

DŽEVAD JUZBAŠIĆ

## Pitanje željezničke veze Monarhije sa Istokom u austrougarskoj politici gradnje priključnih željezničkih linija u pravcu Bosne poslije Berlinskog kongresa

Najraniji austrijski planovi i nastojanja u pogledu izgradnje željeznica prema Istoku bili su usmjereni na povezivanje Monarhije sa Turskom preko Sedmogradske i dunavskih kneževina. Austrija je, u prvom redu, težila da dobije željezničku vezu sa lukama Brailom i Galcom i rumunskom obalom Dunava prema Bugarskoj. Ovakva politika bila je sredinom XIX vijeka uslovljena kako opštom evropskom konstelacijom, tako i posebnim privrednim, političkim i strateškim interesima Austrije na Orijentu. Neregulisan tok Dunava i pomanjkanje drugih prikladnih saobraćajnih veza sa područjem donjeg Dunava predstavljalo je veliku prepreku austrijskoj trgovini.<sup>1)</sup> Situacija za Austriju pogoršala se osobito onda kad su se njeni interesi, osim s trgovačkom konkurencijom pomorskih sila u Moldaviji i Vlaškoj ukrstili i sa vanjsko-političkim težnjama Rusije.

Krimski rat i austrijska okupacija dunavskih kneževina pobudila je nadu austrijske diplomacije da će trajno moći zadržati okupirane zemlje i priključiti ih Monarhiji. Međutim, i poslije Pariskog kongresa (1856) nastojanja Austrije bila su usmjerena na izgradnju željezničkog priključka sa dunavskim kneževinama, ali njoj je pošlo za rukom samo da docnije

<sup>1)</sup> W. Rechberger, *Zur Geschichte der Orientbahnen* (u daljem tekstu samo *Orientbahnen Österreichische Osthefte* (ÖOH) 5/1960, str. 348; H. Benedikt, *Die wirtschaftliche Entwicklung in der Franz-Joseph-Zeit*, Wien 1958, str. 104, 140.

uspostavi priključak lokalnog značaja u Moldaviji prugom iz Bukovine prema Jašiju (Lavov—Černovic—Jaši). Tek tada Austrija je mogla da se suprotstavlja engleskom uticaju, koji je već kontrolisao gotovo cijelu rumunsku trgovinu.<sup>2)</sup>

Od sredine pedesetih godina XIX vijeka, od kada engleski i francuski brodovi posjećuju turske luke, dolazi na Balkanu do korjenitih promjena na štetu tradicionalne trgovine srednje Evrope, tako da je položaj Balkanskog poluostrva prema Evropi postajao sličan položaju jedne afričke faktorije. I prve željezničke pruge, koje su građene od obale Crnog mora prema Dunavu s ciljem da se obiđe tada još neregulisano ušće Dunava (Küstençe—Crna Voda (1860) i Varna—Ruščuk (1866), bile su prvenstveno u interesu pomorskih trgovačkih sila, kao i ostale željeznice na Balkanu izgrađene do Berlinskog kongresa. Uprkos nastojanju da u vlastitom interesu realizuje niz planova izgradnje željeznica na istoku, Austrija je u stvarnosti morala do 1878. stalno uzmicati na Balkanu ispred strane konkurencije.<sup>3)</sup>

Međutim, u interesu sedmogradskih željeznica i njihovog produženja u dunavskim kneževinama, Austrija duže vremena nije bila ozbiljnije zainteresovana za uspostavljanje direktne željezničke veze sa Turskom putem jedne linije koja bi vodila na jug preko Balkanskog poluostrva. Prema tadašnjim engleskim i turskim planovima, kao i ponudi srpskog kneza (1852) za povezivanje budućih srpskih željeznica sa austrijskom željezničkom mrežom, pa i prema docnijim austrijskim privatnim inicijativama za izgradnju orijentalne željeznice preko Srbije, austrijska vlada je zauzimala dosta uzdržljiv ili, čak, neprijateljski stav.<sup>4)</sup>

Dok su srednjoevropski problemi, održanje hegemonije u Njemačkom savezu i očuvanje italijanskog posjeda, nepodijeljeno dominirali u austrijskoj vanjskoj politici, Habsburška monarhija nije bila u stanju da se jače politički angažuje na Balkanu, pa ni u realizaciji takvih poduhvata, kao što je izgradnja željeznica u vlastitom interesu. Radikalan preokret u austrijskom odnosu prema gradnji balkanskih željeznica nastao je tek poslije istorijskih zbivanja koja su bitno izmijenila položaj Habsburške monarhije u Evropi. Poraz u ratu sa Pruskom 1866. godine uticao je da se težište austrijske politike počelo pomjerati na Istok. Međutim, stvaranje autonomne kneževine Rumunije, a zatim dolazak na rumunski prijesto Karla von Hohenzolerna značio je odlučan udarac političkim pretenzijama Austrije prema rumunskom području.

Ovi događaji i austrougarska nagodba 1867. g., kojom je izgradnja sedmogradskih željeznica postala jedno interno pitanje Ugarske, doprinijeli su da je povezivanje željeznicom sa Istokom preko Transilvanije išče-

<sup>2)</sup> W. Rechberger, *Orientbahnen* ÖOH 5/1960, str. 348, 349, isti *Zur Geschichte der Orientbahnen. Ein Beitrag zur österreichisch-ungarischen Eisenbanpolitik auf dem Balkan in den Jahren von 1852 — 1888*. Wien 1958, str. 9 — 16, doktorska disertacija odbranjena na Filozofskom fakultetu u Beču. (u daljem tekstu samo *Disertacija*).

<sup>3)</sup> Ibidem; R. M. Dimtschoff, *Das Eisenbahnwesen auf der Balkanhalbinsel. Bamberg 1894*, str. 5 — 13, 16, 40—41; F. Hauptmann, *Österreich-Ungarns Werben um Serbien 1878 — 1881*. Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs. 5 Bd. Sonderdruck, Wien 1952, str. 143, 144.

<sup>4)</sup> W. Rechberger, *Orientbahnen*. ÖOH 5/1960, str. 350; Uporedi R. M. Dimtschoff, op. cit. str. 1 — 5, 20 i D. Arnautović, *Istorija srpskih železnica 1850 — 1918*, Beograd 1934, str. 18 — 22.

zlo iz saobraćajne politike kancelara Beusta. U njegovo doba izgradnja direktna željezničke veze sa Turskom bila je shvaćena kao politička i privredna neophodnost za Monarhiju. Beust je težio da osigura izgradnju takve linije koja bi bila ne samo obezbijeđena od vanjskih smetnji nego što je moguće više i od ugarske kontrole, a istovremeno bi bila sposobna da privuče na Beč međunarodni tranzitni saobraćaj sa Orijentom. U tom pogledu Beustu je izgledala najpovoljnija linija koja bi vodila preko Bosne i priključila se kod Siska na liniju Südbahna.<sup>5)</sup> Stoga je turski plan izgradnje željezničke magistrale od Carigrada, preko Jedrena, Plovdiva, Niša, Mitrovice, Sarajeva i Banje Luke do austrijske granice kod Novog, sa ograncima prema egejskim i crnomorskim lukama, nastao 1865. god. kao rezultat reformnih težnji i brige za sigurnost Otomanskog carstva<sup>6)</sup> docnije posve odgovarao intencijama Beustove željezničke politike. Tako, kada se je 1868. g., poslije drugih neuspjelih pokušaja, pokazalo da se bečki finansijer Langard-Dumanceau, kao stvarni koncesionar za gradnju orijentalne pruge preko Bosne, nalazi na rubu bankrotstva, Beust je, mada uzaludno, nastojao da spriječi njegov pad i privoli Creditanstalt da se angažuje u ovom poslu. Zbog nepovjerenja u turske finansije, propao je Beustov pokušaj da se obrazuje jedan novi konzorcij pod vodstvom Creditanstalta koji bi preuzeo koncesiju od Langarda i osigurao za Austriju izgradnju bosanske linije.<sup>7)</sup>

U takvoj situaciji na sceni se pojavio pariski finansijer, porijeklom iz Bavarske, baron Maurice de Hirsch, koji će od jednog beskrupoloznog avanturističkog špekulanta sa izvanrednim političkim i finansijskim vezama postati novčana sila prvog reda. On će u izgradnju orijentalnih željeznica odigrati ulogu jednog od najtipičnijih predstavnika one vrste poduzetnika koji su, po riječima Hallgartena, kao privatni kapitalisti igrali ulogu promotora imperijalizma.<sup>8)</sup> Uz podršku bečke vlade baron Hirsch je preuzeo koncesiju od Langard-Dumanceau-a i sklopio 1869. g. konvenciju sa Portom, kojom se, u stvari, predviđala realizacija plana turske vlade iz 1865. godine. Baron Hirsch trebalo je da izgradi glavnu liniju od Carigrada do austrijske granice u Bosni, koja bi se na Savi povezala sa željeznicama Südbahna. Uz to je trebalo da izgradi i ogranke od Jedrena za Egejsko more, od Plovdiva za Burgas i Crno more, od Prištine za Solun i od Niša do srpske granice. Eksploatacija ove mreže imala je po posebnom ugovoru da pripadne Südbahnu.<sup>9)</sup>

Odluka da se gradi pruga kroz Bosnu ozlojedila je Srbiju,<sup>10)</sup> jer ju je ostavljala po strani svjetske saobraćajnice, a istovremeno je izazvala i snažno reagovanje u Ugarskoj. Mađari, od čije je saglasnosti zavisilo povezivanje planiranih balkanskih pruga sa austrijskim željeznicama, bili su

<sup>5)</sup> W. Rechberger, *Disertacija* str. 14 — 15, 39 — 40; isti, *Orientbahnen*, ÖOH 5/1960, str. 351.

<sup>6)</sup> R. M. Dimtschoff, op. cit. str. 18, 20 — 21.

<sup>7)</sup> W. Rechberger, *Orientbahnen* ÖOH 5/1960, str. 351; uporedi R. M. Dimtschoff, op. cit. str. 21 — 23; G. W. F. Hallgarten, *Imperialismus vor 1914*, Bd. I München 1963, str. 228, bilj. 1.

<sup>8)</sup> G. W. F. Hallgarten, op. cit. Bd. 1, str. 228, 245.

<sup>9)</sup> R. M. Dimtschoff, op. cit. str. 23 — 30; A. J. May, *The Novibazar railway project*, *The Journal of modern history*, Vol. X. 1938, str. 496, 497.

<sup>10)</sup> Vidi D. Đorđević, *Austro-srpski sukob oko projekta Novopazarske železnice*, *Istorijski časopis* (I. Č.) knj. VII, Beograd 1957, str. 217 — 218.

tada spremni da odobre priključak bosanske linije na Südbahn kod Siska samo pod uslovom ako se osigura istovremeno i gradnja pruge preko Srbije, kojom bi se Budimpešta na najneposredniji način dolinom Morave povezala sa Solunom i Carigradom. Afirmacija ovog mađarskog zahtjeva, koji je značio usvajanje izgradnje kraće i u tarifnom pogledu povoljnije konkurentске pruge, imala je za neposrednu posljedicu odustajanje Südbahna od eksploatacije, a bila je i najznačajniji uzrok koji na kraju nije doveo do izgradnje bosanske linije.<sup>11)</sup>

Poslije povlačenja Südbahna, baron Hirsch ubrzo se snašao i sam osnovao Compagnie générale de l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe, pa iako nije nominalno fungirao kao njen vlasnik, stvarno je u svojim rukama dobio uz pravo na gradnju i pravo na eksploataciju turskih željeznica.<sup>12)</sup> Budući da mu je 1869. g. nametnuta gradnja i srpske linije, Baron Hirsch se poslije osnivanja sopstvenog društva za eksploataciju našao u istoj situaciji kao i ranije Südbahn, pa se stoga pokušavao osloboditi istovremene gradnje obaju priključaka, dajući prednost bosanskoj liniji. To je odgovaralo Beustovim intencijama koji je, mada oficijelno kao zajednički ministar spoljnih poslova, stajao na principu da se grade obje linije, praktično »iz viših državno-političkih motiva« protežirao željeznicu preko Bosne. On je u tome nalazio na saglasnost Porte, koja je, prije svega, željela da izgradi stratešku vezu sa svojim provincijama ugroženim od Srbije i Crne Gore.<sup>13)</sup>

Da bi u junu 1870. g. dobio kotu na bečkoj berzi za vrijednosne papire koje je emitovao, Hirsch se morao obavezati da će istovremeno sa gradnjom unutrašnjih linija u 1871. godini završiti prugu od austrijske granice do Banje Luke i kod Anglobanke uložiti kapital od 15 mil. frcs potreban za njenu gradnju.<sup>14)</sup> Austrijsko forsiranje gradnje orijentalne željeznice kroz Bosnu bilo je povezano sa projektom Engleza Ralpa Earla, kojim se predviđalo uspostavljanje veze Dalmacije sa Bečom prugom preko Bosne i priključkom na Novi. Mada je povoljno primljen u Carigradu, ovaj projekt je propao kao i drugi kojima se već tada htjelo raznim pravcima povezati Split i Dalmaciju sa zaleđem i Austrijom. Uzrok za to leži, prije svega, u protivljenju ugarske vlade da Split postane konkurentska luka Rijeci i u njenom protežiranju u međuvremenu već započete riječke pruge,<sup>15)</sup> kao izvanredno značajnog sredstva mađarske ekonomske politike.

Suprotno Hirschovoj želji da se gradi samo jedna linija, kao i težnjama Beusta i Porte, konferencija, koja je od 16—18. jula 1871. godine održana u Beču pod predsjedništvom samog Beusta s ciljem da uskladi zahtjeve zemalja učesnica (Austro-Ugarske, Turske i Srbije), ostala je na stanovištu da se grade obje linije i pozvala je Tursku da se u roku od šest mjeseci izjasni o mjestu priključka prema Srbiji. Međutim, Srbija se dugo zadovoljavala time da se samo načelno utvrdi izgradnja velike internacionalne linije preko njenog teritorija, a izbjegavala je da preuzme kon-

<sup>11)</sup> W. Rechberger, Disertacija, str. 67 — 77.

<sup>12)</sup> Ibidem, str. 77 — 102; Uopredi R. M. Dimtschoff, op. cit. str. 29, 33.

<sup>13)</sup> W. Rechberger, Disertacija, str. 102 — 139, isti, *Orientbahnen*, ÖOH 5/1960, str. 352 — 354.

<sup>14)</sup> Ibidem.

<sup>15)</sup> W. Rechberger, Disertacija, str. 132, bilj. 3; uporedi I. Konta, *Geschichte der Eisenbahnen Oesterreichs* (u: *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*, Wien — Teschen — Leipzig 1898, I Bd. II Teil) str. 198 — 201.

kretne obaveze, nastojeći što je moguće više da odgodi izvođenje ove skupe investicije.<sup>16)</sup>

Problemi evropskog jugoistoka zauzeli su dominantno mjesto u austro-ugarskoj politici onda kad se Monarhija poslije ishoda francusko-pruskog rata konačno morala odreći politike revanša za poraz 1866. i kad se orijentisala na saradnju sa ujedinjenom Njemačkom. Ova sudbonosna prekretnica u historiji podunavske Monarhije, koju je u izvjesnoj mjeri već Beust pripremio, obilježena je njegovim odlaskom sa bečkog Ballhausplatzu u novembru 1871. i imenovanjem dotadanjeg ugarskog premijera grofa J. Andrassyja za ministra inostranih poslova.

Andrassy je smatrao liniju dolinom Morave najpogodnijom i najkorisnijom za Monarhiju, a posebno za Ugarsku i prvi njegov značajniji korak na području željezničke politike bio je zahtjev upućen Srbiji početkom 1872. godine da realizuje željeznički spoj preko svog teritorija. Istovremeno je, međutim, Srbiji stavljeno do znanja da će u slučaju njenog negativnog odgovora ugarska vlada dozvoliti priključak kod Broda na Savi na željezničku liniju preko Bosne. U tom smislu Andrassy je učinio i ponudu Porti, koja je tada imala prvenstveno karakter presije na Srbiju, prijetnjom da može biti zaobiđena. Međutim, ovo je značilo i izmjenu u dotadašnjoj mađarskoj politici u odnosu na realizaciju željezničke veze preko Bosne. Dok su ranije Mađari akceptirali priključak na Novi uz istovremenu gradnju linije preko Beograda, sad se drugi, odnosno alternativni priključak predviđao preko Broda. Bosanska linija preko Broda bila bi povoljnija za ugarsku polovinu Monarhije, od one preko Novog i Siska, jer su iz Broda Mađari mogli putem povezivanja sa Alföldbahnom privući trgovinu na Budimpeštu, dok se priključak za Beč morao tražiti preko Barcsa.<sup>17)</sup> Mađarski interesi igrali su značajnu ulogu i docnije u koracima koje je preduzimao Andrassy, dok je, s druge strane, u austrijskoj javnosti bila dugo prisutna dilema o najsvrsishodnijoj ruti za željezničku vezu sa Orijentom. Inače, u austrougarskim saobraćajnim planovima i politici Bosna je do okupacije uzimana prvenstveno u obzir kao moguće tranzitno područje na putu prema Istoku, a tek onda u drugom redu stajao je neposredni ekonomski interes da se ostvari željeznička veza Monarhije s Bosnom.

Međutim, Porta je ne samo rezervisano primila Andrassyjevu ponudu već je uskoro pod uticajem ruskog ambasadora generala Ignjatijeva došlo do bitnih promjena u njenoj željezničkoj politici, koje su dovele 18. maja 1872. g. do sklapanja nove konvencije sa baronom Hirschom.<sup>18)</sup>

Baron Hirsch je inače otezao sa gradnjom bosanske linije, tako da je u 1872. godini bio dovršen samo dio od Dobrljina do Banje Luke, ali je zato ubrzano gradio pruge koje su vodile od luka Soluna, Dedeagača i Carigrada prema unutrašnjosti Balkana, što je bilo suprotno eksportnim interesima Monarhije, jer je otvaralo put trgovini pomorskih sila. Prema novom ugovoru od 18. maja 1872, Porta je oslobodila Hirscha ranijih ugovornih obaveza da gradi priključke željeznice koje su imale poseban zna-

<sup>16)</sup> Kao napomena 13.

<sup>17)</sup> Vidi W. Rechberger, Disertacija, str. 140; isti *Orientbahnen*, ÖOH 5/1900, str. 354; B. Singer, *Unsere Eisenbahnschlüsse nach Südosten und Süden*. Wien 1879, str. 15 — 21.

<sup>18)</sup> R. M. Dimtschoff, op. cit. str. 33 — 40; G. W. Hallgarten, op. cit. Bd. I, str. 229 — 231.

čaj za Austro-Ugarsku i njenu balkansku politiku. Tako je otpala gradnja pruge od Sofije preko Niša do austro-srpske granice, kao i linija od K. Mitrovice kroz Bosnu. Nasuprot tome, posebnim ugovorom se predviđala gradnja pruga u Bugarskoj i Makedoniji kojima bi se ostvarila veza sa rumunskim i ruskim željeznicama. Pristajanjem na novi kurs, te redukcijom gradnje od prvobitno predviđenih 2.500 kilometara pruga na 1.280 km i revizijom ugovornih obaveza, kao i bezočnim zloupotrebama sam Hirsch je došao u priliku da izvuče enormnu finansijsku dobit.<sup>19)</sup>

Austro-Ugarska se sedamdesetih godina XIX stoljeća suočila sa snažnim ruskim pritiskom i jačanjem ruskog političkog uticaja na Balkanu. Poraz Francuske u ratu sa Pruskom i njeno privremeno ispadanje iz koncerta evropskih velesila lišilo je Austro-Ugarsku i Englesku snažnog oslonca protiv ruske istočne politike. Internacionalna privredna kriza 1873. g., koja je uticala na ekspanziju većine velikih sila u vanevropskim teritorijama, imala je za posljedicu takođe jačanje ruskog ekspanzionizma u svim pravcima, kao i porast aspiracija za ovladavanje moreuzima kroz koje je rusko žito išlo na evropsko tržište.<sup>20)</sup>

Izgradnja željeznica na Balkanu koje bi povezale južnu Rusiju preko Rumunije sa Makedonijom i Solunom, ili docnije s jednom lukom na Jadranu imala je za cilj da Rusiji nezavisno od moreuza omogući privredni izlaz na Sredozemlje.<sup>21)</sup> Sastavni dio ove ruske politike bilo je sprečavanje realizacije austrougarskih željezničkih projekata, pa je ona na tom području, mada generalno u opreci sa engleskom politikom u istočnom pitanju, nalazila dodirne tačke sa engleskim ekonomskim interesima.

Pod uticajem iskustava ekonomske krize i tendencija visoke carinske zaštite, koje su sve više dolazile do izražaja u međunarodnoj razmjeni, i austrijski poslovni krugovi postavljali su odlučne zahtjeve za aktiviranje eksporta prema »prirodnim tržištima« na evropskom jugoistoku i Bliskom istoku. Da bi se to postiglo, tražilo se u prvom redu uspostavljanje direktne željezničke veze sa Carigradom i Solunom. Paralelno sa tim, postavljen je pored ostalih i zahtjev za izgradnju neposredne željezničke veze sa Švajcarskom i Francuskom (Arlbergbahn), kako bi se izvoz Monarhije na zapad učinio nezavisnim od njemačkih željeznica i Bizmarkove tarifne i carinske politike.<sup>22)</sup>

U Turskoj se već 1872. godine ponova javila namjera da se gradi željeznica preko Bosne, a istovremeno je oživljen i plan grofa Zichyja iz 1868. godine o gradnji linije Sofija—Vidin, koja bi takođe omogućila da se zaobiđe Srbija.<sup>23)</sup> Zbog teškoća da se sa Srbijom postigne sporazum, osobito o pitanju tarifa i slobode tranzita, kao i opasnosti za saobraćaj

<sup>19)</sup> Ibidem.

<sup>20)</sup> G. W. F. Hallgarten, op. cit. Bd I, str. 178 — 181, 206; F. Hauptmann, *Austrougarska politika. Trojecarski savez i Tajna konvencija sa Srbijom 1881*. Godišnjak Istorijskog društva Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu: Godišnjak), god. IX, Sarajevo 1958, str. 58—59.

<sup>21)</sup> F. Hauptmann, ibidem.

<sup>22)</sup> Vidi K. H. Werner, *Österreichs Industrie — und Aussenhandelspolitik 1848. bis 1848*. (u: *Hundert Jahre österreichischer Wirtschaftsentwicklung 1848—1948*, Wien 1949) str. 411—412; I. Grailer, *Das österreichische Verkehrsverwesen im Wandel eines Jahrhunderts*, ibidem, str. 549.

<sup>23)</sup> Vidi F. Hauptmann, *Österreich-Ungarns Werben und Serbien...* str. 143; W. Rechberger, Disertacija, str. 149—151.

Monarhije u slučaju ratnih zaplitaja i nemira, Andrásy je sredinom 1872. godine modificirao svoj prvobitni stav i bio spreman da dà prednost bosanskoj liniji, ako se njeno izvođenje ne pokaže u tehničkom pogledu teškim. On je pri tom imao u vidu strateške koristi od jedne linije dolinom Bosne sa odvojkom prema Novom, koju bi Srbija teško mogla da ugrozi, kao i tarifne pogodnosti koje bi Monarhija mogla na toj liniji sebi osigurati. Odvojak prema Novom služio bi, po Andrásyju, za plasiranje robe iz Monarhije prema zapadu, koja bi se u većim količinama mogla jeftinije inače dopreмати u Brod vodenim putem po izgradnji jednog kanala između Dunava i Save. Andrásy je svoj negativan stav prema povezivanju Monarhije sa Turskom željezničkom linijom preko Novog ovog puta obrazlagao ne samo terenskim teškoćama, velikim troškovima njene gradnje i održavanja, nego i time što bi ta željeznica bila doduše dobra za povezivanje Turske sa Italijom, ali ne i sa sjeverom, sa Monarhijom. Držao je da ona ne bi bila u stanju da u međunarodnom saobraćaju sa Orijentom konkuriše italijanskoj željezničkoj liniji koja polazi od Brindizija.<sup>24)</sup> Ipak, najveći značaj za negativan odnos Andrásyja prema internacionalnoj željezničkoj ruti preko Novog morala je imati okolnost što je ova linija bila suprotna saobraćajnim interesima Ugarske.

U pregovorima Monarhije sa Turskom, u kojoj je sa padom i dolaskom na vlast pojedinih velikih vezira odnosio prevagu uticaj čas jedne čas druge velesile, značajan problem u odnosu na gradnju željezničke linije preko Bosne bilo je pitanje priključne tačke na ugarske željeznice. Dok je Austro-Ugarska insistirala na priključku kod Broda, dotle je Turska bila za vezu preko Novog. Na kraju je, ipak, austrougarskom ambasadoru u Carigradu grofu Ludolfu pošlo za rukom da se 29. juna 1873. Porta politički obaveže da će u roku od 10 mjeseci izgraditi željeznicu u dolini Bosne, uz istovremenu gradnju pruge preko Banje Luke. To je, međutim, ostalo bez praktičnog značaja, jer Turska nije bila u stanju da riješi problem finansiranja.<sup>25)</sup>

Spoznaja Andrásyja i Ugarske da je Turska nesposobna da gradi svoje priključne linije dovela je do ponovnog forsiranja srpskog priključka, mada gradnja bosanske linije nije bila oficijelno povučena. Zbog nesposobnosti Turske da gradi u vlastitoj režiji, došlo je ponovo do približavanja Porte i barona Hirscha, paralelno sa privremenim približavanjem Hirscha i Monarhije. Pregovori sa Srbijom doveli su do prihvatanja nacрта jedne željezničke konvencije slične onoj iz 1880. godine, ali je Srbija otezala sa potpisivanjem ugovora, motivišući to odsustvom osiguranja turske priključne pruge. Tek 30. septembra 1875. godine Porta se obavezala da će u proljeće 1876. g. početi izgradnju svoje željeznice od Belove prema Nišu i završiti je do kraja 1879. godine. Međutim, potpisanom ugovoru sultan je uskratio svoju sankciju zbog neispunjivih uslova barona Hirscha, pa je stvar propala i u Beogradu, gdje se srpska vlada u vezi sa ustankom u Bosni i nastalom krizom spremala na rat protiv Turske.<sup>26)</sup>

<sup>24)</sup> W. Rechberger, Disertacija str. 151—153.

<sup>25)</sup> Ibidem. str. 153—161; I. Konta, *Zur Genesis der Orientbahnen* (u: *Österr.-Ung. Eisenbahnblatt*, Nr. XI, Wien 1914 — separatni otisak) str. 9.

<sup>26)</sup> W. Rechberger, Disertacija, str. 162—174, isti *Orientbahnen*, ÖOH 5/1960, str. 355; Uporedi. F. Hauptmann, *Österreich-Ungarns Werben um Serbien...* str. 143.

U toku istočne krize Austro-Ugarska se odlučila na okupaciju cijele Bosne i Hercegovine kako bi spriječila da ove pobunjene pokrajine pripadnu Srbiji i Crnoj Gori, te da bi i sama u njima stvorila poziciju za dalje jačanje svog političkog i ekonomskog uticaja na Istoku. Stojeći na principu održavanja Turske dokle je to moguće, Andrassy se suprotstavljao stvaranju velike slovenske države na Balkanu čije bi postojanje atraktivno djelovalo na slovenske podanike Monarhije. Inače, on se nije protivio određenom teritorijalnom povećanju Srbije i Crne Gore koje ne bi zatvaralo put trgovini i vezama Monarhije sa Orijentom. Tek u slučaju sloma Turske, Austro-Ugarska je bila spremna da se aktivno angažuje na zaštiti svojih interesa i preduhitri ruski prodor. Stoga je ona nastojala da spriječi da dolina Vardara dospije u bugarsko-ruske ruke, a sa druge strane da u Novopazarskom sandžaku osigura sebi otvorena vrata i odskočnu dasku kako bi mogla da u slučaju potrebe interveniše. Time bi se osujetilo takođe ujedinjenje Srbije i Crne Gore. Držanje otvorenih vrata prema istoku, stacioniranjem garnizona u Sandžaku, trebalo je da se obezbijede trgovačke veze Monarhije sa Orijentom i omogući izgradnja komunikacija, cesta i željeznice koja bi vodila iz Bosne u pravcu Egejskog mora.<sup>27)</sup>

Ovakvu politiku Monarhije Andrassy je konačno formulisao tek poslije San Stefanskog mira evoluirajući u pravcu zahtjeva koje su vojni krugovi postavili već na početku 1875. i na njima ponovo insistirali u martu 1878. godine. To se odnosi, prije svega, na pitanja zaposjedanja Sandžaka i osiguranja željezničke veze sa Solunom nezavisno od Srbije i Crne Gore.<sup>28)</sup>

San Stefanski ugovor predviđao je podjelu Novopazarskog sandžaka i samo jedan uski koridor između dijelova koji su imali da pripadnu Srbiji i Crnoj Gori trebalo je da služi kao teritorijalna veza između Bosne i preostalog dijela evropske Turske. Granice tog koridora bile su, međutim, tako ucrtane da bi prekinule kontinuitet buduće željezničke veze koja je trebalo da vodi kroz Sandžak do Mitrovice i odatle dalje već izgrađenom prugom prema Solunu.<sup>29)</sup> To je bio i glavni argumenat kojim se u pregovorima sa Srbijom austrougarska diplomatija suprotstavljala odredbama San Stefanskog ugovora u odnosu na Novopazarski sandžak.<sup>30)</sup>

Reagujući uopšte na San Stefanski ugovor i ponovnu rusku ponudu da Austro-Ugarska okupira Bosnu i Hercegovinu, Andrassy je u pregovorima s Ignjatijevim tražio od Rusije da ona prizna Monarhiji ne samo pravo na aneksiju Bosne i Hercegovine nego i na aneksiju Novopazarskog sandžaka do Mitrovice, kao i proširenje austrougarske interesne sfere na cijeli zapadni dio Balkana sa Solunom, koji bi bio povezan sa Monarhijom

<sup>27)</sup> Vidi F. Hauptmann, *Österreich-Ungarns Werben um Serbien...* str. 130—132; E. v. Wertheimer, *Graf Julius Andrassy. Sein Leben und seine Zeit*, Bd. III Stuttgart 1913, str. 274—276.

<sup>28)</sup> Vidi: V. Čubrilović, *Bosanski ustanak 1875—1878*, Beograd 1930, str. 286—287; T. v. Sosnosky, *Die Balkanpolitik Österreich-Ungarns seit 1866*, Bd. I, Stuttgart—Berlin 1913, str. 127; D. Arnautović, *Istorija srpskih železnica 1850—1918*, Beograd 1934, str. 11; M. Ekmečić, *Ustanak u Bosni 1875—1878*, Sarajevo 1960, str. 122, 353.

<sup>29)</sup> R. W. Seton-Watson, *Disraeli, Gladstone and the Eastern question*, London 1935, str. 334; B. H. Summer, *Russia and the Balkans 1870—1880*, Oksford 1937, str. 411—412, 449; A. May, op. cit. str. 498.

<sup>30)</sup> Vidi: F. Hauptmann, *Österreich—Ungarns Werben um Serbien...* str. 138—139.



željeznicom izgrađenom pod austrougarskom kontrolom.<sup>31)</sup> Zahtjev za priznanje prava na aneksiju Sandžaka Andrassy je motivirao, pored ostalog, i potrebom da Monarhija sebi osigura olakšice za trasiranje željezničke pruge.<sup>32)</sup> Međutim, spoljnopolitička konstelacija i unutrašnjopolitičke prilike u Monarhiji uticale su da su gornje pretenzije morale biti svedene u realnije okvire.

Zanimljivo je, međutim, napomenuti da se krajem 1877. godine u Austrijskom ministarstvu željeznica pridavao značaj koncesiji, koju je od ugarske vlade dobila 1870. god. Südbahngesellschaft za tehničke predradnje za prugu od Siska do granice kod Novog, s obzirom na eventualno produženje željeznice Dobrljin—Banja Luka kroz Bosnu prema Mitrovici.<sup>33)</sup>

Andrassyju je 13. jula 1878. godine pošlo za rukom da u 25. članu Berlinskog ugovora, kojim je Monarhija dobila internacionalni mandat da okupira i upravlja Bosnom i Hercegovinom bude priznato Austro-Ugarskoj takođe i pravo da u cilju održavanja novih političkih odnosa kao i slobode i sigurnosti saobraćajnih putova drži u Novopazarskom sandžaku garnizone i posjeduje vojne i trgovačke putove.<sup>34)</sup>

Međutim, iako je Andrassy na Berlinskom kongresu insistirao na osiguranju saobraćajnih putova u Sandžaku, koji vode ka Egejskom moru, najodgovorniji politički i vojni faktori Monarhije zauzeli su, već i prije potpisivanja konvencije sa Srbijom od 8. jula 1878. god. i usvajanja odluka Berlinskog kongresa o Bosni i Hercegovini, Sandžaku i orijentalnim

<sup>31)</sup> A. Fournier, *Wie wir zu Bosnien kamen*, Wien 1909, str. 59, 60; V. Čubrilović, op. cit. str. 288—290.

<sup>32)</sup> V. Čubrilović, op. cit. 288.

<sup>33)</sup> Verkehrsarchiv Wien (VAW) P. Z. 1770/HM ex 1877, Wittek predsjedniku upravnog odbora Südbahn 12. XII 1877. Uz spis je priložena i karta zapadnog dijela Balkanskog poluostrva sa pravcima željezničkih pruga koje su bile već generalno projektovane ili samo predložene kao moguće varijante.

Tako je veza pruge Dobrljin—Banja Luka sa Monarhijom trebalo da se ostvari linijom Sisak—Dobrljin i Glina—Novi. Ova posljednja označena je kao generalno projektovana direktna linija za Beč preko Karlovca. Takođe je predložena i pruga Građiška—Banja Luka.

U Bosni je generalno projektovano produženje od Banje Luke prema Vitezu preko Jajca i Travnička, dok bi u drugoj varijanti trasa prema Vitezu trebalo da ide Vrbanjom i Bilom. U prvoj varijanti postoji i podvarijanta linije od Jajca do Viteza, tako da bi trasa umjesto preko Travnička išla uz dolinu Vrbasa do Skoplja, pa onda u sjeveroistočnom pravcu na Vitez. Ova podvarijanta označena je kao bolja. Pri tome se imalo u vidu produženje linije od Skoplja za Livno i Split.

Od Viteza generalno projektovana trasa išla bi preko Busovače, Kiseljaka, Blažuja i Ilidže do Sarajeva, a odatle preko Prače, Ustiprače i Rudog na Priboj, Prije-polje, Brdarevo, Bijelo Polje, Rožaje i Mitrovicu. U Sandžaku je predložena i moguća varijanta preko Sjenice i Novog Pazara.

Na karti je u Bosni ucrtana i linija koja bi se odvajala od Viteza i vodila prema sjeveru za Brod i Peštu preko Zenice, Žepča i Doboja. Tako bi odvojcima od magistralnog pravca na sjever prema Brodu i na jug prema Splitu Bosna bila presječena željezničkim prugama od sjeveroistoka prema jugoistoku i od sjevera prema jugu.

Osim mogućeg povezivanja Monarhije sa Dalmacijom željeznicom preko Bosne, u kartu je obilježena i linija Ogulin—Knin—Split, sa odvojcima za Karlovac i Zadar, kao i pruga Split—Šibenik. U kartu je ucrtano kao generalno projektovana i linija Beograd—Smederevo—Niš—Sofija i Niš—Vranje—Mitrovica. Kao predložena obilježena je i trasa Beograd—Karanovac—Mitrovica sa odvojcima od Karanovca za Užice, Aleksinac i Kragujevac. Na žalost ne raspoložemo fotokopijom karte.

<sup>34)</sup> E. v. Wertheimer op. cit. Bd. III str. 131—134; A. Fournier, op. cit. str. 71—75; B. H. Sumner, op. cit. str. 532—533; A. May op. cit. str. 498.

željeznicama, stanovište da glavna saobraćajna veza Austro-Ugarske sa istokom mora da vodi preko Srbije.<sup>35)</sup> Na to je svakako presudno uticalo austro-srpsko približavanje poslije San Stefanskog mira i pregovori koji su bili u toku. Izgradnja željeznica kroz Srbiju bila je glavna tačka jednog privrednog programa koji je postavila austro-ugarska diplomacija u tim pregovorima. Njegovo prihvatanje od strane srpske vlade Andrassy je postavio kao uslov za podršku srpskim teritorijalnim zahtjevima na Berlinskom kongresu.<sup>36)</sup>

Konvencijom od 8. jula 1878. god. Austro-Ugarska i Srbija su se sporazumjele da u roku od tri godine izgrade svoje priključne linije, a Srbija je preuzela i obavezu da uspostavi željezničku vezu sa prugama koje vode prema Solunu i Carigradu.<sup>37)</sup> Mada su ove stipulacije imale preliminarni karakter, njihov značaj bio je u tome što je Berlinski ugovor samo općenito obavezivao vlade Austro-Ugarske, Srbije, Bugarske i Turske da poslije uspostavljanja mira pristupe sporazumno realizaciji željezničke veze između evropske Turske i ostale Evrope. Za detaljnije regulisanje ovih pitanja bilo je predviđeno da se sklope posebne konvencije između Austro-Ugarske, Turske, Srbije i Bugarske.<sup>38)</sup>

Novi položaj dvojne Monarhije na Istoku poslije Berlinskog kongresa, koji se zasnivao na posjedovanju Bosne i Hercegovine, na osiguranju Novopazarskog sandžaka i na otvorenim mogućnostima za carinsku uniju sa Srbijom, otvarao je perspektivu neospornom uticaju Austro-Ugarske na zapadnom dijelu Balkanskog poluostrva. Osim toga, ostvarene su bile i mogućnosti da se Monarhija efikasno bori za smanjenje ruskog uticaja u Bugarskoj i Rumuniji.<sup>39)</sup> U ovakvoj konstelaciji razumljivo je što je izgradnja željezničke veze sa Solunom i Carigradom preko Srbije postala neposredan cilj austrougarske politike, dok je obezbjeđenje prava na izgradnju željezničke pruge kroz Sandžak na Berlinskom kongresu moglo imati značaj samo za budućnost. Pri tome su važnu ulogu igrale ekonomske i saobraćajne prednosti linije preko Srbije u odnosu na liniju preko Bosne. Osim toga, ugarska vlada je već u martu 1878. na upit Andrassyja da izrazi svoje mišljenje o načinu osiguranja privrednih interesa Monarhije pri regulisanju istočnog pitanja, zauzela kategorički stanovište da u pogledu željezničkih veza treba nastojati da se što skorije i prije realizovanja svake druge veze obezbijedi izgradnja linije Beograd—Niš sa odvojcima za Carigrad i Solun.<sup>40)</sup> Stav Ugarske ostao je u tom pogledu i docnije ne-

<sup>35)</sup> Kriegsarchiv Wien (KA) Kriegsministerium (KM) Präs. 55  $\frac{12}{2}$  /1878. Bylandt-Rheydt Chlumetzkom 22/6 1878, Bylandt-Rheydt Peohju 22/6 1878.

<sup>36)</sup> F. Hauptmann, *Österreich-Ungarns Werben um Serbien...* str. 136—143.

<sup>37)</sup> Ibidem: D. Arnautović, *Istorija Srpskih železnica 1850—1918*, Beograd 1934, str. 29—31; D. Arnautovitch, *Histoire de chemins de fer Yougoslaves 1825—1937*, Paris 1937, str. 57.

<sup>38)</sup> R. M. Dimtscoff, op. cit. str. 56—57; D. Arnautovitch, *Histoire de chemins...* str. 56.

<sup>39)</sup> F. Hauptmann, *Politika Austro-Ugarske...*, Godišnjak IX, str. 58.

<sup>40)</sup> »... b./ Hinsichtlich der Eisenbahnverbindungen wären jene Vereinbarungen aufrecht zu erhalten, welche diesfalls mit der Türkei schon früher getroffen wurden demgemäss wäre vor Allem auf die Sicherung des je eheren, und vor jeder anderen Verbindung effektuirenden Ausbaues der Linie Belgrad—Nisch mit den Abzweigungen Nisch—Konstantinopel und Nisch—Salonich — Gewicht zu legen.« Haus-Haf — und Staatsarchiv (HHStA) Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 25/3 1878. K. Z. VIII.

izmijenjen i ona je bila odlučno protiv eventualne gradnje bosanske linije prije uspostavljanja željezničke veze sa Orijentom preko Srbije.<sup>41)</sup>

Ne mali značaj imala je i okolnost da je u pogledu finansiranja gradnja željeznica na teret Srbije značila za Monarhiju povoljnije rješenje, nego eventualno izvođenje na vlastiti trošak skupe linije kroz Bosnu i Novopazarski sandžak. Za takav poduhvat Austro-Ugarska nije bila finansijski spremna, niti se od njenih parlamentarnih tijela moglo očekivati da će uz nepredviđeno visoke troškove okupacije votirati izdatke još i za jednu takvu gradnju. Međutim, u austrougarskoj politici i nakon Berlinskog kongresa zauzimao je izvjesno vrijeme određeno mjesto problem eventualne gradnje željezničke veze Monarhije sa Istokom preko Bosne. Taj problem biće u nekoliko navrata ponovo aktualiziran krajem XIX i početkom XX vijeka, ali je on tada dobio novi značaj u politici dvojne Monarhije i međusobnim odnosima Austrije i Ugarske.

Nakon Berlinskog kongresa, nastala je prilično neizvjesna situacija u pogledu realizovanja privrednog programa Monarhije na Istoku, grubo skiciranog u austro-srpskoj konvenciji od 8. jula 1878. godine. Ta neizvjesnost bila je rezultat kako unutrašnje-političkih prilika u Austro-Ugarskoj i reakcije na okupaciju Bosne i Hercegovine, koja je djelovala paralizirajuće i na preduzimanje potrebnih spoljopolitičkih koraka, tako i neregulisanih međunarodnih komercijalnih odnosa, prije svega sa Njemačkom, od kojih je u prvom redu zavisila trgovinska politika dvojne Monarhije. To je potenciralo teškoće oko usklađivanja austrijskih i mađarskih ekonomskih interesa na Balkanu, dok je, s druge strane, došlo do zatezanja od strane Srbije da ispuni obaveze preuzete u Berlinu iz bojazni da u uskoj privrednoj vezi sa Monarhijom ne izgubi svoju samostalnost.<sup>42)</sup>

Austrougarska diplomatija nije mogla duže vremena insistirati na svojim zahtjevima u pogledu sklapanja posebnog željezničkog ugovora sa Srbijom, budući da sve do početka 1880. godine nije bio između austrijske i ugarske vlade riješen problem pravca ugarske priključne linije prema Zemu. Međutim, istovremeno je Rusija pokušavala da osujeti austro-srpski željeznički program i nadomjesti ga transbalkanskim projektom za koji se zanimala i Italija. Isto tako, s ruske, italijanske i engleske strane nastojalo se spriječiti da austrijsko društvo dobije koncesiju za gradnju željeznice u Srbiji. Posebno značajan je u tom pogledu bio austro-ruski rivalitet, koji se poslije 1878. godine pojačao. Obostrani kapitalistički interesi u borbi za željezničku mrežu i tržišta na Balkanu igrali su veliku ulogu u okviru suparništva između dvojne Monarhije i Rusije.<sup>43)</sup>

41) Vidi Dž. Juzbašić, *O nastanku paralelnog austrijskog i ugarskog zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom iz 1880. godine*. Radovi XXXII Akademije nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine (ANUBIH) Odjel. društvenih nauka knj. 11, Sarajevo 1967, str. 182, 183.

42) Vidi: F. Hauptmann, *Österreich-Ungarns Werben um Serbien...* str. 146 i dalje; D. Arnautovich, *Histoire de chemins de fer Yougoslaves...* str. 58 i dalje; D. Arnautović, *Istorija Srpskih železnica...* str. 34 i dalje.

43) F. Hauptmann, *Österreich-Ungarns Werben um Serbien...* str. 150—151, 157. Isti, *Politika Austro-Ugarske...* Godišnjak IX, str. 59; Vidi: R. M. Dimtschoff, op. cit. str. 58, 64—65, te posebno G. W. F. Hallgaten, op. cit. Bd. II, str. 232—243.

U takvoj situaciji u austrijskoj javnosti čuli su se različiti glasovi, koji su tražili gradnju bosanske linije, pa je ponovno oživljena polemika o najpogodnijoj vezi sa Orijentom, mada je i austrijska vlada 1878. godine prihvatila da željeznička magistrala prema Istoku treba da ide preko Srbije.

Okupacija Bosne i Hercegovine dala je povoda inženjeru Karlu Büchelenu, koji je ranije bio u službi otomanskih željeznica, da već krajem avgusta 1878. godine izradi elaborat o najsvrsishodnijoj vezi austro-ugarskih željeznica sa orijentalnim željezničkim linijama. Taj elaborat on je uputio ministru zemaljske odbrane Austrije Horstu, koji ga je zatim zajedno sa svojim mišljenjem dostavio ministru rata Bylandt-Rheydtu, zajedničkom ministru finansija Hofmannu,<sup>44)</sup> a vjerovatno i drugim ličnostima.

Büchelen je smatrao da bi bosanska linija od Broda ili Šamca na Savi preko Sarajeva do Mitrovice bila najpogodnija za vezu sa istokom i ujedno podesna da zadovolji interese kako Ugarske tako i Austrije. Pretpostavka za to bila je, po njegovom mišljenju, da Mađari izgrade liniju Barcs—Brod ili da dozvole da je izgradi Südbahn. Pod tim uslovom, Büchelen je držao da treba učiniti prividni ustupak Mađarima odustajanjem od linije Novi—Sarajevo, koji su oni najviše suzbijali. Međutim, smatrao je potrebnim da se izgradi pruga Sisak—Novi i reparira postojeća željeznica Novi—Banja Luka.<sup>45)</sup>

Büchelen je bio mišljenja da je pruga Sarajevo—Mitrovica gotovo isto tako opravdana i podesna kao i željeznica preko Semeringa i Brenera, ističući njen značaj za saobraćaj centralne Evrope sa Solunom. Liniju Sarajevo—Mitrovica on je smatrao apsolutno nužnom za snabdijevanje trupa, održanje reda i mira u Bosni i za odbranu zemlje, a prije svega za onaj momenat kad će, po njegovim riječima, biti moguće razviti austrijsku zastavu iznad Albanije i Makedonije i pobosti je na zidine Soluna.<sup>46)</sup>

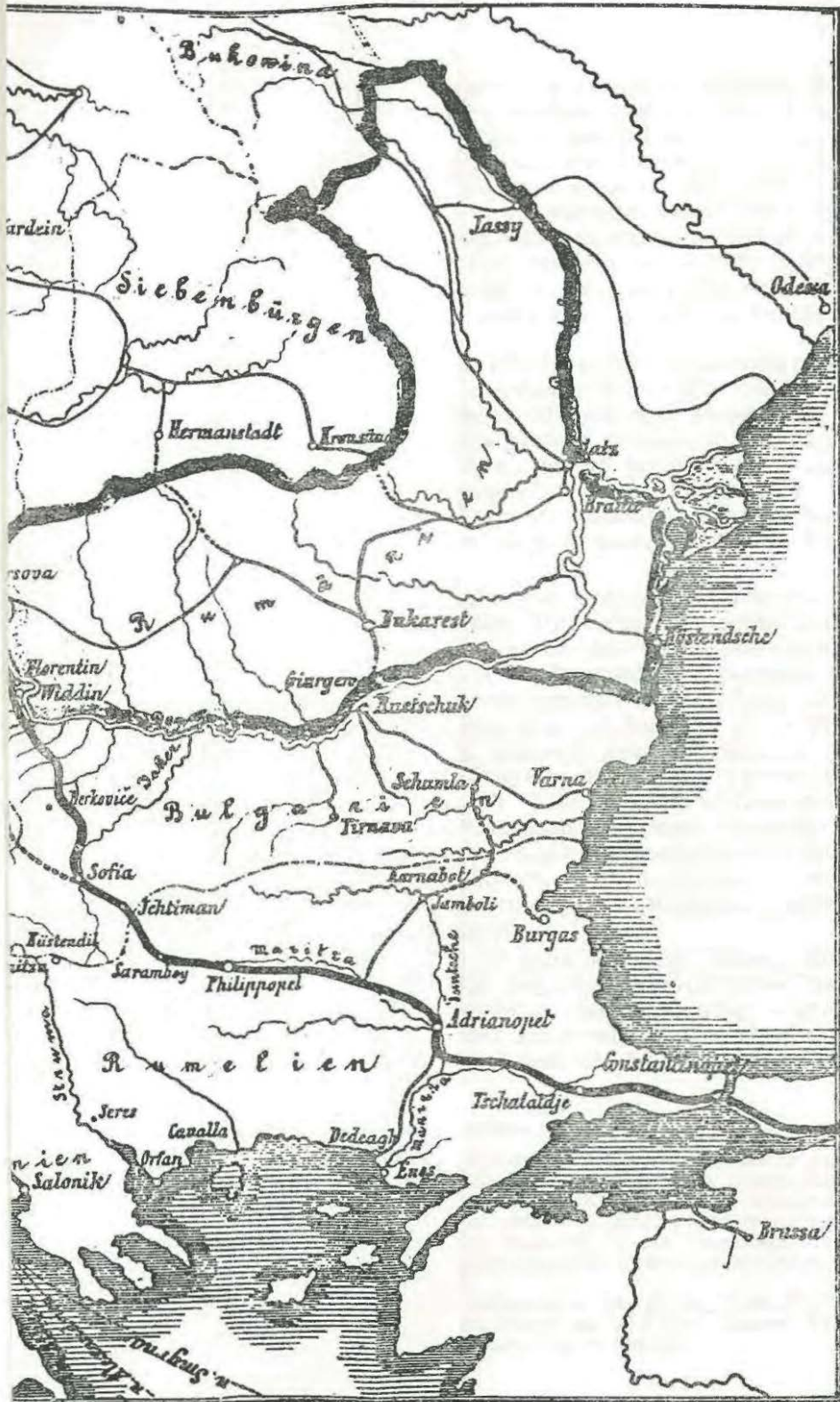
Razvijajući dalje svoje političke opservacije, Büchelen je izražavao mišljenje da će kolonizacija Novopazarskog sandžaka biti moguća samo uz pomoć željeznice. Gradnju tranzitne željezničke linije kroz Srbiju ocjenjivao je štetnom za austrougarske interese, jer bi ona Srbiju još više privredno ojačala i učinila je nesnosnijom i otpornijom. Kalkulirajući da bi u budućnosti moglo doći i do aneksije Srbije, Büchelen je smatrao da bi tek tada ona mogla dobiti prugu. Suprotno stanovištu prema srpskoj liniji, Büchelen se zalagao za gradnju željeznice preko Bugarske (Oršava—Vidin—Sofija—Sarambey) smatrajući je najpodesnijom za saobraćaj zapadne i centralne Evrope sa Carigradom. On je računao da će uz pomoć jeftinijeg vodenog puta niz Dunav Austro-Ugarska moći lakše ovladati tržištem na Istoku. I rumunsku tranzitnu liniju prema Varni Büchelen je ocjenjivao kao korisnu, naročito za ugarske interese.<sup>47)</sup>

<sup>44)</sup> KA KM Präs 55  $\frac{12}{3}$  /1878. C. Büchelen, gewesener Sektions-Ingenieur der ottomanischen Bahnen: »Studien über die zweckmässigsten Eisenban — Verbindungen des östereichisch-ungarischen Eisenbahnnetzes mit den Orientlinien«. Wien den 31. August 1878; ibidem, Horst Bylandt-Rheydtu 7/9 1878; Arhiv Bosne i Hercegovine u Sarajevu (u daljem tekstu ABH) Zajedničko ministarstvo finansija (ZMF) BH Nr 81/1878. Horst Hofmannu 7/9 1878.

<sup>45)</sup> Ibidem.

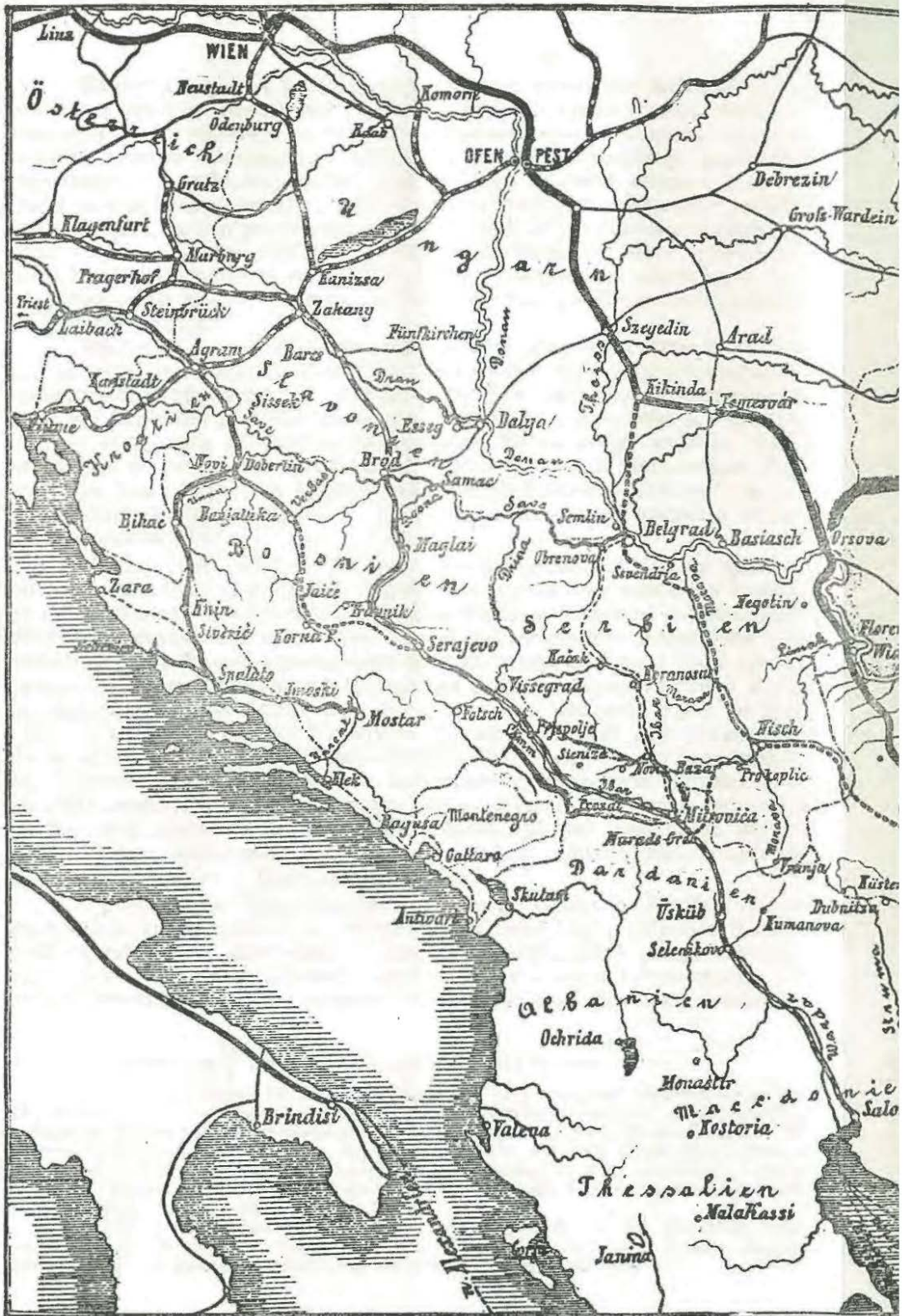
<sup>46)</sup> Ibidem.

<sup>47)</sup> Ibidem.



Wien, Verlags- u. Buchhandl. v. W. Neumann, Neudruck.

Gljzelnca na Balkanu prema Büchelenu



Büchdel, Berlin.

Planovi izgradnje željeznice

Zanimljivo je da je austrijski ministar zemaljske odbrane Horst pozitivno ocijenio Büchelenov elaborat i podržao njegove ideje. Horst je zaključio da on odgovara novim političkim odnosima i sa njima usko povezanim vojnim interesima, a ujedno pokazuje put izmirenja postojećih suprotnosti i između željezničke politike obiju polovina Monarhije u pogledu veze sa Orijentom. On je smatrao da će gradnjom uskotračne pruge u dolini Bosne i njenim povezivanjem sa ugarskim željeznicama biti pripremljena i bitno olakšana realizacija osnovne Büchelenove ideje.<sup>48)</sup> Büchelenove koncepcije nalazile su dodirne tačke sa stavovima ekstremnih vojnih krugova, a bile su suprotne intencijama već utvrđene austrougarske željezničke politike.

Büchelen je ipak slijedeće godine (1879) istupio i u javnosti sa svojim prijedlozima obrazlažući ih šire i detaljnije saobraćajno-tehničkim i komercijalnim razlozima. Pri tom on je modificirao neke svoje ranije ocjene, a i delikatna politička razmatranja izložena povjerljivo u elaboratu bila su ovog puta razumljivo izostavljena. Pored pruga koje je ranije predlagao, on je sad zahtijevao da se izgradi i veza sa Dalmacijom dolinom Une kao i željeznica Mostar—Split preko Imotskog, kojom bi se povezala Hercegovina sa Splitom i preko njega sa austro-ugarskom željezničkom mrežom.<sup>49)</sup>

Gledajući na problem željezničkih veza sa Istokom još iz ugla odnosa prije Berlinskog kongresa, Zagrebačka trgovačka i obrtnička komora smatrala je krajem avgusta 1878. godine da će saobraćajni interesi obiju državnih polovina biti zadovoljeni ako se poslije gradnje željezničke veze između Siska i Novog u budućnosti produži pruga od Banje Luke do Sarajeva i Mitrovice i uspostavi željeznička linija od Sarajeva preko Broda sa Budimpeštom. Međutim, zagrebački poslovni krugovi, kojim je pružalo punu podršku gradsko Zastupstvo Zagreba, nastojali su u prvom redu da se odmah izgradi pruga Sisak—Novi<sup>50)</sup>. U tom pogledu njihovi saobraćajni interesi bili su identični sa saobraćajnim interesima susjednih austrijskih zemalja, pa je otuda, nezavisno od pitanja produženja željeznice od Sarajeva prema istoku, postojala sličnost njihovih gledišta sa mišljenjima koja su poslije okupacije došla do izražaja u austrijskim krugovima o gradnji željeznica u Bosni i Hercegovini.

I predstavnici Vojne krajine su još prije okupacije Bosne i Hercegovine bili zainteresovani za ostvarenje željezničkog priključka Sisak—Novi, zalažući se istovremeno za izgradnju željezničkih pruga u graničnom području koje bi povezale pravcem istok—zapad Petrovaradin, odnosno Zemun sa riječkom prugom. To je opet bio i hrvatski, a takođe i

<sup>48)</sup> KA KM Präs  $\frac{12}{3}$  /1878. Horst Bylandt-Rheydtu 7/9 1878.

<sup>49)</sup> Prema Büchelenu liniju Barcs—Brod trebalo je da gradi Ugarska ili još bolje Südbahn, kao i prugu Sisak—Dobrljin. Zajedničkim sredstvima Austro-Ugarske trebalo je, dok se ne riješi državno-pravni problem, graditi linije Brod—Sarajevo, Sarajevo—Mitrovica i Split—Mostar. Austrija je trebalo da gradi prugu Novi—Siverić, dok je liniju Orševa—Sarambey imala graditi Bugarska ili pak Staatsbahn i baron Hirsch. C. Büchelen, *Bosnien und seine volkswirtschaftliche Bedeutung für Oesterreich—Ungarn*, Wien 1879, str. 46—47.

<sup>50)</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Kabinettskanzleiakten (K. Z) Nr. 3158/1878. Trgovačka i obrtnička komora u Zagrebu vladaru, Zagreb 26. VIII 1878; Ibidem, Zastupstvo glavnog i dr. slobodnog grada Zagreba vladaru Zagreb 30/8 1878.

austrijski interes s obzirom na plan magistralne linije preko Srbije. Oštre proteste krajiških predstavnika izazvao je 1877. g. zakonski nacrt o gradnji pruge Dalj—Vinkovci—Brod, koju su Mađari, suprotstavljajući se pomenutim krajiškim planovima, namjeravali da izgrade sredstvima krajiškog investicionog fonda u cilju uspostavljanja željezničke veze Mađarske sa Bosnom.<sup>51)</sup>

Trgovačka i obrtnička komora Zagreba izrazila je opšte stanovište kapitalističkih krugova Austro-Ugarske prema okupaciji Bosne i Hercegovine kad je ukazala da konačni cilj misije koju je preuzela Monarhija nije samo pribavljanje tih zemalja, niti da se njihovo zadobijanje može postići samo oružanom silom. Imajući pred očima ekonomske koristi od okupacije, Komora je smatrala da se mora izvojevati konkurentska borba na saobraćajnom području, kako bi se mogli postići trajni uspjesi.<sup>52)</sup> Ovi ciljevi nalazili su se i iza želja hrvatskog građanstva da se Bosna i Hercegovina poslije okupacije priključi Hrvatskoj.

Gledištima koja su zahtijevala da se željeznička veza sa istokom gradi preko Bosne i Sandžaka suprotstavio se u austrijskoj javnosti 1879. godine Bernard Singer, savjetnik Bečke trgovačke i obrtničke komore. Protivno Büchelenu, on je držao da je nerealno očekivati da će Ugarska u postojećoj teškoj finansijskoj situaciji graditi 143 km dugu prugu Barcs—Brod, kako bi Beč došao u istu poziciju kao i konkurentka mu Budimpešta. Inače, Singer je usvajao mišljenje Büchelena (koje je ovaj, mijenjajući donekle svoj prvobitni stav, izrazio 1879. god.) da bi po probijanju željezničke pruge kroz Arlberg i nakon gradnje linije Banja Luka—Sarajevo put iz zapadne i srednje Evrope prema Aleksandriji preko Soluna bio samo teoretski iste dužine kao i put preko St. Gotharda i Brindizija. Ruta Arlberg—Solun ne bi mogla, po njegovoj ocjeni, privući indijsko-egipatski prekomorski saobraćaj, jer prolazi ne dotičući velike evropske saobraćajne centre kroz više zemalja i bila bi vlasništvo više željezničkih kompanija nego što je to slučaj kod rute St. Gothard—Brindizi ili Mont Čenis—Brindizi. Međutim, suprotno Büchelenu, koji je liniji Sarajevo—Mitrovica i dalje priznavao određeni internacionalni značaj u saobraćaju sa Pirejom, ostrvima arhipelaga i Smirnom smatrajući je osobito važnom za specifične austrougarske interese, Singer je odbacivao

<sup>51)</sup> M. Valentić, *O nekim problemima Vojne krajine u XIX stoljeću*, Historijski zbornik (H. Z.) god. XVII Zagreb 1964, str. 378.

<sup>52)</sup> »Oni krugovi koje je Trgovačka i obrtnička komora pozvana zastupati, te u koje se broje sami praktični ljudi za srodne su, ispod gospodstva turskog osloboditi se imajuće narode, ali uz to imaju ujedno pred očima i praktične prednosti koje bi trebalo usljed preustrojstva ovih dviuh pokrajina za prometne interese postignuti. U tih krugovih govori se, da konačni cilj misije, koja je monarhiji našoj dopanula, nije samo pribavljanje zemalja, niti se taj cilj ima samo oružanom silom postignuti nego se mora na prometnom polju takmički boj izvojevati, jer samo tako postizavaju se trajni i plodonosni uspjesi, koje bi morali na to pozvani državnici i rodoljubi uvijek pred očima imati«. HHStA, Kabinettsarchiv, K. Z. Nr. 3158/1878. Trgovačka i obrtnička komora u Zagrebu vladaru, Zagreb 26/8 1878. O stanovištu privrednih krugova u Hrvatskoj i Monarhiji prema okupaciji Bosne i Hercegovine vidi D. Pavličević, *Odras bosansko-hercegovačkog ustanka 1875—1878. na gospodarske prilike u Hrvatskoj*. Časopis za suvremenu povijest godina III br. 3. Zagreb 1971. str. 91—100.



političke i vojne razloge za njenu gradnju i poricao njen komercijalni značaj za Monarhiju.<sup>53)</sup>

Singer je bio mišljenja da od produženja postojeće pruge od Mitrovice prema Bosni i Srbiji Austro-Ugarska ne samo da ne bi imala koristi nego bi njeni interesi mogli biti ugroženi prodorom konkurentne robe s juga. Po njegovom shvatanju, ruta Sarajevo—Mitrovica kao eksportna trgovačka linija Austro-Ugarskoj je bila nepotrebna. On je pomorski put preko Trsta i Rijeke smatrao najpogodnijim za borbu protiv strane konkurencije u Makedoniji i Tesaliji, dok bi povezivanjem Sarajeva sa Mitrovicom Trst i Rijeka, po Singerovom mišljenju, utoliko bili na šteti što bi Solun, kod tadašnjeg stanja željezničke mreže u Monarhiji, mogao sebi pružiti budući bosanski eksport.<sup>54)</sup> Prema Singeru, za austrijske interese bilo je najvažnije brinuti se o komunikacijama prema vlastitoj obali, o domaćim lukama i moreplovstvu, te posvetiti pažnju izgradnji željezničke mreže u Bosni i Hercegovini.<sup>55)</sup> Zanimljivo je napomenuti da su u posve drugim okolnostima članovi austrijske vlade početkom 1913. godine iznosili izvjesne slične argumente protiv ambicioznog balkanskog željezničkog programa grofa Berchtolda i posljednji put oživljene ideje da se gradi sandžačka željeznica.<sup>56)</sup> To pokazuje kako dilema austrougarske politike o svrsishodnosti njene gradnje nikad nije bila definitivno prevaziđena.

Odražavajući raspoloženje austrijske javnosti, Singer je posebno insistirao na uspostavljanju željezničke linije od Siska preko Dobrljina i Banje Luke do Sarajeva, ističući kako njen privredni značaj za Austriju, tako i stratešku vrijednost za Monarhiju kao cjelinu. S druge strane, on je očito pristrasno potcjenjujući značaj linije u dolini Bosne osporio njenu komercijalnu vrijednost čak i za Budimpeštu.<sup>57)</sup>

Singer je pledirao za uspostavljanje željezničke veze između Dalmacije i bosanskohercegovačkog zaleđa, uz pretpostavku da se Dalmacija zajedno sa Bosnom i Hercegovinom uključi u zajedničko austrougarsko carinsko područje. Podržavajući prijedloge zadarske trgovačke i obrtničke komore,<sup>58)</sup> on se opredjeljivao za rutu od Knina preko Jajca u pravcu željezničke pruge Banja Luka Dobrljin. Osim toga, smatrao je vrlo poželjnim da se izgradi željeznička pruga Sarajevo—Mostar—Metković—Gruž, koja bi sa prugom Brod—Sarajevo činila transverzalnu liniju od Ugarske i Slavonije prema Jadranu. Ona bi kao zapadna linija u pravcu Zadra i

<sup>53)</sup> B. Singer, *Unsere Eisenbahn-Anschlüsse nach Südosten und Süden*, Wien, 1879, str. 16—26, 42; C. Büchelen, op. cit. str. 24—42.

<sup>54)</sup> Prema Singeru, udaljenost željeznicom od Sarajeva do Soluna iznosila bi 713, odnosno po drugim podacima 676 km, dok bi po izgradnji linije Sarajevo—Brod Sarajevo bilo preko Dalja, Osijeka, Vilanyja, Barcsa, Zakanyja, Zagreba i Karlovca povezano sa Rijekom i od nje udaljeno 805 km, a od Trsta 934 km. B. Singer, op. cit. str. 24—26.

<sup>55)</sup> Ibidem.

<sup>56)</sup> Vidi: Dž. Juzbašić, *O nekim pitanjima austrougarske politike prema uređenju privrednih odnosa u Makedoniji i na Balkanu za vrijeme krize 1912/1913. godine*. Prilozi, br. 5 izd. Institut za istoriju radničkog pokreta Sarajevo, Sarajevo 1969, str. 187—188.

<sup>57)</sup> B. Singer op. cit. str. 20.

<sup>58)</sup> HHStA Administrative Registratur (Adm. Reg.) F34 SR 77  $\frac{12}{27}$ /A. Z. 2503/79; Zv. Jelinović, *Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*. JAZU, Građa za gošpodarsku povjest Hrvatske knjiga 6, Zagreb 1957, str. 102.

Splita, po Singerovoj ocjeni, djelomično paralizirala zaštitno-carinske i tarifne mjere Njemačke protiv austrougarskih agrarnih proizvoda. Ne vođeći računa o realnim političkim odnosima u Monarhiji i finansijskim mogućnostima, on je u svojim planovima išao čak dotle da je u budućnosti predviđao da se bosanske željeznice spoje preko Zvornika sa Beogradom i time ostvari veza istočne obale Jadrana sa područjem donjeg Dunava.<sup>59)</sup>

Slično Singeru i W. Nördling, generalni direktor austrijskih željeznica, odbacivao je ideju o gradnji bosanske transverzalne linije prema Istoku smatrajući je nepodesnom za internacionalni saobraćaj.<sup>60)</sup> On je isticao nepotrebnost gradnje linije Sarajevo—Mitrovica i nije prihvatao političke motive onih koji su tražili da se na teritoriji pod vlastitom kontrolom gradi željeznička pruga prema istoku. Smatrajući najpogodnijom željezničku vezu sa Solunom i Carigradom preko Srbije, Nördling je, inače, držao nemoguće da Monarhija snosi troškove gradnje bosanske transverzale, koje je on cijenio na 35 miliona forinti. Bio je mišljenja da njen projekt sprečava ekonomičnu izgradnju bosanske željezničke mreže. S obzirom na konfiguraciju terena i nedostatak sredstava, Nördling je bio revnostan zagovornik izgradnje uskotračne željezničke mreže u Bosni i Hercegovini i predlagao da se uskotračna željeznica u dolini Bosne dovede do Sarajeva, a zatim produži preko Ivan-planine, Mostara, Metkovića i Kleka do Dubrovnika. Na zapadu je preporučivao gradnju željezničke pruge od Novog dolinom Une preko Bihaća i Knina u cilju povezivanja sa Dalmacijom i uspostavljanje željezničke veze između Banje Luke i Sarajeva.<sup>61)</sup>

Suprotno posve negativnom stavu Singera i Nördlinga prema pruzi Sarajevo—Mitrovica, Bečka trgovačka i obrtnička komora smatrala je još polovinom 1880. godine da njena gradnja predstavlja poseban austrijski interes. Posjedovanje ove linije, Komora je tretirala kao pitanje političke moći, jer je Monarhiju činila nezavisnom od Srbije. Čak je ocjenjivala da je pruga kroz Bosnu i Sandžak kao svjetska trgovačka magistrala od gotovo većeg značaja nego srpsko-turska linija. Mada je Komora tražila brzo i potpuno ispunjenje odredaba austro-srpske konvencije od 8. jula 1878. godine, ona je stajala na stanovištu da se i pruga Sarajevo—Mitrovica mora unijeti u program orijentalnih željeznica, smatrajući da će njena realizacija zavisiti od ishoda pregovora sa Srbijom. I u pogledu željezničke veze sa Carigradom Komora je držala da bi u austrijskom interesu bilo

<sup>59)</sup> B. Singer, op. cit. str. 37—43.

<sup>60)</sup> Udaljenost od Beča do Carigrada na putu preko Novog, Sarajeva, Mitrovice, Niša i Belove iznosila bi prema Nördlingu 2.159 km, dok bi preko Pešte i Beograda ona bila 1.696 km, dakle 463 km kraća. Linija Beč—Novi—Mitrovica—Solun bila bi duga 1.554 km, a linija Beč—Pešta—Velika Kikinda—Beograd—Niš—Priština—Solun 1.347 km, tj. kraća za 207 km, uključujući još prednosti terena za gradnju željeznice u odnosu na terenske prilike u Bosni. Pa i ruta Beč—Pešta—Brod—Sarajevo—Mitrovica—Solun (1.451 km) bila bi u odnosu na put preko Beograda duža za 104 km. W. v. Nördling, *Ueber die bosnischen und serbischen Eisenbahnen*. Vortrag gehalten im Club österr. Eisenbahnbeamten am 30. November 1880. Wien 1880, str. 8—12).

<sup>61)</sup> Na ovom pravcu on je davao prednost varijanti trase koja bi išla dolinom Vrbasa do Raduše planine i priključila se kod Slatine na hercegovačku liniju. Ibidem.



potpuno zaobilaženje Srbije i gradnja linije Oršava—Vidin—Sofija, ako se ubrzo i u potpunosti ne realizuje politika u odnosu na gradnju srpskih željeznica.<sup>62)</sup>

S obzirom na to što je Cislajtaniya svojim sredstvima gradila Arlbergbahn, kojom će se u prvom redu koristiti ugarski poljoprivredni eksport na zapad, Bečka trgovačka i obrtnička komora smatrala je pravednim da Austrija zahtijeva kao kompenzaciju da Ugarska otpočne radove na regulaciji Dunava između Beča i Pešte i u Željeznim vratima, te konačno izgradi prugu Sisak—Dobrljin. Osim toga, Komora je predlagala da se odmah uspostavi i normalno-tračna željeznička veza između Banje Luke i Sarajeva preko Jajca i Travnika. Nadajući se u mogućnost da se kasnije izgradi linija Barcs—Brod, Komora je preporučivala da se uskotračna linija u dolini Bosne gradi tako da bude podesna za normalni kolosijek. Međutim, u pogledu planova za izgradnju željezničke veze sa Dalmacijom preko Bosne, Komora je zauzela rezervisan stav, smatrajući potrebnim da se problem ozbiljno proučava.<sup>63)</sup> Bečku komoru zanimala su očito bosanske željeznice u prvom redu kao dio buduće magistralne linije prema istoku.

Osvrnuli smo se na tendencije koje su poslije Berlinskog kongresa došle do izražaja prvenstveno u austrijskoj javnosti u odnosu na izgradnju magistralnih željezničkih linija na Balkanu i na oblikovanje željezničke mreže u Bosni i Hercegovini, od kojih su neke morale izazvati ozbiljno podozrenje Mađara i u znatnoj mjeri uticati na formulisanje mađarske politike prema izgradnji željezničkih pruga u pravcu Bosne na teritoriji Ugarske, osobito s obzirom na nastale teškoće i neizvjesnost u pogledu realizovanja željezničke linije dolinom Morave. Problem izgradnje priključnih željezničkih pruga u pravcu Bosne od Siska, odnosno Osijeka i Dalja, gdje su se tada prekidale željezničke veze, prema Dobrljinu, odnosno Brodu, predstavljao je posebnu epizodu u austrougarskoj željezničkoj politici i preplitao se sa osnovnim pitanjima balkanske politike dvojne Monarhije i odnosa između Austrije i Ugarske.

Razmatrajući mogućnost izvođenja vojne akcije u cilju okupacije Bosne i Hercegovine, zajednički ministar rata grof Bylandt-Rheydt imao je u drugoj polovini juna 1878. godine u vidu potrebu da se odmah pristupi gradnji bosanske željezničke mreže i označio Brod i Dobrljin kao eventualne priključne tačke na željeznice Monarhije. Tom prilikom on je pokrenuo i problem popunjenja austrijske željezničke mreže radi skraćivanja i povećanja broja tranzitnih linija prema istoku i interesovao se za austrijske namjere u pogledu ostvarenja direktne željezničke linije Beč—Novi i željezničke veze između Ljubljane i Karlovca. Pri tome je, pak, stajao na stanovištu da direktni željeznički saobraćaj iz Austrije prema Orijentu mora da ide neprekidno preko ugarskog teritorija, glavnom saobraćajnicom preko Budimpešte i Zemuna, a odatle prema Nišu. Ministar

<sup>62)</sup> VAW HM 1880. Fasc. FB4 Nr. 19298/1880. Handels — und Gewerbekammer für das Erzherzogtum Oesterreich unter der Ens austrijskom ministarstvu trgovine Wien 17/6 1880, prilog: Bericht der vereinigten 3. u 4. Section betreffend den Bau und die Anschlüsse der Orientbahnen, usvojen na plenarnoj sjednici Komore 12/5 1880.

<sup>63)</sup> Ibidem.

rata je, inače, konstatovao da se njegovi pogledi u odnosu na rješenje problema željezničkih veza sa istokom u potpunosti podudaraju sa stanovištem austrijskog ministra trgovine Chlumetzskog.<sup>64)</sup>

Obraćajući se istim povodom i ugarskom ministru trgovine, Bylandt-Rheydt je ukazao na veliku važnost gradnje izlaznih linija na ugarskom području za odbrambenu sposobnost Monarhije i brzu koncentraciju trupa. Tako je on isticao da je sa vojnog stanovišta, koje se po njegovom mišljenju u potpunosti podudara sa privrednim interesom, prije svega potrebna gradnja željeznice od Budimpešte ili Szegedina preko Petrovaradina ka Zemunu, gdje bi se ona priključila na srpske željeznice. Osim toga, on je tražio izgradnju graničnih željeznica za dobijanje jedne rokadne linije i radi priključenja na buduće bosanske željeznice.<sup>65)</sup>

U vezi sa neposredno predstojećim vojnim operacijama i okupacijom Bosne i Hercegovine austrougarsko Ministarstvo rata tražilo je krajem jula 1878. god. uspostavljanje željezničke veze između Alföldbaha i Broda i planiralo izgradnju željeznice u dolini Bosne, kuda je vodila glavna operaciona linija. Paralelno s tim ono je zahtijevalo i gradnju pruge Sisak—Dobrljin i ponovno otvaranje prometa na željeznici Dobrljin—Banja Luka.<sup>66)</sup> Ministarstvo rata je smatralo da su u novonastaloj situaciji prevaziđeni politički i drugi razlozi koji su uticali da strateške tačke na granici nisu mogle ranije biti povezane sa željezničkom mrežom Monarhije. Gradnju ovih pruga, kao i njihovo produženje u Bosni zahtijevale su vojne vlasti kako bi se osiguralo snabdijevanje trupa i spriječilo da dođe do zastoja u vojnim operacijama. Otvaranje jedne željezničke pruge od Dalja preko Broda do u dolinu Bosne prije kasne jeseni 1878. godine isticano je kao životno pitanje za okupacioni korpus.<sup>67)</sup> Ministarstvo rata je insistiralo da se prije nego što nizina oko Save postane neprohodna za kolski saobraćaj dovrše pomenute željeznice, kako se ne bi prekinula veza okupacionih trupa sa matičnom zemljom. Imalo se u vidu da će doznije i plovidba Savom biti ometena i snabdijevanje ovim putem onemogućeno.<sup>68)</sup> Sve predložene pruge trebalo je u prvi mah graditi provizorno da bi što prije bile gotove.<sup>69)</sup>

Gradnjom pruge Sisak—Dobrljin i osposobljavanjem željezničke linije Dobrljin—Banja Luka trebalo je da se obezbijedi snabdijevanje i održavanje bojne gotovosti trupa u Banjoj Luci i okolnom području. Predviđalo se da će tamo biti potrebno stacionirati znaćne snage za okupaciju Bosanske krajine, koje će zbog geografskih i saobraćajnih uslova biti potpuno izolirane od korpusa u dolini Bosne. Zanimljivo je, da je kako neposredno prije početka vojnih operacija tako i početkom septembra 1878.

<sup>64)</sup> KA KM Präs. 55  $\frac{12}{2}$  /1878. Bylandt-Rheydt Chlumetzkom 22/6 1878.

<sup>65)</sup> Ibidem, Bylandt-Rheydt Peohyju 22/6 1878.

<sup>66)</sup> KA KM Präs 55  $\frac{15}{2}$  /1878. Reichskriegsministerium: Expose über den Ausbau der an die bosnische Grenze führenden Anschlussbahnen. Wien 27/7 1878.

<sup>67)</sup> »Die Eröffnung einer Bahn über Brood in's Bosnatal bis zum Spät herbst ist jedoch, weil daselbst die Hauptoperationslinie führt, wie früher erörtert, eine Vitalfrage für das Okkupationskorps«. Ibidem. (Podvučeno u originalu).

<sup>68)</sup> Ibidem

<sup>69)</sup> Ibidem; HHStA, Politisches Archiv, (PA) XL Interna K. 290 Gemeinsame Ministeratsprotokolle GMKPZ 217. od 16/9 1878.

god. grof Bylandt-Rheydt kao poseban politički razlog za gradnju pruge Sisak—Dobrljin isticao opasnost od »slavenskih aspiracija«, koje najjače dolaze do izražaja u Krajini.<sup>70)</sup> On je očekivao da će otvorenje pruge i snažno doprinijeti umirenju tamošnjeg stanovništva, bitno olakšati austrougarsku »kulturnu misiju« u Bosni i biti od koristi razvoju saobraćaja sa Monarhijom.<sup>71)</sup>

Izgradnja pruge Vinkovci—Brod bila je već zakonski perfektuirana, dok je linija Vinkovci—Dalj bila od ugarskog parlamenta samo u principu odobrena (ugar. zak. član XXVI:1877). Ugarska vlada je odmah prihvatila zahtjev da gradi prugu Vinkovci—Brod, ali je odbila da bez posebne odluke Parlamenta otpočne graditi prugu Dalj—Vinkovci. Ona je već sredinom juna 1878. bila donijela zaključak da u tadašnjem trenutku ne podnosi zakonski prijedlog o njenoj gradnji, jer je, sigurno s obzirom na predstojeću okupaciju i raspoloženje u Saboru, željela da se što prije zaključi njegovo zasjedanje.<sup>72)</sup> Tek docnije, na posebno insistiranje cara i svih zajedničkih ministara, Tiszina vlada je izmijenila svoju prvobitnu odluku i uprkos ustavnim teškoćama pristala da na vlastitu odgovornost odmah pristupi i gradnju linije Dalj—Vinkovci.<sup>73)</sup> Prema sklopljenom ugovoru o gradnji, cijela pruga od Dalja do Slavenskog Broda imala je biti dovršena do 20. novembra 1878. godine.<sup>74)</sup>

Prilikom donošenja odluke o gradnji pruge Dalj—Vinkovci—Brod, ugarska vlada je imala u vidu da bi izgradnja željezničke linije u dolini Bosne od svih eventualnih željezničkih linija u okupiranom području najviše odgovarala saobraćajnim i trgovačkim interesima Ugarske. Ona je smatrala poželjnim da se pruga u dolini Bosne izgradi prije nego što bi se mogla ostvariti željeznička veza Sisak—Novi—Banja Luka, i to tim više što željeznica preko Srbije još nije bila izgrađena.<sup>75)</sup> Ovakvo stanovište ugarske vlade u času okupacije jasno ilustruje kako je u mađarskoj politici postojao određeni kontinuitet sa stavovima zauzetim iz predokupacionog doba u pogledu gradnje željezničkih priključaka u pravcu juga.

Ugarska vlada je više težila da u odnosu na Austriju osigura sebi za svaki slučaj pogodniju poziciju za vezu sa Istokom, nego što je tada imala u vidu neposredne privredne koristi od uspostavljanja povoljne željezničke veze sa Bosnom. U momentu okupacije agrarna Ugarska, koja se nalazila tek na pragu svog intenzivnijeg industrijskog razvitka, imala je općenito malo ekonomskog interesa za jedno takvo zaostalo agrarno područje, kao što je bila Bosna i Hercegovina. Stoga je ugarska vlada odmah po okupaciji izražavala duboke rezerve prema ideji da se Bosna i Hercego-

<sup>70)</sup> Kao napomena 66; KA KM Präs 55  $\frac{21}{1}$  /1878. Bylandt-Rheydt Wenkheimu 1/9 1878.

<sup>71)</sup> KA KM Präs 55  $\frac{21}{1}$  /1898. Bylandt-Rheydt Wenkheimu 1/9 1878.

<sup>72)</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle KZ XVI od 17/6 1878, K. Z. XX od 17/7 1878.

<sup>73)</sup> Ibidem, Ministerkonferenz am 9/8 1878. KZ XXI; HHStA PA XL Interna K. 290 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 208 od 10/8 1878.

<sup>74)</sup> KA KM Präs Nr. 112  $\frac{1}{3}$  /1878. Beck Filipoviću 28/8 1878.

<sup>75)</sup> HHStA Kabinettsarchiv Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 9/8 1878. K. Z. XXI.

vina uključi u zajedničko austrougarsko carinsko područje, smatrajući da ono neće donijeti nikakve koristi nego čak da bi moglo biti štetno.<sup>76)</sup> Ovaj stav bio je podudaran sa stanovištem ugarske vlade zauzetim početkom 1878. god. da se prilikom osiguranja privrednih interesa Monarhije kod regulisanja istočnog pitanja ne sklapaju carinski savezi sa balkanskim zemljama, nego da se austrougarskoj trgovini osiguraju one privilegije koje je ona ranije uživala u Turskoj, imajući u vidu u prvom redu održavanje povlastica u pogledu izvoza duhana i soli.<sup>77)</sup>

Nasuprot tome, austrijska vlada koja je polazila od interesa austrijske industrije težila je carinskoj uniji sa balkanskim zemljama. Ona je u ljeto 1878. smatrala da se kao minimalna kompenzacija za žrtve koje Monarhiji nameće vojna okupacija odmah Bosna i Hercegovina okupira i u komercijalnom pogledu i zalagala se da se po kratkom postupku, naredbodavnim putem, izvrši njeno uključenje u zajedničko austrougarsko carinsko područje.<sup>78)</sup>

Međutim, iako su u okupaciji vidjeli opasnost za dualizam, smatrajući je samo manjim zlom u odnosu na mogućnost da Bosna i Hercegovina pripadne Srbiji i Crnoj Gori,<sup>79)</sup> grof K. Tisza i njegova vlada, i pored izvjesnog ustezanja s obzirom na političku situaciju u Ugarskoj, nisu propustili priliku da koristeći se pogodnostima geografskog položaja osiguraju Ugarskoj na saobraćajnom području prednosti u odnosu na Austriju. Onda kada su se ugarski interesi podudarali sa zahtjevima vojske, kao u pitanju gradnje pruge Dalj—Vinkovci, ugarska vlada je pristajala u izvjesnoj mjeri da prejudicira votum legislative. Ona se takođe ograničila samo na upozorenje kada je Ministarstvo rata ne tražeći formalno odobrenje pristupilo pripremama za gradnju mosta na Savi kod Broda. Ugarska vlada nije ni u kom slučaju imala namjeru da iz formalnih razloga spriječi izvođenje ovih radova, koji su finansirani na zajednički trošak iz okupacionog kredita.<sup>80)</sup> Posve drukčiji stav ona je, pak, zauzela u pitanju gradnje željezničke pruge Sisak—Dobrljin.

Prema carevim uputstvima, Ministarstvo rata obnovilo je ranije pregovore sa Südbahnom o gradnji pruge Sisak—Dobrljin. Društvo je izrazilo spremnost da odmah otpočne gradnju željeznice i završi je u roku od dva mjeseca. Najvažniji njegovi uslovi bili su da mu car, zaobilazeći normalan postupak, izda definitivnu koncesiju za gradnju i eksploataciju linije tako da bi ona činila sastavni dio Südbahna, i da se na nju odnose sve odredbe koncesione diplome Društva. Za forsiranu izgradnju Društvo je imalo dobiti obeštećenje time što bi se pri prevozu vojna tarifa povećala za 20%.<sup>81)</sup>

<sup>76)</sup> Vidi: Dž. Juzbašić, *Izveštaj Hermana von Sautera o odnosima Bosne i Hercegovine i Monarhije u svjetlu austro-ugarskih ekonomskih suprotnosti*. Godišnjak XVIII str. 53, 54.

<sup>77)</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 25/3 1878. K. Z. VIII.

<sup>78)</sup> Kao napomena 76.

<sup>79)</sup> E. v. Wertheimer, op. cit. Bd. III, str. 142—145, 199—201.

<sup>80)</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 1/11 1878. K. Z. XXXIV.

<sup>81)</sup> KA KM Präs 55<sup>5</sup>/<sub>21</sub> /1878, Bylandt-Rheydt caru 31/8 1878; HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 7/9 1878. K. Z. XXIV.

Čar je pozitivno ocijenio ponudu Südbahna imajući u vidu koristi od brzog ostvarenja projekta za snabdijevanje armije, i to pod uslovima koji državu finansijski ne opterećuju. On je ukazivao da su ugarski interesi dovoljno zaštićeni osiguranjem gradnje željeznice Beograd—Mitrovica i pruge u dolini Bosne prema Sarajevu, te da ih željeznica Sisak—Novi—Banja Luka neće nikada ugroziti. Prema carevom mišljenju, ako bi pruga Sisak—Novi došla u posjed Südbahna, bio bi onemogućen željeznički projekt Beč—Novi, kome su se toliko suprotstavljali Mađari.<sup>82)</sup>

Međutim, ugarska vlada odbila je zahtjev Ministarstva rata i uslove Südbahna. Svoje stanovište ona je motivirala, osim ustavnim razlozima, i time da bi koncesioniranje linije Sisak—Dobrljin imalo za posljedicu konačno rješenje za Ugarsku jednog vrlo važnog trgovačkog, odnosno internacionalnog pitanja.<sup>83)</sup> Bojazan od izgradnje magistralne željezničke linije od Banje Luke prema Solunu i zaobilaženja Ugarske bila je raširena u mađarskoj javnosti i politički i trgovački krugovi uzimali su je sasvim ozbiljno.<sup>84)</sup>

U literaturi je ukazano na težnju dijela visokih vojnih ličnosti Monarhije da Austro-Ugarska po okupaciji Bosne i Hercegovine produži osvajачki pohod prema Solunu, kao istovremeno i na zahtjeve tih krugova da se pristupi gradnji željeznice koja bi se završavala u »biseru Egejskog mora«. Pri tome je naglašeno da se tim pretenzijama, koje su osobito došle do izražaja po zaključenju tzv. Novopazarske konvencije (21. IV 1879) uspješno suprotstavio Andrassy, koji je smatrao dovoljnim da se zaposjedanjem pojedinih tačaka u Novopazarskom sandžaku osigura buduća željeznička veza sa solunskom lukom.<sup>85)</sup> U prilici smo da na osnovu novih podataka bacimo više svjetla na ovaj problem i ukažemo kakva su u tom pogledu bila stanovišta ministra rata, šefa generalštaba i vojnih komandanata u Bosni.

Izjasnivši se, kao i ostali vrhovni politički faktori Monarhije, neposredno prije okupacije, za to da direktni željeznički saobraćaj iz Austrije prema istoku mora da vodi neprekidno preko ugarskog teritorija, a zatim kroz Srbiju, ministar rata Bylandt-Uheydt je sada nastojao uvjeriti Mađare kako pruga Sisak—Dobrljin neće moći dobiti veći značaj od lokalnog, ističući da uopšte bosanske željeznice ostavljene po strani od svjetskih saobraćajnica neće nikada prevazići svoj lokalni karakter. On je u ljeto 1878. godine ukazivao da se sa produženjem željeznice dalje od

<sup>82)</sup> HHStA PA XL Interna K. 290 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 214 od 1/9 1878. Projekt gradnje direktne željezničke linije od Beča do Novog bio je dio projekta Beč—Novi—Solun. Međutim, samo je 1881. godine dovršena gradnja pruge Beč—Aspang (P. Mechtler, *Eisenbahnpolitische Spannungen zwischen Österreich und Ungarn nach dem Ausgleich (1867—1918)*. Mitteilungen des Institutes für österreichische Geschichtsforschung (MIÖG) LX Wien 1952, str. 317.

<sup>83)</sup> »Aus diesem Gesichtspunkte ausgehend kann die ungar. Regierung der Concessionierung des Baues der Sissek-Doberlin'er Eisenbahnlinie umsoweniger beipflichten, weil durch die Concessionierung dieser Linie eine in ihren Folgen hinsichtlich Ungarns überaus wichtige Handels — beziehungsweise internationale Frage ihre endgültige Lösung fände«. HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 7/9 1878. K. Z. XXIV.

<sup>84)</sup> HHStA PA XL Interna K. 290 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 215 od 10/9 1878; GMKPZ 217 od 16/9 1878.

<sup>85)</sup> Vidi: E. Wertheimer, op. cit. Bd. III, str. 170—172, 210—211, 276—277; A. May, op. cit. str. 499.



Banje Luke može računati tek u dalekoj budućnosti s obzirom na terenske teškoće i visoke troškove gradnje.<sup>86)</sup>

Car Franz Joseph I, koji je nastojao da razbije općenito bojazan Mađara od bosanskih željeznica, izražavao je 10. avgusta 1878. godine na sjednici Zajedničkog ministarskog vijeća svoje mišljenje da će možda jedna pruga doprijeti do Sarajeva, ali dalje sigurno neće, jer bi to bilo tehnički jedva izvodljivo a finansijski nemoguće.<sup>87)</sup> U tom pogledu car je godinu dana docnije samo utoliko korigovao svoje stanovište što je diskutujući o probemu gradnje željezničke pruge Zenica—Sarajevo izjavio da se priključak prema Mitrovici neće moći za duže vrijeme realizovati.<sup>88)</sup>

Veoma je zanimljivo i gledište šefa austrougarskog Generalštaba FML Schönfelda o značaju trgovačkog puta kroz Bosnu i Sandžak prema Solunu, izraženom krajem ljeta 1878. godine u vezi sa problemom eventualnog produženja vojne akcije iz Bosne radi zaposjedanja Novopazarskog sandžaka. Došavši do zaključka da se u toku 1878. godine ne može u tom pravcu preduzeti nikakva akcija, on je istovremeno dovodio uopšte u pitanje opravdanost i korisnost jednog takvog poduhvata. Ukazujući na očajno stanje komunikacija istočno od Sarajeva, Schönfeld je konstatovala da su saobraćajne prilike što se ide prema jugu sve gore. S obzirom na ogromne terenske prepreke na prostoru između Drine i Mitrovice, on je sumnjao da će se ikada realizovati željeznička veza između Sarajeva i Mitrovice.<sup>89)</sup>

Vjerovatno i pod utiskom žestokih borbi i teškoća kojima je praćena okupacija Bosne i Hercegovine, kao i stanja komunikacija i političkog vrenja u Sandžaku, Schönfeld je smatrao da ne postoje razlozi komercijalne i vojničke prirode koji bi zahtijevali da se pod krajnje nepovoljnim uslovima Monarhija upušta u sandžačku avanturu. Razmatrajući političku stranu problema, on je izrazio mišljenja koja su u osnovi odudarala od stanovišta Andrassyja. Za Schönfelda područje koje razdvaja Srbiju i Crnu Goru, mada prošireno na Berlinskom kongresu u odnosu na odredbe San Stefanskog mira, zadržalo je i dalje karakter tjesnaca. Ono je za Austro-Ugarsku moglo imati značaj samo dok je Evropa za održanje Turske, a po njenoj ocjeni izgledi u tom pogledu su se izmijenili. Smatrao je da će onda kada Bosna i Hercegovina ne budu više turske pokrajine od evropske Turske otpadati dio po dio, pa će se i pitanje Sandžaka samo od

<sup>86)</sup> Kao napomena 66.

<sup>87)</sup> »Wenn im Lande eine Besorgnis vor den bosnischen Bahnen herrscht, so sei dies nicht gerechtfertigt. Vielleicht kommt eine Bahn bis Sarajevo einst zu Stande, allein weiter gewiss nicht. Technisch wäre sie kaum ausführbar, finanziell aber unerschwinglich«. HHStA PA K. 290 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 208 od 10/8 1878.

<sup>88)</sup> KA Militärkanzlei S. M. des Kaisers (MKSM)  $\frac{20-1}{7-3}$ /1879. Protokoll über die unter Ah. Vorsitze abgehaltene Vorbesprechung über die Modalitäten des Ausbaues der Bahnstrecke Zenica—Sarajevo am 17 ten Juli 1879.

<sup>89)</sup> »In Folge dessen steht es sehr zu bezweifeln, und hierüber erliegenden Reconnoscierung-Daten stimmen darin überein, ob gegenüber solchen Terrainschwierigkeiten eine Bahn Sarajevo—Novi pazar—Mitrovitza je zu Stande kommen wird, um am kürzesten Salonich zu erreichen«. KA KMSM 69  $\frac{20}{2}$ /1878. FML Schönfeld: Denkschrift über die militärische Lage in Bosnien überhaupt und die Besetzung des Sandschaks Novi pazar, Wien 6/9 1878.

sebe riješiti.<sup>90)</sup> Schönfeld je smatrao da bi se u slučaju postepenog raspada Turske mogao Novopazarski sandžak učiniti neškodljivim za Monarhiju. U protivnom, ako bi opstanak Turske bio osiguran, onda bi Srbija i Crna Gora bile odvojene na pogodniji način za Austro-Ugarsku.<sup>91)</sup>

Očito, stoga što je predimenzionirao značaj otpora okupaciji Bosne i Hercegovine, gibanja u Novopazarskom sandžaku i među Albanezima, šef austrougarskog Generalštaba nerealno je računao na mogućnost turske ofanzive, koja bi, mada kao posljednji trzaj Turske i islama, djelovala da se Srbija i Crna Gora još više približe Monarhiji. Tek tada, smatrao je Schönfeld, mogla bi parola »trgovački put do Soluna u rukama Austrije« postati stvarnost. Međutim, on je istovremeno ukazivao da mnogo pogodniji put do Soluna vodi kroz savezničku i Monarhiji obaveznu Srbiju nego kroz usko novopazarsko grlo.<sup>92)</sup>

U svjetlu ranije izloženog lišene su svakog osnova tvrdnje o planovima vojske da 1878. godine iz Bosne nastavi pohod prema Solunu i tadašnjoj zabrinutosti Andrassyja zbog dalekosežnih vojnih planova.<sup>93)</sup> Ne ulazeći u docniju evoluciju ovog problema, možemo konstatovati da je u septembru 1878. godine šef austrougarskog Generalštaba sumnjao da li je uopšte pametno zaposjedati Sandžak i apelovao da se na Drini sačeka razvoju situacije, dok je Andrassy isticao vrijednost stacioniranja garnizona u Sandžaku za očuvanje interesa Monarhije na istoku i osiguranja docnijeg njenog prodora, naglašavajući značaj obezbjeđenja saobraćajne veze sa željeznicom Solun—Mitrovica. Andrassy je tada ujedno izrazio i mišljenje da pitanje zaposjedanja Sandžaka treba riješiti putem prijateljskog sporazuma sa Portom.<sup>94)</sup>

Iz građe kojom raspolazemo može se takođe jasno vidjeti da ni ministar rata, niti šef Generalštaba nisu u vrijeme izvođenja okupacije ni pomišljali da se pristupi gradnji željeznice prema istoku preko Bosne i Novopazarskog sandžaka. Ni u docnijim mnogo ambicioznijim planovima vojnih komandanata i Generalštaba u pogledu izgradnje normalne željezničke mreže u Bosni i Hercegovini u 1878. godini i 1879. godini nije se neposredno predviđala gradnja željeznice istočno od Sarajeva prema Sandžaku.<sup>95)</sup> Doduše, u koncepcijama vojvode od Würtemberga o gradnji bosanskih željeznica, koje je on izložio u jednom memoaru krajem februara 1879. godine, određeno mjesto imala je i linija Sisak—Mitrovica. On je smatrao da bi transverzalna pruga iz doline Vrbasa prema Sarajevu, koju je on ocjenjivao, inače, kao drugorazrednu bosansku saobraćajnicu, tek onda dobila značaj za trgovinu na veliko, ako bi se mogla produžiti do

<sup>90)</sup> Ibidem.

<sup>91)</sup> Ibidem, Protokoll über die unter Ah. Vorsitze Seiner k. k. Apostolischen Majestät am 7. September 1878. abgehaltene Konferenz.

<sup>92)</sup> Kao napomena 89.

<sup>93)</sup> I. E. v. Wertheimer uzimao je ove tvrdnje sa izvjesnom rezervom. op. cit. Bd. III, str. 171, nap. 1 i str. 172.

<sup>94)</sup> KA MKSM 69  $\frac{20}{2}$  /1878. Protokoll über die unter Ah. Vorsitze Seiner k. k. Apostolischen Majestät am 7. September 1878. abgehaltene Konferenz; Uporedi Andrassyjevo pismo vojvodi od Würtemberga 6. 8. 1879. E. v. Wertheimer, op. cit. Bd. III, str. 271—276.

<sup>95)</sup> KA KM Präs 55  $\frac{23}{13}$  /1878. k. k. Generalstab — Ministerstvu rata 4/11 1878.

Drine i odatle prema Mitrovici, tako da bi postala dio najkraće željezničke linije koja spaja Solun—Beč—Pariz.<sup>96)</sup> Württemberg je, međutim, ostavljao otvorenim problem mogućnosti uspostavljanja željezničke veze između Sarajeva i Mitrovice i bio je, očekujući velike teškoće, mišljenja da se o tome moraju tek izraditi tačne studije, što se, uostalom, odnosilo i na cijelu rutu od Banje Luke prema Mitrovici.<sup>97)</sup>

U literaturi se susrećemo i sa tvrdnjama da je Andrassy, imajući namjeru da u potpunosti iskoristi pravo na gradnju komunikacija u Sandžaku, ponovo u 1879. godini pokrenuo pitanje novopazarske željeznice, te da je pad Andrassyja povukao sa sobom i ovaj željeznički projekat.<sup>98)</sup> Međutim, u arhivskoj građi ne može se naći nikakav oslonac da bi se zaključilo kako je Andrassy 1879. godine aktualizirao problem gradnje sandžačke željeznice. Nasuprot tome, on je na sjednicama Zajedničkog ministarskog vijeća davao i takve izjave koje se mogu shvatiti i kao potpuno u principu odbacivanje ideje da se makar tek i u budućnosti izgradi željeznička veza sa Istokom preko Bosne i Novog Pazara, mada je s druge strane kao jedan od glavnih argumenata za svoju sandžačku politiku navodio osiguranje komunikacija za trgovinu Monarhije u pravcu Egejskog mora. Tako je Andrassy, povodom zabrinutosti ugarske vlade da se pruga Sisak—Dobrljin ne produži prema Sarajevu i Mitrovici, izjavio da se taj projekt ne može ozbiljno uzeti, jer je željeznica Sarajevo—Mitrovica tehnički neizvodljiva.<sup>99)</sup> Ovu izjavu Andrassy je dao na sjednici Zajedničkog ministarstva pod predsjedništvom cara 25. jula 1878, neposredno nakon odluke Berlinskog kongresa, kojom je Monarhiji načelno priznato pravo na gradnju željeznice kroz Sandžak. Pružajući podršku zahtjevima vojske da ugarska vlada odobri koncesiju za gradnju pruge Sisak—Dobrljin, Andrassy je i u proljeće 1879. godine kategorički tvrdio da budućnost pripada samo željeznici u dolini Morave i da se ne može pomišljati na produženje bosanske linije prema jugu.<sup>100)</sup>

Ma koliko Andrassyjeve izjave bile uslovljene i taktičkim potrebama trenutka kada su davane, bilo onda kada je trebalo da što jače argumentiše i obrazloži svoju sandžačku politiku, ili da pomogne zahtjeve

<sup>96)</sup> Ovaj dio Würtbergova izlaganja bio je u Ministarstvu rata popraćen glosom »Fromme Wünsche!« KA KM Präs 55  $\frac{5}{4}$ /1879. Württemberg: Memoire über Eisenbahnen in den okkupierten Ländern. K. K. Generalkommando zu Sarajevo 28/2 1879.

<sup>97)</sup> Ibidem.

<sup>98)</sup> U tom smislu pisao je H. Kanner u knjizi *Kaiserliche Katastrophen-Politik*, Leipzig—Wien—Zürich 1922, str. 50 a njegove ocjene prihvatio je i D. Đorđević, *Austro-srpski sukob oko projekta novopazarske željeznice*. IC knj. VII Beograd 1957, str. 218.

<sup>99)</sup> »Bezüglich Sissek—Doberlin wird von ungarischen Seite allerdings besorgt, dass sich daran die Linie Novi—Sarajevo—Mitrovitza schliessen könnte. Wien aber das ungarische Ministerium darüber Klarheit erhält, dass dieses Projekt nicht ernst genommen werden kann, weil eine Bahn Sarajevo—Mitrovitza technisch unausführbar ist, so dürfte es sich doch überzeugen, dass doch kein ungarisches Interesse verletz wird.« HHStA PA XL Interna K. 290 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 207 od 25/7 1878.

<sup>100)</sup> »Der Minister des Äussern, indem er nachwies, dass die Zukunft nur der Moravatalbahn gehöre, dass an eine Fortsetzung der bosnischen Linien gegen Süden nicht zu denken sei und dass es nur darauf ankomme, die öffentliche Meinung in Ungarn darüber zu beruhigen, dass Sissek—Novi Bahn keine Umgehung Ungarns mit der Orientbahn bedeute.« Ibidem, K. 291, GMKPZ 233 od 22. IV 1879.

vojske za uspostavljanje neophodnih željezničkih veza prema Bosni, stoji van diskusije činjenica da on nije imao namjeru da se Monarhija u situaciji poslije Berlinskog kongresa koristi pravom na izgradnju željezničke pruge kroz Novopazarski sandžak.

Mada je car smatrao da sve treba pokušati kako bi se što prije izgradila pruga Sisak—Dobrljin, sva njegova uvjeravanja kao i zajedničkih ministara o neosnovanosti bojazni od izgradnje željezničke magistrale od Banje Luke prema Solunu nisu bila dovoljna da bi ugarska vlada izmijenila svoje gledište.

Grof K. Tisza i drugi ugarski ministri posebno su isticali konstitucionalne razloge zbog kojih oni ne mogu na svoju odgovornost dati odobrenje za građenje jedne željezničke linije, koju Sabor ne samo da nije ni u principu odobrio nego se protiv nje često i izjašnjavao. Istupajući protiv prijedloga o provizornoj gradnji željeznice isključivo za ratne potrebe, Tisza je ukazivao na okolnost da se jednom izgrađena pruga ne može napustiti. Inače, on je sredinom septembra 1878. godine izražavao uvjerenje da bi ugarski sabor jedva ranije mogao izmijeniti svoj negativan stav prema pruzi Sisak—Dobrljin prije nego što se izgrade srpske linije.<sup>101)</sup>

I grof J. Andrassy je bio došao takođe do uvjerenja da bi bila veća politička šteta ako bi se pristupilo gradnji pruge Sisak—Dobrljin, nego što bi ona bila od koristi za snabdijevanje vojske.<sup>102)</sup> On je strahovao da bi na ovom pitanju ugarska vlada mogla pasti.<sup>103)</sup> Budući da je pitanje izraslo u jedan veliki problem, Andrassy je smatrao da ugarska vlada ne može djelovati na vlastitu odgovornost. Stoga je držao da je bolje stvar kasnije podnijeti Parlamentu kad bude moguće uvjeriti javnost i predstavničko tijelo da ugarski interesi nisu ugroženi. Na ovu soluciju car je veoma teška srca pristao, ne samo zbog interesa armije nego i zato što je posebno isticao da će javno mnjenje u Austriji, a osobito u Hrvatskoj teško shvatiti zašto se mora odustati od predloženog projekta.<sup>104)</sup> Car se našao u delikatnijoj situaciji, jer se i pred jednom delegacijom iz Hrvatske izjasnio u prilog građenja pruge Sisak—Dobrljin.<sup>105)</sup>

S obzirom na političke prilike u Cislajtaciji i postojanje samo provizornih vlada u oba dijela Monarhije,<sup>106)</sup> austrijska strana nije duže vremena bila u stanju da insistira na svojim specifičnim saobraćajnim interesima. Tek kada je okončana vladina kriza u Ugarskoj, a u Austriji u februaru 1879. poslije konačne demisije Auerspergova kabineta formirana

<sup>101)</sup> Kao napomena 84.

<sup>102)</sup> HHStA PA XL Interna K. 290 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 217 od 16/9 1878.

<sup>103)</sup> »Minister des Äussern Graf Andrassy möchte nicht, dass ungarische Ministerium über diese Frage stürze, denn die inneren Zustände könnten dann bedenklicher werden, als die mangelhaften Kommunikationen«. Ibidem, GMKPZ 215 od 10/9 1878.

<sup>104)</sup> Ibidem, GMKPZ 217 od 16/9 1878.

<sup>105)</sup> Vidi: Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Hauses der Abgeordneten des österreichischen Reichsrates VIII Session, XII Bd. 418, Sitzung 23/1 1879. str. 13397.

<sup>106)</sup> Vidi: R. Charvatz *Österreichs innere Geschichte von 1848. bis 1895.* Leipzig 1918, Bd. II, str. 19—27, 32—40; K. u. M. Uhlirz, *Handbuch der Geschichte Österreichs und seiner Nachbarländer Böhmen und Ungarn.* Bd. II, Teil 2. Graz—Wien—Leipzig 1941. str. 947—949. E. v. Wertheimer op. cit. str. 170—173, 201.

prelazna vlada pod vođstvom Stremayra, bilo je moguće s austrijske strane odlučno zatražiti da se izgradi željeznička linija Sisak—Dobrljin, što je bio minimalni zahtjev u pogledu gradnje željeznica u specifično austrijskom interesu. U međuvremenu su austrougarske vojne vlasti, otpočevši radove 7. septembra 1878. godine rekonstruisale prugu Banja Luka—Dobrljin i 24. marta 1879. godine pustile je po cijeloj dužini u saobraćaj.<sup>107)</sup>

Prilikom diskusija između austrijske i ugarske vlade o pitanju sklapanja trgovačkog i željezničkog ugovora sa Srbijom, vođenih u proljeće 1879. godine<sup>108)</sup> istovremeno sa obnovljenim pregovorima između obiju vlada o problemu utvrđivanja osnovnih principa upravljanja Bosnom i Hercegovinom,<sup>109)</sup> austrijska vlada je pokušala da svoju saglasnost za pregovore o srpskoj željezničkoj konvenciji učini ovisnom o izdavanju koncesije Südbahn za prugu Sisak—Dobrljin.<sup>110)</sup> Težnju austrijske vlade da ovu prugu vodi Südbahn koja je i docnije dolazila do izražaja, ocijenio je početkom 1880. godine tadašnji ministar inostranih poslova Haymerle kao želju austrijske polovine Monarhije da se realizuju njene trgovinsko-političke težnje u odnosu na povezivanje s Bosnom.<sup>111)</sup>

Ugarska vlada odlučno se suprotstavila ovim austrijskim zahtjevima pozivajući se na Berlinski ugovor i Andrassyjevu konvenciju sa Ristićem od 8. jula 1878. godine. Ona je isticala da odluka o tome ko će i na koji način graditi liniju Sisak—Dobrljin pripada samo ugarskoj vladi, odnosno legislativi.<sup>112)</sup> U toku pregovora postignut je sporazum prema kome su se obje vlade saglasile da interes Monarhije zahtijeva da se što brže ostvari veza turskih željeznica koje vode od Carigrada i Soluna sa željezničkom mrežom Monarhije i da se ona može najsvrsishodnije ostvariti linijom u dolini Morave. S druge strane, one su se obavezale da neće produžiti željeznicu od Banje Luke prema Solunu ili Carigradu, dok ne bude izgrađena veza dolinom Morave. Tek nakon izričitog priznanja austrijske vlade da srpski priključak na turske željeznice treba da prethodi bosanskom, ugarska vlada je prihvatila zahtjev da se gradi pruga Sisak—Dobrljin i izrazila spremnost da na jesen 1879. godine podnese zakonski prijedlog Saboru.<sup>113)</sup>

Izlazeći u susret prvenstveno željama ugarske vlade, Zajedničko ministarsko vijeće stalo je na stanovište da treba u pregovorima sa Sr-

<sup>107)</sup> A. Horn, *Die Bahnen in Bosnien und der Herzegowina*, Wien 1964, str. 7.

<sup>108)</sup> Vidi: F. Hauptmann, *Österreichs—Ungarn Werben um Serbien...* str. 147 i dalje.

<sup>109)</sup> Vidi: Dž. Juzbašić, *O nastanku paralelnog austrijskog i ugarskog zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom iz 1880. godine*. Radovi, ANUBiH XXXII, str. 176 i dalje.

<sup>110)</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 4/4 1879. K. Z. XVIII, PA XL, Interna K. 291. Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 233 od 22/4 1879, GMKPZ 236 od 25/4 1879.

<sup>111)</sup> HHStA PA XL Interna K. 291. Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 260 od 22/3 1880.

<sup>112)</sup> Kao napomena 110.

<sup>113)</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Geheimakten K. 23(21) Bosnien »Résumé der Beschlüsse der in der Zeit vom 21 bis 25 April 1. J. (1879 — napomena Dž. J.) stattgehabten gemeinsame Ministerkonferenz, rektifiziert nach dem Ergebnisse des unter Allerhöchsten Vorsitze vom 1. Maj d. J. abgehaltenen Ministerrates«; P. A. XL Interna K. 291 GMKPZ 236 od 25/4 1879.

bijom energično nastojati da se realizuju odredbe Berlinskog ugovora i konvencije sa Ristićem od 8. jula 1878. godine u pogledu željeznica.<sup>114)</sup> Suprotno ranijim intencijama Andrásyja, koji je preferirao sklapanje trgovačkog ugovora željezničkoj konvenciji,<sup>115)</sup> sad je priznato da je pitanje željezničkog priključka važnije nego pitanje trgovačkog ugovora sa Srbijom.<sup>116)</sup> Nakon što je ugarska vlada svojevremeno odbila nacrt ugovora koji je samo bio od koristi izvozu industrijskih artikala i bescarinskom uvozu sirovina,<sup>117)</sup> kao suprotan ugarskim interesima, obje vlade postigle su u proljeće 1879. god. sporazum da se skine s dnevnog reda pitanje carinske unije sa Srbijom, a umjesto toga da se teži poboljšanju status quo u postojećim odnosima.<sup>118)</sup> Mada je ova odluka bila u velikoj mjeri uslovljena nereguliranim trgovačkim odnosima Monarhije sa inostranstvom, ona je u prvom redu odgovarala ugarskim agrarnim interesima.

S druge strane, načelni pristanak ugarske vlade da se u zajedničko austrougarsko carinsko područje uključi Bosna i Hercegovina, Dalmacija i Istra, predstavljao je tada objektivno ustupak interesima austrijske industrije, iako se u ovom slučaju ne može govoriti da je to bila izravna kompenzacija prilikom pregovora o cijelom kompleksu balkanskih pitanja. Austrijska vlada je u proljeće 1879. godine naglašavala da vojnička vladavina nad Bosnom nužno uslovljava i ovladavanje njenom teritorijom, a glavnu korist od carinskog priključenja okupiranih zemalja ona je vidjela u jačanju industrije uslijed proširenja tržišta. Saglasivši se konačno da se Bosna i Hercegovina, Dalmacija i Istra uključe u zajedničko carinsko područje, ugarska vlada će nastojati da svojim uticajem na željezničku politiku unaprijed osigura mađarske komercijalne interese. Mađari će vremenom posvećivati sve veću pažnju bosanskom tržištu, što je bilo uslovljeno rastom mađarske industrijske proizvodnje, postepenim porastom apsorption moći bosanskog tržišta, kretanjima u evropskoj privredi i njihovim uticajima na ekonomske odnose unutar Monarhije.<sup>119)</sup>

Istovremeno, s postizanjem pomenutih načelnih sporazuma između austrijske i ugarske vlade o nizu problema u odnosu na privrednu politiku na Balkanu, obje vlade su se početkom maja 1879. god. sporazumjele i o nacrtu jednog paralelnog austrijskog i ugarskog zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom. Usvojeni nacrt je, u stvari, značio punu afirmaciju gledišta ugarske vlade o uklapanju uprave nad Bosnom i Hercegovinom u komplikovani sistem dualističke vladavine u Monarhiji. Njegove odredbe, koje su ozakonjene početkom 1880. god. bile su tako koncipirane da su onemogućavale gradnju pruga u Bosni i Hercegovini koje

<sup>114)</sup> Kao napomena 110.

<sup>115)</sup> F. Hauptmann, *Österreich-Ungarns Werben um Serbien* str. 146.

<sup>116)</sup> Kao napomena 110.

<sup>117)</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 10/5 1879. K. Z. XXIII.

<sup>118)</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Geheimakten K. 23(21) Bosnien »Résumé der Beschlüsse der in der Zeit vom 21 bis 25 april 1. J. (1879 — napomena Dž. J.) stattgehabten gemeinsamen Ministerkonferenz, rektifiziert nach dem Ergebnisse des unter Allerhöchsten Vorsitze vom 1. Mai d. J. abgehaltenen Ministerrates«.

<sup>119)</sup> Dž. Juzbašić, *Izveštaj Hermana von Sautera ...* Godišnjak XVIII, str. 54.

bi bile suprotne interesima jedne ili druge polovine Monarhije.<sup>120)</sup> To je, međutim, s obzirom na već u početku stečene prednosti značilo da su Mađari mogli onemogućiti izgradnju svake nepoželjne željeznice u Bosni i Hercegovini.

Pristajući na građenje pruge Sisak—Dobrljin, ugarska vlada je imala još u vidu da se istovremeno izgradi i linija Sisak—Karlovac, koja je bila već odobrena ugarskim zakonskim članom XXVI:1877. Istim zakonom bila je odobrena i gradnja linije Sisak—Sunja. Zapravo radilo se samo o tome da Ugarski sabor odobri izgradnju pruge od Sunje do bosanske granice kod Dobrljina. Prema koncepcijama ugarske vlade, istovremena gradnja pruge Dobrljin—Sisak i Sisak—Karlovac trebalo je da velikom dijelom saobraćaja iz Bosne i Vojne krajine otvori najkraći put prema moru i uz to doprinese podizanju rentabilnosti inače deficitarne linije ugarskih državnih željeznica Karlovac—Rijeka.<sup>121)</sup> Pruga Sisak—Karlovac bi omogućila da se zapadna Bosna poveže sa Rijekom na pogodniji način, mimo linija Südbahna (Sisak—Zagreb i Zagreb—Karlovac) koje su se na putu prema Pešti i Rijeci bile uklinile između ugarskih državnih željeznica (Zakany—Zagreb i Karlovac—Rijeka). Tako je suprotno intencijama austrijske politike u pogledu uloge linije Sisak—Dobrljin u povezivanju Cislajtanijske s Bosnom, Dalmacijom pa i Orijentom, ona u mađarskim koncepcijama dobila posve drugi značaj.

U vezi sa postignutim sporazumom o gradnji željezničkog spoja Sisak—Dobrljin ugarska vlada je odlučila da se pozabavi i pitanjem otkupa linija Südbahna.<sup>122)</sup> U tom pogledu Mađari su prvobitno kao minimalni zahtjev imali u vidu da dođu u posjed bar pruge Zagreb—Sisak.<sup>123)</sup> Problem otkupa Südbahna ugarska vlada je aktuelizirala od sredine 1879. g. u okviru planiranih mjera radi zaštite ugarskih privrednih i trgovačkih interesa s obzirom na tendencije u njemačkoj saobraćajnoj i carinskoj politici usmjerene u pravcu agrarne zaštite. Već tada je i Tiszina vlada inicirala politiku što bržeg grupisanja željezničkih pruga u Ugarskoj i podržavljenja privatnih željeznica kako bi mogla uvesti takve tarife koje bi bile podesne da budu protuteža njemačkim tarifnim mjerama.<sup>124)</sup> Privatna željeznička društva, kao Südbahn i Staatsbahn, koja su imala svoje centrale u Beču, a željezničku mrežu u obje polovine Monarhije nisu bila spremna da ugarskom poljoprivrednom eksportu daju onakve tarifne olakšice kakve je zahtijevala velika svjetska konkurencija, niti da pruže odgovarajuću pomoć mladoj mađarskoj industriji. Sve što je u Ugarskoj docnije realizovano na planu razvitka željeznice i željezničkih tarifa, koje su vremenom postale jednake izvoznim premijama i djelovale kao zaštitne carine, bilo je učinjeno zahvaljujući djelatnosti

<sup>120)</sup> Dž. Juzbašić, *O nastanku paralelnog austrijskog i ugarskog zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom iz 1880. godine*. Radovi ANU BiH XXXII, str. 181—183.

<sup>121)</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, K. Z. Nr. 1931/1880. Vortrag des kgl. ung. Kommunikationsministers Paul v. Ordody; In Betreff des Gesetzentwurfes des Sissek—Dobrlin Eisenbahn. Budapest den 17. Mai 1880.

<sup>122)</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 6/6 1879; K. Z. XXVII.

<sup>123)</sup> Ibidem, Ministerkonferenz am 9/7 1879, K. Z. XXXII.

<sup>124)</sup> Kao napomena 122.

vlade.<sup>125)</sup> Dobro poznata mađarska politika ubrzane gradnje novih državnih željeznica i podržavljenje postojećih privatnih uz posebno protežiranje riječke rute i pomorskog eksporta poljoprivrednih proizvoda preko Rijeke bila je u svojoj osnovi već koncipirana sredinom 1879. godine.<sup>126)</sup>

Zanimljivo je napomenuti da je ugarska vlada na početku pregovora sa Südbahnom izrazila sredinom 1879. pro foro interno čak spremnost da prugu Budimpešta—Zemun preda privatnom društvu pod uslovom da se osigura da privatne linije koje vode od Budimpešte prema Rijeci pređu u državne ruke.<sup>127)</sup> To pokazuje kako je sa ugarske strane već tada pridavan veći značaj ruti Budimpešta—Rijeka nego željezničkoj liniji prema Srbiji i dalje u pravcu istoka.

Koristeći se svojim ključnim položajem u željezničkom saobraćaju sa jadranskim lukama Südbahn je usmjeravao posebnim povlasticama promet na svoju prugu prema Trstu, iako je put do Trsta iz Ugarske i Hrvatske, kao i iz Bosne bio duži nego do Rijeke. S obzirom i na riječnu plovidbu, Sisak je postao značajan saobraćajni čvor, osobito za izvoz drveta u pravcu Trsta.<sup>128)</sup> Početak preokreta u tom pogledu označio je uspjeh ugarske vlade, koja je prinudila Südbahn da joj po ugovoru od 11. III 1880. proda liniju Zagreb—Karlovac. Time je, u stvari, bila inaurisana riječka ruta ugarskih državnih željeznica. Međutim, moć Südbahna u trgovačkom prometu Mađarske sa Jadranom mogla je biti paralisana tek kada je koncesionirana pruga Budimpešta—Pečuj kao direktno konkurentska ugarskim linijama Südbahna i 1884. podržavljena dunavsko-dravska željeznica, čime je ujedno perfektuirano podržavljenje željeznice Alföld—Rijeka.<sup>129)</sup>

Mada ugarska vlada nije uspjela da od Südbahna otkupi liniju Sisak—Zagreb, ugarskim državnim željeznicama pošlo je za rukom da 1. septembra 1881. sklope kartelni ugovor sa Südbahnom, koji je omogućio da znatan dio saobraćaja od Siska bude privučen na Rijeku, i to isključivo ugarskim željeznicama preko Karlovca.<sup>130)</sup> Kako je Südbahn obećao da će za trajanje ugovora usmjeravati saobraćaj preko Zagreba na Karlovac i nakon eventualne izgradnje linije Sisak—Karlovac, ugarska vlada je došla do zaključka da privremeno odustane od njenog izvođenja. Ona je smatrala da kartel pruža kako u finansijskom tako i u privrednom pogledu koristi koje se ne bi u takvoj mjeri mogle postići ni gradnjom pruge Sisak—Karlovac, povezanom sa teškim finansijskim žrtvama.<sup>131)</sup>

<sup>125)</sup> L. Jelinek, *Tarifwesen u: Geschichte der Eisenbahnen der österreich-ungarischen Monarchie*, III Bd. Wien, Teschen — Leipzig 1898. str. 437—438; vidi H. Benedikt op. cit. str. 79, 154, 172.

<sup>126)</sup> Kao napomena 122. O orijentaciji ugarske vlade na podržavljenje željezničke mreže vidi: F. Hauptmann, *Österreich-Ungarns Werben um Serbien*, str. 148: O politici podržavljenja željeznica u Ugarskoj vidi J. Gonda, *Geschichte der Eisenbahnen in Ungarn u: Geschichte der Eisenbahnen der österreich-ungarischen Monarchie*, III Bd. Wien—Teschen—Leipzig 1898. str. 402 i dalje, P. Mechtler op. cit. str. 313, 314.

<sup>127)</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 21/8 1879. K. Z. XXXVIII.

<sup>128)</sup> Vidi: Zv. Jelinović, op. cit. str. 17, 18, 65, 66, 69.

<sup>129)</sup> J. Gonda, op. cit. Bd. III. str. 402.

<sup>130)</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, K. Z. XLIII, od 18/9 1881, K. Z. XXI od 10/8 1887.

<sup>131)</sup> Ibidem.



Ugarska vlada je odlagala da parlamentu podnese zakonski prijedlog o građenju željezničke pruge od Sunje do zemaljske granice kod Dobrljina, dok nije u proljeće 1880. g. nastala pogodnija atmosfera u Ugarskom saboru i iščezla bojazan da bi povezivanje željeznice Banja Luka—Dobrljin sa linijom Südbahna kod Siska moglo nanijeti štetu interesima Ugarske. Monarhiji je 9. aprila 1880. godine pošlo za rukom prinuditi Srbiju da potpiše poseban ugovor, kojim se ona definitivno obavezivala na gradnju svojih pruga i u kome su bili Vranje i Piroć kao priključne tačke, gdje treba da se srpske željeznice povežu sa turskim i bugarskim. U ugovoru je utvrđen princip najvećeg tarifnog povlašćenja u internacionalnom saobraćaju, paritetnog tretmana stranih i domaćih transporta i slobode tranzita (što se odnosilo na cijelu rutu do Beča).<sup>132)</sup> Tiszina vlada je tek 10. aprila 1882. godine dovršila i pustila u promet prugu Sisak—Dobrljin kao liniju ugarskih državnih željeznica. To je učinjeno onda kad je ne samo bila osigurana gradnja pruge preko Srbije nego i nakon što su poslije pomenutih aranžmana između ugarskih državnih željeznica i Südbahna osigurani i na ovom pravcu ugarski prometni interesi u odnosu na Austriju. U posjedu pruge Sisak—Dobrljin i u kartelnom savezu sa Südbahnom došle su, prema riječima austrougarskog ministra rata Bylandt-Rheydta, ugarske državne željeznice u poziciju da faktički vladaju i željeznicom Dobrljin—Banja Luka.<sup>133)</sup>

Mada je ovim pravcem uspostavljena željeznička veza imala sporrednu važnost za trgovački promet Monarhije sa okupacionim područjem, s obzirom da je dosegala samo do Banje Luke, ona je razvitkom drvne industrije u zapadnoj Bosni vremenom dobila veći značaj za eksport bosanskog drveta na Rijeku. Održanje tarifnog dispariteta u korist Rijeke bilo je statuirano i u peage ugovoru Südbahna sa ugarskom vladom od 29. oktobra 1887. o zajedničkom korištenju pruge Zagreb—Sisak. Sklapanje ovog ugovora, koji je nadomjestio raniji kartelni sporazum, bilo je inicirano programom gradnje graničnih linija Sunja—Gradiška—Brod.<sup>134)</sup>

Pruga Sunja—Gradiška—Sl. Brod imala je prvenstveno za cilj da putem već u 1878. godini izgrađene linije Brod—Vinkovci—Dalj—Osijek ostvari najkraću vezu ugarskih željeznica na lijevoj obali Dunava sa Rijekom. Međutim, ona je omogućila da se i bosanska željeznica Brod—Sarajevo poveže kraćim putem sa zapadom, što je s obzirom na pomenuti peage ugovor imalo veliki značaj za usmjeravanje bosanskog izvoza u pravcu Rijeke. Inače, propali su 1881. godine pokušaji da ugarske državne željeznice preuzmu u svoje ruke bosanske pruge Sisak—Dobrljin i Brod—Sarajevo, a također nije uspio ni austrijski plan iz 1884. g. o podjeli bosanskih željeznica.

<sup>132)</sup> R. G. Bl. Nr. 80: 1880; R. M. Dimtschoff, op. cit. str. 58, 63—64; D. Arnautovitch, *Histoire de chemins de fer Yougoslaves...* str. 58—68; F. Hauptmann, *Osterreich-Ungarns Werben um Serbien...* str. 177; W. Rechberger, Disertacija str. 189—193.

<sup>133)</sup> VAW HM PräS, Nr. 1508/1881 Bylandt-Rheydt Taaffeu 18/10 1881. (prep's note).

<sup>134)</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz, am 10/8 1878. K. Z. XXI; V. di J. Konta, *Geschichte der Eisenbahnen Oesterreichs u: Geschichte der Eisenbahnen der österreich-ungarischen Monarchie*. I Bd. II Teil, Wien—Teschen—Leipzig 1898. str. 376, J. Gonda, op. cit. Bd. III, str. 408.

Koncepcije ugarske vlade odnijele su punu pobjedu u realizovanju željezničke veze Monarhije sa Orijentom. Ugarska vlada je uspješno suzbila nastojanja Austrije da se priključak na srpske željeznice ostvari produženjem linije Staatsbahna od Kikinđe do Zemuna i odlučila se na gradnju direktne linije ugarskih državnih željeznica od Budimpešte preko Subotice i Novog Sada do Zemuna.<sup>135)</sup> Pa i kada je austrijska vlada reducirala svoje želje na to da ugarska vlada da izjavu da će pruga Vinkovci—Mitrovica—Zemun biti izgrađena istovremeno sa linijom Budimpešta—Zemun i uslovljavala time početkom marta 1880. godine svoju saglasnost za nacrt željezničkog ugovora sa Srbijom,<sup>136)</sup> ugarska vlada je energično odbila taj austrijski zahtjev, naglašavajući da drugoj vladi ne dopušta nikakvu ingerenciju u željeznička pitanja Ugarske.<sup>137)</sup> Tiszina vlada je zauzela ovakav stav uprkos tome što je car pružio punu podršku austrijskom zahtjevu.<sup>138)</sup>

Mada je linija Budimpešta—Zemun sa njenim ogrankom Indija—Sremska Mitrovica bila već dovršena krajem 1883. godine, Mađari su tek nakon što je ovim pravcem uspostavljena željeznička veza Monarhije i srednje Evrope sa Solunom i Carigradom (1888) pristupili gradnji pruge Sremska Mitrovica—Vinkovci i 8. oktobra 1891. godine pustili je u promet. Time je konačno preko Slovenije, Hrvatske, Slavonije i Srijema otvorena važna magistralna linija prema istoku. Njen značaj u mađarskoj saobraćajnoj politici bio je u tome što se uz korišćenje peage linije Sisak—Zagreb u rukama ugarskih državnih željeznica našla ruta Beograd—Rijeka, kao najkraća veza balkanskih zemalja sa Jadranskim morem.<sup>139)</sup> Nova magistrala igrala je važnu ulogu u srpsko-jadranskom saobraćaju i srpskom tranzitu u pravcu Italije.

Međutim, uzevši općenito, izostale su velike komercijalne koristi koje su u Monarhiji očekivali od uspostavljanja željezničke veze sa Solunom i Carigradom preko Srbije. Od očekivanog dominirajućeg uticaja na robni tranzit malo je pripalo austrijskim i ugarskim državnim željeznicama. Monarhiji nije pošlo za rukom da postigne jeftinije tarife u tranzitnom saobraćaju, pa su stari morski putovi i dalje zadržali svoju prednost.<sup>140)</sup> I poslije izgradnje orijentalnih željeznica situacija je bila takva da je najviše povlašćivala postojeću penetraciju engleskih i francuskih proizvoda s juga. I austrijskoj robi bio je korisniji put za Tursku ili južnu Bugarsku preko Trsta ili Rijeke na Solun, Dedeagač ili Burgas, nego željeznicom preko Beograda. Njemački eksport na Balkan kretao se ta-

<sup>135)</sup> Vidi: F. Hauptmann, *Österreich-Ungarns Werben um Serbien...* str. 148—151; W. Rechberger Disertacija str. 183.

<sup>136)</sup> HHStA PA XL Interna K. 292 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 259 od 8/3 1880; Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 9/3 1880. K. Z. XIV. Pruga Vinkovci—Sremska Mitrovica—Zemun omogućila bi da se Austrija u saobraćaju sa istokom koristi linijama Südbahna na lijevoj obali Drave do Barcsa, a ne isključivo ugarskim državnim željeznicama kao na novoj ruti Budimpešta—Zemun.

<sup>137)</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 9/3 1880 K. Z. XIV.

<sup>138)</sup> HHStA PA XL Interna K. 292 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 259 od 8/3 1880.

<sup>139)</sup> J. Gonda op. cit. Bd. III, str. 410.

<sup>140)</sup> I. Konta, op. cit. I Bd. II Teil str. 382.

kođe morskim putem preko Hamburga.<sup>141)</sup> Stoga će Austrija i Ugarska posvetiti posebnu pažnju uzdizanju Trsta, odnosno Rijeke i razvoju pomorskih veza sa Solunom, ali će krajem XIX vijeka politički razlozi navesti vodeće krugove u Monarhiji da uzmu ponovo u razmatranje pitanje izgradnje nove željezničke veze sa Solunom preko Bosne.

## THE QUESTION OF THE RAILROAD CONNECTION OF THE MONARCHY WITH THE EAST IN THE AUSTRO-HUNGARIAN POLICY OF THE CONSTRUCTION OF CONNECTING RAILROAD LINES IN THE DIRECTION OF BOSNIA AFTER THE CONGRESS OF BERLIN

### Summary

The author first provided an extensive review of the faith of the plans to connect the Habsburg Monarchy with Turkey before the Congress of Berlin, dealing especially with Austro-Hungarian differences concerning the attempt at the realization of the plan to construct the railroad going through Bosnia. The Hungarians, on whose consent after the Agreement of 1867 depended the connection of Balkan railroads with Austrian railroads, stipulated at the beginning for the construction of the Bosnian line by a simultaneous building of a railroad through Serbia which would connect Budapest, in a most direct way, along Morava Valley, with Thessalonica and Istanbul. The Hungarian interests played a significant role in the steps taken by Andrassy, while, on the other hand, there was present for a long time in the Austrian general public a dilemma about the most favorable route for a railroad connection with the Orient. Otherwise, in Austro-Hungarian communications plans and policies, Bosnia before the occupation was considered primarily as a possible transit area on the route leading to the East; only secondarily was it considered in the light of an immediate economic interest when the question of a railroad connection between the Monarchy and Bosnia was raised.

In the new political arrangements after the Congress of Berlin the building of a railroad connection with Thessalonica and Istanbul via Serbia became an immediate aim of Austro-Hungarian politics, while securing the right for the building of a railroad through Sandžak could, at the Congress of Berlin, have a significance only for the future. However, in view of new difficulties and uncertainties relating to the realization of the railroad line along the Morava Valley, in the Austrian general public there could be heard voices demanding the construction of the Bosnian line, so that the polemic about the most favorable connection with the Orient was revived. This caused a suspicion with the Hungarians, who were decisively against a possible construction of the Bosnian line before the establishment of a railroad connection through Serbia. This influenced to a significant extent the formulation of Hungarian policy toward the construction of railroads in the direction of Bosnia on the territory of Hungary. The problem of the construction of connecting railroads from Sisak, Osijek, and Dalj, where railroad connections ended at the time, on to Dobrljin and Brod, represented a special episode in the Austro-Hunga-

<sup>141)</sup> Dimtschoff, *op. cit.* str. 193—197.

rian railroad policy and overlapped with the basic questions of the Dual Monarchy Balkan politics and with the relationship between Austria and Hungary.

Immediately before the start of military operations for the occupation of Bosnia and Herzegovina, the Ministry of War demanded the establishment of a railroad connection between Dalj and Brod and planned the construction of a railroad from Brod in the direction of the Bosnia Valley where the main operation line was meant to take place. At the same time it also demanded the construction of the railroad between Sisak and Dobrljin and the reopening of traffic on the railroad between Dobrljin and Banja Luka. Although only the construction of the railroad Vinkovci—Brod had been legally agreed upon, the Hungarian government decided on its own responsibility to begin immediately the construction of the railroad Dalj — Vinkovci, having in view the fact that the construction of a railroad in the Bosnia Valley would best suit the commercial and transportation interests of Hungary. It considered desirable the building of the Bosnia Valley railroad before the establishment of the connection Sisak — Novi — Banja Luka, the more so because of the fact that the Serbian railroad had not yet been built. At any event, Hungary desired, as far as its relationship with Austria was concerned to ensure for itself a more suitable connection with the East by way of Bosnia.

The Hungarian government refused in 1878 to, circumventing the normal parliamentary procedure, grant the concession to Südbahn for the building and exploitation of the railroad Sisak — Dobrljin, doing this not only for constitutional reasons but also for fear that a main railroad line might be built from Banja Luka to Thessalonica, thus going outside the Hungarian territory. All the assurances on the part of the Emperor and ministers of both countries about the groundlessness of such fears were not sufficient to make the Hungarian government, which had to take into account the feeling in the Parliament, change its position. Count J. Andrassy came to believe that there would be more political harm in the construction of the railroad Sisak — Dobrljin than benefit in its use for military supplies. He was afraid that on this issue the Hungarian government might fall; therefore he deemed it better to submit the matter to the Parliament later, when it might be possible to convince the public and the representative body that Hungarian interests were not jeopardized. To this solution the Emperor also had to agree.

During the debates between the Austrian and the Hungarian government concerning the question of making a commercial and railroad treaty with Serbia, conducted in the spring of 1879 simultaneously with the renewed negotiations between the two governments about the establishment of basic principles of the rule over Bosnia and Herzegovina, the Austrian government tried to make its consent to negotiate about a Serbian railroad convention a condition dependent on the granting of the Sisak — Dobrljin railroad concession to Südbahn. The Hungarian government was decidedly opposed to this. During the negotiations an agreement was reached by which both governments were bound not to extend the railroad from Banja Luka toward Thessalonica or Istanbul before the completion of the railroad connection along the Morava Valley. Only after an express declaration by the Austrian government that the Serbian connecting line on to Turkish railroads ought to precede the Bosnian one, the Hungarian government accepted the demand for the constru-

ction of the Sisak — Dobrljin railroad and agreed to submit a bill thereon in its Parliament. The railroad mentioned just now was not completed until April 10, 1882, at which time the construction of the Serbian railroad line had already been assured and the cartel contract between the Hungarian state railroads and Südbahn (on September 1, 1881) had taken place, by which these railroads were placed in the position to actually control the Dobrljin — Banja Luka railroad as well.

The author described in the end how, generally speaking, it was the Hungarian government that won a decisive victory in the realization of a railroad connection of the Monarchy with the Orient.