

Дамјан МАТКОВИЋ*

Београд, Србија

<https://orcid.org/0009-0001-6001-1102>

ЖЕЛЕЗНИЧКА АФЕРА: ФИНАНСИЈСКИ И КОРУПЦИЈСКИ СКАНДАЛ (1881–1891)**

Анстракт: У овом чланку биће речи о великом финансијском и корупцијском скандалу у Краљевини Србији осамдесетих година 19. века – железничкој афери. Поред случаја корупције, или финансијске грешке, скандали обухватају и расправе о правилима и доминантним вредностима у друштву. Железничку аферу је покренула Радикална партија, подржана од сељака, која се бојала страног капитала и политичког утицаја и саботирала владу напредњака, који су спроводили убрзану модернизацију Србије, опонашајући земље у Западној Европи и користећи финансијску помоћ Француске и Аустрије. Напредњаци су одабрали француску фирму за финансијера и градитеља прве српске железнице. Банкротство француске фирме, током градње железнице, изазвало је велики финансијски скандал.

Први део рада бави се железничком афером као финансијским скандалом. Након што је ишчилела из сећања српске јавности, железничка афера се поново појавила 1889. године, као велики корупцијски скандал. Други део рада бави се корупцијским скандалом, који је изазвао памфлет *Бомбе*. Рад ће се бавити догађајима који су изазвали аферу, али и политичком борбом између напредњака и радикала и питањем како је афера коришћена у политичкој борби.

Кључне речи: железница, афера, банкротство, мито, Генерална унија, радикали, напредњаци, *Бомбе*

Abstract: The article examines a major financial and corruption scandal in the Kingdom of Serbia in the 1880s – the railway affair. In addition to financial miscalculations and corruption, the scandal ignited debates about rules and dominant values in the society. It was fuelled by the Radical Party, supported by the peasants, which feared foreign capital and political influence and sabotaged the progressive government, which was leading a rapid modernisation of Serbia, emulating the countries of Western Europe and using the financial support of France and Austria. The progressives chose a French company to

* damjan.matkovic94@gmail.com

** Рад је написан на основу истраживања за докторат *Informality and corruption in Serbia 1815–1894*.

finance and construct the first Serbian railway. The bankruptcy of the French company during the construction of the Serbian railway caused a great financial scandal.

The first part of the article deals with the railway affair as a financial scandal. After disappearing from the Serbian public, the railway affair resurfaced in 1889 as a major corruption scandal. The second part of the article deals with the corruption scandal, caused by the pamphlet *Bombs*. The article examines the affair's narrative, its underlying causes, and its role in the political battle between the progressives and the radicals.

Keywords: railway, affair, bankruptcy, bribery, Union Générale, radicals, progressives, *Bombs*.

Увод

Изградња прве српске железнице била је монументалан модернизацијски скок, који је пратио велики финансијски и корупцијски скандал. Финансирање овог подухвата било је врло изазовно за Кнежевину Србију, која је била у неповољној финансијској ситуацији (после ратова за независност 1876–1878). О финансирању прве српске железнице писао је Бошко Мијатовић.¹ О подели међу политичарима на огорчене противнике железничког уговора из 1881, радикале, и његове присталице, напредњаке, говори монографија Момира Самарџића *Roads to Europe: Serbian politics and the railway issue 1878–1881*.² Поменути аутори, као и Слободан Јовановић, у делу *Влада Милана Обреновића*, пишу и о железничкој афери,³ о томе како је градитељ и финансијер српске железнице подмитио српске политичаре у замену за железнички уговор из 1881. Железничку аферу као корупцијски скандал описао је Горан Антонић у поглављу у делу *Корупција и развој модерне српске државе*, које су приредили Александра Булатовић и Срђан Кораћ.⁴ Наведено дело је обухватило све веће корупцијске скандале у Србији у 19. и 20. веку, тако да се није бавило детаљном анализом, што оставља простора истраживачима за даље проучавање скандала.

До сада ниједан аутор није у једном раду приказао железничку аферу до ситних појединости, као финансијски и као корупцијски скандал. Управо то је главни циљ овог рада – да прикаже нарастање железничке афере од њеног настанка, као финансијског скандала, до железничке

¹ Boško Mijatović, „Finansiranje prve srpske železnice”, *Ekonomika misao* 30 (1997), 255–268.

² Momir Samardžić, *Roads to Europe: Serbian Politics and the Railway Issue 1878–1881*, Pisa 2010.

³ Слободан Јовановић, *Влада Милана Обреновића 2*, Београд 1934, 437–453.

⁴ Горан Антонић, „Железничка афера”, у: *Корупција и развој модерне српске државе*, ур. Александра Булатовић и Срђан Кораћ, Београд 2006, 19–22.

афере као корупцијског скандала. Рад је написан на основу истраживања примарних историјских извора, српске штампе из осамдесетих година 19. века и стенографских бележака из Народне скупштине.

Немачки историчар Френк Бош је дефинисао скандал као стварно или замишљено кршење правила и норми, које је објављено у јавности и изазива јаку реакцију јавности.⁵ Бош је објаснио да су речи афера и скандал коришћене као синоними у 19. веку.⁶ Железничка афера заиста је изазвала снажне реакције у јавности и снажну политичку поделу. Радикали су се због питања градње железнице први пут озбиљно сукобили с напредњачком владом, након чега су остали огорчени политички противници. Афера је чак изазвала парламентарну кризу 1882. године и много говори о политичким и друштвеним поделама у Србији крајем 19. века.

У наставку ће бити речи о изградњи железнице и о главним политичким актерима, потом ће детаљно бити приказана афера.

Изградња прве српске железнице

Изградња прве српске железнице није била само део модернизацијског плана напредњака, већ и формална међународна обавеза за Кнежевину Србију. На Берлинском конгресу 1878. Кнежевина Србија добила је независност и територијално проширење,⁷ захваљујући моћном новом савезнику – Хабзбуршкој монархији. Русија, традиционална заштитница и савезница Србије, подржала је на Берлинском конгресу Бугарску, чији су се територијални интереси преклапали са српским.⁸

Ново савезништво с Аустроугарском донело је Србији и користи и обавезе, попут склапања трговинског уговора и обавезе изградње железнице. Либерална влада Јована Ристића, најутицајнијег српског политичара крајем седамдесетих година 19. века, склопила је железничку конвенцију с Аустроугарском 28. марта 1880. године.⁹ Србија се тиме

⁵ Frenk Bösch, „Kampf um die Normen: Skandale in historische Perspektive”, in: *Skandale: Strukturen und Strategien öffentlicher Aufmerksamkeitserzeugung*, Hrsg. Kristin Bulkow & Christer Petersen, Wiesbaden 2011, 35.

⁶ F. Bösch, „Kampf um die Normen”, 60.

⁷ С. Јовановић, *Влада Милана Обреновића* 2, 259.

⁸ Руси су се залагали за стварање Велике Бугарске, која је претендовала на територије које су освојили Срби. Преко ове територије имали би контролу над мореузима Босфором и Дарданелима. Види: Васиљ Поповић, *Европа и српско питање у периоду ослобођења 1804–1918*, Београд 2020, 128–131.

⁹ С. Јовановић, *Влада Милана Обреновића* 2, 259.

формално обавезала да у року од три године изгради железничку пругу од Београда до Врања. Аустроугарска се обавезала да ће спојити своју железницу са српском код Београда.

Иако је железничка конвенција с Аустроугарском ратификована у Народној скупштини, опозиција јој се противила. Главни аргументи опозиције били су да су веза са Солуном и трговински уговор с Аустроугарском неопходни пре прихватања конвенције. Прихватање конвенције пре склапања трговинског уговора осигурало би само извоз аустријских индустријских добара у Србију, а не и српски извоз у Аустрију.¹⁰

Ристићева влада је пала због трговинског уговора. Либерална влада није била вољна да закључи трговински уговор који би Аустроугарској дао права највећег повлашћења без узајамности.¹¹ Након пада либералне владе, либерали су и на скупштинским изборима доживели дебакл и освојили свега неколико места у Народној скупштини.¹² О српској политици и железничком питању, у наредних седам година, одлучивали су кнез и краљ Милан, напредњаци и радикали. Након пада либерала, напредњаци су формирали владу и склопили трговински уговор с Аустроугарском под аустријским условима.

Напредњачку партију су 1881. године основали млади српски интелектуалци, школовани у Француској и Немачкој. Напредњаци су били под утицајем енглеских и француских либерала из тридесетих и четрдесетих година 19. века.¹³ Залагали су се за слободу штампе, слободу политичких окупљања и загарантовану имовину и личну безбедност, као и за убрзану модернизацију по западном моделу.¹⁴ Напредњачка влада је спровела многе значајне ставке напредњачког програма по модерним законима. Слобода штампе је омогућила појаву партијске штампе, а слобода политичких окупљања настанак формалних политичких партија. Слоган напредњачке партије био је: „Закон, слобода и напредак.”¹⁵

Кнез Милан је подржавао модернизацијску политику напредњака. Владар је одрастао ван Србије и ценио државе Западне Европе. Кнез Милан је подржавао стварање модерних институција и доношење модерних закона, под условом да његова владарска овлашћења нису била

¹⁰ М. Samardžić, *Roads to Europe*, 278.

¹¹ С. Јовановић, *Влада Милана Обреновића 2*, 267.

¹² М. Samardžić, *Roads to Europe*, 129.

¹³ Предраг Терзић, *Слобода у сенци круне: Србија између народне суверености и политичког елитизма*, Београд 2018, 106.

¹⁴ Исто, 105.

¹⁵ Исто.

умањена новим законима.

Радикали су се залагали за општинску самоуправу, потпуну слободу штампе, врло моћну Народну скупштину и уједињење српства.¹⁶ Радикали су били једина партија која је имала велику подршку сељака. Придобили су сељаке обећањима о смањењу пореза и завођењу локалне самоуправе на основу традиционалних српских обичаја, уколико дођу на власт.

Почетком осамдесетих година 19. века напредњачка влада, коју је потпуно подржао кнез Милан Обреновић, спроводила је муњевиту модернизацију Кнежевине Србије: уведено је обавезно школство, прокламована слобода штампе и политичких окупљања и удружења¹⁷ и изграђена је прва српска железница. Напредњачка влада имала је задатак да пронађе и градитеља и финансијера прве српске железнице, будући да Србија није поседовала ни вештине нити финансије за градњу железнице. Србија је финансијски лоше стајала након ратова од 1876. до 1878. године.¹⁸ Напредњаци су се определили за то да Генерална унија (Union Générale), француска фирма у успону, с директором Еженом Бонтуомна челу, гради и финансира српске железнице. Министар финансија Чедомил Мијатовић склопио је с Генералном унијом железнички уговор, који се састојао из три дела: уговора о зајму, уговора о изградњи железнице и уговора о њеној експлоатацији. Србија је добила зајам од 71,4 милиона франака (франак је био еквивалент динару), али је морала да врати 100 милиона франака. Цена једног километра пруге Београд–Врање била је 198.000 динара. Генерална унија је добила право експлоатације и контроле српске железнице на 25 година.¹⁹

Генерална унија је банкротирала 19. јануара 1882. године, што је знатно угрозило пројекат изградње српске железнице.²⁰ Српски министар финансија је смислио план да пренесе уговор с Генералном унијом на ново стране друштво. Многи кандидати су били заинтересовани за преузимање уговора, али не и за надокнаду финансијске штете, која је претила Србији након банкротства Генералне уније. Француска влада и Генерална унија подржале су потрагу за кандидатом и француска

¹⁶ „Програм”, *Самоуправа*, бр.1, 1881, 1.

¹⁷ Закон о штампи од 1881. године, Закон о зборовима и удружењима од 1881. године и Закон о обавезном основном образовању од 1882. године. За више информација о модернизацији, коју је спровела напредњачка влада види: С. Јовановић, *Влада Милана Обреновића* 2, 356–367; П. Терзић, *Слобода у сенци круне*, 182–186, 194–195.

¹⁸ М. Samardžić, *Roads to Europe*, 127.

¹⁹ В. Мијатовић, „Finansiranje prve srpske železnice”, 256–257.

²⁰ Исто, 260.

²¹ Јездимир С. Николић. *Историја железнице Србије, Војводине, Црне Горе и Косова*, Београд 1980, 77.

компанија Национални шалтер за попусте (Comtoir National d' Escompte) пристала је да заузме место Генералне уније и склопила је уговор с министром Мијатовићем 29. марта 1882. године.²¹

У изградњи српске железнице више није било потешкоћа. Радови су завршени 1883. године, када су испробани први возови. Линија Београд–Ниш је отворена 4. марта 1884. године.²²

Железничка афера као финансијски скандал (1881–1883)

Склапање железничког уговора с Генералном унијом опозиција је представила као кобан финансијски и политички потез, много пре банкротства француске компаније. Радикали, који су, за разлику од либерала, били веома снажна опозиција у Народној скупштини, предњачили су и организовали су јаку пропаганду против напредњачке железничке политике, пре гласања о железничком уговору с Бонтуом 1881. године.

Пре почетка скупштинске расправе о уговору, радикалске новине *Самоуправа* објавиле су чланак из седам делова под насловом „Наша железница”, праћен другим чланцима о железничком питању.²³ Критика *Самоуправе* је постајала све строжа из броја у број. Прво се часопис бавио техничким манама уговора и тиме колико је финансијски штетан по Србију. Четврти део чланка „Наша железница” почео је бомбастично и претећи: „Што више штудирамо конвенцију за постројење прве српске железнице, тим више увиђамо да је штетна, како по битне интересе српске државе, тако и по њену независност и самосталност.”²⁴ Аутор чланка тврди да Бонту може да прода српске обвезнице на европском тржишту, што може довести до пада Србије под контролу стране и непријатељске силе.²⁵ Текст у радикалском гласилу одисао је страхом од страног финансијског и политичког утицаја и контроле.

На скупштинским седницама радикали су напали уговор као велику финансијску грешку. Један посланик је изјавио да је уговор „скуп и убитачан за наше интересе...”²⁶ Радикалски посланици су тврдили да су и зајам и цена градње превелики. Један посланик је тврдио да само државе

²² В. Мијатовић, „Finansiranje prve srpske železnice”, 260.

²³ „Наша железница”, *Самоуправа*, 17. 2. 1881 – 3. 3. 1881.

²⁴ „Наша железница IV”, *Самоуправа*, 24. 2. 1881, 1.

²⁵ Исто.

²⁶ *Протоколи Народне скупштине која је држана у Београду 1880. и 1881. год.*, Београд 1882, 521.

којима прети банкротство прихватају тако неповољне зајмове.²⁷ Опозиција је такође критиковала владу због кршења закона и зато што се упустила у уговор с Генералном унијом пре него што је осигурала везу са Солуном. Кршење закона се састојало у склапању уговора с Генералном унијом без организовања званичног конкурса.²⁸ Петар Велимировић, један од вођа радикала, рече да Србија не треба да гради железницу ћорсокак (повезану само с Аустроугарском), пре него што осигура везу са Солуном.²⁹ Последњег дана скупштинске дебате Никола Пашић, вођа радикала, држао је говор у ком је сажео већину главних аргумената опозиције против Бонтуовог уговора. Пашић је тврдио да је цена изградње пруге превисока и да је зајам врло неповољан. Вођа радикала се жалио да се влада определила за Генералну унију без јавног конкурса. У закључку је Пашић изразио своје сумње да иза Бонтуа стоји Аустрија. „Не можемо никако подврћи нашу железницу аустро-угарским интересима, јер можемо с тим дати могућност и да наша држава пропадне и идеја за ослобођење и уједињење нашег народа.”³⁰ Пашић је предложио да Народна скупштина одбије Бонтуову понуду и да се потом финансијер и извођач радова нађу путем јавног конкурса. Преклапање садржаја и смисла говора радикалских посланика и писања радикалског гласила *Самоуправа* указује на добро осмишљену кампању и јаку радикалску пропаганду против железнице.

Пре гласања о Бонтуовом уговору у Скупштини, након многобројних и жестоких напада опозиције, напредњачки министри су узели реч да бране железнички уговор. Чедомиљ Мијатовић, министар финансија, рекао је да је Бонтуова понуда била најбоља од постојећих. Министар је објашњавао посланицима да Србија, сиромашна држава, која је први пут изашла на међународно финансијско тржиште, није могла да се нада повољном зајму.³¹

Иако је Бонтуов уговор ратификован у Народној скупштини, радикали су, преко *Самоуправе*, наставили жестоко да критикују железнички уговор и напредњачку владу. Либерали, чији је утицај био у Скупштини безначајан, такође су у свом гласилу *Српска независност* оштро критиковали уговор с Генералном унијом.³² Критика либерала и радикала

²⁷ Исто, 507.

²⁸ С. Јовановић, *Влада Милана Обреновића* 2, 396.

²⁹ *Протоколи Народне скупштине која је држана у Београду 1880. и 1881. год.*, 526.

³⁰ Исто, 580.

³¹ Исто, 587.

³² „Из листова”, *Српска независност*, 8. 11. 1881, 3; *Српска независност*, 26. 11. 1881, 1.

била је веома слична. Обе опозиционе партије су критиковале уговор као катастрофалан финансијски и политички потез.³³

Страх међу радикалима и многим сељацима, од продора аустријског капитала и политичке контроле Хабзбуршке монархије над Србијом био је велики. Опозиција је дуго нагађала се иза Бонтуа и његове француске фирме крије Аустрија. Недељу дана након ратификовања уговора с Генералном унијом у Скупштини, *Самоуправа* је објавила чланак под насловом „Већ”. Страхови радикала су већ били потврђени. *Самоуправа* је објавила информације о оснивању мађарске Лендербанке у Пешти (Länderbank). Бонту је постављен за потпредседника мађарске банке, што је опозиција навела као доказ за то да се иза Генералне уније заправо крије Аустрија (што јесте била истина).³⁴ Након открића Бонтуових веза с Аустроугарском, *Самоуправа* је појачала оптужбе да су напредњаци подредили српске политичке интересе Хабзбуршкој монархији. „Поред економског и финансијског ропства, у које нас бацају ове конвенције, наша политичка независност постаје сасвим илузорна.”³⁵ Либерали су о Бонтуу слично писали, називајући га аустријским агентом. *Српска независност*, гласило либерала, писала је да су напредњаци погрешили, зато што су под врло тешким условима уступили железницу аустроугарском агенту Бонтуу.³⁶

Након банкротства Генералне уније у фебруару 1882, опозиција је појачала критику политике напредњака у градњи железнице, али се није ограничила само на нападе у штампи. Железничка афера је изазвала парламентарну кризу. На седницама Народне скупштине 1882. године опозиција је испитивала владу о паду Генералне уније, стављајући нагласак на два питања: колику ће финансијску штету Србија претрпети због банкротства Генералне уније и на које стране друштво влада намерава да пренесе железнички уговор. Влада није била спремна да пружи одговоре на питања опозиције, која је постајала све бешња. Док је питање градње железнице било горуће и држави претила велика финансијска штета, Србија је изненада проглашена за краљевину 22. фебруара 1882. године. Проглашење Краљевине Србије је свакако планирано, али не у том тренутку. Многи српски историчари и политичари деветнаестог века мислили су да су напредњаци и Милан Обреновић

³³ *Самоуправа*, 24. 3. 1881; „То није истина”, *Самоуправа*, 30. 4. 1881; *Српска независност*, 26. 11. 1881, 1.

³⁴ „Већ”, *Самоуправа*, 21. 3. 1881, 1.

³⁵ *Самоуправа*, 28. 5. 1881, 1.

³⁶ *Српска независност*, 26. 11. 1881, 1.

³⁷ С. Јовановић, *Влада Милана Обреновића* 2, 41–42.

прогласили Србију за краљевину баш у фебруару 1882. године да би смирили опозицију и јавност и добрим вестима им скренули пажњу са питања градње железнице.³⁷ Ипак, опозиција у Народној скупштини убрзо је поновила питања о финансијској штети и преносу железничког уговора. Министри су одлагали тренутак давања одговора, па је опозиција поставила ултиматум влади. Уколико влада не одговори на поменута два питања у року од 24 часа, радикали и либерали ће напустити Скупштину.³⁸

Изласком опозиције из Скупштине парламентарна криза је тек почела. Иако је Народна скупштина била без довољног броја посланика, напредњаци су се бојали да распишу нове скупштинске изборе, зато што су радикали имали подршку међу сељаштвом. Влада је расписала само изборе за упражњена места у Народној скупштини.³⁹ Опозиција је добила упражњена места, али су одбили да се врате у Скупштину и нападали су владин потез као неуставан. Радикали су писали у *Самоуправи*: „У нас је престала уставност.”⁴⁰ Након одбијања опозиције да приступи Скупштини, влада је прогласила њихова места упражњеним и поново расписала изборе за наведена места. Када су опозициони посланици опет добили скупштинске столице, на које су одбијали да седну, напредњаци су решили да ће се признати гласови само кандидатима који нису напустили Скупштину. Опозиција је нове посланике, с малим бројем гласова, прозвала двогласцима.⁴¹ Парламентарна криза се наставила, као и оштре критике опозиционе штампе.

Влада је у мају објавила извештај о финансијској штети коју је банкротство Генералне уније причинило Србији. Штета је процењена на 24.789.256 динара, с тим што је влада уверавала све да ће нови градитељ и финансијер покрити половину трошка, а другу половину ће Србија добити од стечајне масе Генералне уније. Када је влада објавила извештај о финансијској штети, радикали су тврдили да је извештај неистинити да влада прећуткује велики део финансијске штете. У чланку „Нове напредњачке обмане” и другим чланцима *Самоуправа* је тврдила да је рачуница напредњака нетачна и да Генерална унија дугује Србији 12.000 динара више него што се у извештају наводи.⁴²

³⁸ Живан Живановић, *Политичка историја Србије у другој половини деветнаестог века 2, од прогласа независности Србије до абдикације краља Милана 1878–1889*, Београд 1924, 202.

³⁹ Исто, 204.

⁴⁰ „Последња резерва”, *Самоуправа*, 16. 3. 1882, 1.

⁴¹ Ж. Живановић, *Политичка историја Србије у другој половини деветнаестог века 2*, 208.

⁴² „Нове напредњачке обмане”, *Самоуправа*, 8. 5. 1882, 2; „И опет напредњачки образ и напредњачко поштење IV”, *Самоуправа*, 12. 6. 1882.

У 1883. години више чинилаца је утицало на замирање железничке афере, као финансијског скандала, на политичкој сцени Краљевине Србије. Железница је, упркос свим проблемима, завршена на време, што је било противно тврдњама опозиције, која је предвиђала велико кашњење у изградњи пруге.⁴³ Политички однос снага и законодавни оквир знатно су се изменили. Након неуспеле сељачке буне, у коју су били умешани, радикали су били привремено сломљени, а њихове вође седеле су у иностранству или у затвору.⁴⁴ Нова напредњачка влада, с Милутином Гарашанином на челу, као и краљ Милан, сматрала је да су радикали злоупотребили слободу штампе и друге слободе. Гарашанинова влада је изменила неке од либералних закона и слобода штампе и окупљања су ограничене, што је негативно утицало на опозициону штампу.⁴⁵

Значајним питањем – да ли је Србија претрпела велики финансијски губитак, или је финансијска штета проузрокована банкротством Генералне уније надокнађена, бавио се економски историчар Бошко Мијатовић. Он је објаснио како је Србија ипак добила финансијску надокнаду. Део обвезница, у вредности од 12 милиона динара, Србија је добила назад, а Контоар је пристао да изврши радове на железници, вредне 12 милиона динара, и да тај део дуга не наплати Србији. Остатак штете, од 12,8 милиона, Србија је требало да надокнади из стечајне масе Генералне уније.⁴⁶ Краљевина Србија је добила очекивану суму из стечајне масе, што је потврдио не само Чедомиљ Мијатовић, него и Пера Велимировић, радикалски министар грађевине, 1889. године. Пера Велимировић је, на скупштинској седници, рекао да је српска држава добила 12 милиона од Контоара и 12,8 милиона из стечајне масе Генералне уније.⁴⁷ Бошко Мијатовић је закључио одељак о питању финансијске штете речима: „Afera sa Bontuom ostala je zadugo zapamćena u srpskom javnom mnjenju i narodu kao veliki finansijski skandal, što je bila, ali i kao posao koji je teško oštetio Srbiju, što nije tačno.”⁴⁸

⁴³ „Домаће вести”, *Самоуправа*, 7. 9. 1882, 3.

⁴⁴ Тимочку буну су подигли сељаци, који су одбили да предају властима старе пушке (у оквиру модернизације војске). Радикали су подржали неуспелу буну, тако да су похашшени, или су побегли у иностранство. Види: Ж. Живановић, *Политичка историја Србије у другој половини деветнаестог века* 2, 244–262; Слободан Јовановић, *Влада Милана Обреновића* 3, Београд 1934, 111–146.

⁴⁵ С. Јовановић, *Влада Милана Обреновића* 3, 163–164.

⁴⁶ В. Мијатовић, „Finansiranje prve srpske železnice”, 264.

⁴⁷ Исто.

⁴⁸ Исто.

Корупција

Реч корупција је коришћена да опише давање мита у железничкој афери. Речи злоупотреба и мито биле су у употреби у српском језику током целог 19. века, али реч корупција се појавила тек у другој половини 19. века. При истраживању корупције у Србији у 19. веку, прве помене речи корупција пронашао сам 1868. године, у новосадским српским новинама *Земунски гласник*.⁴⁹ Чланци у другом српском новосадском листу *Застава* помињали су корупцију 1869, 1871. и 1872. године.⁵⁰ У неким од поменутих чланака реч корупција се односила на мито. Текст из новосадског листа *Застава* приказао је мађарску владу у најгорем светлу: „Насиље; корупција (подкупљивање), обмане, плетке, непотизам, протекција – то су били ‘путови’ к цели.”⁵¹

У штампи Кнежевине Србије први пут сам пронашао реч корупција у више новина 1882. године.⁵² У штампи Кнежевине и Краљевине Србије корупција је некада означавала мито, а некада је имала старије и шире значење покварености друштва, као у примеру из *Малих новина* из 1889. године: „Одозго наклоност на самовлашће, самовољу и терање својих ђефова, у средини чиновника па и грађанска корупција (поквареност), одоздо ропско пужење и кукавичко подношење свију насиља...”⁵³ Реч корупција је више пута коришћена у железничкој афери и односила се на мито, тачније на мито које је Бонту делио српским политичарима, у замену за прихватање железничког уговора с Генералном унијом у Скупштини 1881. године.

Корупција и изградња железнице

Један од првих помена подмићивања током железничке афере био је говор Ранка Тајсића у Скупштини, током расправе о Бонтуовом уговору 1881. године. Нико није владу директно оптужио да је подмићена и већина посланика није ни спомињала мито ни корупцију. Ранко Тајсић,

⁴⁹ *Земунски гласник*, 25. 2. 1868, 4.

⁵⁰ *Застава*, 5. 3. 1869; *Застава*, 21. 9. 1869; *Застава*, 27. 1. 1871; *Застава*, 12. 5. 1871; *Застава*, 24. 12. 1871; *Застава*, 16. 4. 1872; *Застава*, 26. 7. 1872; *Застава*, 24. 11. 1872.

⁵¹ *Застава*, 27. 1. 1871, 1. Цитати из новина, или мемоара, који су под наводницима, су преузети у облику у ком су записани у изворима. Архаичне речи, попут плетке (вероватно сплетке) нису мењане.

⁵² *Отаџбина*, 1. 1. 1882, 637; *Српска независност*, 23. 3. 1882, 3; *Српска независност*, 15. 8. 1882.

⁵³ *Мале новине*, 27. 7. 1889, 1.

један од најекстремнијих радикала и огорчени противник напредњачке владе,⁵⁴ говорио је у Скупштини о случају подмићивања у Сједињеним Америчким Државама. При градњи железнице у Висконсину сви посланици, осим четири човека, били су подмићени, чак је и гувернер Висконсина био подмићен.⁵⁵ Министар унутрашњих дела Милутин Гарашанин је гневно рекао да Тајсић окривљује владу за поткупљивост и да Скупштина треба да започне истрагу, ако сумња у поштење владе. Тајсић је уверавао министре да се његов говор уопште не односи на њих и да само препричава светске догађаје, без икакве зле намере.⁵⁶

Скандал у Висконсину није једини амерички корупционашки скандал у 19. веку у вези са изградњом железнице. Изградњу Пацифичке железнице у САД пратиле су гласине о корупцији и велики корупцијски скандал. Изградња Пацифичке железнице, од Сан Франциска до Њујорка, шездесетих година 19. века била је огроман задатак за САД, завршен 1869. године, након скоро деценије рада.⁵⁷ Федерална влада је дала огромне територије земље двома железницама, Унион пацифику (Union Pacific) и Централ пацифику (Central Pacific) кроз Закон о Пацифичкој железници (Pacific Railroad Act), 1862. године. Амерички академици кажу да је било подмићивања како би закон био донет.⁵⁸ Влада је била спремна да железницама одобри субвенције вредне 50 милиона долара, али прву туру владиних обвезница железнице би добиле након што изграде 40 километара пруге. Железнице нису успеле да испуне овај услов за владину помоћ и остале су без новца. Закон о железници је измењен 1864. године и железнице, које су се под олакшаним условима докопале владине финансијске помоћи, добро су напредовале. Директори железница су употребили мито да би изменили закон. Агент Униона је записао да ће бити потребно око 400 обвезница и 25.000 долара да Сенат и Скупштина прихвате закон из 1864. године.⁵⁹ Директори железничких компанија су схватили да би било веома исплативо узети градњу железнице у своје руке. Томас Кларк Дурент (Thomas Clark Durant), директор Унион пацифика, основао је компанију за изградњу железнице Кредит мобилијер (Credit Mobilier).⁶⁰ Без јавне лицитације, Унион

⁵⁴ С. Јовановић, *Влада Милана Обреновића* 2, 282.

⁵⁵ *Протоколи народне скупштине која је држана у Београду 1880. и 1881. год.*, 565.

⁵⁶ Исто, 520, 565.

⁵⁷ Benjamin Lo, „Squeaky Wheels Need Greasing: Corruption and the Construction of the Pacific Railroad”, 2015, <https://ssrn.com/abstract=2784302> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2784302>, 1.

⁵⁸ Исто, 2–3.

⁵⁹ Исто, 10.

⁶⁰ Исто, 13.

пацифик је дао уговор о изградњи једне деонице Херберту Хокслију, који је обећао да ће уступити целокупан уговор Кредит мобилијеру. Тако се и догодило, и грађевинска компанија се докопала свих уговора за изградњу железнице Унион пацифик. Уговори су били преплаћени и фирма је зарадила више него шестоструки уложени капитал (1864–1869). Директори грађевинске фирме су били углавном и директори железничке компаније Унион.⁶¹ Велики корупцијски скандал је избио током предизборне кампање 1872. године. Конгресмен Амес (Oakes Ames), члан одбора Униона и Кредит мобилијера, организовао је дељење мита грађевинске компаније члановима Конгреса.⁶² Иако су штампа и јавност били врло узрујани због скандала, санкције су готово изостале. Само су Амес и још један члан избачени из Конгреса.⁶³

И у другим земљама у 19. веку, градња железнице је била праћена злоупотребима и подређена личним интересима градитеља, посланика у парламенту и министара. У Великој Британији је закон, који је доследно спроведен, забранио да посланици буду чланови одбора који даје дозволе за градњу железнице, уколико имају личног интереса за ту пругу (многи посланици су инвестирали у железницу).⁶⁴ Ипак, посланици у железничким одборима су заштитили своје личне интересе и прибегли размени гласова. Посланици су гласали за давање дозвола за градњу железничке пруге, у интересу њихових колега и партнера, који су им узвраћали истом мером.⁶⁵ Процењено је да је градња оквирно 12% свих железница у Британији, које је Парламент одобрио 1845. године, резултат размене гласова између посланика.⁶⁶

Србијом су 1881. и 1882. године почеле да круже гласине о грађењу железнице и корупцији, сличне корупцијским железничким скандалима из САД. Опозициона штампа је понекад помињала могућност да је Бонту подмитио водеће напредњаке у замену за железнички уговор с Генералном унијом. *Самоуправа* је писала: „У народу се тајом говори како су неке виђеније личности из владине странке примиле позамашне

⁶¹ Исто.

⁶² Исто, 14.

⁶³ Jared Robert Fineberg, *Wayward Child of the State: The Union Pacific Railroad and the Challenge of Mixed Enterprise, 1862–1879* (докторска дисертација, Wesleyan University, 2017), 110–111.

⁶⁴ Rui Esteves & Gabriel Geisler Mesevage, „The Rise of 'New Corruption': British MPs during the Railway Mania of 1845”, 2017, <https://www.aeaweb.org/conference/2018/preliminary/paper/FEZfdK7A>, 6–7.

⁶⁵ Исто, 10.

⁶⁶ Исто, 27.

суме од Бонтуа. Истина, ја још немогу да верујем да је морал код владине странке на тако ниском ступњу, но само то тек напомињем, те да се види, како народ о томе мисли.”⁶⁷ *Српска независност*, лист либерала, није одбацивала могућност да су напредњаци били подмићени. „Тако говоре они који су примили мито. Да ли су виделовци примили, то они знају. Доста то да тако говоре и тако раде као да су примили.”⁶⁸ Гласине о поткупљеној напредњачкој влади и скупштини врло су сличне поменутиим америчким аферама. Бонту је подмитио напредњачку владу и напредњаке у скупштини у замену за ратификацију железничког уговора с Генералном унијом.⁶⁹ И у Висконсину су Сенат и Скупштина подмићени у замену за железнички уговор. Напредњаци су много критиковани и због склапања уговора с Генералном унијом без лицитације. И уговори за градњу Пацифичке железнице склапани су без званичне лицитације. Сличности српског и америчког случаја биле су очигледне и српским политичарима 1881, што показује прича Ранка Тајсића о скандалу у Висконсину, као и оштра реакција напредњачке владе, која се осетила нападнутом овим говором.

Појавила се и друга прича о Бонтуовом подмићивању, у којој су окривљени радикали које је Бонту подмитио да не би напустили Скупштину и спречили гласање о железничком уговору. Да су 44 радикала напустила Скупштину, остало би недовољно посланика за рад Скупштине и гласање би било спречено.⁷⁰ Ту верзију је ширило ново гласило напредњака *Садашњост*, агресивније према опозицији од *Видела*.⁷¹ Никола Пашић, шеф радикала, на годишњем састанку партије 1882. године правдао је потез радикала да остану у Скупштини.⁷² Наводно је излазак из Скупштине био спремљен, али када су радикали почели да скупљају потписе својих посланика, није их било довољно. Скупљена су 33 потписа, недовољно да се заустави рад Скупштине. Зато су радикали напустили првобитни план и решили да се у Скупштини боре против железничког уговора.⁷³ Упркос двема причама о Бонтуовом подмићивању, које су се искристалисале 1882. године, железничка афера је остала примарно финансијски скандал од 1881. до 1883. године.

⁶⁷ „Виделовачки политички капацитети”, *Самоуправа*, 2. 10. 1882, 2.

⁶⁸ „Ваших 40 милијуна”, *Српска независност*, 26. 1. 1882.

⁶⁹ „Виделовачки политички капацитети”, *Самоуправа*, 2. 10. 1882, 2; „Ваших 40 милијуна”, *Српска независност*, 26. 1. 1882, 1.

⁷⁰ С. Јовановић, *Влада Милана Обреновића* 2, 437–438.

⁷¹ Исто, 438.

⁷² Ђорђе Станковић, *Сто говора Николе Пашића* 1, *Вештина говорништва државника*, Београд 2007, 113.

⁷³ Исто, 113.

Железничка афера као корупцијски скандал (1889–1891)

Железничка афера се на српској политичкој сцени опет помињала 1889. године, као корупцијски скандал. Политичке околности и однос снага су 1889. године били знатно другачији него у периоду од 1881. до 1883. године. Радикали су дошли на власт, а напредњаци су били потпуно маргинализовани и имали су свега једног посланика у Народној скупштини. Радикали су образовали владу, имали су јаку већину у Скупштини, само нису доминирали у намесништву малолетном краљу Александру (1889–1893).⁷⁴ У намесништву је водећа личност био вођа либерала Јован Ристић.

Железничку аферу као корупцијски скандал изазвао је писац, који се скривао иза псеудонима Мон Ами и почео је да пише низ чланака о железничком питању.⁷⁵ Мон Ами је у чланцима оштро критиковао француско друштво које је контролисало Српску железницу. Мон Ами је оптужио француску фирму да је фаворизовала странце и дискриминисала српске раднике. Странцима су надређени наводно гледали кроз прсте у случају занемаривања дужности, чак и злоупотреба.⁷⁶ Мон Ами је објашњавао да страном друштвом штеди новац, запошљавајући мање радника него што је потребно и остављајући станице и шине у лошем стању.⁷⁷

Време објављивања Мон Амијевих чланака није случајно одабрано. Радикалска влада је начинила значајан потез у железничкој политици 1889. године, када је Мон Ами писао о железници. Министар грађевине је написао извештај о француском друштву које управља Српском железницом (у српским изворима и литератури названом Друштво за експлоатацију српских железница).⁷⁸ Извештај, који врло негативно говори о страном друштву и оптужује га да је, штедећи на радницима и осветљењу станица, угрозило безбедност железнице, колегама је поднео министар и радикалска влада је 21. маја 1889. године донела одлуку о преузимању контроле над Железницом од француског друштва и

⁷⁴ За информације о периоду намесништва краљу Александру види: Живан Живановић, *Политичка историја Србије у другој половини деветнаестог века 3, краљевско намесништво по абдикацији краља Милана и прва половина владавине краља Александра I 1889–1897*, Београд 1924, 1–186.

⁷⁵ *Застава*, 24. 5. 1889.

⁷⁶ Мон Ами, *Бомбе: посвећене Железничком друштву Језуита, Бонтуа, Контоар д'Есконта, Виталиса, Лендер-Банке, напредњацима итд*, Београд 1889, 53–54.

⁷⁷ Исто, 54–55.

⁷⁸ „Реферат министарском савету”, *Српске новине*, 25. 5. 1889, 1.

стављања Железнице под контролу Краљевине Србије.⁷⁹ Акција радикалске владе је углавном хваљена у српској штампи, али се суочила с јаком критиком страних листова, који су је приказали као обичан лоповлук.⁸⁰ Потез радикалске владе имао је још да прође Скупштину, у којој су либерали били опозиција. Да би исплатили страно друштво, које је контролисало Железницу, радикали су били принуђени да узму зајам. Зајам није био ништа повољнији од напредњачких зајмова, које су радикали оштро критиковали док су били опозиција.⁸¹ И уговор о откупу Железнице и зајам су ратификовани у Скупштини. Пре гласања у Скупштини, Мон Ами је објавио своје највеће дело, брошуру под називом *Бомбе*.

У брошури *Бомбе* Мон Ами се показао као одани следбеник радикала, док је сва страна друштва повезана са српском железницом и напредњачку владу из 1881. године најоштрије критиковао.⁸² *Бомбе* су правдале потез радикалске владе из 1889. године, будући да су све стране фирме које су градиле железницу и управљале железницом приказивале као лопове и експлоататоре.⁸³ Иако није јасно да ли су *Бомбе* написане по инструкцијама радикалских вођа, Мон Амијева брошура је пропагандни памфлет, који пружа пуну подршку железничкој политици радикалске владе и верно осликава став радикала према железничком питању.

Неколико страница брошуре изазвало је велики корупцијски скандал. Брошура *Бомбе* садржала је листу напредњака које је Бонту наводно поткупио 1881. године у замену за ратификовање железничког уговора у Скупштини. Бонту је наводно дао мито у вредности од шест милиона динара. Листа садржи 64 имена наводно подмићених гласача и главних посредника. Листа почиње бројем један, који није именован, али може бити и краљ Милан лично. Број један је примио поклоне у вредности од два милиона динара. На списку следе бивши председник владе Милан Пироћанац, коме је дато 800.000 динара, бивши министар унутрашњих послова Милутин Гарашанин, са примљеном сумом од 300.000 динара, бивши министар просвете Стојан Новаковић, са 200.000 динара. Имена осталих су уписана поред износа од 5.000 до 10.000 динара.⁸⁴

Брошура Бомбе подељена је посланицима у Скупштини, који су гледали списак окривљених напредњака и нагађали ко је вероватно подмићен, а ко није. Настао је велики скандал. Неки људи, већином

⁷⁹ Ж. Живановић, *Политичка историја Србије у другој половини деветнаестог века* 3, 26.

⁸⁰ Ј. С. Николић, *Историја железнице Србије*, 100.

⁸¹ *Стенографске белешке са народне скупштине*, Београд 1890, 2949.

⁸² Мон Ами, *Бомбе*, 24.

⁸³ Исто, 150–151.

⁸⁴ Исто, 36–37.

сељаци, физички су напали чланове Напредњачке партије у руралним пределима и тукли их, сматрајући их за лопове.⁸⁵

Оптужени су врло брзо почели да дају изјаве, бранећи се, у листу *Мале новине*, који се представљао као неутралан, док су многи листови отворено бирали стране. Један од оптужених је написао да није примио ни 30 динара, а камоли 30.000 динара од Бонтуа. Он је решио да тужи аутора брошуре за клевету.⁸⁶ Већина оптужених, нарочито напредњачки министри, планирали су да туже Мон Амија, али бивши министар просвете Стојан Новаковић имао је други план. Новаковић је написао писмо Народној скупштини у ком тврди да је истрагом могуће утврдити истину, будући да се ради о релативно скорим догађајима. Решио је да се одрекне имунитета бившег министра (само је Скупштина могла да оптужи министра, а рок застаревања био је четири године) и позвао Скупштину да му суди за оптужбе.⁸⁷ Писма између бивших колега Новаковића и Милана Пироћанца показују да бивши председник владе није подржао Новаковићев потез. Пироћанац је писао Новаковићу: „Ако човека у пролазу улицом уједе какво псето за стражњицу, неће сигурно доказивати како за то он није крив што псето има погану нарав, него ће га по зубима.”⁸⁸ Пироћанац је оценио Новаковићеву акцију у Скупштини као неозбиљну, зато што устав и закони нису дозвољавали испуњење Новаковићевог захтева. Тако је Новаковић могао само да Скупштини покаже своје поштење, али је то штетило угледу осталих напредњака, по мишљењу Пироћанца. „Што се може изводити закључак да се ми други бојимо тражити скупштински суд ерго ми нисмо чисти.”⁸⁹ Новаковића је Пироћанац успешно наговорио да се придружи старим колегама у тужби против Мон Амија.

Мон Амијев идентитет је откривен. Писац брошуре *Бомбе* био је Таса Ивковић, радник Железнице. Бивши напредњачки министри су тужили Ивковића за клевету.⁹⁰ Мон Ами је провоцирао напредњаке кроз штампу, изјавама да једва чека да се обрачуна с њима на суду. Када је суђење почело, Ивковић више није био тако самоуверен. Оптужени је имао разлога за бригу, зато што није имао ваљаних доказа, а његова прича о пореклу списка није била уверљива. Ивковићева стратегија током процеса била је стално одлагање саслушања. У одлагању је био прилично успешан, будући да је процес развучен на годину дана. Саслушања су

⁸⁵ „Жалосни знаци”, *Мале новине*, 17. 12. 1890, 1.

⁸⁶ „Изјава”, *Мале новине*, 28. 11. 1889, 3.

⁸⁷ „Народној скупштини”, *Мале новине*, 6. 12. 1889, 3.

⁸⁸ Државни Архив Србије [=ДАС], Лични фонд Милутин Гарашанин, 1506, 1.

⁸⁹ ДАС, Милутин Гарашанин, 1506, 2.

⁹⁰ „Изјава”, *Мале новине*, 28. 11. 1889, 3.

почела у децембру 1889. године, а пресуда је изречена у децембру 1890. године. Ивковић се није појављивао на саслушањима, под изговором да је болестан.⁹¹ Потом су оптужени и његов адвокат искористили формални пропуст тужиоца да захтевају поновно испитивање неколико сведока.⁹² Ипак, Ивковић није могао да одлаже саслушања заувек, а није приказао никакве доказе да потврди своје оптужбе из брошуре *Бомбе*. Децембра 1890. године Ивковић је проглашен кривим за клевету и осуђен је на три месеца затвора.⁹³ Случај је прошао кроз Апелациони суд и Касациони суд и финална пресуда је донета у мају 1891. године. Ивковић је проглашен кривим у процесима свих тужитеља, али се због новог, блажег закона о штампи, спасао затворске казне и осуђен је на 600 динара новчане казне за клевету.⁹⁴

Многи савременици железничке афере писали су о великом корупцијском скандалу у својим мемоарима, дневницима и белешкама. Бивши председник напредњачке владе Милан Пироћанац помиње Бонтуово подмићивање у својим записима, које је назвао *Белешке*.⁹⁵ Пироћанац је записао да је Бонту подмитио Пашића, са 20.000 динара, да не напусти Скупштину пре гласања о уговору с Генералном унијом.⁹⁶ Пироћанац није само радикале оптужио за примање мита у својим записима. Наводно је Бонту подмитио и Љубомира Каљевића, председника одбора, који је анализирао уговор владе с Генералном унијом и поднео извештај Скупштини, са 50.000 динара.⁹⁷ Каљевић је био напредњак, тако да ова оптужба може да делује чудно, будући да су радикали и напредњаци најчешће окривљивали чланове супарничке партије за подмитљивост. Пироћанац је ипак повукао јасну линију између Каљевића, за кога је сматрао да је корупцији склон, и осталих колега, које је приказао као поштене. Пироћанац је написао да је Каљевић окренуо леђа напредњацима након примања мита од Бонтуа,⁹⁸ наглашавајући да су се напредњаци разишли с корумпираним страначким колегом.

Бивши министар финансија у напредњачкој влади Чедомиљ Мијатовић писао је о железничкој афери у два наврата, у својим успоменама и у чланку објављеном у *Политици* 1923. године.⁹⁹ Предност Мијатовићевог

⁹¹ „Стављен под суд”, *Мале новине*, 16. 2. 1890, 1.

⁹² „Одложен претрес”, *Мале новине*, 28. 4. 1890, 2–3.

⁹³ „Осуђен”, *Мале новине*, 14. 12. 1890, 1.

⁹⁴ В. Мијатовић, „Finansiranje prve srpske železnice”, 266.

⁹⁵ Милан Пироћанац, *Белешке*, прир. Сузана Рајић, Београд 2004.

⁹⁶ Исто, 25.

⁹⁷ Исто, 25–26.

⁹⁸ Исто, 26.

⁹⁹ Чедомиљ Мијатовић, *Успомене балканског дипломате*, прев. и прир. Слободан Г. Марковић, Београд 2017.

исказа чини мноштво детаља, а ману писање о догађајима с веће временске дистанце. Не можемо бити сигурни ни да је исказ бившег министра финансија у влади, која је оптужена за корупцију, објективан. Мијатовић је писао како су и Генерална унија и енглеска компанија (други кандидат за изградњу железнице) покушали да га подмите. Мијатовић је, уз сагласност владе, британској компанији наложио да напусти Београд, након што су покушали да га подмите.¹⁰⁰ Бонту је два пута покушао да подмити Мијатовића, оба пута без успеха. Први пут је послао свог агента и пријатеља др Розена Мијатовићу у посету, други пут је дошао лично. Др Розен је Мијатовићу нудио поклон од 300.000 франака, подсећајући министра финансија да је то јединствена прилика да побољша своје финансијско стање.¹⁰¹ Мијатовић је увређено одбио понуду и рекао др Розену да не сме никада да поново помиње тако нешто, уколико жели да остану пријатељи. Розен заиста није поново покушао да подмити Мијатовића, али Бонту јесте. Мијатовић је као министар финансија био важан у доношењу одлуке владе да склопе уговор с Генералном унијом. Француз је посетио Мијатовића и отворено питао: „Шта желите од нас? Желите ли новац?”¹⁰² Мијатовић је, увређен, избацио Бонтуа из куће и разматрао је да поступи с Генералном унијом као с британском компанијом која га је покушала подмитити. Проблем је био што је Генерална унија располагала с далеко највећим капиталом од свих кандидата.¹⁰³ Мијатовић је на састанку министара, коме је присуствовао и кнез Милан, признао да је с финансијске стране понуда Генералне уније најбоља, али је он имао разлоге да концесију уступи другима. „Први је разлог што су њени агенти развили бестидну корупцију”, рекао је бесни Мијатовић и предочио колегама свој план. Мијатовић је желео да пружи још једну шансу руско-белгијској компанији. Након што су остали министри и владар пристали, Мијатовић се састао с представницима руско-белгијске фирме и питао их о њиховим финансијским могућностима. Представници руско-белгијске фирме отворено су признали да постоји шанса да неће имати довољно новца за подухват, тако да су се напредњачки министри сагласили да немају избора и склопили су уговор с Генералном унијом, иако су знали да се служи корупцијом.¹⁰⁴ Мијатовић је, због припадности оптуженој влади и страначке припадности, имао разлога да прећути нешто што је могло да

¹⁰⁰ Исто, 201.

¹⁰¹ Исто, 295–296.

¹⁰² Исто, 300.

¹⁰³ Исто, 299.

¹⁰⁴ Исто, 300.

компромитује Пироћанчеву владу. Мијатовић је био и лични пријатељ краља Милана,¹⁰⁵ тако да његову верзију железничке афере, упркос детаљном приказу, морамо узети с резервом.

Либерал Алимпије Васиљевић помиње подмићивање у железничкој афери, у својим мемоарима. Васиљевић је писао о подмићивању радикала. Руски генерал Черњајев је наводно дао радикалима 20.000 динара, преко двојице радикала, да изађу из Скупштине и осујете гласање о Бонтуовом уговору. Одлуку радикала да не напусте Скупштину Васиљевић је прокоментарисао: „Или им ови нису дали те паре, или је Бонту дао више, преко свог агента Розена, који је ноћу обилазио редом посланике.”¹⁰⁶ И др Никола Крстић, судија који није био члан ниједне политичке партије, помиње Бонтуово мито. Крстић је чуо о „поклонима које је учинио Бонту неким личностима, тражећи да добије за себе грађење српске железнице.”¹⁰⁷

Закључак

Радикали су 1881. године имали прилику да зауставе рад Скупштине и гласање о железничком уговору с Генералном унијом. Да су 44 радикала напустила Скупштину, број посланика не би био довољан за даљи рад. Ипак, радикали су одустали од свог плана, зато што предлог није прихватио довољан број чланова партије. Одустајање од саботаже гласања напуштањем Скупштине баца јаку сумњу да су неки чланови Радикалне партије примили мито од Бонтуа да остану у Скупштини.

Причу да су напредњаци били подмићени 1881. године нису ширили само непријатељи напредњака. И неки чланови Напредњачке партије су, директно или индиректно, писали да су поједини чланови њихове партије примили мито. Највероватније је да су поједини чланови обе партије примили мито, мада је тешко утврдити ко је тачно био подмићен (што није ни циљ овог рада).

Кажњавање злоупотреба у Кнежевини и Краљевини Србији пратио је проблем селективне правде. Противници владајуће династије, и касније присталице опозиционе партије, трпели су санкције због престапа и злоупотреба, а присталице владајућег режима су некад заклањани од одговорности за злоупотребе. Александра Трифковића, починиоца

¹⁰⁵ Исто, 90–92.

¹⁰⁶ Алимпије Васиљевић, *Моје успомене*, прир. Радош Љушић, Београд 1990, 144.

¹⁰⁷ Никола Крстић, *Дневник: Јавни живот 3, (2. јануар 1877–21. децембар 1887)*, прир. Милош Јагодић, Београд 2007, 235.

многобројних чиновничких злоупотреба, кнез Александар Карађорђевић, његов рођак, годинама је штитио од законитих санкција.¹⁰⁸ Током краткорочне друге владавине, кнез Милоша је основао посебне комисије и специјални суд за откривање и кажњавање чиновничких злоупотреба.¹⁰⁹ Многобројне злоупотребе су кажњене, али неке комисије су радиле острашћено против присталица Карађорђевића. Никола Христић, члан једне од комисија, написао је у мемоарима: „Ми смо при свакој жалби тражили доказе, но ови су били ретки... Другачије радише остале комисије. Оне радише страстно и чисто партијски.”¹¹⁰ Током железничке афере избила је и афера с реквизиционим признаницама 1882. године. Реквизиционе признанице су издате лицима којима је власт узела храну за војску током рата с Турцима (1877/78). Појединци су куповали те признанице од сељака врло јефтино и подносили на исплату.¹¹¹ Поједине признанице су фалсификоване додавањем нула. Алекса Поповић, напредњачки председник Народне скупштине, био је у центру афере, као купац великог броја признаница, који се ангажовао за бржу исплату. Поповић је ослобођен услед недостатка доказа. Чак му је касније дозвољено да обнови парницу и да буде проглашен за невиног.¹¹² Милан Ђ. Милићевић је био убеђен да је Поповић крив, иако су обојица били чланови Напредњачке партије. Милићевић је у дневнику записао: „Алекса, за оно време док сам ја био у Нишу, долазио је у Београд, и наваљујући да се исплате признанице толико је показао безочне жеље за туђим парам, да је за сваког очевидно да је то његово масло.”¹¹³

Специјални суд, који је казнио многе чиновничке злоупотребе за време Милошеве друге владавине, пресудио је и у више случајева подмићивања. У прегледаном делу фонда специјалног суда, малобројне су осуде подмићених чиновника. Многи оптужени за мито ослобођени су као невини, или због недостатка доказа.¹¹⁴ У железничкој афери, бивши напредњачки министри су проглашени невинима, иако су радикали, њихови огорчени непријатељи, били на власти. Упркос присуству

¹⁰⁸ Слободан Јовановић, *Уставобранитељи и њихова влада*, Београд 1923, 146–147.

¹⁰⁹ Слободан Јовановић, *Друга влада Милоша и Михаила*, Београд 1933, 33.

¹¹⁰ Никола Христић, *Мемоари (1840–1862)*, Београд 2006, 317.

¹¹¹ Ж. Живановић, *Политичка историја Србије у другој половини деветнаестог века* 2, 216.

¹¹² Исто, 217.

¹¹³ Милан Ђ. Милићевић, *Дневник 4, (1. април 1882–31. децембар 1891)*, прир. Александар Раствојић, Београд 2024, 48.

¹¹⁴ Државни архив Србије, Изванредни суд за пресуђење тужби народа против чиновника, свештеника, учитеља и кметова (1858–1860), 1859, ф I р 4, 6; ДАС, Изванредни суд (1858–1860), 1859, ф I р 13, 3, 4; ДАС, Изванредни суд (1858–1860), 1860, ф V А н 264, 13.

селективне правде у кажњавању злоупотреба у деветнаестовековној Србији, бивши министри и чиновници нису били осуђивани за примање мита без солидних доказа, чак ни када су били непријатељи режима на власти.

ЛИСТА РЕФЕРЕНЦИ – LIST OF REFERENCES

Необјављени извори – Unpublished Primary Sources

- Државни архив Србије [=ДАС][Državni arhiv Srbije [=DAS]]
- Изванредни суд за пресуђење тужби против чиновника, свештеника, учитеља и кметова (1858–1860) [Izvanredni sud za presuđenje tužbi protiv činovnika, sveštenika, učitelja i kmetova (1958–1860)]
- Лични фонд Милутин Гарашанин [Lični fond Milutin Garašanin]

Објављени извори – Published Primary Sources

- Васиљевић, Алимпије, *Моје успомене*, прир. Радош Љушић, Београд 1990. [Vasiljević, Alimpije, *Moje uspomene*, прир. Radoš Ljušić, Beograd 1990]
Крстић, Никола, *Дневник: Јавни живот 3, (2. јануар 1877–21. децембар 1887)*, прир. Милош Јагодић, Београд 2007. [Krstić, Nikola, *Dnevnik: Javni život 3, (2. januar 1877–21. decembar 1877)*, прир. Miloš Jagodić, Beograd 2007]
Мијатовић, Чедомиљ, *Успомене балканског дипломате*, прев. и прир. Слободан Г. Марковић, Београд 2017. [Mijatović, Čedomilj, *Uspomene balkanskog diplomate*, прев. i прир. Slobodan G. Marković, Beograd 2017]
Милићевић, Милан Ђ., *Дневник 4, (1. април 1882–31. децембар 1891)*, прир. Александар Растовић, Београд 2024. [Milićević, Milan Đ., *Dnevnik 4, (1. april 1882 – 31. decembar 1891)*, прир. Aleksandar Rastović, Beograd 2024]
Мон Ами, *Бомбе: посвећене Железничком друштву Језуита, Бонтуа, Контоар д' Есконта, Виталиса, Лендер-Банке, напредњацима итд*, Београд 1889. [Mon Ami, *Bombe: posvećene Železničkom društvu Jezuita, Bontua, Kontoar d' Eskonta, Vitalisa, Lender-Banke, naprednjacima itd*, Beograd 1889]
Пироћанац, Милан, *Белешке*, прир. Сузана Рајић, Београд 2004. [Piroćanac, Milan, *Beleške*, прир. Suzana Rajić, Beograd 2004]
Протоколи Народне скупштине која је држана у Београду 1880. и 1881. год., Београд 1881. [Protokoli Narodne skupštine koja je držana u Beogradu 1880. i 1881. god, Beograd 1881]
Протоколи Народне скупштине која је држана у Београду 1881. и 1882. год., Београд 1882. [Protokoli Narodne skupštine koja je držana u Beogradu 1881. i 1882. god, Beograd 1882]
Станковић, Ђорђе, *Сто говора Николе Пашића 1, Вештина говорништва државника*, Београд 2007. [Stanković, Đorđe, *Sto govora Nikole Pašića 1, Veština govorništva državnika*, Beograd 2007]
Стенографске белешке са народне скупштине, Београд 1890. [Stenografske beleške sa narodne skupštine, Beograd 1890]
Христић, Никола, *Мемоари (1840–1862)*, Београд 2006. [Hristić, Nikola, *Memoari (1842–1860)*, Beograd 2006]

Штампа – Newspapers

Застава, 1869, 1871, 1872, 1889. [*Zastava*, 1869, 1871, 1872, 1889]

Земунски гласник, 1868. [*Zemunski glasnik*, 1868]

Мале новине, 1888, 1889, 1890. [*Male novine*, 1888, 1889, 1890]

Отаџбина, 1882. [*Otadžbina*, 1882]

Српска независност, 1881, 1882. [*Srpska nezavisnost*, 1881, 1882]

Српске новине, 1880, 1889. [*Srpske novine*, 1880, 1889]

Литература – Secondary Works

Bösch, Frenk, „Kampf um die Normen: Skandale in historische Perspektive”, in: *Skandale: Strukturen und Strategien öffentlicher Aufmerksamkeitserzeugung*, Hrsg. Kristin Bulkow & Christer Petersen, Wiesbaden 2011, 29–48.

Fineberg, Jared Robert, *Wayward Child of the State: The Union Pacific Railroad and the Challenge of Mixed Enterprise, 1862–1879* (doktorska disertacija, Wesleyan University, 2017)

Mijatović, Boško, „Finansiranje prve srpske železnice”, *Ekonomski misao* 30 (1997), 255–268.

Samardžić, Momir, *Roads to Europe: Serbian Politics and the Railway Issue 1878–1881*, Pisa 2010.

Антонић, Горан, „Железничка афера”, у: *Корупција и развој модерне српске државе*, ур. Александра Булатовић и Срђан Кораћ, Београд 2006, 19–22. [Antonić, Goran, „Železnička afera”, у: *Korupcija i razvoj moderne srpske države*, ur. Aleksandra Bulatović i Srđan Korać, Beograd 2006, 19–22]

Живановић, Живан, *Политичка историја Србије у другој половини деветнаестог века 2, од прогласа независности Србије до абдикације краља Милана 1878–1889*, Београд 1924. [Živanović, Živan, *Politička istorija Srbije u drugoj polovini devetnaestog veka 2, od proglašenja nezavisnosti Srbije do abdikacije kralja Milana 1878–1881*, Beograd 1924]

Живановић, Живан, *Политичка историја Србије у другој половини деветнаестог века 3, краљевско намесништво по абдикацији краља Милана и прва половина владавине краља Александра I 1889–1897*, Београд 1924. [Živanović, Živan, *Politička istorija Srbije u drugoj polovini devetnaestog veka 3, kraljevsko namesništvo po abdikaciji kralja Milana i prva polovina vladavine Aleksandra I 1889–1897*, Beograd 1924]

Јовановић, Слободан, *Влада Милана Обреновића 2*, Београд 1934. [Jovanović, Slobodan, *Vlada Milana Obrenovića 2*, Beograd 1934]

Јовановић, Слободан, *Влада Милана Обреновића 3*, Београд 1934. [Jovanović, Slobodan, *Vlada Milana Obrenovića 3*, Beograd 1934]

Јовановић, Слободан, *Друга влада Милоша и Михаила*, Београд 1933. [Jovanović, Slobodan, *Druga vlada Miloša i Mihaila*, Beograd 1933]

Јовановић, Слободан, *Уставобранитељи и њихова влада*, Београд 1923. [Jovanović, Slobodan, *Ustavobranitelji i njihova vlada*, Beograd 1923]

Николић, Јездимир С., *Историја железнице Србије, Војводине, Црне Горе и Косова*, Београд 1980. [Nikolić, Jezdimir S., *Istorija železnice Srbije, Vojvodine, Crne Gore i Kosova*, Beograd 1980]

- Поповић, Васиљ, *Европа и српско питање у периоду ослобођења 1804–1918*, Београд 2020. [Popović, Vasilj, *Evropa i srpsko pitanje u periodu oslobođenja 1804–1918*, Beograd 2020]
- Терзић, Предраг, *Слобода у сенци круне: Србија између народне суверености и политичког елитизма*, Београд 2018. [Terzić, Predrag, *Sloboda u senci krune: Srbija između narodne suverenosti i političkog elitizma*, Beograd 2018]

Интернет – Internet

- Esteves, Rui & Gabriel Geisler Mesevage, „The Rise of ‘New Corruption’: British MPs during the Railway Mania of 1845”, 2017, <https://www.aeaweb.org/conference/2018/preliminary/paper/FEZfdK7A> (прегледано/accessed on 22. 5. 2025)
- Lo, Benjamin, „Squeaky Wheels Need Greasing: Corruption and the Construction of the Pacific Railroad”, 2015, <https://ssrn.com/abstract=2784302> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2784302> (прегледано/accessed on 24. 5. 2025)

Damjan Matković

**THE RAILWAY AFFAIR:
A FINANCIAL AND A CORRUPTION SCANDAL (1881–1891)**

Summary

The railway affair was a major financial and corruption scandal in the Principality/Kingdom of Serbia in the 1880s. The progressive government, leading a rapid modernisation of Serbia, signed a contract with the French company Union Générale, which was to finance and construct the first Serbian railway. The radicals, who feared foreign capital and political influence and had a strong support among the peasants, presented the contract with Union Générale as a disastrous financial and political move. After the bankruptcy of the French company, the railway affair became a major corruption scandal. The financial affair even caused a parliamentary crisis in Serbia. However, the finance minister found a new constructor and the Serbian railway was completed on time. The successful completion of the railway, together with other factors, such as the curtailment of press freedom and the Radical Party's decline, led to the disappearance of the railway affair as a financial scandal from the Serbian public.

In 1889, when the radical government took control of the railway from a foreign company and put it into state hands, a writer using the pseudonym Mon Ami harshly criticised all foreign companies ever involved in the Serbian railway, as well as the progressives and their railway policies. Mon Ami's pamphlet *Bombs*, created a major corruption scandal, accusing former progressive ministers of taking bribes in 1881. According to Mon Ami, Eugène Bontoux, the director of Union Générale, bribed the progressives in exchange for the ratification of the railway contract between the progressive government and Union Générale in the National Assembly. The progressives sued for slander Mon Ami, who was revealed as Tasa Ivković, a railway worker and supporter of the radicals. Mon Ami came up with no evidence to support his claims, and was found guilty and fined for slander. While Ivković's pamphlet was a work of propaganda, replete with false and unproven accusations, several politicians provided their own accounts of the railway affair in their memoirs and diaries. It is most probable that certain members of both the Progressive Party and the Radical Party were bribed.

Прегледни рад

Примљен: 18. 3. 2025.

Коначно прихваћен за објављивање: 28. 5. 2025.