

Момир САМАРЏИЋ
Универзитет у Новом Саду
Филозофски факултет
Одсек за историју
Нови Сад

О СПОРАЗУМУ СРПСКЕ ВЛАДЕ И ШТАТСБАНА О ИЗГРАДЊИ ЖЕЛЕЗНИЦЕ У СРБИЈИ 1879. ГОДИНЕ*

Апстракт: Од краја шездесетих година 19. века изградња железнице била је једна од најзначајнијих тема спољне политике Србије. Поред обезбеђења места за Србију на главној траси трансбалканске железнице, важну димензију овог питања представљала је неопходност решавања самог проблема изградње, односно њеног финансирања и експлоатације. Српска историографија пажњу је пре свега посветила преговорима о склапању уговора са *Генералном унијом* занемарујући читав низ конкурената који су пред српску владу излазили са различитим предлозима за уступање железничке концесије. У овом раду бавимо се у српској историографији потпуно непознатим споразумом између српске владе и приватне аустро-француске железничке компаније *Штатсбан* закљученим у септембру 1879, стављајући га у контекст настојања српске владе у деценији која је споразуму претходила да на најповољнији начин реши питање изградње железнице.

Кључне речи: Србија, Аустроугарска, *Штатсбан* – Источно питање – балканске железнице – 19. век.

У државама европске привредне периферије, попут Србије, једно од најзначајнијих питања у другој половини 19. века било је подстицање бржег привредног развоја у покушају да се надокнади

* Чланак представља резултат рада у оквиру пројекта Министарства просвете и науке Републике Србије број 177030 *Од универзалних царстава ка националним државама – друштвене и политичке промене у Србији и на Балкану*. О овој теми првобитно смо писали у докторској дисертацији *Железничко питање у спољној политици Србије 1878–1888* (одбрањена 2008).

пропуштено и ухвати корак са развијеним привредама европског Запада, посматраним као пожељан развојни модел.¹ На геостратешки осетљивом простору, који је вековима био предмет сукоба дугорочних стратешких интереса великих сила, политичка елита Србије, њене владе и владари, суочени са сложеним спољнополитичким и унутрашњополитичким факторима, покушавали су да делотворном државном интервенцијом учине одлучујући корак на путу привредне модернизације.² У том контексту, изградња железница и повезивање са западноевропским тржиштима посматрани су као предуслов бржег привредног развоја,³ без обзира на то што им није претходио значајнији преображај различитих привредних грана, (земљорадње, сточарства, развој индустрије...) чији убрзани развој би захтевао и развијенију саобраћајну инфраструктуру, и без обзира на то што је изградња железнице била захтеван финансијски подухват који је подразумевао задуживање државе на страном финансијском тржишту.

Одговарајући на подстицаје споља – настојања страних финансијских кућа и железничких компанија да добију концесију за изградњу железнице у Османском царству која би повезала Истанбул са европским престоницама – и користећи чињеницу да се Србија налази на траси најзначајнијег пута који је повезивао запад и југоисток Европе, српске владе су настојале да младој националној држави, у одлучујућим деценијама њене борбе за независност од Османског царства, обезбеде место на траси трансбалканске железнице, а тиме и све предности повезивања са западноевропским тржиштима. Ова настојања почињу

¹ I. Berend – G. Ranki, *Evropska periferija i industrijalizacija 1780–1914*, Zagreb 1996, 30–38.

² М-Ж. Чалић, *Социјална историја Србије 1815–1941: успорени напредак у индустријализацији*, Београд 2004, 417–429.

³ D. Milić, *Die Pläne zum Ausbau der Eisenbahn in Serbien in der Mitte des 19. Jahrhunderts*, Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in der Beziehungen der Österreichischen mit den Südslawischen Ländern, R. G. Plaschka (ур.), Wien 1993, 36; иста, *Економска политика либерала*, ИЧ 29–30 (1982–1983) 358–361; В. Јовановић, *Политички речник, Г, Д и Ђ*, Београд 1873, 602; Б. Бешлин, *Европски утицаји на српски либерализам у XIX веку*, Сремски Карловци – Нови Сад 2005, 731; С. Г. Марковић, *Гроф Чедомил Мијатовић: викторијанац међу Србима*, Београд 2006, 24–30. Преглед различитих концепција економског развоја либералне елите крајем шездесетих и почетком седамдесетих година 19. века, у контексту изградње железница, погледати у: М. Samardžić, *Roads to Europe: Serbian Politics and the Railway Issue 1878-1881*, Pisa 2010, 37–40.

1852,⁴ али се интензивирају од 1867, године потписивања предуговора између Порте и грофа Легран–Демонсоа, односно 1869. и коначног уступања концесије за изградњу трансбалканске железнице барону Морицу Хиршу. Приликом коначног потписивања уговора 1869, основна идеја Порте и аустроугарског Министарства спољних послова, које је пружало дипломатску подршку и Легран–Демонсоу и Хиршу, била је заобилажење Србије (идеја Порте), односно Угарске (идеја аустроугарског Министарства спољних послова и аустријске владе), као транзитних тачака саобраћајног повезивања европског запада и југоистока, те је концесија пратила ове жеље и предвидела изградњу линије од Истанбула, преко Софије, Ниша, Митровице и Сарајева ка аустријској граници, на којој би веза са Србијом, и даље, преко Угарске, са Европом, била од споредног значаја.⁵ Готово деценија дипломатских напора српске владе да обезбеди Србији место на главној линији трансбалканске железнице, која се подударала са настојањима угарске владе да Будимпешти обезбеди одлучујуће место у транзитној трговини са Балканом, завршена је успешно 1878. када је одредбама Берлинског уговора јасно дефинисано место Србије на траси трансбалканске железнице.⁶

* * *

Борба за место на главној траси била је праћена понудама страних финансијских кућа и железничких компанија за уступање концесије за изградњу железнице у Србији, али и настојањима српске

⁴ W. Rechberger, *Zur Geschichte der Orientbahnen: Österreichische Eisenbahnpolitik auf dem Balkan*, Österreichische Osthefte, 5 (1960) 350; Ч. Антић, *Велика Британија, Србија и Кримски рат (1853–1856): неутралност као независност*, Београд 2004, 168–170; М. Самарџић, *Суочавање за модернизацијским изазовом: британски инфраструктурни пројекти на Балкану 1851–1852. и Србија*, Истраживања 22 (2011) 255–277.

⁵ W. Rechberger, *Zur Geschichte der Orientbahnen: Ein Beitrag zur österreichisch-ungarischen Eisenbahnpolitik auf dem Balkan in den Jahren von 1852–1888*, Wien 1958, рукопис докторске дисертације, 39, 47–48; К. Grunwald, *Türkenhirsch: A Study of Baron Maurice de Hirsch, Entrepreneur and Philanthropist*, Jerusalem 1966, 20–21, 30.

⁶ М. Самарџић, *Roads to Europe*, 31–37; Ј. С. Николић, *Историја железница Србије, Војводине, Црне Горе и Косова*, Београд 1980, 42–45; Ч. Попов, *Француска и Србија 1870–1878*, Београд 1974, 120–127, 163–190, 211–213.

владе да конкурсом дође до најповољније понуде.⁷ После потписивања уговора са Портом 25. септембра 1867,⁸ у Србију су у новембру стигли представници конзорцијума који су формално чинили белгијско друштво Ван дер Елст (*Van der Elst & Compagnie*), париски *Креду фонсије* (*Crédit foncier*) и група лондонских финансијских кућа, док је у позадини стајао гроф Легран–Демонсо, власник финансијског царства које су чиниле тридесет и две финансијске институције.⁹ Међутим, услед неприхватљиво високих финансијских услова преговори су завршени неуспешно,¹⁰ а убрзо је уследио и банкрот грофа Легран–Демонсоа, отказивање концесије

⁷ Прву понуду за уступање концесије за изградњу железнице српска влада добила је 1855. од аустријског *Друштва источних железница цара Франца Јозефа* (Kaiser Franz Josef Orientbahn). Желећи да избегне могућност да Porta одлучује о изградњи железнице на територији Србије, српска влада пристала је на начелни споразум са овим друштвом упркос неповољним условима. „Скицом“ споразума у четрнаест тачака било је предвиђено да Србија уступи концесију друштву на деведесет година, при чему би средства за изградњу обезбедило друштво уз интерес од 7,2 % и ослобађање од плаћања пореза све док чиста добит буде мања од 12,2 %. Друштву би, такође, припала сва налазишта угља на удаљености до око 15 km од железнице и ово право не би престало истеком концесионог периода, а исто право вредело би и за удаљенија налазишта угља уколико би друштво до њих саградило железницу. Уколико друштво не пронађе довољно угља на територији Србије, влада би преузела обавезу да обезбеди неопходно дрво за ложење према претходно утврђеној цени. Тарифа на железници била би усаглашена с тарифама на државним железницама у Аустрији. Србији је као погодност понуђена могућност да после четрдесет година откупи железницу. Предвиђено је да концесија ступи на снагу тек када буде обезбеђена веза са османском линијом код Алексинца. (W. Rechberger, *Ein Beitrag*, 35–36; D. Milić, *Die Pläne*, 35)

⁸ Сви датуми у раду наведени су према Грегоријанском календару, осим приликом навођења датума у историјским изворима. У том случају преузели смо датум наведен од стране аутора документа.

⁹ W. Rechberger, *Ein Beitrag*, 48; K. Grunwald, нав. дело, 20–21; Д. Ђорђевић, *Аустро-српски сукоб око пројекта Новопазарске железнице*, ИЧ 7 (1957) 216–217.

¹⁰ „Principales Bases arrêtées par le Gouvernement Imperial Ottoman pour la Concession à la Compagnie représentée par Monsieur Toucas, du Chemin de fer de Constantinople à la frontiere Serbe, avec embranchement de Nich à Salonique et de Varna à Enos par Adrinople, Constantinople, 16. Novembre 1867“, Архив Српске академије наука (=АСАНУ), Фонд Јована Ристића (=ФЈР), сигн. XV/7, инв. бр. 15/149; *Српске новине*, бр. 155, 2. децембар 1867; бр. 7, 16. јануар 1868; D. Milić, *Die Pläne*, 37–38; J. С. Николић, нав. дело, 42–43. *Дневник Бењамина Калаја 1868–1875*, обрада и коментар Андрија Раденић, Београд – Нови Сад 1976, 8–9.

и потписивање уговора између Порте и Хирша 7. октобра 1869.¹¹ Српска влада добила је у међувремену нове понуде,¹² али је неизвесност око спојне тачке српске и османске железнице и значаја српске железнице (главна или споредна веза са Европом) упућивала на опрез.

Питање трансбалканске железнице и места Србије на њој у Београду је посматрано као још једна могућност истицања независног положаја вазалне кнежевине у односу на Порту. Поступци Другог намесништва (1868–1872) и владе јасно су говорили да Србија намерава да одлучује о свим питањима везаним за изградњу линије на њеној територији, у чему је и био основни узрок настојања Порте да у успостављању везе са Западом избегне територију Кнежевине. Када су у Београд стигле вести о настојањима Порте да пронађе новог концесионара, упућен је у Истанбул захтев за утврђивање спојне тачке линије Ниш–Алексинац,¹³ а после потписивања предуговора са Хиршом 17. априла, српска влада је током лета расписала конкурс за концесионара српске железнице.¹⁴ Из овог раздобља потичу први контакти српске владе и *Аустријског државног железничког друштва* (*Österreichische Staatseisenbahngesellschaft*) или, краће, *Штатсбана* (*Staatsbahn*). Супротно имену, *Штатсбан* нити је био аустријско, нити државно железничко друштво. Реч је била о приватној француско-аустријској железничкој компанији са главним седиштем у Паризу и доминантном улогом француског капитала, основаној 1854, после одлуке аустријске владе да напусти концепт изградње железница у државној режији и окрене се приватном капиталу, уз државну гаранцију прихода.¹⁵ Са филијалом у Бечу, учешћем аустријског капитала и везама са аустријском владом и владајућим круговима у Бечу, не изненађује да је *Штатсбан* играо значајну улогу у изградњи железница на територији Хабзбуршке монархије, како у наследним земљама Хабзбурга, тако и у угарском делу Монархије. Друштво је већ пре краја 1858. довршило

¹¹ К. Grunwald, нав. дело, 30–39.

¹² W. Rechberger, *Ein Beitrag*, 70; Понуда белгијског друштва за изградњу железнице од 26. октобра и 16. новембра 1868, Архив Србије (=АС), Вара, 18.

¹³ Намесништво великом везиру Али-паши, Београд 22. фебруара 1869, *Österreichische Staatsarchiv* (=ÖS), Haus-, Hof- und Staatsarchiv (=HHStA), Ministerium des Äußern (=MA), Administrative Registratur (=AR), Fach (=F) 34 – Sonderreihe (=SR) 71, *Handelspolitischen Acten* (1866-1872), P 33/2, 4/8.

¹⁴ Калај Бојсту, Београд 19. августа 1869, № 28, исто, 2276/Н. Р., P 33/2, 4/8.

¹⁵ *Die Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen als Privat- und Staatsbahnen 1824–1910, I, Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen*, Teschen–Wien–Leipzig 1913, 47–81.

линију која је повезивала Беч са Пештом, те преко Сегедина, Кикинде и Темишвара излазила код Базијаша на Дунав,¹⁶ на границу Монархије и Србије, а поседовало је и начелну сагласност владе да ову линију, са било које тачке на деоници Сегедин–Темишвар, повеже са Земуном, односно српском границом код Београда.¹⁷

Када је после Нагодбе изградња железница постала унутрашње питање о којем су самостално одлучивале владе у Бечу и Пешти, а угарска влада била суочена са настојањима аустријске владе и Министарства спољних послова да траса трансбалканске железнице заобиђе Угарску, притисак на Беч да напусти концепцију главне трасе преко Босне и подршка *Штатсбану* да конкурише за српску концесију били су логичан избор. Повезивање постојећих линија у Угарској са Србијом трасом Кикинда–Земун и изградња железнице у Србији обезбедили би угарској влади место на траси трансбалканске железнице, а *Штатсбану* све погодности изградње и експлоатације дела једне од најзначајнијих линија на Старом континенту.

Наравно, за потпун успех овог плана било је неопходно обезбедити напуштање концепта железничког повезивања преко Босне, али угарска влада имала је моћно средство притиска јер је питање тачака повезивања железничких линија са иностранством зависило од споразума оба дела Монархије. Председник угарске владе Ђула Андраши условљавао је свој пристанак на спајање босанске пруге с аустријским железницама код Сиска истовременим обезбеђењем изградње железнице кроз Србију, моравском долином. Поред тога, захтевао је да у коначан текст уговора са Хиршом буде унета одредба према којој Порта преузима обавезу да обезбеди истовремену изградњу српске прикључне линије на својој територији уколико неко друштво, мислећи при томе на *Штатсбан*, буде заинтересовано за изградњу линије од Кикинде, кроз Србију, до српско-османске границе, те да истом друштву додели концесију и за изградњу прикључне линије на османској територији, уз обећање да ће на српској прикључној линији да важе исте транспортне тарифе као и на осталим линијама. Прихватање ових захтева суштински је значило пропаст концепта босанске пруге, јер је у условима важења истих тарифних повластица предност српске пруге долазила у потпуности до изражаја. Истовремено,

¹⁶ М. Čonkić, *100 godina železnica u Vojvodini*, Novi Sad 1958, 11–12; В. Stanojev, *Prva železnička pruga u Vojvodini*, Pruge & vozovi u Vojvodini, Novi Sad – Kikinda 2002, 111–113; S. Gyula, *Trinaesta pruga u Mađarskoj (Segedin–Temišvar 1858)*, исто, 140–142.

¹⁷ W. Rechberger, *Ein Beitrag*, 33.

Штатсбан је, вероватно на Андрашијеву сугестију, захтевао од владе у Бечу да подржи код Порте захтев за одобрење израде студије за изградњу прикључне линије на османској територији.¹⁸

Овај захтев био је праћен преговорима са Другим намесништвом о концесији. Већ је било речи о томе да је Намесништво желело да самостално, независно од Порте, одлучује о свим питањима везаним за српску железницу. Од тренутка када се дознало да Порта трага за новим друштвом, у Београд су почеле да долазе понуде влади за уступање концесије на територији Кнежевине, те се *Штатсбан* суочио са озбиљном конкуренцијом. Партнера је пронашао у угарском племићу барону Федору Николићу, сестрићу кнеза Михаила¹⁹ и наследнику дела његовог богатства, који је у децембру 1868. образовао конзорцијум у којем су учествовали и богати београдски трговци.²⁰ Следећи Андрашијеве инструкције, Николића и *Штатсбан* отворено је код српске владе подржавао Бењамин Калај, дипломатски агент и генерални конзул Аустроугарске у Београду,²¹ упркос упутствима министра спољних послова Бојста да српској влади препоручи конкурентску *Франко-аустријску банку* (Franco-Österreichische Bank).²² Поред тога, влади су се обратили и *Франко-угарска банка* (Franco-Ungarische Bank),²³ српској влади позната као значајан деоничар тек основане *Прве српске банке*,²⁴ а озбиљну конкуренцију представљао је и пруски барон Штроусберг, градитељ румунских железница.²⁵

Не желећи да преузме било какве обавезе према потенцијалним концесионарима,²⁶ српска влада одобравала је израду претходних студија пожељне трасе које би омогућиле подношење прецизних понуда, те су *Штатсбанови* инжењери проучили терен у Србији.²⁷ Процењујући

¹⁸ Исто, 67–76.

¹⁹ Федор Николић био је син Савке Обреновић, удате Николић, сестре кнеза Михаила.

²⁰ *Дневник Бењамина Калаја*, 112–124.

²¹ Исто, 172, 174, 181, 194. Калај је и лично био заинтересован за успех конзорцијума, јер му је обећана награда од 50.000 форинти у случају успеха. (Исто, 181)

²² Бојст Калају, Беч 3. јуна 1869, 1402/ Н. Р., ÖS, HHStA, MA, AR, F. 34-SR, 71, Handelspolitischen Acten (1866-1872), P 33, 4/11; директор *Франко-аустријске банке* Јозеф Фајфер Бојсту, Беч 1. јуна 1869, исто; *Дневник Бењамина Калаја*, 187–188.

²³ Калај Бојсту, Београд 19. августа 1869, № 28, 2276/Н. Р., ÖS, HHStA, MA, AR, F. 34-SR, 71, P 33, 8/4.

²⁴ L. Свијетић, *Prva srpska banka*, Историјски гласник, 2–3 (1964) 97–98.

²⁵ *Дневник Бењамина Калаја*, 230–240.

²⁶ Извештај Народној скупштини, АСАНУ, ФЈР, инв. бр. 15/59, сигн. XV/2.

²⁷ *Дневник Бењамина Калаја*, 176, 188–189, 191, 194–195, 200.

ситуацију, пратећи вести о Портиним преговорима и уговору са Хиршом и безуспешно настојећи да у преговорима са Портом осигура везу са српску железницу, влада је померала рок за подношење понуда за концесију са 20. јуна прво на 13. август, а потом на 13. октобар 1869. Суочени са оклевањем владе, Николић и *Штатсбан* ојачали су конзорцијум придобијањем *Зидбана* (Südbahngesellschaft), компаније Ротшилдових која је у то време са Хиршом преговарала о изградњи османских линија, те такође са Ротшилдима повезаних бечког *Кредит аништалта* (Österreichische Creditanstalt für Handel und Gewerbe) и *Угарске кредитне банке* (Ungarische Allgemeine Creditbank, Magyar Általános Hitelbank),²⁸ и у коначној понуди изашли са захтевом за државном гаранцијом од 16.000 франака чистог прихода по километру и уступање концесије на 90 година.²⁹ Међутим, њихова настојања нису донела жељени резултат. Све док не буде обезбеђена веза са османским линијама, у Београду су страховали од преузимања финансијских обавеза које би биле превелик терет за државу уколико српска железница остане без прикључка на југу.³⁰ Са друге стране, отпор Порте и аустроугарског Министарства спољних послова притисцима из Пеште био је сувише снажан и било је потребно време да политички притисак и финансијска рачуница која је ишла у прилог изградњи јефтине и краће српске линије реше питање трасе у корист интереса Пеште и Београда.³¹

У међувремену, Намесништво је у пролеће и лето 1871. покушало да са Хиршом постигне споразум о концесији, али су његови

²⁸ Исто, 231–234; Калај Бојету, Беч 23. октобра 1869, № 37, ÖS, HHStA, MA, AR, F. 34-SR, 71, Handelspolitischen Acten (1866-1872); D. P. Good, *The Economic Rise of the Habsburg Empire 1750-1914*, Berkeley – Los Angeles – London 1984, 50–108.

²⁹ Извештај Народној скупштини, АСАНУ, ФЈР, инв. бр. 15/59, сигн. XV/2.

³⁰ Исто; председник Државног савета Ј. Мариновић министру грађевина, Београд 24. октобра 1869, АСАНУ, ФЈР, инв. бр. 15/18, сигн. XV/2. Прилог писму, под истом сигнатуром, детаљно мишљење Државног савета од 23. октобра 1869. о поднетим понудама и могућностима решавања овог питања у којем се предлаже и покушај да држава дође до зајма на страном финансијском тржишту, те сама тражи компанију која би градила железницу.

³¹ Док су у Србији чекали са уступањем концесије, *Прва српска банка* која је, према оснивачком уговору са *Француско-угарском банком*, имала право да учествује са 5 % капитала у њеним пословима у Аустроугарској, улагала је са *Франко-угарском банком* и *Франко-аустријском банком* у изградњу железничке линије Карловац–Ријека. Финансијски проблеми настали услед губитака у овом послу управо у време почетка финансијске кризе 1873. у значајној мери су допринели банкроту *Прве српске банке*. (Л. Свјетић, нав. дело, 106–107)

финансијски услови оцењени као неприхватљиви.³² Када је Андраши постављен за министра спољних послова Аустроугарске у јесен 1871, питање главне трасе трансбалканске железнице било је, у суштини, решено у корист српске линије, иако су током следећих година постојали различити покушаји изналажења компромисног решења. „Железничка грозница“ инвестирања у изградњу железница уписом акција, карактеристична за Аустроугарску до 1873, није остала без утицаја на Србију. Сачувана су сведочанства о бројним понудама које су из суседне Монархије стизале у Београд.³³ Као и претходних година, чекајући коначно решење најважнијег питања, у Београду нису журили. Тек када су у лето 1873. почели преговори са угарском владом о потписивању железничке конвенције српска влада расписала је нови конкурс у трагању за концесионаром. Међутим, крах бечке берзе у мају 1873. и почетак „велике депресије“, финансијске кризе на Западу која је трајала до 1879, утицали су на неповољан исход и другог конкурса.³⁴ Питање везе са османским линијама остало је нерешено све до почетка Велике источне кризе 1875. и Србија је политичку независност дочекала као, уз Црну Гору, једина независна европска држава без километра железнице.

* * *

Нова политичка реалност после Берлинског конгреса захтевала је решавање питања изградње железнице. Берлинским уговором Србија је преузела све обавезе Порте на новоприпојеним територијама, а посебном конвенцијом са Аустроугарском обавезала се да на територији Кнежевине изгради линију у року од три године.³⁵ Железничко питање наметнуло се као једно од најзначајнијих спољнополитичких проблема младе независне

³² W. Rechberger, *Ein Beitrag*, 137–139; M. Marković, *Međunarodnopravne odredbe o železnicama i izgradnja pruga u Srbiji do Prvog svetskog rata*, *Jugoslovenska revija za međunarodno pravo*, 1 (1972) 64–65.

³³ Различите понуде страних друштава налазе се у оквиру Фонда Јована Ристића у Архиву Српске академије наука и уметности, сигнатура XV/3. О истом сведочи и Калај на страницама свог дневника у раздобљу од 1868. до 1873 (*Дневник Бењамина Калаја*, на више места).

³⁴ *Српске новине*, бр. 136, 20. јун 1873; бр. 102, 7. септембар 1873; J. С. Николић, нав. дело, 50–51; Ђ. Мрђеновић, *Гвоздени пут Србије*, Београд 1974, 58–59.

³⁵ *Србија 1878: документи*, приредили М. Војводић, Д. Р. Живојиновић, А. Митровић, Р. Самарцић, Београд 1978, 524–529; 570–571.

кнежевине. Стање државних финансија после два рата било је изузетно лоше³⁶ и влада Јована Ристића покушала је да одгоди преузимање нових финансијских обавеза, те су преговори са Аустроугарском трајали све до пролећа 1880.

Истовремено, свесна неминовности изградње, влада је примала понуде страних финансијских кућа и размишљала о могућим начинима изградње – у државној режији уз узимање зајма у иностранству и уз самосталну експлоатацију, у државној режији уз уступање концесије за експлоатацију, те уступањем концесије за изградњу и експлоатацију.³⁷ Прва два подразумевала су одлучујућу улогу државе и, вероватно, мање финансијско оптерећење, док је трећи значио прихватање постојећег обрасца уступања концесије примењеног на територији Османског царства. Управо неповољни финансијски услови са којима су српске владе имале прилику да се суоче у ранијим преговорима говорили су у прилог другачијој одлуци, али је не само стање државних финансија, већ и заинтересованост Двојне монархије да обезбеди властите интересе уступањем концесије страном друштву, чинило другачије решење овог питања готово немогућим.

Недуго после ратификације Берлинског уговора и знатно пре него што су почели аустро-српски преговори о железничкој конвенцији српској влади поново су се обратили представници *Штатсбан*.³⁸ Са друге стране, своју заинтересованост показали су и Руси. Руски министар резидент Александар Персијани помињао је средином октобра 1878. заинтересованост руског предузимача Баранова за изградњу српске железнице, а почетком децембра најавио је долазак његовог инжењера са задатком да прегледа предвиђену трасу и постојеће нацрте начињене

³⁶ D. Gnjatović, *Stari državni dugovi: prilog ekonomskoj i političkoj istoriji Srbije i Jugoslavije 1862–1941*, Београд 1991, 18–23; В. Јовановић, *Ера страних зајмова у Србији*, Архив за правне и друштвене науке, 1 (1906) 196; М. Недељковић, *Историја српских државних дугова*, Београд 1909, 9–26. У тренутку стицања независности државни дуг Србије износио је 32.103.965 динара (=франака), а дефицит за 1878. износио је 3.007.750 динара, односно готово 20% предвиђених буџетских трошкова.

³⁷ Херберт Андрашију, Београд 26. марта 1879, № 55, Magyar Országos Levéltár (=MOL), K-26 – Miniszterelnökségi Levéltár, 422, 1879, III, 628/800; *Извештај вештака, које је Српско Министарство Грађевина позвало, да даду своје мишљење о грађењу српске железнице*, Београд 1879, 5–45.

³⁸ F. Hauptmann, *Österreich-Ungarns Werben um Serbien 1878–1881*, Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs, 5 (1952) 145.

1875–1876.³⁹ Већ прва интересовања показала су да ће изградња српске железнице, односно проналажење средстава или концесионара за изградњу, бити пре свега прворазредно политичко питање око којег ће се укрстити интереси две најзаинтересованије велике силе – Аустроугарске и Русије. Успехом на Берлинском конгресу, односно одредбама уговора, Аустроугарска је учврстила свој положај на простору западног Балкана, а посебном конвенцијом са Србијом додатно је обезбедила властите привредне интересе. Уступање железничке концесије друштву блиском интересима Беча, односно онемогућавање пре свега руских, али и британских конкурената, потврдило би доминантан положај Двојне монархије у Србији.⁴⁰ Српску владу требало је, због тога, прво убедити да одустане од изградње железнице у властитој режији, односно онемогућити јој узимање зајма за изградњу, а потом би аустроугарска дипломатија подржала потенцијалног концесионара који би одговарао њеним интересима. У Бечу су били свесни да ће у Београду настојати да избегну могућност да српску железницу гради Хиршово *Царско друштво за железнице у европској Турској* (*Société Impériale des Chemins de Fer de la Turquie d' Europe*),⁴¹ упркос формалним могућностима које су пружале обавезе које је Србија преузела Берлинским уговором,⁴² те је *Штатсбан* могао несумњиво да рачуна на подршку аустроугарског Министарства спољних послова.

³⁹ А. Персијани Ј. Ристићу, Београд 22. новембра 1878, АСАНУ, ФЈР, сигн. XV/4, инв. бр. 15/213; Ј. Ристић Ј. Аврамовићу, [Ниш] 26. новембра 1878, исто, инв. бр. 15/214.

⁴⁰ Извештавајући нешто касније о напорима руских предузимача да придобију српску владу, аустроугарски министар резидент у Београду барон Херберт сажео је суштину страховања владајуће елите у Бечу следећим речима: „Руски утицај био би све већи и то би нам приредило велике тешкоће у политичком, трговачком и војном смислу, које би могле да буду праћене штетним последицама. Русија би, уколико јој пође за руком да добије железницу у Србији, добила и на југу нашег Царства сталног и сигурног посматрача, силу, новог агитатора на нашој јужној граници, на крају би можда и у Србији добила савезника. Ова перспектива би била довољна да са највећом озбиљношћу на време кренемо да спречимо утврђивање Русије на нашој јужној граници.“ (Херберт Министарству спољних послова Аустроугарске, Београд, 22. септембра 1879, МОЛ, К-26, 422, 1879, III, 2797).

⁴¹ За време преговора о потписивању посебне конвенције у Бечу српски представник на Конгресу Јован Ристић, тада министар иностраних дела, инсистирао је да из текста конвенције буде избачен сваки помен Хиршовог друштва. (*Зачиси Јеврема Грујића*, III, Београд 1923, 354–357).

⁴² Берлинским уговором Србија је преузела Портине обавезе према Хиршовом друштву у новоприпојеним областима (*Србија 1878*, 570–571). Уколико би поштовала преузете обавезе, било је логично да исто друштво гради једну железничку линију

Са друге стране, имајући у виду снажан положај Монархије на Балкану после Берлинског конгреса, српска влада била је свесна опасности која Србији прети уколико српска железница буде препуштена неком аустријском друштву. У Београду су претпостављали да би, уколико би био расписан конкурс, осталим заинтересованим железничким компанијама тешко било супротставити се понудама које би могле учинити аустријске компаније, пре свега *Штатсбан*. Заинтересованост руских предузимача, на коју је у октобру 1878. указао Персијани, указивала је на могућност да избегавањем *Штатсбана* буде решено питање изградње железнице. У Русију је у поверљиву мисију упућен министар просвете Алимпије Васиљевић, са задатком да се, између осталог, распита о ставу руске владе у вези с изградњом српске железнице, односно да ли би у Русији било могуће образовати друштво које би преузело грађење железнице у Србији не тражећи при том од српске државе никакве гаранције. Уколико то не би било могуће, Васиљевић је имао упутства да замоли руску владу да препоручи српску владу неком француском или британском новчаном заводу који би били спремни да дају повољан зајам за изградњу железнице у властитој режији.⁴³

Иако Русија није имала никаквих реалних привредних интереса у Србији, руски владајући кругови, укључујући самог цара Александра II, са којим је Васиљевић такође разговарао, сматрали су недопустивим њено препуштање искључивом привредном утицају Аустроугарске. Међутим, управо у питању изградње српске железнице у пуној мери била је видљива сва сложеност међународног положаја Русије после Берлинског конгреса, као и сложеност њене политике према Србији при новонасталим околностима. Финансијски исцрпљена и неспремна за нова сучељавања с интересима осталих сила, руска влада је излаз из дипломатске изолације после конгреса намеравала да тражи у зближавању с Немачком и Аустроугарском, односно у обнови Савеза три цара који је престао да постоји за време Велике источне кризе.⁴⁴ Иако је била заинтересована за

која се протезала од севера до југа кнежевине, а не да линију од Београда до Алексинца (старе српско-османске границе) гради друштво које одабере српска влада, а да линије у новим областима гради Хиршово друштво.

⁴³ А. Васиљевић, *Моје успомене*, приредио Р. Љушић, Београд 1990, 128.

⁴⁴ С. Д. Сказкин, *Конец австро-руско-германского союза: исследование по истории русско-германских и русско-австрийских отношений в связи с восточным вопросом в 80-е годы XIX столетия*, Москва 1974, 87–89; В. М. Хвостов, *Проблемы истории внешней политики России и международных отношений в конце XIX – начале XX в.*, Москва 1974, 174–193.

питање српске железнице, при тренутном распореду снага Русија није себи могла да дозволи сукоб с Аустроугарском ни у питањима која су за њу била много значајнија од изградње српске железнице. Због тога су у Петрограду морали да делују опрезно. Идеја иза које је стајала руска влада била је једноставна – српска влада требало је да сама преузме изградњу железнице, после чега би сâм посао изградње био уступљен некој руској компанији коју би препоручила руска влада. При томе би целокупан посао између српске владе и руских предузетника требало да буде изведен тако да улога руске владе у свему не буде видљива.⁴⁵

Васиљевићев повратак из Русије, видљиво праћен и снажно критикован у аустроугарској штампи,⁴⁶ пратио је долазак неколико руских инжењера, па и генерала Михаила Черњајева, бившег команданта српске војске у рату 1876, који су за различите руске предузимаче покушали да обезбеде српску концесију.⁴⁷ На томе се, међутим, завршило. Њихов одлазак нису пратили даљи преговори и нове понуде. Неизвесност је прекинуо председник српске владе Јован Ристић који се у марту 1879. телеграфски обратио непосредно руском министру спољних послова с питањем о намерама Русије у вези с изградњом српске железнице, али је добио „околишећи одговор“.⁴⁸ У пролеће 1879. било је извесно да није могуће рачунати на делотворну подршку руске дипломатије у решавању питања изградње српске железнице.

При новом развоју догађаја, аустријска дипломатија настојала је да усмери српску владу ка решавању железничког питања у сагласности са својим интересима, користећи заседање комисије стручњака сазваних

⁴⁵ С. И. Данченко, *Из историје руско-српских односа крајем седамдесетих и у првој половини осамдесетих година XIX века (према грађи архива СССР-а)*, ИЧ 36 (1989) 100–101; А. Васиљевић, нав. дело, 133–134.

⁴⁶ Ј. Ристић К. Цукићу, Ниш, 31. децембра 1878, № 24, АС, Министарство иностраних дела, Политичко одељење (=МИД-ПО), 1878, фасцикла (=Ф) III, досије (=Д) VII, П/5-II, пов. бр. 867; Ј. Аврамовић Ј. Ристићу, Београд, 3. јануара 1879, АСАНУ, ФЈР, сигн. III/8, инв. бр. 3/1361; А. Васиљевић, нав. дело, 135.

⁴⁷ Инжењер Сахански Ј. Ристићу, Београд 30. јануара и 4. фебруара 1879, АС, МИД-ПО, 1879, Ф-I, Д-V, Ж/1, пов. бр. 36 и 43; Херберт Андрашију, Београд 2. фебруара 1879, № 27, АСАНУ, Исписи из бечких архива (=ИБА), сигн. 7940, инв. бр. 7618; де Мишел Вадингтону, Београд 10. марта 1879, № 3, АС, Ministère des Affaires Étrangères, Archives Diplomatiques, (=АМАЕ, AD), Serbie 1879; М. Черњајев митрополиту Михаилу, Москва 29. новембра 1879, АСАНУ, ФЈР, сигн. XXV/13, инв. бр. 25/417.

⁴⁸ А. Васиљевић, нав. дело, 138; *Бележница Јована Мишковића*, XII, седница од 28. фебруара 1879, АСАНУ, сигн. бр. 7242/ XII.

крајем марта 1879. да саветују владу о разним питањима везаним за изградњу железнице. Чланови комисије били су аустроугарски инжењери који су примили инструкције из дипломатског представништва Монархије да савет влади буде изградња железнице уступањем концесије, а не у државној режији, односно да истакну *Штатсбан* као погодног кандидата за будућег концесионара.⁴⁹ У промовисању *Штатсбанових* интереса посебно је активан био чешки инжењер Франтишек Цтибор који се отворено супротставио мишљењима чланова комисије да би било добро да Србија гради железницу у властитој режији, а као алтернативу, односно додатак линији Београд–Ниш предлагао је изградњу деонице која би повезала српску железницу са дунавском обалом насупрот Базијашу, тачки на којој је излазила *Штатсбанова* линија за Будимпешту⁵⁰ и Беч.⁵¹

* * *

После завршетка рада комисије стручњака и неуспеха да уз подршку руске дипломатије буде решено питање изградње српске железнице, уследили су преговори са *Штатсбаном*. Управа друштва била је заинтересована за српску концесију, али су већ Цтиборови савети српској влади о изградњи алтернативне линије указивали на то да преговори са српском владом нису једини проблем са којим се управа суочава. Наиме, предуслов за успешно остварење ових планова била је изградња деонице Кикинда–Земун на *Штатсбанову* поменућу линију која је од Будимпеште, преко Сегедина и Кикинде излазила на Дунав код Базијаша. Управа друштва успешно је преко аустријске владе деловала код заједничког Министарства спољних послова да код угарске владе

⁴⁹ Интересантно је да је најспремнији за сарадњу био прашки инжењер Франтишек Цтибор, за којег су, према Хербертовим речима, у Београду сматрали да ће бити најнеутралнији од свих страних стручњака. Цтибор је Херберту сам предложио да у оквиру комисије заступа гледишта која одговарају аустроугарској влади, а на повратку из Београда за Праг свратио је у Министарство спољних послова у Бечу и поднео детаљан извештај о раду комисије. (Херберт Андрашију, Београд 6. априла 1879, № 63, MOL, K-26, 422, 1879, III, 628/1041; Швигел Тиси, Беч 27. априла 1879, исто 628/1121)

⁵⁰ Спајањем Пеште, Будима и Старог Будима 1872. створена је Будимпешта, те ћемо у наставку текста користити ово име за угарску престоницу.

⁵¹ *Извештај вештака*, 6–7, 44–45; Херберт Андрашију, Београд 6. април 1879, № 63, MOL, K-26, 422, 1879, III, 628/1041.

подржи захтев за одобрење изградње спојне линије, представљајући изградњу спојне линије не као унутрашње питање угарског дела монархије, већ као питање од много већег државног значаја. Међутим, супротно ставу из 1869. када је подржавала *Штатсбанове* покушаје да у Београду добије концесију, десет година касније влада у Будимпешти била је противна таквом решењу. Изградњу железница на простору угарског дела Двојне монархије сматрала је унутрашњим питањем о којем су одлуке могле да буду донете искључиво у Будимпешти, а одлука о остварењу споја са српском железницом линијом Будимпешта–Земун већ је била донета.⁵²

Преговори о овом питању између угарске владе и Министарства спољних послова трајали су више од годину дана, све до пролећа 1880.⁵³ Очекујући њихов успешан завршетак, управа *Штатсбана* била је заинтересована да почне преговоре са српском владом, у нади да би њихов успешан завршетак могао послужити као додатни аргумент пред угарском владом приликом преговора о одобрењу изградње спојне линије. Почетком маја 1879. у Београд су стигле вести да су у *Штатсбану* заинтересовани да с неком званичном личношћу српске владе уђу у преговоре о одредбама будућег споразума.⁵⁴ Почетак преговора о потписивању железничке конвенције између Србије и Аустроугарске и боравак министра грађевина Ранка Алимпића у Бечу у јулу 1879. био је прилика за непосредне преговоре са друштвом. У паузама између конференција с аустроугарским преговарачима српски министар састао се неколико пута с генералним директором друштва у Бечу, Копом.⁵⁵ После сусрета с Алимпићем, Коп је о току разговора обавестио управу у Паризу која је одобрила да се у Београд пошаљу два директора, Рона и де Сер, с овлашћењем да прего-

⁵² Седнице угарске владе од 25. фебруара, 4. априла, 15. априла, 10. маја и 29. маја 1879, MOL, Miniszterelnökségi Levéltár – Minisztertanács (K 27); F. Hauptmann, нав. дело, 147–151.

⁵³ Седнице угарске владе од 18. фебруара, 2. марта, 6. марта и 9. марта 1880, MOL, K 27; F. Hauptmann, нав. дело, 150–151.

⁵⁴ Инжењер Кројтер Ј. Ристићу, Беч 4. маја 1879, АСАНУ, ФЈР, сигн. XV/4, инв. бр. 15/82.

⁵⁵ Ф. Вшетечка Ј. Ристићу, Литомишл 4/16. јула 1879, исто, сигн. XV/4, инв. бр. 15/87; генерални директор Коп Ј. Ристићу, Беч 5. август 1879, исто, сигн. XV/4, инв. бр. 15/93. Прецизнији подаци о њиховим разговорима нису сачувани, али нема сумње да никакав конкретан споразум није постигнут. На основу посредних сведочанстава могуће је закључити да је Алимпић Копу изложио дилеме пред којима се српска влада налазила у вези с начином изградње и експлоатације железница. (Белешка о седници владе 4. августа 1879, *Бележница Јована Мишковића*, XII, АСАНУ, сигн. 7242/XII)

варају.⁵⁶ Средином августа 1879. представници друштва били су у Београду и српској влади упутили питање по којем систему градње Србија намерава да гради своју железницу. На седници од 16. августа влада је одлучила да од *Штатсбанових* представника захтева да јој поднесу предлоге са условима за различите системе, те да јој на тај начин олакшају доношење коначне одлуке.⁵⁷ Два дана касније, Рона и де Сер доставили су захтеване предлоге. У пропратном писму напоменули су да је реч само о основама могућих споразума, да су могуће разне комбинације, те да ће после одлуке српске владе друштво доставити детаљније услове у сагласности са споразумом који буде постигнут.⁵⁸

Штатсбанови опуномоћеници изашли су пред српску владу с три предлога. Првим предлогом било је предвиђено да друштву буде уступљено право и на изградњу и на експлоатацију. У том случају друштво би се обавезало да одмах изради коначан пројекат железничке трасе, опште услове изградње и процену трошкова, који би потом били поднети српској влади на одобрење. Друштво би на себе преузело обавезу да набави неопходан капитал, као и средства, људство и материјал неопходан за изградњу. Организовање експлоатације такође би друштво преузело на себе, при чему би у договору с владом били донети закони о експлоатацији и полицији, те остала неопходна акта. Насупрот томе, српска влада дала би друштву концесију на одређени број година, право да изгради и експлоатише железницу, подразумевајући и право на одређивање тарифа за путнички и теретни саобраћај. Поред тога, влада би друштву гарантовала чист приход једнак проценту уложеног капитала који би накнадно био одређен, при чему би се под чистим приходом подразумевала разлика између бруто зараде и укупних годишњих трошкова. Анексом предлога било је предвиђено да, уколико то буде потребно, *Штатсбан* на себе преузима обавезу да преговара са Хиршовим *Друштвом за експлоатацију железница у европској Турској* у вези с изградњом линија на територији коју је Србија добила одлукама Берлинског конгреса, док би српска влада сачувала право на одобрење евентуалног споразума два друштва.⁵⁹

⁵⁶ Генерални директор Коп Ј. Ристићу, Беч 5. август 1879, АСАНУ, ФЈР, сигн. XV/4, инв. бр. 15/93.

⁵⁷ Белешка о седници владе 4. августа 1879, *Бележница Јована Мишковића*, XII, АСАНУ, сигн. 7242/XII.

⁵⁸ А. Рона и А. де Сер Ј. Ристићу, Београд 18. августа 1879, АСАНУ, ФЈР, сигн. XV/4, инв. бр. 15/95.

⁵⁹ Предлог А и додатак предлогу, исто, сигн. XV/4, инв. бр. 15/96.

Други предлог предвиђао је да држава не даје концесију за изградњу, већ да градњом управља неко заинтересовано друштво, док би експлоатација била уступљена уговором у најам. У том случају *Штатсбан* је био заинтересован за изградњу, при чему би, као и у првом предлогу, преузео обавезу да припреми коначан пројекат и пред владу изађе с начелном проценом трошкова. Влада би имала обавезу да пронађе капитал, било из властитих средстава, било уз учешће друштва, према условима који би били накнадно договорени. Друштво би влади позајмило новац, организовало би градњу железнице, а влада би му плаћала све трошкове начињене том приликом. После завршетка изградње, држава би друштву уступила железницу на експлоатацију. *Штатсбанови* представници предлагали су два могућа начина закупа. Према првом, друштво би држави исплатило годишњи износ закупа, а потом би између државе и друштва био подељен нето приход у процентима који би били накнадно договорени. Другим начином била је предвиђена подела бруто прихода, такође у процентима који би били накнадно договорени, при чему би држава морала да гарантује друштву минималну зараду по километру. Другим предлогом такође је предвиђена могућност одвајања суме неопходне за набавку покретног и непокретног материјала неопходног за почетак експлоатације од укупне суме уложеног капитала. Друштво би и у том случају било заинтересовано за преузимање експлоатације, односно за улагање у набавку материјала, а камата и интерес на уложени капитал били би урачунати приликом решавања питања начина поделе прихода од експлоатације.⁶⁰

Трећи предлог предвиђао је могућност да држава гради железницу у властитој режији, док би друштву била уступљена експлоатација линија. У том случају држава би била задужена да сама сачини коначан пројекат, изврши процене трошкова, пронађе неопходан капитал и заврши изградњу користећи властита средства, људе и материјал. Међутим, друштво би било заинтересовано за закуп експлоатације само уколико би у уговор о закупу, сачињен према моделу поделе бруто прихода поменутом у другом предлогу, ушла одредба према којој би уговор био примењиван тек после одређеног броја година, које је такође требало утврдити накнадним споразумом. Трећим предлогом такође је предвиђена могућност раздвајања капитала неопходног за изградњу и опремање железнице за експлоатацију.⁶¹

⁶⁰ Предлог Б и додатак предлогу, исто.

⁶¹ Предлог Ц и додатак предлогу, исто.

Штатсбанови представници су у Београду преговарали с министром грађевина Ранком Алимпићем и образложили му поднете предлоге. Српски министар био је мишљења да би Србији највише одговарао први начин, односно давање концесије за изградњу и експлоатацију. Представници друштва саопштили су му да би камата за неопходан капитал који би друштво набавило била 5 %, при чему би држава првих година камату плаћала само на половину капитала, а на цело износ тек кад железница почне да доноси већу зараду. Алимпићево мишљење, које је изнео министру председнику Јовану Ристићу, било је да је *Штатсбанова* понуда добра прилика коју влада не би требало да пропусти.⁶² После завршетка преговора с Алимпићем Рона и де Сер упутили су се у Ниш да кнезу Милану и Ристићу још једном образложе предлоге с којима су дошли у Београд.⁶³ Председник владе такође је био мишљења да су предлози прихватљиви.⁶⁴ Своју наклоност споразуму са *Штатсбаном* Ристић је у разговору са аустроугарским и француским дипломатама, Хербертом и де Бокером, објаснио ставом да је при тренутној финансијској ситуацији за српску државу значајнија финансијска од политичке стране железничког питања, а да је *Штатсбан* у могућности да пружи најповољније финансијске услове.⁶⁵ Аустроугарском министру резиденту, увек заинтересованом за делатност руских конкурената, посебно је нагласио да друге кандидате, који су истовремено покушавали да постигну споразум са српском владом, не сматра озбиљним.⁶⁶ Поред тога, у Београду су сматрали да је француски утицај у друштву снажнији од аустријског, те да не постоји опасност да ће се друштво ставити у потпуности у службу владе у Бечу, а његово велико искуство и углед гарантовали су квалитетну градњу. После Ристићевог повратка у Београд одржана је 6. септембра министарска седница на којој је расправљано о

⁶² Р. Алимпић Ј. Ристићу, Београд 12. августа 1879, АСАНУ, ФЈР, сигн. XV/4, инв. бр. 15/216.

⁶³ Исто; Рона и де Сер Ј. Ристићу, Ниш 29. августа 1879, АСАНУ, ФЈР, сигн. XV/4, инв. бр. 15/97.

⁶⁴ Де Бокер Вадингтону, Београд 9. септембра 1879, № 26, АС, АМАЕ, AD, Serbie, 1879, Tome 1.

⁶⁵ Херберт Министарству спољних послова Аустроугарске, Београд 4. септембра 1879, № 124/Н. Р., ÖS, HHStA, MA, AR, F. 34-SR, 280, 1879, III 22-19/1-55; де Бокер Вадингтону, Београд, 21. септембра 1879, № 30, АС, АМАЕ, AD, Serbie, 1879, Tome 1.

⁶⁶ Херберт Министарству спољних послова Аустроугарске, Херкулбад 25. августа 1879, ÖS, HHStA, MA, AR, F. 34-SR, 280, 1879, III 22-19/1-51; исти истом, Београд 4. септембра 1879, № 124/Н. Р., исто, III 22-19/1-55.

споразуму с аустро-француским друштвом.⁶⁷ Иако ток расправе није познат, нема сумње да је влада позитивно оценила понуду, јер су већ следећег дана на папир стављене основе будућег споразума.⁶⁸

Сагласно договореним условима, влада је пристала да друштву уступи концесију за изградњу железнице чим ово питање буде решено међународним уговорима са заинтересованим државама. Друштво би преузело обавезу да набави неопходан капитал чији тачан износ би, после израде коначног пројекта и процене општих трошкова, у споразуму с владом био накнадно одређен. Интерес не би био већи од 5 %, али би српска држава плаћала током целокупног концесионог раздобља додатну амортизацију за капитал уложен у изградњу. Српска влада прихватила је предлог о раздвајању капитала за изградњу и за опремање железнице за експлоатацију. Капитал неопходан за набавку покретног и непокретног материјала такође би обезбедило друштво, а плаћање интереса почело би после почетка експлоатације, у временском оквиру који би био накнадно утврђен. Друштво је преузело обавезу да сачини неопходне пројекте на деловима територије кнежевине који још увек нису били проучени. Поред тога, споразумом је предвиђено да *Штатсбану*, као будућем концесионару, припадне саветодавна улога у преговорима о железничким прикључцима са суседним државама. Влада би, такође, друштву дала мандат да у преговорима са Хиршовим друштвом заступа интересе Србије у решавању питања која су произилазила из текста члана XXXVIII Берлинског уговора, док би српска влада сачувала право на одобрење евентуалног споразума два друштва. У року од два месеца од потписивања уговора влада би друштву уступила све постојеће пројекте, студије и процене трошкова, а до потписивања коначног споразума обезбедила би откуп неопходног земљишта по фиксној цени.

Од посебног значаја била је чињеница да су наставак преговора представници друштва довели у везу с добијањем концесије за изградњу линије на угарској територији која би се везала на пројектовану српску линију. Међутим, у случају да не успеју да добију жељену концесију представници друштва изразили су жељу да у споразуму са српском владом, без трошкова на рачун српске државе, на територији Србије изграде линију којом би српску железницу повезали с својом мрежом у Угарској. Последњом одредбом било је предвиђено да преговори о

⁶⁷ Белешка о седници владе 25. августа 1879, *Бележница Јована Мишковића*, XII, АСАНУ, сигн. 7242/XII.

⁶⁸ А. Рона и А. де Сер Р. Алимпићу, Београд, 7. септембра 1879, АСАНУ, ФЈР, сигн. XV/4, инв. бр. 15/94.

коначној верзији уговора буду настављени пре краја текуће године.⁶⁹ Начелни споразум са *Штатсбаном* у највећој мери је одговарао српској влади. Разлика је постојала само у вези са питањем интереса на уложени капитал. Рона и де Сер су навели да интерес неће прећи 5%, не рачунајући амортизацију, док је Алимпић у пропратном писму уз споразум захтевао да друштво размисли о томе да укупан интерес, укључујући амортизацију, буде 4,5%.⁷⁰ После успешно завршених преговора, *Штатсбанови* представници напустили су Београд. Следећи корак било је подношење споразума са српском владом главној управи друштва у Паризу, да би после његовог одобрења преговори били настављени.

* * *

Остварење споразума зависило је од низа фактора. Поред Руса, у Београду се појавио бивши гувернер француске банке *Креди фонсије* (Crédit foncier) Луј Фреми, на челу финансијског синдиката који су чиниле две париске куће – *Друштво за улагања и текуће рачуне* (La Société de dépôts et comptes courants de Paris) и *Финансијско друштво* (La Société financière de Paris), те *Англо-аустријска банка* (Anglo-Österreichische Bank) из Беча, али и са, што је било много важније, начелним пристанком угарске владе да му уступи концесију за изградњу линије Будимпешта–Земун уколико обезбеди српску концесију.⁷¹ Упркос Фремијевим понудама и отвореном дезавуисању *Штатсбанових* изгледа да постигне споразум са угарском владом, у Београду су и даље остајали при намери да уступе концесију аустро-француском друштву, јер је и његова понуда била најповољнија, а углед је гарантовао квалитет радова.⁷² Међутим,

⁶⁹ Исто.

⁷⁰ Министар грађевина Р. Алимпић А. Рони и А. де Серу, Београд, 26. августа 1879, АСАНУ, ФЈР, сигн. XV/4, инв. бр. 15/94.

⁷¹ Записник са седнице угарске владе од 6. и 11. октобра 1879, МОЛ, К-27; Пеши Фремију, Будимпешта 10. октобра 1879, АСАНУ, ФЈР, сигн. XV/4, инв. бр. 15/218. Српској влади Фреми није био непознат јер је неколико месеци раније са њим склопила уговор о ковању првог српског динара. Измене у овом уговору биле су, такође, разлог његовог доласка у Београд у октобру 1879. (Ч. Попов, *Француска дипломатија, балкански проблеми и међународни положај Србије после Берлинског конгреса (1878–1882)*, Зборник Матице српске за историју, 49 (1994) 68).

⁷² Херберт Министарству спољних послова Аустроугарске, Београд, 22. септембра 1879, № 131, МОЛ, К-26, 422, 1879, III, 2797/2843; исти истом, Београд, 6. новембра 1879, № 210, исто, 422, 1879, III, 2797/3252. У том смислу Херберту

одлучујућа улога припадала је у овом случају угарској влади, а она је била одлучна да спој са Србијом буде остварен изградњом нове линије од Будимпеште до Земуна, под државном контролом, а не под контролом приватног друштва уз несумњив утицај бечких финансијских кругова. Крајем јесени 1879, притисак из Беча и даље је трајао, иако су изгледи за успех били скромни.⁷³

Поред тога, чинило се да ни у управи самог друштва нису били задовољни одредбама начелног споразума са српском владом, без обзира колико им је он био важан у контексту преговора са угарском владом. Када је, подстакнут вестима о *Штатсбановом* неуспеху у Будимпешти, Ристић у новембру 1879. захтевао одговор о даљој заинтересованости друштва за српску концесију,⁷⁴ из бечке управе обавестили су га да је од стране управе у Паризу споразум са српском владом „због штета, које је друштво у след хрђаве угарске жетве имало, због моменталног нерасположења париске берзе и због извесних личних уплива, који против наших железница раде, са извесном ладноћом примљен“, те да у управи нису у потпуности задовољни споразумом, односно да сматрају да су Рона и де Сер приликом преговора у Београду улазили исувише у детаље будућег уговора, док је начелни пристанак српске владе био довољан.⁷⁵ Упркос

су говорили и Ристић и Алимпић, двојица министара који су били непосредно укључени у преговоре с оба друштва. Са друге стране, из дипломатског представништва Аустроугарске дискретно је указивано на непоузданост руских предузимача и безобзирност са којом би руски службеници у Србији могли да владају, истичући пре свега да ниједно друштво осим *Штатсбана* није у стању да пружи гаранцију да ће изградити добру железницу. (Херберт Министарству спољних послова Аустроугарске, Београд 22. септембра 1879, № 131, МОЛ, К-26, 422, 1879, III, 2797/2843)

⁷³ F. Hauptmann, нав. дело, 147–151.

⁷⁴ J. Ристић П. Стеићу, Београд 30. октобра 1879, № 20, АС, МИД-ПО, 1879, Ф-П, Д-V, П/5-II, пов. бр. 531.

⁷⁵ П. Стеић Ј. Ристићу, Беч 3. новембра 1879, № 55, исто, пов. бр. 541. Стеића је де Сер убеђивао да то никако не значи да друштво није више заинтересовано за српску железницу. Као доказ интересовања управа друштва одлучила је да, у сагласности с одредбом начелног споразума од 7. септембра, у Србију пошаље шест инжењера предвођених инжењером Штреглером са задатком да проучи трасу. (Дирекција *Штатсбана* Ј. Ристићу, Беч 17. новембра 1879, АСАНУ, ФЈР, сигн. XV/4, инв. бр. 15/222) У тренутку када су долазиле вести о преговорима српске владе с другим друштвима, смисао овог корака највероватније је био да укаже на намере друштва да настави преговоре са српском владом и дође до коначног споразума, односно да на основу пријема инжењера у Београду процени какав је став владе према недавно постигнутом споразуму.

септембарском споразуму, вести из Будимпеште и Беча нису деловале охрабрујуће. Међутим, влада се тек налазила пред преговорима са Аустроугарском о железничкој конвенцији, те је одлагање решавања питања концесије остављало отвореном могућност повољног исхода започетих преговора са *Штатсбаном*.

После потписивања конвенције 9. априла 1880. трогодишњи рок за завршетак изградње линије Београд–Врање наметао је неопходност коначног разјашњења позиције *Штатсбана*. У завршној фази аустро-српских преговора у Бечу, посредством Франтишека Цибора, инжењера са чијом неславном улогом у раду стручне комисије 1879. српска влада и даље није била упозната, до Ристића су стигле вести да је поменуто аустро-француско друштво и даље заинтересовано за изградњу српске железнице, те да је, наводно, спремно да обезбеди две трећине неопходног капитала без гаранције и без камате све док железница не буде изграђена, као и да при свему том препушта српској влади да одлучи да ли ће железницу градити и експлоатисати у властитој режији или концесијом.⁷⁶ У том смислу и бечки директор *Штатсбана* говорио је српском делегату на преговорима о железничкој конвенцији Манојлу Марићу, који је од Ристића добио непосредна упутства да разјасни ово питање пре повратка у Београд.⁷⁷

Међутим, судбина *Штатсбанових* настојања била је већ тада извесна. Притисци Беча на Будимпешту нису донели повољан резултат и у пролеће 1880. било је извесно да *Штатсбан* нема изгледа да постигне споразум са угарском владом. У паузи преговора у Бечу, Марићу су, приликом његове посете Будимпешти, угарски државници јасно ставили до знања да не постоји могућност да *Штатсбан* добије концесију за изградњу спојне угарске линије.⁷⁸ Управни савет друштва у Паризу донео је средином маја 1880. коначну одлуку да одустане од пројекта изградње српске железнице, као и од пројекта линије Кикинда–Земун.⁷⁹ Међутим, оваква одлука није истовремено значила одустајање од балканских железничких планова. Повезивањем *Штатсбанове* линије Темишвар–Оршава и линије Букурешт–Питешти–Крајова–Варсиорова, коначно је 1879. остварена дуго планирана веза угарских и румунских железница у

⁷⁶ Ф. Цибор Ј. Ристићу, Беч 7. априла 1880, АСАНУ, ФЈР, сигн. XV/3, инв. бр. 15/185.

⁷⁷ М. Марић Ј. Ристићу, Беч 27. марта/9. априла 1880, АС, Поклони и откупи, 25/198.

⁷⁸ Исти истом, Беч 16. марта 1880, № 21, АСАНУ, ФЈР, сигн. XIV/5, инв. бр. 14/83.

⁷⁹ Кројтер Ј. Ристићу, Беч 22. маја 1880, исто, сигн. XIV/5, инв. бр. 14/94.

Подунављу. Управа друштва одлучила је да везу са османским железницама тражи преко Румуније и Бугарске и да с тамошњим владама почне преговоре о изградњи линије од Крајове која би се преко Александрије, Свиштова, Габрова и кланца Шипка спојила с румелијском линијом Белова–Истанбул и на тај начин обезбедила друштву везу с османском престоницом и зараду на транспорту робе на правцу Исток–Запад. Међутим, осим начелне заинтересованости у Букурешту, суочени са противљењем Русије и Аустроугарске предложеном концепту, представници друштва – поново Рона и де Сер – нису постигли никакав успех у Софији и Истанбулу.⁸⁰ Самим тим, *Штатсбан* је остао без даљих могућности да се умеша у посао изградње балканских железница.

Одустајање *Штатсбана* од пројекта српске железнице поставило је пред српску владу задатак проналажења новог концесионара и било је то питање којем су се посветиле како Ристићева, тако и влада Милана Пироћанца од октобра 1880, све до потписивања уговора са *Генералном унијом*. Са друге стране, са олакшањем су примљене вести о неуспеху *Штатсбанових* настојања у Софији и Истанбулу, јер је основна идеја нове пројектоване линије била заобилажење Србије, те је, самим тим, била у супротности са њеним интересима. У суштини, целокупну историју преговора српске владе и *Штатсбана*, као и њиховог неуспеха, могуће је посматрати као парадигматичан пример проблема са којима су се суочавале балканске државе и финансијери заинтересовани за учествовање у изградњи балканских железница. Са једне стране, она указује на препреке на које су, на простору на којем су се сукобљавали интереси моћних држава и на којем је изградња неколико километара железнице могла да прерасте у међународну проблем, наилазила настојања заинтересованих финансијера, присиљавајући их да се прилагођавају ситуацији, траже подршку неке силе и стављају се у службу њених

⁸⁰ Е. Стателова, *Дипломацијата на Княжество Българија 1879–1886*, Софија, 1979, 48–50; С. Jelavich, *Tsarist Russia and Balkan Nationalism: Russian Influence in the Internal Affairs of Bulgaria and Serbia 1879–1886*, Berkeley – Los Angeles 1958, 71; амбасадор у Истанбулу барон Каличе Хајмерлеу, Бујукдере 7. септембра 1880, № 74, ÖS, ННStA, МА, АР, F. 34-SR, 280, 1880, III-22-19/1-41-78; Хајмерле Каличеу, Беч 16. септембра 1880, исто; Каличе Хајмерлеу, Бујукдере 21. септембра 1880, № 78, исто, 1880, III-22-19/1-41-82; Министарство спољних послова Аустроугарске царском и краљевском министру трговине и угарском министру саобраћаја, Беч 26. септембра 1880, исто, 1880, III-22-19/1-41-80; Кевенхилер Хајмерлеу, Софија 14. децембра 1880, № 20/Н. Р., исто, 1880, III-22-19/1-41-113.

политичких интереса.⁸¹ Са друге стране, потврђујући мишљења појединих аутора да се о најзначајнијим питањима политике малих држава врло често одлучује изван њихових граница,⁸² српска влада могла је само да заштити државне интересе проналажењем оптималног решења које неће да буде у супротности за интересом најзаинтересованије и најјутицајније велике силе. У случају споразума са *Штатсбаном*, услед специфичног уређења Двојне Монархије, то није било могуће.

⁸¹ H. Feis, *Europe: The World's Banker 1870-1914*, New York 1930, 293–295; K. Polanji, *Velika transformacija: politička i ekonomska ishodišta našeg vremena*, Beograd 2003, 21–25; S. M. Bermejo, D. Martykánová, M. Samardžić (eds.), *Layers of Power in Europe: Societies and Institutions in Europe*, Pisa 2010, 244.

⁸² B. Mur, *Društveni koreni diktature i demokratije: vlastelin i seljak u stvaranju modernog sveta*, Beograd 2000, 7.

Momir Samardžić

**ON AGREEMENT OF SERBIAN GOVERNMENT AND
STAATSBAHN ABOUT THE CONSTRUCTION OF THE RAILWAYS
IN SERBIA IN 1879**

Summary

As the states of European economic periphery, such as Serbia, looked towards the developed economies of the European West, the basic question was how to achieve accelerated modernization in an attempt to compensate for what was lost. In that context, construction of the railway and connection with the western-European market were perceived as a necessary preconditions of faster economic development, despite the fact it was not preceded by the creation of the market-oriented economic structure, and despite the fact that the construction of the railway was an extremely demanding financial endeavour inevitably leading towards the indebtedness of the state on foreign financial market. From the end of the 1860s till the beginning of the 1880s, the question of the railway construction was one of the most important issues of Serbian foreign policy. Besides securing the place of Serbia on the main route of trans-Balkan railway, important dimension of this issue was how to solve the questions of its financing and exploitation. Serbian government had contacts with the *Staatsbahn* in the beginning of the 1870s, but after the Congress of Berlin they came to an agreement on main stipulations of the future railway concession. One of the main obstacles for the fulfilment of the agreement was the opposition of Hungarian government, unwilling to allow the *Staatsbahn* to construct the line from Kikinda to Zemun, to connect its existing lines in Hungary with the future Serbian railways. This opposition made it impossible to come to the final agreement, despite the willingness of the company and the satisfaction of Serbian government with the proposed stipulations of the future concession contract. After the failure of this agreement, Serbian government had to find new ways to solve the question of the construction.

Keywords: Serbia, Austria-Hungary, *Staatsbahn*, the Eastern Question, Balkan Railways, 19th Century.

Чланак примљен: 14. 04. 2011.

Чланак коначно прихваћен за објављивање: 27. 06. 2011.