgrajena in zabit znameniti zlati klin (Golden Spike, tudi The Last Spike), je delavcem prekipelo in so tudi sami »izbili zadnji klin« z ugrabitvijo vladni uslužbencev, ki so potovali z vlakom na zaključno prireditev. Poslana brzojavka je sprožila kongresno preiskavo, ki pa se presenetljivo ni premaknila nikamor. Samo delavcem so delno poplačali terjatve. Med tem so se v spor okrog delitve denarja zapletli tudi štirje kralji prevare. Brata Ames sta zmagal v sporu in postala glavna delničarja Crédit Mobilier. Kongresniki so se še vedno vrteli v krogu, saj niso vedeli, da v posebni preiskovalni komisiji sedijo skoraj vsi tisti, ki jim je Oaks tako poceni prodal delnice.

Šele ob drugi kandidaturi Ulyssesa S. Granta so novinarji časopisa The Sun razbobnali vladno sramoto. Sedaj se ja Kapitol le zganil in pred komisijo so poklicali pikovega kralja Oaksa Amesa, da pojasni zadevo. Ta je menil, da ni počel ničesar, kar bi bilo v nasprotju s tedanjo zakonodajo. Ker je bila javnost zelo vznemirjena, so kongresniki morali nekaj narediti. Najprej so nekaj mesecev vodili vsa zaslišanja in preverjali podatke. Na koncu so kaznovali Oaksa Amesa in Jamesa Brooksa kot nekakšna grešna kozla s »kongresno cenzuro«. Niso sprožili ne kriminalne in ne civilne tožbe proti Crédit Mobilier ali Union Pacific Railroad. Preprosto povedano, vse skupaj so pometli pod preprogo. Namreč, pravni oddelek kongresa je ugotovil, da sta brata Ames uspela poceni prodati delnice UPR več kakor 30-tim kongresnikom obeh strani, republikancem in demokratom.

Januarja 1873 sta Charles Francis Adams mlajši in Henry Adams, ki sta bila tudi člana odbora UPR, razkrila celotno shemo prevar. Ob tem sta izračunala, da sta si obe družbi na koncu pridobili 180 milijonov dolarjev posebnega dobička. To bi bilo danes okrog 3,3 milijarde dolarjev(!) /Po inflacijskem kalkulatorju Morgana Friedmana je dolarski preračunski faktor 18,16x - [www.westegg.com/inflation/](http://www.westegg.com/inflation/).

Ker ni bilo nobene preiskave, se še danes ne ve, kdo je pobral največ denarja v svoj žep. Pa še eno dejstvo sta odkrila, spor Duranta z bratoma Ames je služil temu, da se je Durant galantno umaknil in bratoma dejansko podtaknil, da pospravita zmešnjavo. Kraljem prevare se ni zgodilo nič. Union Pacific Railroad je smela še naprej voziti po progi. Samo kongresniki so doživeli javno sramoto in na naslednjih volitvah niso bili več izbrani.

Na slovesnosti ob zaključku gradnje je Leland Stanford, eden izmed pomembnih direktorjev UPR, končno zabil zlati, zadnji klin in izjavil: »Gotovo!« Ta beseda je stekla po vseh telegrafskih žicah v ZDA. Po slovesnosti so seveda klin izpulili in dokončno zabili

železni klin. Zlati klin, ki je bil težek 436 gramov in narejen iz 17,6 karatne zlate zlitine z bakrom, je bil najprej shranjen v vitrinah UPR, leta 1898 pa so ga donirali muzeju Stanford v San Franciscu. Leta 1906 je to mesto prizadel strašen potres in klin je skupaj z muzejem zgorel v požaru.