

DŽEVAD JUZBAŠIĆ

Austrougarski planovi gradnje strateških željeznica na Balkanu uoči kretske krize i izgradnja željezničke pruge prema Boki Kotorskoj, Trebinju i Dubrovniku*

Austro-Ugarska monarhija je krajem XIX vijeka bila prinuđena da se suoči sa pogoršanom vanjskopolitičkom situacijom na jugoistoku Evrope. Pokreti Jermena i turske represalije, zatim ustanak na Kreti, na koji se nadovezao grčko-turski rat, bili su izraz teške unutrašnje krize u koju je zapalo Otomansko carstvo u razdoblju od 1895. do 1897. godine. Izgledalo je da je došao momenat raspada Turske i da je više nemoguće održanje status quo na Balkanu. U Beču se u ljeto 1896. godine strahovalo da ne nastupe takve prilike u kojima bi Austro-Ugarska morala intervenirati radi zaštite svojih interesa i pozicija kao velesile bez prethodnog sporazuma sa Rusijom, što bi moglo dovesti do sukoba u kome Njemačka ne bi vidjela casus foederis¹⁾). Sistem defanzivnih saveza, koji je novi austrougarski ministar spoljnih poslova grof Agenor Goluchowski naslijedio od svojih prethodnika, pokazao se u novoj situaciji kao nedovoljan. Bojeći se da događaji u Turskoj ne dovedu do osvajanja Carigrada od strane Rusije, što bi, po ocjeni Goluchowskog, moglo biti katastrofalno za položaj Monarhije kao velesile, austrougarska diplomacija uzalud je pokušavala da pridobije Englesku za sporazum

* Ovaj rad predstavlja odlomak iz doktorske disertacije pod naslovom »Izgradnja željeznica u Bosni i Hercegovini u svjetlu austrougarske politike od okupacije do kraja Kállayeve ere«, koja je odbranjena 9. XI 1972. godine na Filozofskom fakultetu u Sarajevu.

¹⁾ Haus—Hof und Staatsarchiv, Wien (HHStA), Politisches Archiv (PA) XL. Interna K. 297 ad GMPZ 393. K. u. k. Chef des Generalstabes FZM von Beck, Ischl am 14. August 1896.

protiv ruske ekspanzije prema Carigradu i da dobije obećanje Njemačke da će u slučaju ruskog napada na Carigrad stupiti u rat na strani Austro-Ugarske. Nove englesko-njemačke suprotnosti i francusko-rusko savezništvo uticali su na odnos Njemačke prema balkanskoj politici Monarhije, kao i na držanje njenog saveznika i suparnika Italije. Iako Rusija zbog svog angažovanja na Dalekom istoku nije tada imala namjeru da pokreće Istočno pitanje,²⁾ u Beču se u avgustu 1896. godine ozbiljno kalkulisalo s tim da bi moglo doći do rata sa Rusijom, u kome Monarhija ne bi mogla računati na pomoć saveznika.

Po mišljenju tadašnjeg šefa austrougarskog Generalštaba FZM von Becka, u slučaju izbijanja sukoba na Balkanu znatan dio vojnih snaga Monarhije morao bi biti angažovan na jugoistoku, dok bi u daljem toku rata odluka morala pasti na sjeveroistočnom bojištu. Beck je smatrao da bi bez pomoći Njemačke austrougarska armija na datom stepenu opremljenosti i borbene gotovosti mogla samo sticajem izuzetno sretnih okolnosti izvojevati pobjedu. U cilju da Monarhija postane u svakom pogledu nezavisna, šef Generalštaba je izradio 14. avgusta 1896. godine jedan obiman plan za bržu izgradnju oružane sile i predložio ga zajedničkom ministarskom vijeću, koje se sastalo pod predsjedništvom vladara 29. avgusta 1896. godine. U nizu mjera za podizanje borbene sposobnosti armije Beck je tražio povećanje kapaciteta postojećih željezničkih linija, kao i izgradnju novih. U okviru jednog šireg željezničkog programa, njegova pažnja bila je prvenstveno usmjerena na sjeveroistok Monarhije, mada je priznavao da je na tom području bilo već mnogo učinjeno u odnosu na stanje ot prije petnaestak godina³⁾. U pogledu željeznica koje je vojska smatrala da treba izgraditi na jugu Monarhije, Beck je u svom referatu naveo vezu linije Zagreb—Rijeka sa dalmatinskim željeznicama i pruge Banjaluka—Jajce, Mostar—Boka Kotorska i Sarajevo—Višegrad.⁴⁾ Na zajedničkom ministarskom vijeću 29. avgusta 1896. godine prihvaćeno je mišljenje da se izradi jedan ograničeni program gradnje strateških željeznica, koji bi trebalo što prije da se realizuje.⁵⁾

Reducirajući svoj program, Beck je krajem januara 1897. godine tražio da se na jugu Monarhije najhitnije izgradi željeznička veza sa Bokom Kotorskom. On je dalje označio da je važno, osobito u tadanjim političkim odnosima, imati željezničku prugu od Sarajeva prema Drini i smatrao je da odmah treba pristupiti studiranju izgradnje jedne željezničke linije od Višegrada do Mitrovice. U pogledu drugih željezničkih projekata na području Hrvatske i Bosne Beck je zauzeo stanovište da se njihova realizacija može ostaviti za budućnost, jer nije u tolikoj mjeri neophodna.⁶⁾

²⁾ F. Hauptmann, *Uloga zajedničkog ministarstva finansija u formiranju austrougarske politike prema Albaniji uoči kretske krize*, Radovi izd. Filozofski fakultet u Sarajevu knj. IV 1966—1967, Sarajevo 1968, str. 35—36; W. M. Carligen, *Iswolsky und Aehrenthal vor der bosnischen Annexionskrise*, Russische und österreichisch-ungarische Balkanpolitik 1906—1908. Uppsala 1955, str. 8—16.

³⁾ Beck je smatrao da je hitno potrebna izgradnja pruga Stryj—Chodorow i Jaroslau (odnosno Przeworsk ili Rzeszow) — Rozwadow, povećanje kapaciteta dijela galicijske transverzalne pruge i linija Dembica—Rozwadow, Jaroslau—Sokol i Lawow—Belžec. Osim toga, on je tražio izgradnju više novih željezničkih pruga preko Karpat, od kojih je linije Bartfa—Jaslo i Nagy Berezna—Sambor označio kao osobito važne sa vojnog stanovišta. Kao napomena 1.

⁴⁾ Ibidem; U usmenom izlaganju na zajedničkom ministarskom vijeću Beck je izostavio prugu Banjaluka—Jajce. Ibidem, Gemeinsame Ministerratsprotokolle od 29/8 1896.

⁵⁾ Ibidem.

⁶⁾ HHStA PA XL Interna K. 298. Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 398 od 30/1 1897.

Još prije nego što je šef austrougarskog Generalštaba istupio u avgustu 1896. godine prvi put sa kompletnim programom izgradnje strateških željeznica u Monarhiji, on je već u januaru 1896. godine tražio hitno produženje pruge od Sarajeva do Drine i gradnju linije Mostar—Boka Kotorska. Po njegovoj ocjeni, izgradnja željezničke pruge od Sarajeva do Drine predstavljala je prvi i najvažniji preduslov za eventualnu austrougarsku okupaciju Gornjeg Polimlja sa Beranama i prodiranje do albanskog etničkog područja. Početkom 1896. godine bila je razmatrana mogućnost takve akcije, koja je, u slučaju političkih potresa na Balkanu, trebalo da Austro-Ugarskoj osigura posjed Bosne i Hercegovine, učvrsti njen uticaj u Novopazarskom sandžaku, obezbijedi upliv u Albaniji, te istovremeno definitivno osujeti povezivanje Srbije sa Crnom Gorom. Mada su tada car, zajednički ministri kao i šef Generalštaba došli do zaključka da bi pomenuta akcija u datom trenutku bila preuranjena,⁷⁾ pitanje izgradnje pruge od Sarajeva prema Istoku nije prestalo da bude aktuelno.

Sredinom jula 1896. godine ministar rata Krieghammer obratio se Kállayu sa pitanjem da li je već možda planirana izgradnja pruge od Sarajeva prema Drini i molio ga da preduzme sve potrebne mjere kako bi se uspostavila ova željeznička veza, koju je on tada označio kao strateški prevažodno važnu.⁸⁾

Kállay je krajem septembra 1896. godine informisao ministra rata da se dugo vremena bavi mišlju o produženju bosanske željezničke mreže do Drine, ističući da bi pravilan izbor trase bio od naročite vrijednosti za privredni razvoj zemlje. Tom prilikom on je na osnovu generalnih studija, koje su izradili organi bosanskohercegovačke uprave dao mišljenje o pet različitih pravaca, koji su razmatrani u Zajedničkom ministarstvu finansija, i to:

- a. Rača (na Savi)—Bijeljina—Zvornik
- b. Brčko—Brezovo polje—Bijeljina—Zvornik
- c. Lukavac (na pruži Doboj—Simin Han)—Sprečko polje—dolina Drinjače—Zvornik.
- d. Zavidovići—Olovo—Kladanj—Zvornik,
- e. Sarajevo—Pale—Ustiprača—Višegrad—Mokra gora na srpskoj granici, sa jednim krakom od Ustiprača uz Drinu, pa preko Goražda i Foče do Vikoča na granici Novopazarskog sandžaka.⁹⁾

Kállay je ocjenjivao da je kako sa stanovišta privrednih potreba zemlje tako i u strateškom pogledu stanje komunikacija u sjeveroistočnoj Bosni zadovoljavajuće. On je ukazivao da uz postojeće cestovne linije i prugu Doboj—Simin Han olakšanje saobraćaja sa ovim područjem bitno doprinosi i riječna plovidba na Savi i Drini, kao i ugarska željeznička mreža,

⁷⁾ Vidi H. Kapidžić, *Pripreme za austrougarsko prodiranje u albansko etničko područje iz Novopazarskog sandžaka*, Radovi VI izd. Filozofski fakultet u Sarajevu, Sarajevo 1971, str. 415—430.

⁸⁾ Arhiv Bosne i Hercegovine, Sarajevo (ABH), Zajedničko ministarstvo finansija (ZMF) Pr BH Nr 654/1896. Ministar rata Krieghammer Kállayu 13/7 1896.

⁹⁾ ABH ZMF Pr BH Nr 725/1896. Kállay Krieghammeru 24/9 1896. U istom spisu nalaze se generalni dužinski profili i predračuni izdataka za sljedeće linije: 1) Sarajevo—Trnovo—Foča—Goražde—Višegrad, 2) Sarajevo—Pale—Ustiprača—Višegrad, 3) Zavidovići—Olovo—Podromanija—Višegrad i 4) Lukavac—Sprečko polje—Zvornik, koje je izradila Zemaljska vlada i uputila ih Zajedničkom ministarstvu finansija 5. avgusta 1896. godine.

nakon što je izgrađen most u Brčkom. Stoga nije uopšte imao u perspektivnom planu izgradnju neke od prve tri navedene linije.¹⁰⁾ Da Kállay u ovom pitanju nije mogao ocijeniti dugoročnije privredne potrebe ovog regiona i cijele zemlje, ni strateške interese Monarhije u nastupajućem periodu, najbolje govori činjenica da su odmah poslije aneksije kako bosanskohercegovački političari tako i vojni faktori Austro-Ugarske sve odlučnije postavljali zahtjev za izgradnju željezničkih pruga u Posavini i donjem Podrinju. Stoga je u usvojenom i ozakonjenom željezničkom programu pred prvi svjetski rat bila predviđena izgradnja željezničke linije Brčko—Tuzla sa ogrankom za Bijeljinu i Raču, a posljednjih godina rata izgrađena je u cilju eksploatacije rudnika uglja u Ugljeviku uskotračna željeznička pruga Ugljevik—Bijeljina—Rača duga 44 km.

U pogledu projekta pruge, koja bi išla od Zavidovića preko Olova i Kladnja do Zvornika kroz šumom najbogatije predjele istočne Bosne oko rijeka Krivaje i Drinjače, Kállay je bio mišljenja da se, osim izvoza drveta na ovoj liniji, ne bi mogao očekivati drugi teretni saobraćaj. Stoga je smatrao da zemaljska uprava treba da daje prioritet realizaciji drugih projekata. Kállay je računao s time da će pruga u dolini Krivaje i Drinjače biti svakako izgrađena, makar samo kao šumska željeznica onda kad se obrazuje preduzeće koje će pristupiti eksploataciji šuma na ovom području.¹¹⁾ To se zaista većim dijelom i ostvarilo, nakon što je zemaljski erar sklopio 1889. godine ugovor sa Eisslerom i Ortliehom.

Kállay je bio mišljenja da je sa stanovišta interesa zemlje od daleko veće važnosti linija od Sarajeva prema Drini u odnosu na prugu od Zavidovića do Zvornika. Njena najbitnija prednost sastojala se, po Kállayu, u tome što bi ova željeznička linija preko Mokre gore i Višegrada preuzela na sebe najveći dio saobraćaja južne Srbije, koja je tada bila potpuno odvojena od postojeće srpske željezničke mreže. S druge strane, Kállay je vjerovao da će ogranak pruge koji je trebalo da ide preko Foče do Vikoča privući preko Bosne cijeli trgovački saobraćaj Novopazarskog sandžaka, a djelomično i Albanije.¹²⁾

Govoreći o strateškom značaju željezničke linije od Sarajeva prema Drini, Kállay je ukazivao da se sjeverna granica Srbije, kao i njen dio od ušća Drine do Zvornika mogu lako doseći vojnim snagama, pa bi se odatle moglo u svako doba uspješno djelstvovati protiv Srbije, dok je južni dio granice bio zatvoren planinskim vijencima preko kojih vode rijetke ceste. Ako bi se tu gradnjom jedne željezničke pruge omogućilo brzo nastupanje prema Srbiji, bilo bi, po mišljenju Kállaya, moguće dovesti srpsku vojsku u katastrofalnu situaciju.¹³⁾

Međutim, Kállay je još u jesen 1896. godine zastupao gledište da se najprije mora realizovati željeznička veza između Bugojna i Splita kao privredno najvažnija za Bosnu, kojom će se uspostaviti solidna veza s morem. On je podvlačio da se tek nakon izgradnje pruge do Splita može nadati

¹⁰⁾ Ibidem.

¹¹⁾ Ibidem.

¹²⁾ Ibidem.

¹³⁾ Ibidem.

jednom takvom privrednom razvoju okupiranog područja, koji će odgovarati upravnim i vojnim potrebama. Kállay je isticao da, dok se ne izgradi pruga od Bugojna do dalmatinske granice, bosanska uprava nema materijalnih mogućnosti da pristupi realizaciji nekog drugog projekta, ali bi bila vrlo zahvalna kad bi se sa bilo koje strane obezbijedila izgradnja pruge od Sarajeva prema Drini.¹⁴⁾

Možemo konstatovati da je već u ljeto 1896. godine postojala bar načelna saglasnost između Kállaya s jedne i ministra rata i šefa Generalštaba s druge strane o potrebi izgradnje željezničke pruge od Sarajeva do istočne granice. Međutim, ugarski premijer Bánffy bio je taj koji je u oktobru 1896. godine prvi nabacio ideju o građenju pruge do Kosovske Mitrovice, i to prije nego što je šef Generalštaba v. Back zatražio na zajedničkoj ministarskoj konferenciji 30. januara 1897. godine da se pristupi studiranju gradnje željezničke linije kroz Novopazarski sandžak. Po Bánffyjevoj koncepciji pruga Sarajevo—Mitrovica trebalo je da bude produženje normalno-tračne linije Budimpešta—Sarajevo, čija je izgradnja tražena u okviru kompenzacija za pruga Bugojno—Split. Bánffy je isticao da bi povezivanje sa turskim željeznicama predstavljalo ostvarenje jednog internacionalnog puta od neocjenjive privredne i strateške vrijednosti, koji bi saobraćaj Monarhije sa istokom učinio neovisnim od srpskih i bugarskih željeznica.¹⁵⁾

Mada je takođe i Kállay već tada bio uvjeren da bi željeznička linija Sarajevo—Mitrovica imala veliki vojni i ekonomski značaj za Monarhiju, okolnost da on u datoj situaciji nije bio spreman preuzeti u ime bosansko-hercegovačke uprave troškove gradnje njenog bosanskog dijela,¹⁶⁾ imaće na kraju za posljedicu da će problem realizacije istočne pruge biti za izvjesno vrijeme skinut sa dnevnog reda. Tome je bimo doprinijela i činjenica što su vojni faktori dali prioritet izgradnji pruge za Boku Kotorsku u odnosu na željezničku liniju od Sarajeva prema Drini i Novopazarskom sandžaku. Možemo takođe primijetiti da u ovoj fazi pregovora ni ministar inostranih poslova Goluchowski nije, za razliku od svog docnijeg držanja, pokazao veće interesovanje za aktualiziranje projekta novopazarske željeznice.

Računajući da je propast Turske u skoroj budućnosti neminovna, Goluchowski je krajem 1896. godine formulisao kao zadatak austrougarske diplomacije stvaranje autonomne Albanije pod austrougarskim protektoratom, kako bi se prilikom likvidiranja Turske ograničilo širenje balkanskih nacionalnih država i spriječila ekspanzija Italije na Balkanu, koja je nakon poraza u Etiopiji počela da vodi sve aktivniju balkansku politiku. To je bilo u skladu sa koncepcijom o pomaganju strogo ograničenih nacionalnih tvorevina, koju je Austro-Ugarska u načelu bila sklona da provodi poslije Berlinskog kongresa. Goluchowski je smatrao da je od vitalnog interesa za Monarhiju da pravac širenja balkanskih država ne bude usmjeren prema Jadranu, kao i da se Italija ne učvrsti na njegovim istočnim obalama i time ugrozi austrijsku poziciju u Dalmaciji i zaleđu, te zatvori izlaz iz Jadranskog u Sredozemno more.¹⁷⁾

¹⁴⁾ Ibidem.

¹⁵⁾ ABH ZMF Pr BH Nr 310/1897. Bánffy Kállayu 26/2. 1897.

¹⁶⁾ Kao napomene 6 i 9.

¹⁷⁾ F. Hauptmann, *Uloga Zajedničkog ministarstva finansija u formiranju austrougarske politike* . . . Radovi IV, izd. Filozofski fakultet u Sarajevu, 36—44 str.

Postavši kao šef bosanskohercegovačke uprave jedan od suodlučujućih faktora u utvrđivanju austrougarske spoljne politike, zajednički ministar finansija Benjamin Kállay prihvatio je načelno ideju o automnoj Albaniji oslonjenoj na Monarhiju. Međutim, u ostvarenju te ideje on nije vidio samo prepreku za širenje Srbije, Crne Gore i Bugarske kao i za pretenzije Italije na ovo područje, nego i smetnju da balkanske države obrazuju pod vođstvom Rusije »željezni obruč« oko Monarhije.¹⁸⁾ Rusofilska i nacionalistička politika Srbije za vrijeme Novakovićeve naprednjačke vlade (juni 1895 — decembar 1896), koja je nastavljena i od Simićevog radikalskog kabineta do njegovog pada u oktobru 1897. godine, dovela je do pogoršanja austro-srpskih odnosa uoči i za vrijeme kretske krize. Nastojanjem Rusije došlo je 1896. godine do približavanja Srbije, Bugarske i Crne Gore. To se manifestovalo u posjetama bugarskog i crnogorskog kneza Beogradu u proljeće iste godine i nije moglo da ne izazove nezadovoljstvo i uznemirenje Monarhije.¹⁹⁾

Razumljivo je da je u novoj situaciji za austrougarsku politiku porastao značaj Novopazarskog sandžaka. Kállay je insistirao da Austro—Ugarska zadrži kontrolu nad ovim područjem radi osiguranja veze sa budućom Albanijom, koja bi na jugu bila oslonjena na Monarhiju naklonjenu Grčku, i bio je saglasan sa Goluchowskim u tome da taj teritorij treba očuvati kao klin između Srbije i Crne Gore.²⁰⁾

Sasvim je jasno da se u ovaj generalni koncept balkanske politike Monarhije, koji su formulisali Goluchowski i Kállay u vrijeme kada je izgledalo da se kriza u Turskoj bliži svom dramatičnom raspletu, potpuno uklapali planovi o gradnji strateških željezničkih linija od Sarajeva prema istoku i iz doline Neretve u pravcu Boke Kotorske. Realizaciji ove posljednje vojni faktori dali su prednost, i to još prije nego je šef Generalštaba istupio sa svojim reduciranim programom gradnje strateških željeznica. Razlog tome ne treba tražiti samo u teškoćama da se riješi problem finansiranja istočne pruge i nemogućnosti da se obje željeznice istovremeno grade, nego i u procjeni tadanjih vojno-strateških i političkih prilika, kao i odnosa snaga na Balkanu.

Za ostvarenje intencija austrougarske balkanske politike krajem 1896. i početkom 1897. godine Srbija, koja se u svojoj spoljnopoličkoj orijentaciji za cijelo vrijeme vladavine kralja Aleksandra Obrenovića kolebala između Petrograda i Beča, bila je manje opasna od Crne Gore usko povezane sa Rusijom i pod neposrednim ruskim uticajem. Kako je Srbija u pogledu svog agrarnog izvoza bila u najvećoj mjeri zavisna od Monarhije, to je Austro-Ugarska u odnosu na Srbiju raspolagala veoma moćnim oružjem za vršenje političkog pritiska. Julski sporazum 1896. godine, kojim je okončan »svinjski rat« 1895/1896. i istupanja kralja Aleksandra na svečanom otvaranju Đerdapa u septembru 1896. godine, kojem je on prisustvovao na poziv cara Franje Jo-

¹⁸⁾ Ibidem; H. Kapidžić, *Pripreme za austrougarsko prodiranje u albansko etničko područje...* str. 424—429.

¹⁹⁾ Vidi Sl. Jovanović, *Vlada Aleksandra Obrenovića, knjiga druga*, Beograd 1935, str. 124, 133, 138—145, 352.

²⁰⁾ Kao napomena 17.

sipa I, označili su poboljšanje austro-srpskih odnosa, iako je Austro-Ugarska i dalje ostala nezadovoljna opštim pravcem spoljne politike Novakovićevog kabineta.²¹⁾

Šef austrougarskog Generalštaba von Beck ocjenjivao je početkom 1896. godine da su prilike u Novopazarskom sandžaku za Monarhiju povoljne i da je situacija prema Srbiji i Crnoj Gori u datom momentu dovoljno učvršćena. Nasuprot tome, upozorio je na položaj Boke Kotorske i ukazao da je područje Boke najugroženija tačka od strane Crne Gore. Beck je izražavao bojazan da se Rusija u budućnosti ne učvrsti preko Crne Gore na Jadranskom moru, ako bi se Crnogorci trajno utvrdili u Skadru ili na ušću Bojane.²²⁾

U cjelini strateška pozicija Austro-Ugarske vis à vis Srbije, koja je inače bila nespremna za rat, bila je takva da je Austro-Ugarska mogla dati prioritet izgradnji pruge prema Boki Kotorskoj u odnosu na plan izgradnje željezničke linije od Sarajeva prema istoku. Pri tome je potrebno napomenuti da je u proljeće 1897. godine austrougarska diplomacija u pregovorima sa Rusijom pokrenula pitanje aneksije ne samo Bosne i Hercegovine nego i Novopazarskog sandžaka. To je u slučaju uspjeha, koji će inače izostati, moglo u datom momentu izgledati dovoljno za osiguranje austrougarskih pozicija u tom dijelu balkanskog prostora. Izgradnja istočne željeznice mogla je da pričekaja, tim više što za nju austrijska vlada nije tada pokazala nikakvo zanimanje.



Izbijanjem unutrašnje krize u Turskoj, naglo je porastao strateški značaj Boke Kotorske kao ratne baze austrougarske mornarice na krajnjem jugu Monarhije, koja je bila najbliže obalama Albanije. Iz Boke je bilo najpogodnije preduzeti u datom momentu vojne akcije radi ostvarenja spoljnopolitičkih ciljeva Austro-Ugarske. Vojne vlasti su 1896. godine pristupile forsiranoj izgradnji utvrđenja u Bokokotorskom zalivu i hitno tražile da ova ratna baza dobije željezničku vezu. Takva veza, smatrao je ministar rata Krieghammer, bila je od izvanrednog vojničkog i političkog značaja s obzirom na položaj Boke i blizinu crnogorske granice. Krieghammer je isticao da će zbog nove političke konstelacije Crna Gora u budućnosti vršiti veliki uticaj na rješavanje političkih problema. Pruga je, prije svega, trebala da omogući kopnenu vezu sa ratnom flotom u Boki, jer je mogla nastati situacija kad se na morski put ne bi moglo računati. S druge strane, ni same pomorske veze nisu garantovale tako brz način transporta kakav zahtijevaju vojne potrebe u slučaju preduzimanja akcije. Vojni faktori su smatrali da je zbog nedostatka potrebnih željezničkih veza austrougarska strateška pozicija u Boki i znatnom dijelu Hercegovine takva da bi eventualni zapleti mogli dovesti do teških posljedica po interese Monarhije.²³⁾ Prema

²¹⁾ Vidi Sl. Jovanović, op. cit. knj. druga, str. 142—144; D. Dorđević, *Carinski rat Austro-Ugarske i Srbije 1906—1911*. Beograd 1962. str. 16—17. Podrobnije o spoljnoj politici Novakovićeve i Simičeve vlade. M. Vojvodić, *Srbija i grčko-turski rat 1897*, Istorijski časopis knj. XVIII, Beograd 1971, str. 491—520.

²²⁾ H. Kapidžić, *Pripreme za austrougrasko prodiranje u albansko etničko područje...* str. 423, 424, 427, 428.

²³⁾ ABH ZMF Pr BH Nr 1035/1896. Krieghammer Kállay 19/11 1896, Pr BH Nr 1127/1896 isti istom 12/12 1896; Pr BH Nr 568/1897.

prvobitnom prijedlogu ministra rata Krieghammera, trebalo je uskotračnu željeznicu produžiti od Mostara preko Stoca, Bileće i Trebinja do Boke Kotorske, a osim toga izgraditi i poseban ogranak pruge od Trebinja prema Gružu. To je prema njegovoj zamisli, trebalo da doprinese privrednom značaju projektovane pruge.²⁴⁾

Kállay je krajem novembra 1896. godine zauzeo stanovište da pruga koju traži ministar rata ima sasvim malu privrednu važnost za Bosnu i Hercegovinu, dok bi njena izgradnja značila veliku materijalnu žrtvu za zemlju. On je u ovom slučaju, kao i ranije kad je bila u pitanju istočna pruga, podvlačio da privredni interesi Bosne i Hercegovine traže u prvom redu izgradnju pruge Bugojno—Split. Iako je realizacija ovog projekta naišla na teškoće, Kállay je smatrao da mora nastojati da se one otklone. On je isticao da i dalje ima, prije svega, u vidu ostvarenje željezničke veze sa Splitom.²⁵⁾

Ipak, ovoga puta Kállay nije bio tako kategoričan kao ranije. On je izjavio da je spreman pobliže razmotriti problem, ukoliko razlozi vojne prirode budu neizbježno zahtijevali da se gradi pruga prema Boki. I sam je u potpunosti priznavao njen politički značaj, ali je podvlačio da se u pogledu izgradnje ne može odmah definitivno izjasniti.²⁶⁾

Međutim, u odnosu na predloženu trasu, Kállay je odmah imao ozbiljne zamjerke i ukazao na velike tehničke i prometne teškoće na koje bi se naišlo, ako bi se tim pravcem izgradila pruga. On je tom prilikom skrenuo pažnju da je upravo Ministarstvo rata 1882. godine odbacilo iz istih razloga trasu Mostar—Stolac—Dubrovnik. Osim toga, Kállay je držao da je i u vojnom pogledu predložena trasa nepovoljna, jer bi prolazila u najvećoj blizini crnogorske granice. Takav položaj smatrao je opasnim, jer bi, zbog konfiguracije terena, pruga bila tako eksponirana da bi njena zaštita bila daleko teža nego kad bi ona bila položena više na zapad, odnosno bliže morskoj obali.²⁷⁾

Kállay je bio mišljenja da bi u tehničkom, političkom i vojnom pogledu bilo daleko korisnije ako bi nova pruga išla od stanice Gabela na željezničkoj liniji Mostar—Metković, preko Hutova, duž Popova polja do Gruža i sa jednim ogranakom do Trebinja. Ova trasa bila bi kraća za oko 25 km. i mnogo lakša. Posebno bi bilo olakšano snabdijevanje vodom, naročito u Popovu polju. Kállay je ukazivao da bi veza iz unutrašnjosti Hercegovine sa ovako položenom prugom bila povoljnija, jer je cesta Stolac—Ljubinje bila već produžena do Popova polja i daljom izgradnjom imala je doprinijeti do Slanog na obali Mora. Osim toga, pruga bi bila tako udaljena od granice da bi bilo isključeno svako njeno ugrožavanje s crnogorske strane. Kállay je imao u vidu da se od Dubrovnika trasa pruge produži duž obale do Boke Kotorske i isticao da bi to bilo i jeftinije nego povezivanje pravcem od Trebinja preko Graba, koji je predložio ministar rata.²⁸⁾

²⁴⁾ ABH ZMF Pr BH Nr 1035/1896, Krieghammer Kállayu 19/11 1896, Kállay Krieghammeru 30/11 1896.

²⁵⁾ ABH ZMF Pr BH Nr 1035/1896 Kállay Krieghammeru 30/11 1896.

²⁶⁾ Ibidem.

²⁷⁾ Ibidem.

²⁸⁾ Ibidem.

Uzimajući u obzir interese Dalmacije Kállay je ocjenjivao da bi ostvarenje željezničke veze sa Dubrovnikom bilo od osobite vrijednosti, posebno ako bi se ona produžila do Boke Kotorske. Na taj način bi se južna Dalmacija povezala sa Monarhijom, dolazak turista u Dubrovnik bio bi bitno olakšan, a u Gružu bi se mogao razviti živ trgovački promet.²⁹⁾

Međutim, u pogledu interesa Bosne i Hercegovine za ovu prugu, po mišljenju Kállaya, stvari su stajale drukčije. Iako je poželjna bila jedna nova željeznička veza sa morem, veza sa Dubrovnikom ne bi bila ni izdaleka ekvivalentna vezi sa Splitom. Ona bi donijela jedno veliko opterećenje bez spomena vrijedne kompenzacije na privrednom planu. Stoga je Kállay molio ministra rata da odustane od gradnje pruge za Boku Kotorsku.³⁰⁾

Ministar rata Krieghammer isticao je sa svoje strane da cijeni privredni značaj pruge Bugojno—Split za Bosnu i Hercegovinu, ali je s obzirom na novonastalu političku konstelaciju insistirao da se u interesu odbrambene sposobnosti Monarhije što prije izgradi pruga za Boku. On se općenito složio sa trasom koju je Kállay predlagao od Gabele do Trebinja, odnosno Dubrovnika. Međutim, bio je protiv da trasa od Gruža do Cavtata, kao i eventualno njen produžetak prema Boki ide neposredno uz more, jer bi mogla biti izložena djejtstvu neprijateljske ratne flote. Krieghammer je smatrao da treba izabrati takvu trasu koja bi, polazeći iz blizine Trebinja, što više zaklonjena vodila prema Cavtatu. Odatle bi se trasa produžila kroz Konavle prema Boki, a s druge strane bi se uspostavio odvojak prema Dubrovniku (Gružu). U tom slučaju krak prema Dubrovniku mogao je, po mišljenju ministra rata, ići duž obale, dok bi, naprotiv, onaj u pravcu Boke Kotorske morao bezuvjetno biti potpuno zaklonjen od vatre brodske artiljerije. Ako se to ne bi moglo postići, smatrao je Krieghammer, da bi trasa otprilike od Trebinja preko Graba do Boke Kotorske, koja je možda teža i nije sasvim obezbijeđena zbog blizine crnogorske granice, vojnički nesavrnjivo bolje odgovarala nego željeznica duž morske obale.³¹⁾ Upravo imajući u vidu ove strateške momente, pruga će biti trasirana od Huma, gdje će se odvajati krak za Trebinje, preko Uskoplja, odakle će polaziti odvojak za Gruž, i Cavtata kroz Konavle do Zelenike u bokokotorskom zalivu.

Mada je ostao pri svojoj prvobitnoj ocjeni privrednog značaja pruge za Bosnu i Hercegovinu, Kállay se početkom januara 1897. godine saglasio sa ministrom rata o neodložnoj potrebi njene izgradnje. Kállay je tom prilikom izrazio mišljenje da će za bosanskohercegovačku upravu biti od velike političke koristi kad željeznička linija koja veže dva glavna grada zemlje, Sarajevo i Mostar, dopre do Trebinja i tako dođe u neposrednu blizinu crnogorske granice, budući da postojeća cestovna mreža, usprkos njenom odličnom stanju, nije dovoljna da se u potpunosti administrativno ovlada ovom teškom granicom. Samo pruga od središta zemlje do crnogorske granice daće, po Kállayevom mišljenju sigurnu garanciju da će uprava moći brzo i efikasno da preduzima sve potrebne mjere za održanje reda i mira u normalnim prilikama, a u nemirnim vremenima da spriječi svaku nepri-

²⁹⁾ Ibidem.

³⁰⁾ Ibidem.

³¹⁾ ABH ZMF Pr BH Nr 1127/1896 Krieghammer Kállayu 12/12 1896.

jateljsku demonstraciju od strane Crne Gore. Prihvatajući ocjene ministra rata o vojnom značaju pruge, Kállay je sa svoje strane isticao da će ona omogućiti da se sa relativno malim snagama potpuno vlada pograničnim prilikama na jugu Monarhije, što bi u slučaju komplikacija na sjeveru moglo biti od neocjenjive važnosti.³²⁾ Inače, posebno značajnim smatrano je uspostavljanje željezničke veze sa Trebinjem kao snažno utvrđenom austro-ugarskom vojnom bazom, čime će se i utvrđeni grad Bileća, dovesti u mnogo bliži kontakt sa unutrašnjošću Monarhije.³³⁾

Tako su i u Kállayevoj politici gradnje željeznica u Bosni i Hercegovini spoljnopolički i vojnostrateški motivi odnijeli konačnu prevagu nad privrednim. Promjenu svoga stava u odnosu na izgradnju pruge prema Boki Kotorskoj i Trebinju Kállay je obrazložio u noti austrijskom i ugarskom premijeru tako što je naglasio da, kad je u pitanju odbrambena sposobnost Monarhije na svim njenim granicama, svi ostali interesi moraju tome biti podvrgnuti, pa je takođe i Bosna »za ovaj veliki cilj obavezna podnijeti svaku žrtvu«³⁴⁾. Ovaj zaokret u Kállayevoj politici, nastao pod uticajem razvitka međunarodnih prilika, imaće dalekosežne negativne posljedice za Bosnu i Hercegovinu. Ipak, potrebno je napomenuti da je Kállay gradnju pruge u pravcu Boke Kotorske pretpostavio željezničkoj vezi između Bugojna i Splita u situaciji kada su Mađari svojim zahtjevima blokirali mogućnost da se ova posljednja realizuje. Pri tome Kállay se nije odricao da u pogodnom momentu ponovo pokrene problem njenog ostvarenja.

Međutim, dok je na zajedničkoj ministarskoj konferenciji 30. januara 1897. godine relativno brzo postignut sporazum o gradnji novih, odnosno povećanju kapaciteta postojećih strateških željeznica u Galiciji, sjevernoj Ugarskoj i južnoj Austriji,³⁵⁾ ostalo je i dalje otvoreno pitanje izgradnje pruge prema Boki Kotorskoj. Iako je u tom pogledu već bila postignuta saglasnost između Ministarstva rata, Zajedničkog ministarstva finansija i austrijske vlade, ugarska vlada je izvjesno vrijeme otezala da formuliše svoj stav. Razlog tome vjerovatno je bilo podozrenje prema uspostavljanju nove željezničke veze Bosne i Hercegovine sa austrijskim dijelom Monarhije, mada je ta nova veza imala mali privredni značaj.

U međuvremenu sam vladar, Franz Joseph I, postavio je ponovo na zajedničkoj ministarskoj konferenciji 31. januara 1897. godine na diskusiju pitanje izgradnje pruge Bugojno—Split, ukazujući kako je nada cijele Dalmacije upravljena na ostvarenje ovoga projekta. Car je tom prilikom podvukao da se teško može graditi pruga Gabela—Boka, koja je u privred-

³²⁾ Ibidem, Kállay Krieghammeru 1/1 1897.

³³⁾ ABH ZMF Pr BH Nr 568/1897.

³⁴⁾ »Angesichts sehr accentierten Begeherens der Kriegsverwaltung und in Erwägung des Umstandes, dass auch nach meiner Ansicht vor der äusserst wichtigen Frage der Verteidigungsfähigkeit der Monarchie an allen ihren Grenzen alle übrigen auch noch so schwerviegenden Interessen zurücktreten müssen, und auch Bosnien für diesen grossen Zweck jedes Opfer zu bringen verpflichtet ist, habe ich geglaubt, nicht mehr länger gegenüber dem Bahnprojekte der Kriegsverwaltung ablehnend verhalten zu sollen ... »ABH ZMF Pr BH Nr 20/1897. Kállay Badeniju i Bánffyju.

³⁵⁾ Zaključeno je da se izgrade pruge Nagy Berezna—Lawow i Przeworsk—Rozwadow, povećá kapacitet linije Csap—Nagy Berezna i Csap—Nyiregyhaza, kao i linije Sambor—Stryj, izvrši revizija i poboljšanje pruge Tarnow—Premysl, te povećá kapacitet i izvrši revizija kolosijeka pruge Klagenfurt—Villach—Tarvis. Osim toga, odlučeno je da se utiče na Südbahn kako bi povećáo kapacitet pruge Grammat—Neusiedel—Wiener Neustadt, kao i da se vrši sukcesivno povećanje voznog parka. HHStA PA XL Interna K. 298. Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 398 od 30/1 1897.

nom pogledu za Dalmaciju bezvrijedna, a da se istovremeno ne pristupi izgradnji pruge prema Splitu.³⁶⁾ Na važnost linije Bugojno—Split skrenuo je pažnju i ministar inostranih poslova Goluchowski, ukazujući na izolovanost Dalmacije i okolnost da je ona više nego ijedna druga zemlja Monarhije izložena različitoj agitaciji. Međutim, mađarski ministri izbjegavali su diskusiju. Oni su izjavljivali da u principu nisu protiv pomenute pruge pod uslovom ako se uzmu u obzir i odgovarajući ugarski interesi, što je praktično značilo da se usvoje mađarski kompenzacioni zahtjevi. S druge strane, inicijativa cara nije dobila na zajedničkom ministarskom vijeću potrebnu podršku predstavnika austrijske vlade. Austrijski ministar željeznica von Guttenberg tom prilikom je izrazio stanovište da ne bi bilo moguće istovremeno graditi obadvije pruge za Dalmaciju, imajući sigurno u vidu problem finansiranja. Međntim, Kállay je istupio sa izjavom da bi se sa bosanske strane odmah moglo otpočeti graditi linija od Bugojna prema zemaljskoj granici kod Aržana, budući da se radi o kraćoj pruzi. Ovo, pak, nije naišlo ni na kakav odziv kod predstavnika austrijske i ugarske vlade.³⁷⁾ Austrijska vlada bila se već ranije pomirila s tim da se odgodi izgradnja željezničke veze između Bugojna i Splita³⁸⁾, dok je ugarska vlada ostajući u biti na zauzetim pozicijama, koji su za druge partnere bili neprihvatljivi, samo iz obzira prema vladaru obećala da će problem bliže razmotriti i potom se izjasniti.³⁹⁾

Predsjednik ugarske vlade Banffy pismeno je krajem februara 1897. godine saopštio Kállayu da je ugarska vlada, s obzirom na političke i strateške potrebe, načelno saglasna sa izgradnjom pruge za Boku Kotorsku i Dubrovnik, mada ova nije u saobraćajnom i privrednom interesu Ugarske. Međutim, u pogledu pruge Bugojno—zemaljska granica ugarska vlada je zadržala svoje ranije rezerve, pa je i dalje insistirala na svom glavnom kompenzacionom zahtjevu, koji se odnosio na uspostavljanje normalnotračne željezničke veze između Budimpešte i Sarajeva.⁴⁰⁾

Prema zamisli ugarske vlade, pruga Budimpešta—Sarajevo trebalo je da se i na bosanskom području izgradi kao privatna željeznica. Tadanji ugarski ministar trgovine, baron Ernest v. Daniel, obrazlažući ovaj plan, isticao je da je neutralna politika, koju inače mora voditi Zajedničko ministarstvo finansija u Bosni i Hercegovini, nepodesna da, usprkos geografskoj blizini protežira na saobraćajnom području posebne težnje Ugarske kao privredno slabijeg organizma. Stoga je smatrao da u interesu ostvarenja saobraćajno-političkih ciljeva Ugarske treba naći sredstva koja ne opterećuju za-

³⁶⁾ »Man könne kaum demnach die für Dalmatien in wirtschaftlicher Beziehung wertlose Bahn Gabella—Bocke bauen, ohne gleichzeitig auch die Bahn nach Spalato in Angriff zu nehmen«. HHSIA PA XL Interna K. 298. Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 401 od 31/1 1897.

³⁷⁾ Ibidem.

³⁸⁾ »So sehr nun die im vorstehenden besprochenen Fragen vom wirtschaftlichen und Verkehrsstandpunkte zur Lösung drängt und meinerseits der lebhalte Wunsch gelegt wird, dass es dem Herrn Reichfinanzminister bald gelingen möge, den jetzt abgerissenen Faden, zum Zwecke der Einigung über die Sicherstellung der Linie Bugojno—Aržano in Budapest wieder anzuknüpfen, so muss doch diese Angelegenheit gegenüber dem neuen strategischen Projekte des gemeinsamen Ministeriums vorläufig in der Hintergrund treten«. Allgemeines Verwaltungsarchiv (AVAW), Ministerratspräsidium (MP) Nr 73/1897 Guttenberg Badeniju 17/1 1897.

³⁹⁾ Kao napomena 36.

⁴⁰⁾ ABH ZMF Pr BH Nr 310/1897 Bánffy Kállayu 26/2 1897, Pr BH Nr 328/1897 Bánffy Goluchowskom 26/2 1897 (prepis).

jednički erar, (pri čemu je očito podrazumijevao bosanskohercegovački zemaljski erar), nego direktno ili indirektno ugarsku državu koja preduzima akciju u svom privrednom interesu.⁴¹⁾

Polazeći od toga da je upravo problem finansiranja razlog što je bosanska uprava odbila mađarski program izgradnje željeznica, ugarski ministar trgovine predlagao je Kállayu da prugu Šamac—Sarajevo, kao dio normalno-tračne linije Budimpešta—Sarajevo, izgradi privatno preduzeće. Tako rješenje on je smatrao najboljim još iz dva značajna razloga. Prvo, što bi s obzirom na finansijsku situaciju u Ugarskoj i opterećenje države znatnim investicijama bilo jako teško u dogledno vrijeme planirati izgradnju tako skupe pruge na državni trošak, i drugo, što bi se u slučaju gradnje privatne pruge u Bosni mogle izbjeći, odnosno lakše savladati teškoće državno-pravne prirode nego kad bi se radilo o državnoj željeznici. Tada je ugarska vlada odbacivala kao neprihvatljivu pomisao da bi se pruga do bosanske granice izgradila kao ugarska državna željeznica, a odatle kroz Bosnu kao željeznica pod zajedničkom upravom, i to uz obrazloženje da takva željeznička linija ne bi mogla poslužiti željenoj svrsi, ni opravdati finansijske žrtve koje bi morala podnijeti Ugarska. Ona je i dalje podvlačila spremnost da, u slučaju ako se prihvate ugarski zahtjevi u pogledu linije Budimpešta—Sarajevo, dade kompenzaciju Austriji tako što bi izgradila prugu kroz Liku između Ogulina i Knina, čime bi se bez finansijskog opterećenja Bosne ostvarila veza dalmatinskih željeznica sa željezničkom mrežom Monarhije.⁴²⁾

Ugarska vlada je isticala kako je posebno važno da planirana normalna pruga do Sarajeva bude privatna željeznica i zbog svojevremenog produženja prema istoku i povezivanja sa turskim željeznicama. Ugarski ministar trgovine, baron Daniel, uvjeravao je Kállaya kako je ostvarenje velikog internacionalnog puta, koji će povezivati Budimpeštu sa Bosnom i preko nje sa Solunom i Carigradom, moguće samo pomoću privatnog preduzeća. On je podvlačio kako upravo loše iskustvo sa srpskim i bugarskim državnim željeznicama čini neophodnim da se u principu isključi takvo raspoređivanje nove internacionalne saobraćajnice na željeznice pojedinih država.⁴³⁾ Pokrećući iznova početkom 1897. godine pitanje izgradnje linije Budimpešta—Sarajevo, ugarski premijer Bánffy je opet naglašavao njen budući internacionalni značaj, nastojeći da svojim planovima osigura podršku kako šefa bosanske uprave Kállaya tako i ministra inostranih poslova Goluchowskog.⁴⁴⁾

U cilju ostvarenja svoga plana, ugarska vlada je preduzela u toku 1897. godine izvjesne korake da se na teritoriji Ugarske uspostavi privatna željeznička linija od stanice ugarskih državnih željeznica Retszilas preko Szegzarda, Battaszeka i Osijeka do Šamca. Nju je trebalo realizovati kupovinom i pregradnjom vicinalnih željeznica koje su već postojale ili se nalazile u izgradnji, kao i putem izgradnje novih pruga koje su nedostajale na pomenutom pravcu. Peage ugovor sa ugarskim državnim željeznicama

⁴¹⁾ ABH ZMF Pr BH Nr 310/1897 »In Sachen der direkten Bahnverbindung Budapest—Sarajevo«, njemački prevod teksta ugarskog ministra trgovine barona Ernesta v. Daniela »A Budapest—Sarajevo i közvetlen vasúti összekettes tárgyan« (bez datuma)

⁴²⁾ Ibidem.

⁴³⁾ Ibidem.

⁴⁴⁾ Kao napomena 40.

imao je da osigura direktni saobraćaj ovom linijom do Budimpešte.⁴⁵⁾ Kao mogućeg izvođača cijelog plana ugarski premijer Bánffy označio je Opću ugarsku kreditnu banku. Ugarska vlada se zauzimala kod Kállaya da on izda Banci predkoncesiju za izgradnju normalne pruge prvog reda od Šamca do Kotorskog i predgradnju postojeće linije Kotorsko—Sarajevo, nakon što je i sama odobrila da ista Banka obavi potrebne predradnje za gradnju željezničke pruge od Osijeka do Šamca.⁴⁶⁾

Kállay je u načelu bio sklon da Banci izda predkoncesiju za liniju Šamac—Kotorsko, jer se radilo o studiji jedne nepostojeće pruge, a sama predkoncesija nije sadržavala nikakvo pravo na definitivnu koncesiju, niti je davala posebno prvenstvo pri eventualnoj realizaciji pruge. Međutim, iako je sam izrazio spremnost da pregovara sa Općom ugarskom kreditnom bankom o projektu pregradnje željezničke linije Kotorsko—Sarajevo, Kállay je smatrao da u ovom slučaju za izdavanje predkoncesije treba prethodno pribaviti saglasnost obiju država Monarhije. To je motivirao okolnošću što se radi o uskotračnoj pruzi u vlasništvu zemlje koja je izgrađena na osnovu zakona donesenih u oba dijela Monarhije. Drukčiji postupak, smatrao je Kállay, značio bi povredu principa potpuno jednakog očuvanja interesa obiju državnih polovina.⁴⁷⁾

Austrijska vlada najodlučnije se izjasnila protiv izdavanja pomenute predkoncesije, smatrajući da bi takav korak implicirao pogrešno shvatanje kako se s austrijske strane protežira ideja o eventualnoj prodaji Bosnabahn. Za austrijsku vladu bilo je od posebnog značaja da pruge u okupacionom području, ukoliko nisu pod vojnom upravom, ostanu pod neposrednim i isključivim uticajem bosanskohercegovačke zemaljske uprave, koja će ih sama eksploatirati. Samo tako mogla je, po mišljenju austrijske vlade, biti pružena potrebna garancija da će interesi obiju državnih polovina biti paritetno uzimani u obzir, kao i garancija za svrsishodno unapređenje privrednih interesa zemlje.⁴⁸⁾ Polazeći od toga, austrijska vlada bila je protiv da se Bosnabahn kao najvažnija saobraćajna arterija okupirane zemlje ustupi bilo kakvom privatnom preduzeću.⁴⁹⁾ Tako je zbog austrougarskog rivaliteta u jesen 1897. godine postalo konačno jasno da se u datom momentu u Bosni i Hercegovini može jedino graditi na teret zemlje skupa i nerentabilna strateška željeznica u pravcu Boke Kotorske.

Nakon austro-ruskog sporazuma u proljeće 1897. godine o održanju status quo na Balkanu, došlo je do smanjenja međunarodne zategnutosti, tako da se može govoriti o izvjesnoj stabilizaciji opšte političke situacije u Evropi. Međutim, sporazum nije mogao dovesti do trajnog poboljšanja odnosa između Austro-Ugarske i Rusije, koji su i poslije 1897. godine bili ispunjeni više međusobnim nepovjerenjem nego težnjom za iskrenom saradnjom.

⁴⁵⁾ Ibidem.

⁴⁶⁾ ABH ZMF Pr BH Nr 1281/1897. Kállay Bánffyju 11/10 1897.

⁴⁷⁾ Ibidem.

⁴⁸⁾ »Seitens der k. k. Regierung muss grundsätzlich besonderer Wert darauf gelegt werden, dass die Eisenbahnen im Occupationsgebiete—insoweit dieselben nicht unter militärischer Verwaltung stehen — unter dem unmittelbaren und ausschliesslichen Einflusse der bosnisch—hercegovinischen Landesverwaltung bleiben und von dieser Verwaltung selbst betrieben werden, indem nur dadurch für die paritätische Berücksichtigung der Interessen beider Reichshälften, sowie zugleich für die zielbeusste Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes selbst entsprechende Gewähr geboten erscheint«. Ibidem, Guttenberg, Kállayu 2/10 1897.

⁴⁹⁾ Ibidem.

S druge strane, pokazalo se prilikom formulisanja sporazuma iz 1897. godine da su suprotnosti između Beča i Petrograda prevelike da bi se mogla postići saglasnost o budućoj podjeli turskog posjeda na Balkanu za slučaj da se status quo ne bi mogao održati. Sve je to moralo uticati da je Monarhija i poslije okončanja kretske krize ostala pri odluci da se gradi pruga za Boku Kotorsku, koja je, inače, za svaku eventualnost trebalo da učvrsti austrougarske pozicije na južnom Jadranu i prema Crnoj Gori. Usprkos činjenici da je austro-ruski sporazum ojačao spoljnopolitički položaj Monarhije i u odnosu na Italiju, i okolnosti da su se prilikom susreta u jesen 1897. godine Goluchowski i Visconti-Venosta takođe načelno sporazumjeli o održanju status quo na Balkanu i samostalnom razvitku balkanskih država prilikom eventualnih promjena u ovom regionu (princip koji je pri pismenom fiksiranju ugovora tri godine kasnije ograničen samo na albansku politiku obiju država⁵⁰⁾), možemo pretpostaviti da je i podozrenje prema italijanskoj politici igralo određenu ulogu pri izgradnji pruge za Boku Kotorsku.

★

Finansiranje hercegovačkog dijela pruge u pravcu Boke Kotorske sa odvojcima prema Trebinju i Gružu imalo je, po Kállayevoj zamisli, da uslijedi na način kako je to on svojevremeno već bio predložio za liniju Bugojno—Aržano. Bosanskohercegovačka uprava trebalo je u datom slučaju da podigne na novčanom tržištu zajam u visini od 11 miliona forinti (22 miliona kruna) s rokom otplate od 60 godina. Plaćanje anuiteta ovog zajma i pokriće očekivanog prometnog deficita pruge trebalo je da se vrši u toku najviše narednih 10 godina iz kamatnih prihoda zajedničkih aktiva putem novog predujma Bosni i Hercegovini u maksimalnom iznosu od 800.000 forinti (1,6 miliona kruna) godišnje. Po isteku desetogodišnjeg roka banci bi se plaćali anuiteti direktno iz zemaljskih prihoda, jer se računalo da će u međuvremenu oni porasti tako da će zemaljske finansije biti u stanju da snose ovo novo opterećenje. S druge strane, kamate i amortizaciju za iznose pozajmljene iz aktiva za ovu prugu Bosna i Hercegovina imala je plaćati na isti način kao i za ranije dugove zajedničkim aktivama, tj. 3⁰/₆ kamatu iz zemaljskog budžeta, a amortizaciju iz poslovnog suficita pruge.⁵¹⁾ Kako se praktično na rentabilitet pruge nije moglo računati, to je do regulisanja otplate zajmova aktivama poslije aneksije dolazilo u obzir samo plaćanje kamata za ovu pozajmicu.

Za finansijsku situaciju, u kojoj se našla vlada Monarhije, s obzirom na planirane vojne pripreme, karakteristično je da je u jesen 1897. godine postignuta saglasnost da se sav raspoloživi kapital zajedničkih aktiva od kojih 15 miliona forinti upotrijebi za pokriće specijalnih vojnih izdataka.⁵²⁾ Međutim, iako je pruga za Boku i Trebinje imala eminentan vojni značaj, uopšte nije razmatrana mogućnost da se glavnica aktiva angažuje za njenu izgradnju, čak ni u obliku davanja zajma Bosni i Hercegovini pod uslovima povoljnijim od postojećih na novčanom tržištu. Predviđena pozajmica Bosni i Hercegovini iz kamatnih prihoda aktiva za pokriće anuiteta

⁵⁰⁾ Vidi F. Fellner, *Der Dreibund. Europäische Diplomatie vor dem ersten Weltkrieg*, 2. Auflage, Wien 1960, str. 47.

⁵¹⁾ ABH ZMF Pr BH Nr 20/1897. Kállay Badeniju i Bánffyju 5/1 1897, HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle K. Z. VI, Ministerkonferenz am 9/2 1899; Kaiserliche Verordnung vom 7. Juli 1898. RGBI Nr 122 : 1898, ugar. zak. član XXIV : 1898.

⁵²⁾ HHStA PA XL Interna K. 298 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 407 od 10/10 1897.

zajma, koji je trebalo podići od banke, kao i za pokriće poslovnog deficita pruge dovešće 10 godina nakon njenog otvorenja do novog zaduženja zemlje kod zajedničkih aktiva u iznosu od 16 miliona kruna. Sa druge strane, upravo su kamate, koje je Bosna i Hercegovina plaćala zajedničkim aktivama na ime zajmova za pruge Mostar—Sarajevo i Janjići—Bugojno—Jajce, predstavljale dio iznosa nove pozajmice aktiva okupiranoj zemlji za željezničku prugu od Gabele prema Zeleniki, Gružu i Trebinju. Ovakav nepovoljan način finansiranja mogao bi se sa stanovišta interesa zemlje jedino pravdati da se radilo o nekoj rentabilnoj i ekonomski značajnoj investiciji, a to je kod pruge Gabela—Boka bio upravo obrnut slučaj. To se dešavalo u vrijeme kad se kapital namijenjen za ovu prugu mogao u zemlji mnogo korisnije upotrijebiti.

Sredinom 1898. godine bio je konačno i ozakonjen način finansiranja pruge onako kako ga je zamislio Kállay. On je iste godine posredstvom bečkog advokata i poduzetnika dr Josepha Kranza⁵³⁾ preduzeo korake da na njemačkom novčanom tržištu pribavi potreban novac za izgradnju pruge. Kranzu je pošlo za rukom da za ovaj posao zainteresira Lajpcičku banku, koja je već bila njegov partner u preduzećima kemijske industrije podignutim 1897. godine u Tesliću i Jajcu.

Politički savez Austro-Ugarske i Njemačke bio je praćen snažnim ulaganjima kapitala iz Reicha u Monarhiju, gdje je on vremenom zauzeo najvažnije ekonomske pozicije. Njemačka je bila najznačajniji strani investitor u industriji i željeznicama Austro-Ugarske, a osim toga bili su stvoreni i najuži odnosi između vodećih njemačkih i austrijskih novčanih zavoda. Zbog nedostatka potrebne snage za ekspanziju finansijskog kapitala izvan državnih granica u Austro-Ugarskoj se razvio poseban tip monopolizma ovisnog od njemačkog impenijalizma. Njegova karakteristika je bila da se finansijski kapital vladajućih i privredno razvijenih nacija širio na račun zaostalih nacija unutar Monarhije, ali je ujedno i kapital razvijenijih nacija bio prinuđen da dijeli profit sa stranim finansijskim kapitalom.⁵⁴⁾ Tako je i iskorišćavanje prirodnih bogatstava Bosne i Hercegovine morao austrijski i ugarski kapital znatnim dijelom prepuštiti njemačkom kapitalu. Tome je prethodila privredna aktivnost okupacione uprave i izgradnja najneophodnijih cestovnih i željezničkih komunikacija u zemlji.

Općenito uzevši tempo ekonomskog razvitka Monarhije sve više je zaostajao iza tempa razvitka zapadno-evropskih zemalja i susjedne Njemačke, mada je izvanredno brz razvoj njemačke privrede povoljno djelovao na privredna kretanja u Austriji i doprinio da se već u toku sljedeće godine prevaziđu negativne posljedice berzanske krize iz 1895. godine, koje su nastale kao rezultat pretjeranih špekulacija. Međutim, fazu privrednog uspona u razdoblju između 1896. i 1900. godine karakterizirala je s jedne strane konjunktura proizvoda prvenstveno mlađih industrijskih grana (npr. elektrotehničke industrije, proizvodnje bešavnih cijevi, vještačkih đubriva i dr.) i sirovina

⁵³⁾ Dr Joseph Kranz bio je ličnost veoma bliska vrhovima bosanskohercegovačke uprave. Blagodareći tim vezama i kao akcioner u nekim preduzećima u Bosni, on će postati jedan od najbogatijih ljudi u Beču. O ulozu dr Josepha Kranza u bosanskohercegovačkoj privredi i njegovim odnosima sa Zajedničkim ministarstvom finansija vidi P. F. Sugar, *Industrialization of Bosnia-Hercegovina 1878—1918*, University of Washington Press, Seattle 1963, str. 60, 110, 118—120, 137, 138.

⁵⁴⁾ Vidi V. Sandor, *Der Charakter der Abhängigkeit Ungarns im Zeitalter des Dualismus (u: Studien zur Geschichte der Österreichisch — Ungarischen Monarchie* Budapest 1961), str. 322—324.

(ugalj, željezo, nemetali), dok su neke značajne grane kao tekstilna i šećerna industrija preživljavale krizu, a petrolejska, mašinska i metalna industrija relativno sporo se razvijala.⁵⁵⁾ Na privredne prilike u Monarhiji negativno je uticao grčko-turski rat i djelimično obustavljanje trgovine sa Levantom. Uz to je slaba žetva u Ugarskoj 1897. godine i uvoz žita, kao i sočne zaraze, dovela do pada aktive u trgovinskom bilansu na do tada najnižu tačku od 13 miliona forinti, dok je sljedeća 1898. godina završena pasivom od 22 miliona forinti.⁵⁶⁾

Politička kriza u Cislajtanijskoj, čiji su povod bile njemačko-češke suprotnosti oko regulisanja jezičnog pitanja u Češkoj i Moravskoj, onemogućila je normalnu zakonodavnu djelatnost Carevinskog vijeća i spriječila da se na ustavni način obnovi privredna nagodba. To je opet izazvalo komplikacije u Ugarskoj i početkom 1889. godine dovelo do pada Bánffyjeve vlade.⁵⁷⁾ Upravo kada je Kállay 1898. godine nastojao zaključiti zajam za izgradnju pruge u pravcu Boke Kotorske i poslovne krugove bila je zahvatila opšta nesigurnost u pogledu daljeg razvitka privrednih i političkih odnosa u Monarhiji.⁵⁸⁾ Od 1. januara 1898. godine, kada je istekao stari nagodbeni ugovor, umjesto ugovorne vezanosti i carinskog i trgovinskog saveza, regulisanje privrednih odnosa između obiju država Monarhije, kao i njihova carinska zajednica, počivala je samo na principu reciprociteta. Period »jednostranog regulisanja« ekonomskih odnosa trajao je sve do 1907. godine, kada se završio desetogodišnji nagodbeni provizorij.⁵⁹⁾

Politička situacija uticala je i na uslove pod kojima je krajem 1898. godine Lajpciška banka, odnosno konzorcij banaka pod njenim vođstvom, bio spreman da odobri zajam bosanskohercegovačkoj upravi. Banka je insistirala na priznanju prava zajmodavcima da mogu do 15. januara 1899. godine odustati od ugovora o zajmu uz plaćanje penala od 100.000 forinti, u slučaju ako do označenog termina Njemački Reich ili Austro-Ugarska monarhija budu upleteni u jedan evropski rat, ili ako u jednoj ili u obje države nastupe takvi izvanredni događaji koji bi na sličan način negativno uticali na kreditne i tržišne prilike.⁶⁰⁾

Međutim, prave motive zahtjeva za priznanje prava na odustajanje od ugovora Lajpciška banka je iznijela u pismu dr Josephu Kranzu. Ona je negirala postojanje bilo kakve bojazni od izbijanja rata, što je bilo i posve razumljivo s obzirom na momentano stanje međunarodnih odnosa, ali je otvoreno priznavala izvjesnu uznemirenost zbog daljeg razvoja unutrašnjih političkih prilika u Austriji. Banka je ukazala kako u tom pogledu u Njemačkoj, pa i u samoj Austriji, postoji ozbiljna zabrinutost, te da se nerijetko može

⁵⁵⁾ Vidi E. März, *Österreichische Industrie — und Bankpolitik in der Zeit Franz Josephs I*, Wien—Frankfurt—Zürich 1968, str. 255—257, 289—291.

⁵⁶⁾ H. Benedikt, *Die wirtschaftliche Entwicklung in der Franz—Joseph—Zeit*, Wien 1958 str. 145.

⁵⁷⁾ Vidi, R. Charnatz, *Österreichs innere Geschichte von 1848 bis 1895*, Leipzig 1909, Bd. II, str. 108—118; K. u. M. Uhlirz, *Handbuch der Geschichte Österreichs und seiner Nachbarländer Böhmen und Ungarn*. Bd II Teil 2, Graz — Wien — Leipzig 1941, str. 1017—1019, 1113—1117; E. Zöllner, *Geschichte Österreichs*, Wien 1961, str. 430—431, J. Miskolczy, *Ungarn in der Habsburger — Monarchie*, Wien—München 1959, str. 171—173.

⁵⁸⁾ Vidi, E. März, *Österreichische Industrie — und Bankpolitik . . .* str. 291.

⁵⁹⁾ Vidi: A. Spitzmüller—Harmersbach, *Der letzte österreichisch—ungarische Ausgleich und der Zusammenbruch der Monarchie*. Berlin 1929, str. 6—13.

⁶⁰⁾ ABH Priv. Reg. Nr 275/1898. Lajpciška banka dr J. Kranzu 7/10 1898; ZMF Pr BH Nr 1580/1898 Konzorcij banaka Kállayu 6/12 1898.

vidjeti kako u mjenjačnice ulaze kapitalisti koji prodaju svoje austrijske vrijednosne papire zamjenjujući ih često za ugarske efekte. Prema zapažanju Lajpciške banke, u širokim krugovima polagalo se tada veliko povjerenje u budućnost Ugarske, dok to nije bio svugdje slučaj u odnosu na Austriju.⁶¹⁾ Banka je otvoreno priznavala da se zbog nejasnih unutrašnjih političkih prilika mora zaštititi protiv nepredviđenih događaja. Međutim, ona je istovremeno naglašavala da pregovara kako bi napravila posao, a ne da bi poslije izvjesnog vremena odustala, te da bi se pravom na odustajanje od ugovora poslužila samo u krajnjoj nuždi. Lajpciška banka se istovremeno ograđivala kako njoj nije tako mnogo, kao zajedničkom ministru finansija, poznato šta se dešava u političkim odnosima u Monarhiji i šta se sve odigrava iza kulisa. Pri tome je isticala da, ukoliko u tom pogledu sam ministar nema nikakvih bojazni, utoliko će on lakše akceptirati zahtjev Banke za osiguranjem prava na raskidanje ugovora o zajmu.⁶²⁾

Radi objašnjenja stanovišta Lajpciške banke, potrebno je još napomenuti da je politička kriza, koja je paralizirala djelatnost austrijskog parlamenta, onemogućila da parlament pretresa i usvoji zakonski nacrt o izgradnji pruge od Gabele u pravcu Boke Kotorske. Dok je o tome u Ugarskoj već bio donesen zakon (ugar. zak. član XXIV: 1898), u Austriji je na osnovu § 14 temeljnog državnog zakona iz 1867. godine izdana 7. jula 1898. godine carska naredba (RGI Nr 122 : 1898), kojom je stvorena provizorna zakonska podloga za pribavljanje novčanih sredstava za izgradnju pruge. Na takav korak se odlučila vlada grofa Franza Thuna nakon što je 12. juna 1898. godine moralo biti odloženo zasjedanje parlamenta. Inače, to je bio široko prakticirani metod kojim se u vođenju neophodnih državnih poslova služila kako vlada grofa Thuna, obrazovana u martu 1898. godine, tako i prethodna joj vlada barona Gautscha von Frankenthurna, formirana u decembru 1897. godine, neposredno poslije pada Badenijevog kabineta. Sve na takav način donesene odredbe i preduzete mjere zahtijevale su naknadno zakonsko regulisanje, pa je cijeli državni mehanizam u Austriji počivao na nesigurnoj osnovi. Njemačko-češka borba nije se ograničila samo na parlament, nego je prenesena i van njega, što je u ljeto i jesen 1898. godine dovelo do znatnog uzbuđenja i uznemirenosti u pojedinim zemljama Cislajtanijske, pri čemu su njemačko-češke nacionalne suprotnosti bile najjače izražene u mješovitim graničnim oblastima Češke i Moravske.⁶³⁾ Osim toga, mislimo da je za Lajpcišku banku bilo od posebnog značaja što je sa 1898. godinom isticala prva godina nagodbenog provizorija u privrednim odnosima između Austrije i Ugarske, pa je problem njegovog produženja bilo trenutno najvažnije otvoreno pitanje u odnosima između obiju država Monarhije.

⁶¹⁾ »Was nun den zweiten Punkt Ihres Briefes, das von uns verlangte Rücktrittsrecht, anbelangt, so wiederhole ich Ihnen, dass auch wir absolut keine Kriegsbefürchtungen hegen, wohl aber eine gewisse Beunruhigung auf die fernere Gestaltung der innerpolitischen Verhältnisse Oesterreichs fühlen. In dieser Beziehung hat man in Deutschland und wohl auch in Ihrem Lande schwere Bedenken, und es ist heute durchaus nicht seltenes zu sehen, wie Capitalisten in die Wechselstube kommen und, Auftrag erteilen, ihre österreichische Wertpapiere zu verkaufen und dagegen andere häufig ungarische Effecten einzutauschen. Man setzt auf den Bestand und auf die Zukunft Ungarns in weiten Kreisen grosses Vertrauen, während ein Gleiches bezüglich Oesterreich nicht allseitig der Fall ist.« ABH Priv. Reg. Nr 275/1898. Lajpciška banka dr Josephu Kranzu 7/10 1898.

⁶²⁾ Ibidem.

⁶³⁾ Uopredi K. u. M. Uhrlicz, op. cit. II Band, 2. Teil. str. 1114—1116; H. Hantsch, *Die Geschichte Oesterreichs 1648—1918*, II Bd., Graz — Wien — Köln 1962, str. 448, 449.

Postignuvši saglasnost o opštim uslovima zajma sa konzorcijem banaka koji su sačinjavale četiri njemačke, jedna austrijska i jedna ugarska banka (Leipziger Bank, Leipzig, Robert Warschauer &, Berlin, Nationalbank für Deutschland, Berlin, John. Borenberg Gossler & Hamburg, K. k. priv. Oesterreichische Länderbank, Wien, Pester Ungarische Commercialbank, Budapest), a kome je stajala na čelu Lajpciška banka, Kállay je bez ustručavanja prihvatio i zahtjev u pogledu osiguranja prava konzorcija na raskidanje ugovora.⁶⁴⁾ To je bilo bez ikakvih praktičnih posljedica, ali predstavlja interesantno svjedočanstvo o prilikama u kojima je zajam podignut.

Zajam od 22 miliona kruna, koji je bosanskohercegovačka uprava ugovorila sredinom decembra 1898. godine, nosio je naziv »4 1/2% bosanskohercegovački željeznički zemaljski zajam iz 1898. godine« (»4 1/2%-ige bosnisch-herzegovinische Eisenbahn-Landes-Anleihe vom Jahre 1898«). Rok otplate bio je utvrđen na 60 godina a za tačno plaćanje kamata i amortizaciju zajma jamčio je čitav zemaljski imetak Bosne i Hercegovine. Dospjeli anuiteti zajma imali su da se unose u zemaljski budžet. Konzorcij je preuzeo zajam po kursu od 100%, ali je ugovoreno da kurs dalje emisije obligacija zajma utvrđuje sam konzorcij prema situaciji na novčanom tržištu. U datom trenutku se ocjenjivalo da će taj kurs iznositi cca 100 1/2%. Netto kursni dobitak trebalo je dijeliti popola između Zajedničkog ministarstva finansija i konzorcija. Konzorciju je odobrena provizija u iznosu od 1 1/2%, zbog čvrstog preuzimanja cijelog zajma i staranja oko njegove emisije i uvođenja na raznim berzama. Osim toga, Lajpciškoj banci, koja je prema Zajedničkom ministarstvu finansija figurirala kao isključivi zastupnik konzorcija, bila je odobrena 1/8% otkupa provizija za izvučene kupone. Zajam nije bio zlatni nego je glasio na krune, pri čemu je za Njemačku utvrđen obračunski kurs za 1 krunu 85 pfeniga.⁶⁵⁾

U ugarskom saboru čuli su se još u toku pregovora sa Lajpciškom bankom glasovi kritike zbog visoke kamatne stope najnovijeg bosanskog zajma. Poslanik Edmund Barta ukazivao je kako je Austriji i Ugarskoj pošlo za rukom da iz svih državnih finansijskih operacija eliminiraju 4 1/2% obligacije. On je isticao da je osobito Ugarska u novije vrijeme postizala uvijek kamatnu stopu od 4%. Osim toga, Barta je dovodio u pitanje legalnost finansijskog poduhvata bosanskohercegovačke uprave, zbog toga što u Austriji nije bio do tada donesen odgovarajući zakon, već samo naredba.⁶⁶⁾

Međutim, u drugoj polovini 1898. godine situacija na novčanom tržištu bila je takva da bi se kamatna stopa od 4%, kao za bosanskohercegovački zemaljski zajam iz 1895. godine, mogla održati samo uz relativno značajan gubitak kapitala, koji bi nastao zbog nižeg kursa zajma. Stoga je Kállay akceptirao 4 1/2% kamatnu stopu uz al pari kurs preuzimanja obligacija zajma.⁶⁷⁾ U toku pregovora o zajmu Lajpciška banka je skrenula pažnju na visoku

⁶⁴⁾ ABH ZMF Pr BH Nr 1580/1898 Kállay Lajpciškoj banci 20/12 1898.

⁶⁵⁾ ABH ZMF Pr BH Nr 1579/1898. Konzorcij banaka Zajedničkom ministarstvu finansija, Lajpcig 6/12, Berlin 12/12, Hamburg 14/12, Budapest 17/12, Wien 16/12 1898; Pr BH Nr 1580/1898. isti istom, Zajedničko ministarstvo finansija Lajpciškoj banci 20/12 1898.

⁶⁶⁾ ABH ZMF Pr BH Nr 1350/1898, njemački prevod govora poslanika Edmunda Barta održanog u ugarskom parlamentu, koji je objavio »Egyetertes« od 23 oktobra 1898.

⁶⁷⁾ ABH ZMF Pr BH Nr 1604/1898 Kállay austrijskom i ugarskom premijeru 27/12 1898. Wienerbankverein i Ugarska banka za industriju i trgovinu odobrili su 1895. godine bosanskohercegovačkoj upravi zajam od 12 miliona forinti (24 miliona kruna), s tim što je kurs zajma bio 96,10%.

konjunkturu njemačke industrije i enormnu potražnju kapitala, zbog čega je on i postao skup.⁶⁸⁾ Mada je na osnovu iskustva smatrala da će konjunktura potrajati još nekoliko godina, a onda doći do hiperprodukcije i sniženja kamatne stope, Banka nije pristajala na zahtjev da se ugovorom odredi termin obaveznog konvertiranja zajma, ističući da bi se to moglo tumačiti u štampi kao slabost vlade da ne može plaćati 4 1/2% kamatu.⁶⁹⁾

Po pribavljanju finansijskih sredstava, bosansko-hercegovačka uprava odmah je pristupila izgradnji pruge na hercegovačkom teritoriju u vlastitoj režiji putem građevinskog odjela zemaljske vlade u Sarajevu. Dio pruge na teritoriji Dalmacije gradilo je građevinsko odjeljenje c. k. željezničke direkcije, nakon što je s austrijske strane za ovu svrhu osiguran kredit od 11,6 miliona kruna. Zbog velikih terenskih teškoća na koje se naišlo prilikom građenja, ovaj iznos pokazao se nedovoljnim, pa je Austrija morala odobriti dodatna sredstva.⁷⁰⁾

Trasa ove željezničke linije polazila je od stanice Gabela na pruži Mostar — Metković i išla 93 kilometra kroz kraški teren do zemaljske granice blizu Uskoplja, odakle je počinjao 16,5 km. dug dalmatinski dio pruge do Gruža. Od Uskoplja je u drugom pravcu vodio 21 km. dug krak željeznice do zemaljske granice kod Glavske i odatle išao još 53,4 km. do Zelenike u Bokokotorskom zalivu. Ova dalmatinska priključna pruga prelazila je u dužini od 7,4 km. opet hercegovački teritorij kod Sutorine. Taj dio pruge bio je izgrađen na trošak bosanskohercegovačke uprave i bio je zemaljsko vlasništvo. Konačno, izgrađen je od Huma do Trebinja 16,7 km. dug ogranak željezničke pruge. Najmanji radius na pomenutim prugama, odnosno njihovim ograncima, iznosio je 100 metara, a najveći uspon u pravcu Gruža bio je 17,6 ‰ dok je u protivnom pravcu iznosio 25 ‰. Sredinom jula (16. i 17. jula) 1901. godine puštena je u javni saobraćaj cijela željeznička linija Gabela — zemaljska granica sa odvojkom za Trebinje zajedno sa dalmatinskim priključnim prugama u pravcu Gruža i Boke Kotorske. Promet i na ovim posljednjim vodila je Direkcija bosansko-hercegovačkih državnih željeznica za račun c. k. austrijskih državnih željeznica, na osnovu posebno sklopljenog ugovora.⁷¹⁾

Iako je gradnja ove željezničke pruge bila inspirisana prevashodno vojno-strateškim motivima, pruga je, a osobito veza sa gruškom lukom, imala i određeni privredni i opštesaobraćajni značaj.⁷²⁾ Međutim, koristi od pruge nisu za Bosnu i Hercegovinu bile u srazmjeri sa materijalnim žrtvama za njenu izgradnju i eksploataciju.

⁶⁸⁾ »Wir befinden uns augenblicklich in einer Hochconjunctur der Industrie. Unsere industriellen Etablissements sind bis zur äussersten Anspannung ihrer Kräfte mit Aufträgen versehen; überall werden Vergrößerungen vorgenommen, und das Geld ist in Folge des enormen Bedarfes der Industrie zur Zeit teuer«. Kao napomena 61.

⁶⁹⁾ Osim toga, ako bi se nakon jednog ugovorenog termina morala kamatna stopa sniziti od 4 1/2% na 4%, to bi konzorcij banaka ponudio niži kurs od 98 1/2%, što bi, po ocjeni Lajpciške banke, za konzorcij bilo nešto povoljnije a za Zemaljsku vladu nepovoljnije. Banke bi takav zajam nastojale plasirati po kursu od otprilike 99 1/2% da bi ostvarile 1% maržu, dok je kod 4 1/2% zajma uz planirani 100 1/2% emisijski kurs kalkulirana samo marža od 1/2%. Za vladu bi zajam sa prinudnim konvertiranjem značio gubitak u emisionom kursu od najmanje 1 1/2%, s tim što bi bezuslovno morala plaćati 12 do 15 godina 4 1/2% kamatu. Ibidem.

⁷⁰⁾ A. Horn, *Die Bahnen in Bosnien und der Herzegovina*, Wien 1964, str. 18.

⁷¹⁾ Bericht über die Verwaltung von Bosnien und der Herzegovina 1906, Wien 1906, str. 563—564. Up. Bericht über die Verwaltung der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen im Jahre 1903, Sarajevo 1904, str. 14, 15.

⁷²⁾ Vidi Zv. Jelinović, *Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*, Grada za gospodarsku povijest Hrvatske knj. 6, izd. Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb 1957, str. 227—230.

Za austrougarsku balkansku politiku još više će u XX vijeku porasti značaj željezničke pruge prema Boki Kotorskoj. Inače, bilo je planirano još i uspostavljanje veze sa južnom Dalmacijom putem jedne litoralne željeznice, koja bi išla od Splita jednim svojim dijelom trasom projektovane pruge Split-Aržano, te preko Medunića i Dugopolja do Metkovića. Produženje dalmatinsko-bosanskih željeznica duž crnogorske i albanske obale Jadrana postaće jedan od strateških ciljeva Austro-Ugarske.⁷³⁾

AUSTRO-HUNGARIAN PLANS FOR THE BUILDING OF STRATEGIC RAILWAYS ON THE BALKANS ON THE EVE OF THE CRETE CRISIS AND THE BUILDING OF THE RAILWAY LINE TOWARDS BOKA KOTORSKA, TREBINJE AND DUBROVNIK

Summary

By the end of 19th century Austro-Hungary had to face the wrong foreign policy situation in the south-east of Europe. It seemed the moment of Turkish decay came and the status quo could not stay any longer on the Balkans. In the summer of 1896, in Vienna, it was seriously calculated upon the possibility of war bursting out with Russia, in which the Monarchy could not reckon upon the aid of the Allies. A measure out of a series undertaken by the Head of the Austro-Hungarian General-Headquarters, von Beck, to raise up the fighting efficiency of army, were his demands for the enlargement of capacity of the existing railways as well as the building of new ones, where his attention was first of all paid to to the north-east of the Monarchy. As regards the railway lines in the south, the Head of the General-Headquarters insisted upon the linking of the line Zagreb — Rijeka with the Dalmatian ones, and upon the building of railways Banjaluka — Jajce, Mostar — Boka Kotorska and Sarajevo — Višegrad. Reducing complete programme to the most necessary lines at the beginning of 1897, von Beck considered the railway links with Boka Kotorska and the building of the line from Sarajevo to the Drina river particularly urgent, as well as the plans for a railway line from Višegrad to Kosovska Mitrovica.

The Head of the Bosnia-Herzegovinian administration, Kállay, had been thinking for a longer period about the prolongation of Bosnian railways to the river Drina. On the basis of general studies done by the Organs of national government in Sarajevo, in September 1896, he expressed his opinion about five different directions, deciding himself for the line Sarajevo — Pale

⁷³⁾ HHSIA Adm. Reg. F 19/18 Türkei 9, Nr 39580/I H. P. austrijski ministar željeznica Aehrenthalu 12/5 1907; F 19/18, Serbien 3, Nr. 22580/I H. P. Résumé über die am 26 Februar 1908 im k. k. Eisenbahnministerium abgehaltene Konferenz in Angelegenheit des Projektes einer Eisenbahnverbindung Süddalmatiens mit dem montenegrinischen Litorale und Skutari. . . ; Neue Freie Presse Nr 17179 od 21 juna 1912; Dž. Juzbašić, *O nekim pitanjima austrougarske politike prema uvođenju privrednih odnosa u Makedoniji i na Balkanu za vrijeme krize 1912/1913. godine*. Prilozi br. 5 izd. Instituta za istoriju radničkog pokreta Sarajevo, Sarajevo 1969, str. 181, 182, 187, 188.

— Ustiprača — Višegrad — Mokra Gora on the Serbian border, with a branch railway from Ustiprača via Goražde and Foča to Vikoča on the border towards NovopazarSKI Sandžak. For all that Kállay had in view, apart from military, and strategic moments. He believed the railway would takve over most of traffic of south Serbia as well as the whole commercial traffic of NovopazarSKI Sandžak, and partly of Albania.

In the summer of 1896 there existed a general agreement between Kállay, on one side, and the Minister of War and the Head of the General-Headquarters, on the other side, on the necessity for the building of a railway line from Sarajevo to the eastern border. Meanwhile, the author emphasizes that it was the Hungarian Prime Minister Bánffy who first, in October 1896, revived the old idea about the building of a railway to Kosovska Mitrovica. By Bánffy's idea the railway line Sarajevo — Kosovska Mitrovica was to be a prolongation of the normal-track line Budimpešta — Sarajevo, the building of which was demanded by the Hungarian government in compensation for the building of Bugojno — Split line.

Although Kállay himself even then was convinced that a railway through Sandžak would have both military and economic importance for the Monarchy, the fact that he was not ready to take over the costs of its Bosnian part under existing circumstances, in the name of the Bosnian-Herzegovinian administration, caused the realization of the eastern railway to be delayed for a certain time. That was also influenced by the fact that military factors, in their estimation of the then military-strategic and political circumstances and of the proportions of forces on the Balkans, gave advantage to the railway towards Boka Kotorska with branch-lines to Trebinje and Dubrovnik. Demands for the building of this line to the costs of the occupied country were in the end accepted by Kállay himself, though he stayed in his estimation that it would be of little economic importance for Bosnia and Herzegovina. So, in Kállay's policy of railway building the foreign policy and military-strategic motives finally prevailed over the economic ones. This switch, influenced by the development of the international circumstances, had its far-reaching negative results for Bosnia and Herzegovina. The author observes that Kállay placed the building of the railway to Boka Kotorska above the one between Bugojno and Split in the situation when the Hungarians blocked its realization by the compensation demands. Intervention of the Ruler and the Minister for foreign affairs Goluchowsky that the line towards Split should be started simultaneously with the one to Boka Kotorska, remained without any result due to the rivalry bet Austria and Hungary.

Although the decrease of the international strain followed the Austro-Russian agreement upon the maintenance of the status quo on The Balkans, in spring 1897, The Monarchy remained at its decisin, even after the Crete crisis was over, to build the railway to Boka Kotorska which, for any case, had to reinforce the Austro-Hungarian position at the southern Adriatic and towards Montenegro.

In the end, the author paid special attention to the political circumstances and relations at the money-market under which the Bosnian-Herzegovinian administration got the credit of 22 million crowns from the Bank Consortium headed by the Bank of Leipzig for the building of the railways.