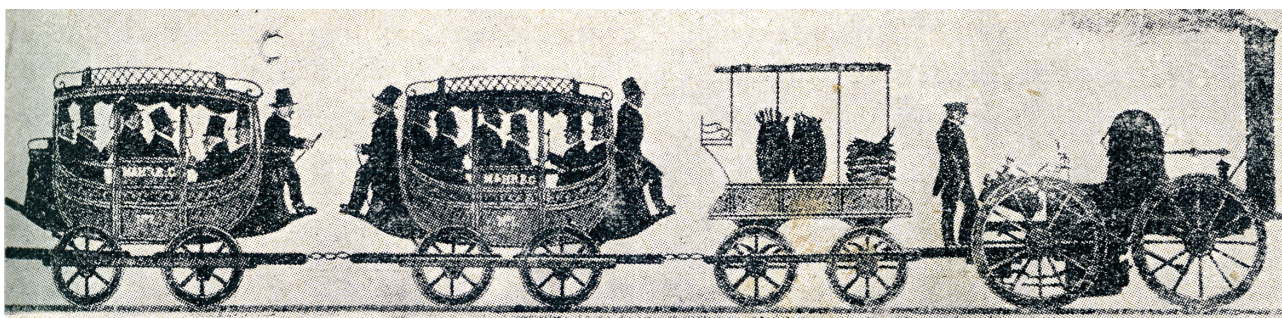


## DUGO PUTOVANJE DO "GVOZDENOG PUTA"



Prvi putnički vozovi u Evropi; Izvor: D. Arnautović „Istorija Srpskih železnica 1850 – 1918“, Izdavačko preduzeće „Privrednik“, Beograd, 1934, str. XXXVII

### Istrajnošću i voljom do „gvozdеног puta“

## U susret prvoj srpskoj pruzi

Tokom prve polovine XIX veka Evropa polako postaje išarana srebrnim trakama železničkih pruga. Bilo je to doba kada je čovečanstvo nezadrživo hrlilo ka napretku. Pronalazak parne mašine 1769. godine označava početak ubrzanog razvoja industrije i masovne proizvodnje. Svet je počeo da se menja.

Paralelno sa razvojem industrije dolazi do unapređenja saobraćaja. Zahtev za što bržim transportom proizvedene robe uslovio je potrebu za modernizacijom saobraćaja i dostizanjem većih brzina. Proizvedeno je bilo neophodno što brže i bezbednije prevesti do najudaljenijih krajeva sveta. Prvenstveno dolazi do razvoja vodnog saobraćaja – pomorskog i rečnog.

U tom trenutku pojavila se potreba za povezivanjem značajnih luka sa velikim industrijskim i rudničkim centrima.

### Nastanak železnice u Evropi

Prva železnička pruga namenjena javnom saobra-

ćaju bila je pruga koja je povezivala veliki industrijski centar Mančester sa pomorskom lukom u Liverpulu. Gradnju ove pruge dovršio je Stivenon. Pruga je bila duga 60 km, građena je pune četiri godine, a svečano otvorena 15. septembra 1830. godine. U aprilu 1829. godine raspisan je konkurs kako bi se za potrebe saobraćaja na ovoj pruzi izabrala najbolja parna lokomotiva. Takmičenje je održano u oktobru 1829. godine, a pobedila je Stivensonova „Raketa“. Ubrzo je i Parlament prihvatio železnicu kao vid javnog saobraćaja. Od tada, železnice počinju da se grade u čitavom svetu.

### A gde je Srbija u to doba?

U trenutku kad čitav svet hrli ekonomskom i društvenom napretku, kad se Evropa ubrzao industrijalizuje, kad se razvija saobraćaj, a gvozdeni putevi menjaju evropski pejzaž, Srbija je periferna provincija umirućeg Otomanskog carstva. Ono što predstavlja bazu buduće samostalne države bio je Beogradski pašaluk podeljen na dvanaest nahija, od kojih je svaka bila podeljena na kneži-

\* Ivana Jovičić Ćurčić, Medija Centar Železnica Srbije ad, Nemanjina 6, Beograd, ivanajovicic-curcic@srbrail.rs

Dugo putovanje do "gvozdenog puta"



Jedan od prvih pomena železnice na srpskom jeziku; Izvor: Fond Železničkog muzeja

ne. Srbima je bila dozvoljena organizacija u nahijama, knežinama i selima, a predstavnici Srba u tim jedinicama bili su kmet, knez i obor-knez koji su za turske potrebe prikupljali porez i održavali puteve. Po ubistvu hadži Mustafa-paše i dolaskom janičara poznatih kao dahije, u Srbiji je zavedena strahovlada. Upravo to je razlog izbijanja Prvog srpskog ustanka 1804. godine, što označava početak onoga što se u istoriji naziva Srpska revolucija koja je trajala do 1835. godine. Dakle, u isto vreme kada je, u dalekom Londonu, Ričard Trevitik patentirao svoju prvu lokomotivu, u Srbiji je započeta ogorčena borba za oslobođenje od turske vlasti. U doba kada su se na londonskom Justin skveru hrabriji građani vozili Trevitikovim vozom, u Srbiji je osnovana Velika škola, prva obrazovna ustanova u zemlji u kojoj je bilo vrlo malo pismenih i obrazovanih ljudi. Drugi srpski ustanak izbio je 1815. godine, iste godine kada je Stivenson patentirao svog „Milorda“. Od 1830. godine kada je saobraćaj predat pruga Liverpul – Mančester i železnica i

zvanično postala sredstvo javnog saobraćaja, u Srbiji su spahije izgubile pravo da sakupljaju harač. Svega pet godina kasnije, 1835. godine, u Srbiji je ukinut feudalizam.

No, Srbija je imala da pređe dug put do samostalnosti.

Prvi pomeni železnice u Srbiji

Godine 1833. Srbija je dobila teritorijalno proširenje na sve oblasti koje je zauzimala Karađorđeva Srbija pre sloma Prvog srpskog ustanka. Ukinut je feudalni poredak i zemlja je krenula putem kapitalizma, pokušavajući da se uključi u industrijsku revoluciju koja je već zahvatila druge evropske zemlje.



Knez Aleksandar Karađorđević; Izvor: D. Arnautović „Istorija Srpskih železnica 1850 – 1918“, Izdavačko preduzeće „Privrednik“, Beograd, 1934, str. 17

U Srbiji tog doba ozbiljno se razmatra pitanje pospešivanja trgovine i izvoza domaćih, mahom agrarnih proizvoda, kao i uvoza inostrane robe i tranzita. Godine 1833. izrađen je dokument, neka vrsta elaborata pod nazivom „Izvestija o načinu poboljšanja trgovine između Srbije i inostrani evropski država“ u njemu se analiziraju vrsta i poreklo robe koja se uvozi i Beograd se prepoznaje kao mesto stecište svih trgovačkih puteva. Osim toga, detaljno se analiziraju i proizvodi namenjeni izvozu, a kao glavni kupac srpskih proizvoda navodi se Austrija. Osim analize trgovine, u istom dokumentu se razmatraju putevi, prvenstveno vodni, kao i pristaništa. No, u ovom dokumentu se u Srbiji i na srpskom jeziku prvi put pominje „gvozdeni put“ – železnica, iako se ne govori o nameri da se ona izgradi u Srbiji, već kao veza sa Nemačkom.

Prvi pomen hipotetičkog „gvozdenog puta“ u Srbiji pada u 1842. godinu. Reč je o izveštaju objavljenom u „Srpskim novinama“ od 24. marta 1842. godine koji se odnosi na izgradnju drvenog mosta preko Morave kod Čuprije i koji sadrži predlog za gradnju drumova. Autor izveštaja nagoveštava i gradnju „gvozdenog puta“ i parovoza, ali samo kao san o budućnosti.

Već od 1845. godine počinje da se koristi termin „železnica“ i to u dokumentu „Dumručki otkrivena knjazevstva Srbije sa graničecima se s njima vladanijama“ gde se otvoreno pominje nužnost gradnje železnice.

Istina, u Srbiji je vladalo uverenje da bi trebalo graditi železničku vezu sa Jadranskim morem, o čemu govori „Izvestije odbora za poboljšanje trgovine u Srbiji“ objavljeno u „Srpskim novinama“ br. 30 od 20. februara 1856. godine.

### Prvi pokušaji gradnje

Prvi ozbiljni pokušaji gradnje železnice u Srbiji padaju u vreme vladavine kneza Aleksandra Karađorđevića, koji je vladao od 1842. do 1858. godine. Srbija kao vazal Otomanskog carstva nije bila u mogućnosti da sama gradi železnicu, te se 1851. godine obratila Porti sa predlogom da se izgradi pruga. Plašeći se jačanja svog vazala, Turska je ovaj predlog odbila. Obema silama odgovarala je gradnja glavne evropske železničke magistrale koja bi povezivala Pariz na zapadu i, preko Beča stizala do Istanbula. Za Austriju je bila

bitna i veza sa Egejskim morem, tačnije sa lukom u Solunu. Nemačka je težila da luku u Hamburgu poveže železnicom sa Bagdadom. Obe sile su bile svesne da je najlogičnija trasa te pruge upravo preko Srbije budući da je dolina Morave najprirodniji put. Interesi male vazalne Srbije su za ove sile bili od drugorazrednog značaja. No, mala Srbija je znala da bi prelazak tako važne evropske magistrale preko srpske teritorije značilo ekonomski i kulturni uzlet za zemlju koja tek treba da dostigne razvijena evropska društva. Već je rečeno da je knez Aleksandar od Porte zatražio dozvolu za gradnju pruge, tačnije, izneo je predlog da se zajednički izgradi železnica koja bi povezivala Beograd i Carigrad, što je Turska kategorički odbila.

„Železnička strast“ u Srbiji ne jenjava. Godine 1858, u Srbiju se vraća već ostareli knez Miloš, koji 1859. godine stupa u kontakt sa Francusko-srpskim društvom u vezi sa trasiranjem pruge kroz Srbiju. Vođeni su razgovori i prepiska, no knez je naredne godine umro, a mnogo nerešenih pitanja ostalo je u zemlji.

### Borba za nezavisnost i rešavanje železničkog pitanja

Knez Mihajlo nije napustio ideju o gradnji pruge, ali je razmatrao pomoravsku trasu kakvu su Turci imali u svojim projektima. Istina, Porta je još uvek pretela da će pruga zaobići Srbiju i predlagala dve opcije: Carigrad–Sofija–Vidin ili kroz Sandžak i Bosnu.

Posle događaja na Čukur-česmi 1862. i turskog bombardovanja Beograda usledilo je nekoliko godina političkih pregovora i pokušaja izbacivanja Turaka iz gradova. Turska je 1866. godine imala velike unutrašnje probleme, a bila je spolja pritisnuta od strane velikih sila Rusije i Austrije koja se izjasnila u korist Srbije. Tako su turski garnizoni povučeni iz gradova, a knez Mihajlo je 6. aprila 1867. godine primio ključeve Beograda.

Došao je trenutak da se ozbiljno razmišlja o gradnji srpske železnice. Još 1864. godine, na poziv ministra građevina u Srbiju je došao francuski inženjer Kis sa zadatkom da otpočne studiju terena i izradi trasu pruge. Kis je izradio ozbiljan elaborat koji je predočio Ministarstvu, ali se sve zaustavilo na tome – Srbija, vazalna država, nije imala pravo da bez saglasnosti Visoke Porte sklapa međunarodne ugovore, a Porta se odlučno protivila tome.

Dugo putovanje do "gvođenog puta"

Tri godine kasnije, 1867. godine, ponovo se pokreće pitanje srpske železnice. Ovoga puta Austrougarska „gura“ to pitanje težeći da proširi svoj uticaj na Srbiju i, naravno, oslabi ruski. Monarhija Srbiji nudi ne samo diplomatsku pomoć u vidu intervencije kod Turske već i finansijsku podršku i povezivanje sa svojim železnicama na mestu za koje Srbija smatra da bi bilo najrentabilnije. „Srpske novine“ donose vest da je pod uticajem austrijskog St.E.G-a obrazovano jedno društvo koje bi gradilo prugu koja bi, preko srpske teritorije povezivala važnu dunavsku luku Bazijaš sa Carigradom i Solunom. Srbija je, bojeći se turskih ujdurmi, prihvatila ponudu.

Tim povodom sastali su se austrijski i truski predstavnici, ali do sporazuma nije došlo. Pitanje je ponovo pokrenuto 1868. godine, a sporazum nije postignut zbog srpskog protivljenja.



Knez Mihajlo Obrenović; Izvor: D. Arnautović „Istorija Srpskih železnica 1850 – 1918“, Izdavačko preduzeće „Privrednik“, Beograd, 1934, str. 23

U međuvremenu, knez Mihajlo je ubijen u atentatu, a na vlast je došao njegov maloletni sin Milan u čije ime je vladalo Namesništvo. Vlada i Namesništvo aktivno su radili na sprovođenju ideje o gradnji srpske železnice.

Iako je Turska bila svesna da je u njenom interesu da se železnicom poveže sa Evropom, pokušavala je na sve načine da izbegne prelazak preko srpske teritorije. Kako su pregovori sa St.E.G-om propali, Turska je reaktivirala projekat iz 1865. godine po kojem bi pruga bila građena na trasi Carigrad–Jedrene–Sofija–Skoplje – Priština – Novi Pazar – Sarajevo – Banja luka – Dobrljin gde bi, na Savi bila povezana sa austrijskim Južnim železnicama.

Otomanski ministar javnih radova (zvanje analogno ministru građevine u Srbiji) u to vreme bio je Davud-paša, prvi nemusliman koji je u Otomanskoj imperiji zauzimao ovu funkciju. On je u decembru 1868. godine poslat u Evropu sa zadatkom da pronade zajam kako bi se pruga u evropskom delu Carstva izgradila. Paša je u Beču naišao na dobar prijem, ali nije uspeo da nađe nikoga ko bi bio spreman da se upusti u poduhvat. Zato je otputovao u Pariz, gde se sastao sa baronom Morisom Hiršom koji je, preko veza svoje supruge, bio rado viđen u belgijskim bankarskim krugovima. Davud-paša i baron Hirš su sklopili preliminarni ugovor o gradnji pruge Carigrad–Jedrene–Sofija–Skoplje – Priština – Novi Pazar – Sarajevo – Banja luka – Dobrljin 17. aprila 1869. godine.

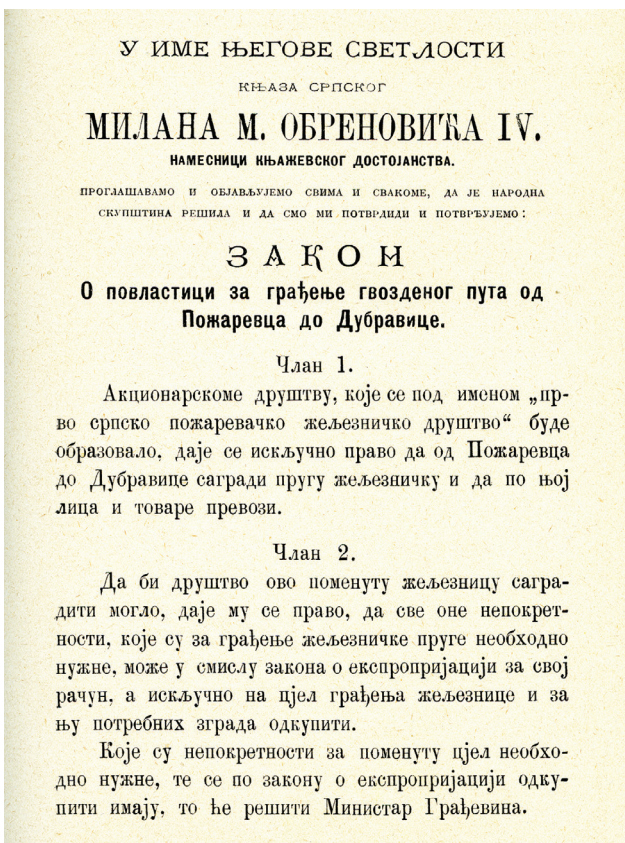
Ovako trasirana pruga je išla naruku Beču, dok je Budimpešti odgovarala trasa pruge kroz Srbiju.

Srbija je, prirodno, veoma zabrinuta zbog svih tih obrta. Član Namesništva, liberal Jovan Ristić 1869. godine predlaže da se u Budimpeštu uputi poslanstvo sa zadatkom da se sastane sa grofom Andrašijem i razjasni pitanje ugovora o gradnji otomanske železnice koji je baron Hirš sklopio sa Turskom i definitivno utvrdi da li je Srbija izuzeta iz ovoga. Na put je pošao Čedomilj Mijatović, takođe na Ristićev predlog, i ovo je bilo prvo diplomatsko poslanstvo ovog značajnog srpskog diplomate.

U slučaju da je ugovorom predviđeno da se Srbija izuzme iz ovog važnog projekta, Mijatović je dobio

zadatak da obezbedi austrougarsku podršku da se ugovor izmeni i prilagodi tako da ova važna evropska saobraćajnica koja bi Evropu spojila sa Carigradom i Solunom pređe preko srpske teritorije.

Protiv gradnje balkanske pruge, a u želji da osujeti austrougarske interese, svesrdno je radila i Rusija. Ona je Turskoj nametala ideju da se železnica gradi na terenu čija je konfiguracija takva da bi gradnja pruge, u to vreme, bila ako ne nemoguća, a ono preskupa – predlagana je trasa kroz Bosnu. U Srbiji je postojala struja koja je smatrala da bi gradnju te pruge trebalo sabotirati na svaki mogući način, čak i napadima i rušenjem izgrađenog. Jovan Ristić jeste bio rusofil, ali je shvatao značaj povezivanja Srbije sa Evropom i upravo zato insistirao na pregovorima sa severnim susedom. Osim toga, iako je bio u tesnim vezama sa ruskim poslanikom, nije dobijao informacije o ruskim ujdurmama u Carigradu i forsiranju trase kroz Bosnu.



Izvor: Zbornik zakona, Uredaba i raspisa po struci građevinskoj, Beograd 1885.

Mijatović se u Budimpešti sastao sa Andrašijem koji nije bio spreman da se meša u eventualnu iz-

menu ugovora. Pošto budimpeštanski pregovori nisu urodili plodom, otputovao je u Beč gde se sastao sa kancelarom, grofom Fridrihom Ferdinandom fon Bajstom. Bajst je pohvalio težnje Srbije da se razvija u svakom pogledu, uključujući i težnje povezivanje sa Evropom. Zamolio je Mijatovića za malo strpljenja i pružio uveravanja da će austrijska vlada učiniti sve kako pruga koja bi povezivala Beč i Carigrad nikako ne zaobide Srbiju. Činjenica je da je Austro-ugarska bila i te kako svesna da je najlogičnija i najisplativija trasa pruge kroz Srbiju budući da je dolina Morave bila prirodan put bez velikih uspona i prepreka.



Jovan Ristić, Izvor: D. Arnautović „Istorija Srpskih železnica 1850 – 1918“, Izdavačko preduzeće „Privrednik“, Beograd, 1934, str. 29

Činjenica je da se mala vazalna Srbija nalazila u procepu između sukoba interesa velikih sila tog doba i da je pitanje srpske železnice stajalo u te-

Dugo putovanje do "gvozdenog puta"

snoj vezi sa austrougarsko-ruskim diplomatskim prepucavanjima. I jedna i druga sila su se trudile da utvrde svoj uticaj na Balkanu. Srbija, u kojoj je vladalo rusofilsko raspoloženje je tek maglovito shvatala da upravo Rusija radi protiv srpskih interesa svojim zalaganjem da balkanska pruga prođe kroz Bosnu.

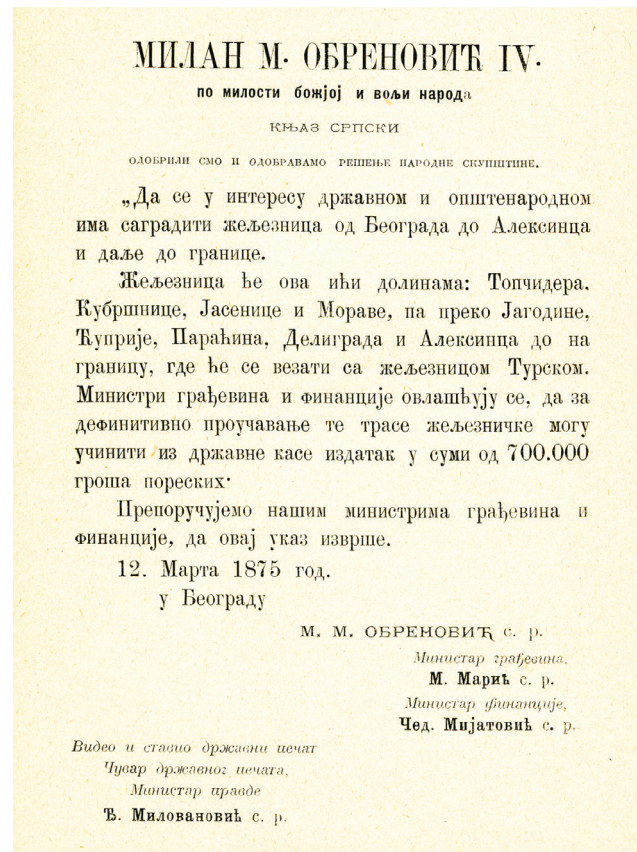
Naravno, ni Turska nije mogla biti zanemarena. Namesnici su 22. februara 1869. godine uputili Visokoj Porti molbu za spoj između Aleksinca i Niša, no, Davud-paša je sa Hiršom ugovorio sandžačko-bosanski pravac. Čak se pokušalo i sa dodvoravanjem sultanu Abdulu Azizu, formalnom sizere-nu kneza Milana prilikom posete mladog srpskog vladara Carigradu. Sultan je tokom posete mladog kneza naobecavao „kule i gradove“ da bi, zatim, sva ta obećanja pogazio.

No, turski planovi su se izjalovili. Davud-paša je ponovo putovao u Beč 1869. godine radi konačnog sklapanja ugovora da bi mu bilo predloženo da se određene tačke moraju promeniti. Na kraju, ugovor je sačinjen tako da nije odgovarao Turskoj. Godine 1870, baron Hirš je definitivno odustao od gradnje pruge kroz Bosnu označivši je kao nekori-snu te je izgrađen samo deo od Skoplja do Mitrovice.

### Pokušaj samostalnog građenja pruge

Srpska javnost nije blagonaklono gledala na napore da se izgradi železnica. U Skupštini se javno izražavalo mišljenje da je železnica u ovom trenutku nepotrebna Srbiji budući da zemlja još uvek nije dovoljno ekonomski razvijena, zanemarujući činjenicu da bi železnica doprinela privrednom uzletu države.

Osim toga, budući da je rat sa Turskom bio izvestan, smatralo se da bi svako dodatno zaduživanje dodatno opteretilo državnu kasu. Pored svega navedenog, u Skupštini se isticalo i da pozicija Srbije nije bila dovoljno jaka i sigurna i da postoji realna opasnost da ne dođe do povezivanja na tursku mrežu pa bi srpska pruga imala samo lokalni karakter. Opozicija je navodila i mogućnost invazije od strane Turske ili Austrougarske putem železnice.



Izvor: Zbornik zakona, Uredaba i raspisa po struci građevinskoj, Beograd 1885.

Prvi pokušaj da se samostalno izgradi železnica u Srbiji pada u 1871. godinu kada su građani Požarevca dali predlog da se izgradi 40km duga pruga koja bi ovaj grad povezivala sa Dubravicom. Dubravica je mesto na ušću Velike Morave u Dunav koje je u XIX veku predstavljalo važno пристаниште budući da se upravo tu obavljalo ukrcavanje svinja namenjenih izvozu za Austrougarsku na skelu. Budući da su svinje bile jedan od najbitnijih izvoznih „artikala“ Srbije, ovaj predlog je naišao na jako dobar odziv. Namesništvo je dalo ovlašćenje, a Narodna skupština donela 21. oktobra 1871. godine Zakon o povlastici za građenje gvozdenog puta od Požarevca do Dubraveice kojim je Akcionarskom društvu pod nazivom „Prvo srpsko požarevačko željezničko društvo“ dato pravo gradnje i eksploatacije ove pruge. No, budući da su predviđeni troškovi gradnje bili ogromni, od ovog projekta se odustalo.

U vreme konzervativne Vlade Jovana Marinovića, koja je 1873. godine zamenila liberalnu Ristićevu,

smatralo se da je gradnja železnice, u stvari obezbeđivanje da deo trase glavne evropske železničke magistrale pređe preko Srbije. Marinović je bio čovek koji je obrazovanje stekao u Parizu, ali je bio rado viđen u Rusiji pa se smatralo da će on uspeti u onome što njegovom prethodniku nije pošlo za rukom.



*Knez, kasnije kralj Milan Obrenović,  
Izvor: D. Arnautović „Istorija Srpskih železnica  
1850 – 1918“, Izdavačko preduzeće „Privrednik“,  
Beograd, , 1934, str. 27*

Ministar građevina Kosta Magazinović naložio je ponovno proučavanje trase pruge, a na tim poslovima bili su angažovani domaći inženjeri. Tim inženjera je dobio zadatak da prouči moguću trasu kroz dolinu Morave do Aleksinca, tačnije do granice. Magazinović je pozvao francuskog inženjera Ponseja da izvrši trasiranje. Ovaj je, u saradnji sa određenim domaćim inženjerima postavio trasu od Beograda do Aleksinca koja je išla dolinom Morave i koja je predstavljala bazu za izradu konačne

trase pruge Beograd – Niš. Naravno, ključni problem je bilo obezbeđivanje veza ka Carigradu i ka Solunu. Raspisana je licitacija, ali se prijavio samo jedan učesnik.

Austrougarska se povukla budući da je bilo jasno da Srbija želi da izgradi prugu nezavisno od nje.

### Velika istočna kriza

Do velike prekretnice dolazi izbijanjem srpsko-turških ratova vođenih od 1876. do 1878. godine. Ovaj period je kod nas poznat kao period ratova za nezavisnost, dok se u svetskoj historiografiji, zbog umešanosti velikih sila i rusko-turskog rata naziva Velikom istočnom krizom. U ovaj sukob koji je trajao od 1876. do 1877. godine umešale su se velike sile, a prednjačile su austrougarska i Turska. Na Carigradskoj konferenciji održanoj od 11. decembra 1876. do 20. januara 1877. godine i koja je značila okončanje sukoba, Srbija nije dobila ništa osim priznanja dotadašnjih granica. Međutim, pošto je sklopila dogovor sa Austrougarskom o podeli interesnih sfera na Balkanu i priznala Monarhiji pravo da može u svakom trenutku okupirati Bosnu i Hercegovinu, Rusija je 12. aprila 1877. godine objavila rat Turskoj. U sukob su, na strani Rusije, ušle i Ujedinjene Kneževine Moldavije i Vlaške (buduća Rumunija) i, posle ruske pobeđe kod Plevne i Srbije. Turska je pobeđena, primirje je sklopljeno u Jeddenu 17. januara 1878. godine, a mir 21. februara u San Stefanu u blizini Carigrada.

### Berlinski kongres

U Berlinu je, radi preispitivanja San-stefanskog ugovora, u periodu od 13. juna do 13. jula 1878. godine održan kongres kojem su prisustvovali predstavnici velikih sila: Austrougarske, Italije, Nemačke, Velike Britanije, Rusije i Francuske, kao i četiri balkanske zemlje: Srbije, Grčke, Rumunije i Crne Gore koje su imale pravo prisustva, ali ne i direktnog učešća. Obaveza Srbije bila je da izgradi, veže i eksploatiše projektovane železničke linije koje će se protezati do stare granice kod Aleksinca i dalje, ka Belovi i, sa druge strane, ka pruzi Solun – Kosovska Mitrovica koja je izgrađena 1874. godine u sklopu aranžmana Turske i barona Hirša. Istovremeno, Srbija je bila obavezna da izgradi i

Dugo putovanje do "gvođenog puta"

eksploatiše prugu Beograd – Niš. Konvencija je Austrougarsku obavezala da, u istom roku, svoju železničku mrežu poveže sa novoizgrađenom srpskom. Kao mesto kod kojeg će dve železničke mreže biti povezane određen je Beograd. Obe potpisnice su se saglasile da će ulagati zajedničke napore u pregovorima oko povezivanja sa Bugarskom i Otomanskim carstvom.

Srbija se obavezala da će na svojim budućim železnicama primenjivati austrijske standarde što je značilo da će gradnja i eksploatacija biti ista kao i na austrougarskim železnicama. Postoje podaci da je grof Andrašić insistirao na potpisivanju Berlinskog ugovora zato što se pitanje srpske železnice potezalo dvanaest godina bez ikakve garancije da će Srbija železnicu i izgraditi. Ovakav ugovor je Srbiju obavezao da izgradi prugu.

### Od Berlinskog kongresa do Železničke konvencije

Odmah po potpisivanju Berlinskog ugovora, 14. jula 1878. godine, Srbija je donela Zakon kojim se „Ugovor zaključen između Austrougarske i Srbije 26. juna (8. jula) 1878. godine u Berlinu koji odnosan na željeznicu, na trgovinu i na prosecanje Đerdapa“ potvrđuje. U Članu 4. ovog zakona se naglašava da Zakon o građenju željeznice od Beograda do Alek-

sinca i dalje do granice donet 12. marta 1875. godine ostaje na snazi, ali samo ako nije u koliziji sa Zakonom o verifikaciji Berlinskog ugovora.

Odmah posle potpisivanja Berlinskog ugovora započelo se sa proučavanjem trase deonice pruge od Đunisa, dolinom Morave do Ristovca i dolinom Nišave do bugarske granice. Rukovodilac ovih radova bio je zagrebački inženjerski savetnik Avgustin.

Po potpisivanju ugovora, Austrougarska je počela sa pritiscima na Srbiju da što pre započne gradnju pruge. No, situacija u Srbiji bila je daleko od idealne. Ratovi su prouzrokovali ekonomsku krizu, a za gradnju pruge su bila neophodna ogromna sredstva. Takođe, opozicija se u Skupštini bunila i na sve moguće načine pokušavala da osujeti gradnju.

U Srbiji toga doba vladalo je rusofilsko raspoloženje, iako je Rusija u San Stefanu ostavila Srbiju na cedilu. Čak je i Ristić, rusofil do srži i veliki austrofob pristao na potpisivanje Berlinskog ugovora.

Pritisci severnog suseda na Srbiju započinju već u junu 1879. godine kada je Andrašić naredio austrougarskom poslaniku u Beogradu, baronu Herbertu, da pozove srpsku vladu da u Beč pošalje delegata radi pregovora. Već 9. jula srpska vlada je primila poziv i delegirala ministra građevina iz Vlade Jovana



Nördliche Ansicht der Festung Belgrad.

Beograd u devetnaestom veku, Izvor: [beogradudevetnaestomveku.wordpress.com](https://beogradudevetnaestomveku.wordpress.com)

Ristića generala Ranka Alimpića da zastupa Srbiju na pregovorima u Beču. Tamo je sačinjen detaljan elaborat koji je poslat obema vladama na razmatranje. Alimpić je istakao da Srbija može da odobri najvažnije delove elaborata. Dve tačke na kojima je Austrougarska insistirala bile su da se spajanje srpskih železnica na jugu ne može desiti pre nego što se one spoje sa austrougarskim na severu i da se u pogledu železničkih tarifa Srbija mora pridržavati tarifa ugarskih železnica. Austrougarska je na prvoj tački insistirala kako bi se osigurala da Srbija, iz bilo kog razloga, ne odustane od spajanja sa evropskim železnicama i okrene se spajanju sa otomanskim.

No, i pored dogovora i načelnog usaglašavanja, u oktobru iste godine predsednik Vlade Jovan Ristić Austrougarskoj šalje notu u kojoj pobija pogodbu ističući da se, u skladu sa Berlinskim ugovorom, pregovori moraju započeti sa Turskom i Bugarskom. Ovu primedbu je Austrougarska odbila istakavši da je, pre bilo kakvih pregovora sa Bugarskom i Otomanskim carstvom neophodan dogovor Srbije sa Dvojnomoj monarhijom kako bi se u dalje pregovore ušlo sa jasno definisanim predlozima. Srbija se saglasila sa ovim odgovorom.

Od Srbije je zatraženo da pošalje svog predstavnika



Jovan Ristić, Izvor: D. Arnautović „Istorija Srpskih železnica 1850 – 1918“, Izdavačko preduzeće „Privrednik“, Beograd, 1934, str. 29

u Beč, a Austrougarska je krajem 1879. godine naložila svom poslaniku u Srbiji, baronu Herbertu, da otputuje u Niš i ostane tamo dok ne reši sva pitanja ugovora.

Ovde je bitno napomenuti da su u Austro-ugarskoj postojale dve struje suprotstavljene po pitanju trase evropske magistrale. Austriji je odgovarao put preko Bosne, dok je Ugarskim interesima pogodivala trasa preko Srbije. Prirodno, srpski interes je bio da pruga pređe preko njene teritorije.

Raspoloženje u Srbiji nije bilo blagonaklono prema severnom susedu. Pravo da ova država okupira Bosnu i Hercegovinu i da se proširi južno od Novog Pazara, do Mitrovice, izazvalo je veliki gnev srpske javnosti. Čak je i definitivna odluka o gradnji pruge izazvala nezadovoljstvo budući da je uzimanje zajma podrazumevalo povećanje poreza i drugih dažbina.

Rusija, takođe, nije bila mirna. Iako je zvanična Rusija uputila Srbiju na saradnju sa Austrougarskom u vezi sa gradnjom železnice, slavenofilska struja koja je imala određeni uticaj huškala je na rat sa Austrougarskom i pokušavala da se umeša u srpsku politiku.

Činjenica je da Srbija pokušava da se odupre prevelikom austrougarskom uticaju. Početkom 1880. godine, predsednik srpske vlade Jovan Ristić je, sa engleskim poslanikom u Beogradu, zaključio trgovinski i carinski ugovor, a jedno englesko-belgijско društvo je dobilo koncesije za gradnju deonice pruge Niš – Vranje.

Austrougarska nije mirno gledala na ovaj potez. U Parlamentu je nastala čitava povika na Srbiju koja je optužena da krši međunarodne sporazume. Na pregovorima održanim 18. januara u Beču, na kojima su utvrđena opšta načela gradnje železnice, Srbiju je zastupao Manojlo Marić, ministar „na raspoloženju“.

Ovi pregovori su bili veoma naporni. Padale su teške reči, a Srbija je pritiskana na sve moguće načine. Austrougarska je zahtevala gradnju deonice od Niša do Caribroda i od Niša do Ristovca bez obzira na veze, optuživala Srbiju da pokušava da izbegne

Dugo putovanje do "gvođenog puta"

međunarodne obaveze, pretila zatvaranjem granica i zabranom uvoza srpske robe, što bi za Srbiju bilo katastrofalno. Austrougarsku je u tim pritiscima pomagala i Nemačka preko svog poslanika u Beogradu.

Osim tačaka koje se odnose na pitanje tarifa, Austrougarska je insistirala na tačkama koje su se odnosile na izbor društva koje će dobiti koncesiju za gradnju pruge. Naime, uveliko se govorkalo o ruskom preduzimaču Baranovu koji bi primio koncesiju za gradnju pruge bez državne garancije, a pregovori su prekinuti kako bi srpski predstavnik sačekao instrukcije od svoje vlade.

Vest da je Baranov dobio koncesiju se pokazala kao netačna. Austrougarska je, najzad, pristala da se ogranak železnice od Niša do bugarske granice ne gradi pre nego što se osigura veza sa bugarskim železnicama. Veza sa Turskom nije dovođena u pitanje budući da je već postojala pruga Solun – Kosovska Mitrovica kao jedina veza Turske sa Evropom, pa je i ova država imala interes da se pruge povežu.



Čedomilj Mijatović, izvor: D. Arnautović „Istorija Srpskih železnica 1850 – 1918“, Izdavačko preduzeće „Privrednik“, Beograd, 1934, str. 162

Austrougarska se sa svoje strane obavezala da će izgraditi 340 km dugu prugu koja će povezivati Budimpeštu i Beograd, koja će biti postavljena paralelno sa glavnim vodenim putevima, kao i sa po-

stojećom prugom kroz Banat, preko koje bi mogla da se približi Smederevu i tako sebi smanji troškove. Dogovoreno je da pruga Budimpešta – Beograd prolazi kroz naseljena mesta. Potegnuto je i pitanje mosta na Savi kod Beograda i dogovoreno da obe ugovorne strane zajednički snose troškove gradnje mosta. Na dnevnom redu bilo je i održavanje pruge od mosta do beogradske stanice, što je ustupljeno Ugarskim železnicama, kao i o zajedničkoj stanici Zemun.

Konačno je 28. marta 1880. godine sklopljena Železnička konvencija između Srbije i Austrougarske.

Konvenciju je u ime Srbije potpisao Manojlo Marić, a u ime Austrougarske Josif baron Švegel. Jasno je naglašeno da Železnička konvencija nije rezultat Ugovora od 26. juna (8. jula) 1878. godine, već člana 37. Berlinskog ugovora. Konvencija je Srbiji omogućavala tri železničke veze: sa Austrougarskom na severu, Bugarskom na jugoistoku i Turskom na jugu.

Preostalo je samo da Skupština u Srbiji odobri Konvenciju, pa da se raspiše licitacija, a, po ratifikaciji ugovora, da se počnu pregovori sa Bugarskom. No, u srpskoj Skupštini, opozicija opstrukcijama sprečava glasanje o Železničkom ugovoru, o čemu piše i inostrana štampa. Zbog svih obrta u železničkoj politici, u aprilu 1880. godine ministar građevina general Alimpić podneo je ostavku, a na njegovo mesto je postavljen Stevan Zdravković.

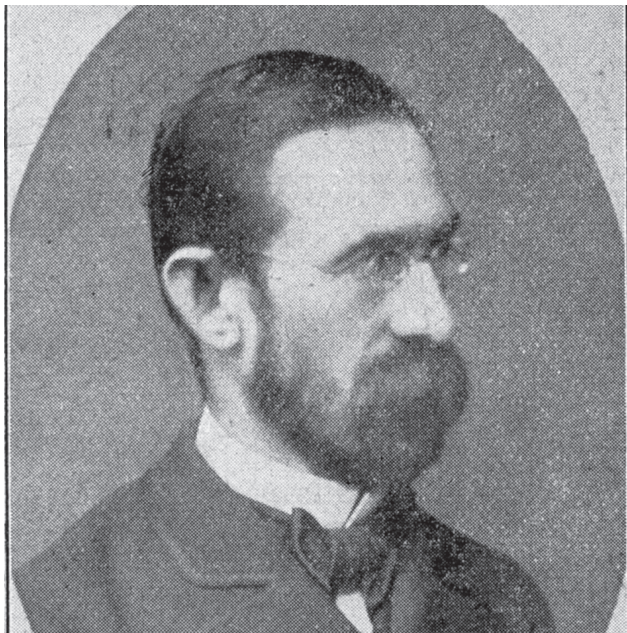
Da bi se pravilno shvatila sva previranja u periodu koji neposredno prethodi gradnji prve srpske železnice, potrebno je sagledati prilike koje su vladale u Srbiji toga doba. Zemlja kojoj je tek priznata nezavisnost nalazi se u fazi izgradnje svojih institucija i trudi se da „uhvati korak“ sa mnogo razvijenijim evropskim zemljama. Privreda je na niskim granama iako se radi na njenom razvoju, obrazovanje takođe, iako se i u tu oblast mnogo ulaže, školovanih je nedovoljno, iako se odabrani učenici šalju u inostranstvo na školovanje, a iz razvijenih zemalja „uvoze“ stručnjaci, mahom Srbi, ali i drugi kako bi doprineli ubrzanom razvoju mlade države. No, političke prilike su nestabilne.

Srbija jeste stekla nezavisnost, ali se izložila au-

strougarskom uticaju, dok je srpski izvoz direktno zavisio od te države. S druge strane, Srbija nije imala na koga da se osloni.

Radikali u Skupštini direktno optužuju Vladu da je prihvatanjem Železničkog ugovora radila u korist stranih interesa, zanemarujući interese svoje zemlje. No, Konvencija je u Skupštini usvojena sa 122 glasa za, 40 protiv i 3 uzdržana, 3. juna 1880. godine, donošenjem Zakona o potvrđivanju konvencije.

Sa svoje strane, Austrougarska se pripremala za gradnju železnice Budimpešta–Beograd. U maju 1880. godine Ugarski Parlament doneo je „Osnov zakona o gradnji železnice od Budimpešte preko Zemuna do zemaljske granice i ovoj železnici spadajuće pobočne pruge“. Izrađen je predračun prema kojem je za gradnju mosta kod Novog Sada bilo potrebno izdvojiti 1.370.000 forinti, za tunel u Petrovaradinu 290.000 forinti, a za onaj u Čortanovcima 716.000. Predviđena vrednost izgradnje Zemuskog useka bila je 600.000 forinti. Tome je trebalo dodati i iznos za polovinu troškova gradnje mosta na Savi kod Beograda procenjenog na 675.000 forinti i troškove gradnje donjeg i gornjeg stroja glavne pruge i pobočne pruge u Kaloču.



*Milan Piroćanac, izvor: D. Arnautović „Istorija Srpskih železnica 1850 – 1918“, Izdavačko preduzeće „Privrednik“, Beograd, 1934, str. 153*

## Kako naći sredstva za gradnju pruge?

Srbija je bila nestabilna zemlja, iscrpljena ratovima, privrede koja je tek počela da se razvija i sa slabim uticajem u svetu. Kao takva, nije bila u poziciji da se upušta u političke "avanture" i bila je prinuđena da se prikloni jačima od sebe da bi, koristeći njihove interese, izvukla najviše benefita za sebe.

U Srbiji je vladalo nepoverenje zbog tolikog „šurovanja“ s Austrougarskom. U novembru 1880. godine pala je Ristićeva vlada, a novu vladu formirao je Milan Piroćanac, naprednjak. Piroćančeva vlada je smatrala da Srbija mora da se pridržava odredaba Berlinskog ugovora, što znači da, kako zna i ume, mora da sagradi železnicu. Osim toga, ova vlada je i te kako bila svesna da zemlja koja tek što je stekla nezavisnost mora svim silama da radi na poboljšanju sopstvene ekonomije, a da je železnica glavni preduslov za to.

No, nepoverenja je bilo i stoga što su sve konvencije sastavljali austrougarski eksperti, a srpski delegati su od svoje vlade dobili instrukcije da bez diskusije prime konvenciju. Ta činjenica izazvala je buru u tadašnjoj javnosti.

Iste godine i u Austrougarskoj dolazi do pogoršanja unutrašnjih prilika. Grof Taaf je formirao vladu i zamenio dotadašnjeg ministra finansija. Veliki finansijeri nisu bili blagonakloni prema novoj vladi koja je ostala izolovana. Ovo je teško palo velikoj i moćnoj Austrougarskoj koja se Berlinskim ugovorom obavezala da će izgraditi 340 km dugu prugu od Budimpešte do Beograda. No, kao i sve vlade ranije i ova vlada shvata značaj povezivanja Beča sa Carigradom i Solunom i nastoji da svim sredstvima sprovede ovu politiku.

Dogovori su napravljeni, Ugovori sklopljeni, a obe potpisnice su se našle u istom, velikom problemu – kako obezbediti sredstva za gradnju.

U Srbiji je i dalje jaka rusofilska struja, a poslovično nepoverenje prema Austrougarskoj otežavajuća okolnost da se sprovedu sve odredbe Ugovora. Zato Srbija od svog severnog suseda dobija čvrsta uveravanja da neće iskoristiti sva prava koja joj je Berlinski ugovor omogućavao, te da te strane može biti spokojna.

Dugo putovanje do "gvođenog puta"



Срби улазе у освојени град Ниш.

*Oslobođenje Niša, izvor: wikipedia*

Benjamin fon Kalaj, među Srbima ozloglašeni upravnik Bosne i Hercegovine i autor „Istorije srpskog naroda“ prvi je, u aprilu 1881. godine, predložio da se sastavi tajna izjava o železničkom pitanju kojom bi se Austrougarska obavezala da izgradi železničku vezu preko Srbije do Soluna. Tadašnji ministar inostranih poslova u Piroćančevoj vladi (kasniji ministar finansija u istoj vladi) Čedomilj Mijatović je tada, u Beču, dobio vrlo jasan odgovor da se Austrougarska mora zaštititi od ruskog prodora bilo okupacijom Srbije, bilo sporazumom. Srbija je bila prinuđena da se odrekne pretenzija u Bosni i Hercegovini, kao i da se obaveže na neutralnost u slučaju oružanog sukoba Austrougarske i Rusije. Zauzvrat, austrougarska je spremna da Srbiji prizna status kraljevine i da joj dozvoli proširenje ka jugu, ali ne do Mitrovice, Soluna i Albanije. Tajnu konvenciju je u Beograd, na potpis i ozvaničenje, doneo punomoćnik cara, poslanik Herbert. Ovaj dokument koji je kasnije omogućio Srbiji da se proglasi za Kraljevinu, kao i da u trenutku pada Generalne unije, o čemu će biti reči kasnije, austrijski poslanik pruži pomoć Srbiji da izbegne štetu.

Godine 1880. Srbija je već bila „pritisnuta uza zid“ da ispuni ono na šta se obavezala međunarodnim ugovorom – da izgradi železnicu. Odlučeno je da se železnica izgradi o sopstvenom trošku, putem

zajma, a ne putem koncesije. U julu 1880. godine formirana je velika komisija koju je činio 21 član, a koja je morala da odgovori na tehnička i finansijska pitanja u vezi sa železnicom. Komisijom je predsedavao predsednik Državnog saveta Đorđe Cenić, a članovi su, između ostalih, bili industrijalac Đorđe Vajfert, inženjer i industrijalac, vlasnik kostolačkog rudnika i parnog mlina na „Prokopu“ Franjo Všetački, načelnik u Ministarstvu finansija Sreten Popović, ministar „na raspoloženju“ Stojan Veljković.

Srbija je, kao što je već rečeno, odmah po zaključenju Konvencije morala da započne gradnju pruge, a osnovni uslov za to bilo je pronalaženje povoljnog zajma. Kako je bilo reči o maloj, odskora nezavisnoj zemlji sa minimalnim uticajem u svetu, dobijanje zajma je bilo gotovo nemoguće bez učesća neke velike sile, u ovom slučaju Austrougarske koja je i sama imala interes da se sa gradnjom srpske pruge što pre započne.

### **Bontu stupa na scenu**

Pol Ežen Bontu (1820–1905) bio je francuski inženjer koji je, u periodu od 1860. do 1877. godine radio za austrijsku železničku kompaniju „Südbahn-Gesellschaft“, koja je otkupila austrijske Juž-

ne železnice i, u doba kada je Bontu radio za njih, gradila prugu Maribor – Klagenfurt – Vilah. Godine 1878. osnovao je „Union generale“ u Parizu koja je, uz svesrdnu podršku austrougarskog ministra finansija Tafa postala glavni rival grupi „Rotšld-Kreditanstalt“. Bila je to jaka finansijska organizacija. Bontu je živio u Beču i ponudio je usluge svoje kompanije austrougarskoj vladi. Dekret o koncesiji datoj „Union generale“ (Generalna unija) za formiranje „Kraljevsko-carske Austrougarske Zemaljske banke“ ili „Lender banke“ objavljen je 17. oktobra 1880. godine. Istovremeno, Bontu je preko srpskog poslanika u Beču stupio u kontakt sa srpskom vladom.

Srpska vlada je objavila uslove konvencije i licitaciju zakazala za oktobar 1880. godine, no, budući da je u to doba još uvek na vlasti bila prorуска Ristićeva vlada, Bontu se nije prijavio za ovu licitaciju. Odlučio je da čeka i, za to vreme, u Beču razvio propagandu protiv raspisivanja licitacije. Srpskom poslaniku je otvoreno izjavio da će Generalna unija na sebe preuzeti zajam, gradnju i eksploataciju, ali samo u slučaju da srpska vlada ima određene ruke da sama odlučuje o izboru bez ikakvog uticaja sa strane.

Na oktobarskoj licitaciji pojavili su se ruski preduzi- mač Baranov, kao i jedno francusko-belgijsko društvo.

Ristićeva vlada je pala 22. oktobra, a već 26. oktobra 1880. godine Milan Piroćanac formira Vladu koja je bila proaustrougarska. Za ovu vladu je pitanje železnice bilo prioritet, a glavnu ulogu u rešavanju ovog pitanja igrao je lično knez Milan Obrenović i tadašnji ministar inostranih dela (do 10/22.10.1881. godine kada postaje ministar finansija).

Vlada je poslala Mijatovića u Beč da pregovara sa austrougarskim mini-strom spoljnih poslova. Srpski ministar inostranih dela je uveravao svog austrougarskog kolegu da će Srbija ispuniti svoju obavezu i izgraditi železnicu kao što je ugovoreno. Austrougarska je bila izričito protiv davanja koncesije za gradnju srpske železnice bilo kojem ruskom društvu, a naročito ne Baranovu. Činjenica, Bontua nikada niko od austrougarskih zvaničnika koji su učestvovali u pregovorima nije pomenuo, ali je bila javna tajna da Austrougarska protežira ovog bankara.

Već u decembru 1880. godine raspisana je nova licitacija. Za nju su se prijavila tri društva iz Pariza, dva iz Engleske, jedno iz Belgije, jedno mešovito, rusko-belgijsko društvo i, naravno, Generalna unija.

Bontu je delegirao grofa D`Arkura da donese neophodnu dokumentaciju za licitaciju u Beograd, a u januaru 1881. godine se pojavio sa čitavom svitom u kojoj su bili generalni direktor austrijske banke i savetnik austrijske vlade Han, kao i jedan interesantan činovnik austrougarskog Ministarstva inostranih poslova, Mihail Rozen. Ovo je bio čovek velike inteligencije i vrstan poznavalac prilika u Srbiji. Bontuova ponuda je bila takva da je predlagao da sva neophodna sredstva i da, zauzvrat, u narednih trideset do pedeset godina eksploatiše prugu. Ponuda ruskog preduzimača bila je slična, ali nije se smelo zaboraviti austrougarsko insistiranje da se ruska društva zaobiđu. Ostale firme dale su ponudu na sistemu koncesije, što je unapred određeno kao neprihvatljivo.

No, pitanje železnice u Srbiji je stajalo u tesnoj vezi sa antagonizmom dveju velikih sila – Rusije i Austro-ugarske. Vlada je bila austrofilaska, dok je javnost, a i Pašićevi radikali koji su tada predstavljali opoziciju, tražili da se radovi prepuste ruskim kompanijama.

Odmah po dolasku u Srbiju Bontu započinje seriju sastanaka sa najuglednijim ljudima iz srpskog političkog i društvenog života, između ostalih i sa ujakom kneza Milana, generalom Katardžijom. Katardžija je bio ključni faktor u jednoj od najvećih korupcionaških afera u istoriji Srbije. Poznato je, a mnogo kasnije i objavljeno u pamfletu „Bomba“ koji je sastavio Tasa Ivković, da su predstavnik Generalne unije D`Arkur, ali i sam Rozen, naveliko davali velike svote novca srpskim zvaničnicima kako bi prošla Bontuova ponuda. Što je najgore, ovo podmićivanje nije bilo tajno. Nastao je pravi rat između provladinih i opozicionih medija. O podmićivanju se piše javno, a Vlada optužuje za korupciju.

Ovaj skandal je pratio i beležio engleski poslanik Guld, koji je o svemu izvestio svoju Vladu, ne izostavivši ni detalj da je u aferu upleten i knez Milan lično. Ubrzo je Guld uklonjen iz Beograda.

Mijatović kojem je i samom ponuđen mito, odugo-

Dugo putovanje do "gvozdenog puta"

vlačio je sa dodelom koncesije Bontuu i tek je na intervenciju austrougarskog poslanika pred Ministarski savet kojim je predsedavao knez, izneo svoj referat. U referatu je naveo da je Bontuova ponuda najbolja, ali da Uniju ne treba prihvatiti zbog korupcije. No, Bontu se dobro osigurao u srpskim krugovima. Osim toga, ono što se znalo o tom čoveku – njegov konzervativizam, pripadništvo katoličkoj frakciji u Francuskoj, imponovalo je tadašnjoj konzervativnoj srpskoj javnosti.

Vlada se odlučila za Bontuovu ponudu, ali odredbe Ugovora o zajmu, građenju i eksploataciji železnice (Opšta konvencija) potpisana 22. januara 1881. godine koji je iznet pred Skupštinu 4. marta 1881. godine nisu bile predstavljene javnosti. U Skupštini počinje pravi rat.

Opozicija Bontua smatra austrougarskim čovekom, nekom vrstom kukavičjeg jajeta koje je podmetnuto Srbiji, a Vladu optužuje da je „radila ispod žita“.

Prema Opštoj konvenciji Bontu je dobio pravo da osigura zajam za izgradnju pruge Beograd–Vranje, sagradi prugu i obrazuje društvo za eksploataciju pruge. Iznos zajma bio je 71.400.000 dinara. Za pokrivanje eventualne razlike koristila bi se sredstva iz rezervi kamate i viška, dok je na teret Vlade išao trošak gradnje polovine mosta, veze mosta i stanice i trošak nadzora, kupovine i zakupa zemljišta i objekata koje nije smelo biti više od 6.000 po kilometru. Kao garanciju, Vlada je pristala da izda 200.000 obveznica čija je pojedinačna vrednost iznosila 25 dinara godišnje, a koje su mogle biti isplaćivane šestomesečno. Vlada se obavezala da će plaćati kamatu na zajam, glavnici i višak određen za isplatu troškova gradnje u zlatu.

Radikali su smatrali da je Vlada načinila ogromnu grešku ustupivši gradnju pruge Bontuu bez javnog nadmetanja, što bi bilo u skladu sa zakonom. Vlada se branila da bi, u slučaju licitacije, posao mogla da dobije kompanija čiji se interesi ne bi poklapali sa nacionalnim interesima. Kao odgovor na to, radikali su iznosili činjenicu da je Vlada davanjem koncesije Generalnoj uniji srpsku železnicu bukvalno poklonila Austrougarskoj jer je Bontu bio osnivač „Lender banke“.



*Spomenik Jovanu Ristiću u Kragujevcu,  
Foto: Vanilica, Izvor: wikipedia*

U Skupštini je, u februaru, formirana petnaestočlana komisija sa zadatkom da ispita valjanost ugovora. Tehnički referenti ove komisije bili su radikalni poslanici Nikola Pašić i Pera Velimirović, obojica inženjeri.

Komisija je, prema mišljenju opozicije, radila pod uplivom Vlade, a nije imala dovoljno vremena da detaljno izučiti sve aspekte Ugovora. Većina članova komisije je pristala na ratifikaciju ugovora, a manjina koju je predvodio Pašić je izradila referat koji je predočila Skupštini. Manjina je smatrala da je sklopljen ugovor štetan po Srbiju, da je određena ogromna kamata, a da polugodišnje plaćanje rate kredita povećava troškove. Osim toga, smatrala je da je tromesečna isplata radova besmislena budući da je predviđeno da se obveznice vuku za isplatu na svakih šest meseci. Primedba manjine je bila i da nije predviđena kontrola nabavke voznih sred-

stava. Takođe, smatralo se da je suma određena za gradnju beogradske stanice premala, a da se preduzimač osigurao da se sredstva za razliku u troškovima obezbede iz zajma. Još jedna bitna primedba se odnosila na neobjavljivanje informacija.

Takođe, dovodi se u pitanje i stvarni kapital društva koje je dobilo koncesiju, tačnije, insinuira se da je netačno prikazan mnogo veći kapital. List „Videlo“ objavljuje da Generalna unija raspolaže sa 200 miliona franaka kapitala, dok „Novi vek“ navodi svega pedeset miliona.

Vlada je smatrala da je 7 % kamate prihvatljivo, kao i činjenica da preduzimač na početku ne može da srpske obveznice pušta na berzu. Pored toga, Vlada je smatrala da je bitno što je ugovoreno da se prilikom projektovanja i gradnje moraju poštovati srpski zakoni i da će železnica funkcionisati isključivo prema srpskim zakonima, kao i da će se zapošljavati srpsko stanovništvo.

Istovremeno, Vlada u svojim javnim istupima prvenstveno preko „Srpskih novina“ zabašuruje činjenicu da je u sve upetljena „Lenders banka“, već ističe da je reč o francuskom društvu i francuskom kapitalu.

Zaključuju da Beograd nije hteo otvoreni izbor austrougarskog društva da se ne bi zamerao Engleskoj i Rusiji.

No, većinom glasova u Skupštini ozakonjena je Opšta konvencija. Gradnja srpske železnice mogla je da počne.

### Opšta konvencija

Odmah po dolasku u Srbiju Bontu započinje seriju sastanaka sa najuglednijim ljudima iz srpskog političkog i društvenog života, između ostalih i sa ujakom kneza Milana, generalom Katardžijom. Katardžija je bio ključni faktor u jednoj od najvećih korupcionaških afera u istoriji Srbije. Poznato je, a mnogo kasnije i objavljeno u pamfletu „Bomba“ koji je sastavio Tasa Ivković da su predstavnik Generalne unije D`Arkur, ali i sam Rozen naveliko davali velike svote novca srpskim zvaničnicima kako bi prošla Bontuova ponuda. Što je najgore, ovo podmićivanje nije bilo tajno. Nastao je pravi rat između provladinih i opozicionih medija. O podmićivanju se piše javno, a vlada optužuje za korupciju.

Ovaj skandal je pratio i beležio engleski poslanik



*Beogradska železnička stanica 1884. godine, Fond železničkog muzeja*

Strana štampa, briselski „Le Nord“, antiaustrijski list ističe da je D`Arkur ugovor odneo u Beč i izruguje se tvrdnjama da je reč o francuskom društvu i francuskom kapitalu koji sa Austrougarskom nema veze. I „Deutsche Zeitung“ ističe politički karakter ovakvog izbora društva budući da je Bontu u tesnoj vezi sa austrijskom bankom.

Guld koji je o svemu izvestio svoju vladu ne izostavivši ni detalj da je u aferu upleten i knez Milan lično. Ubrzo je Guld uklonjen iz Beograda.

Mijatović kojem je i samom ponuđeno mito, odgovlačio je sa dodelom koncesije Bontuu i tek je na intervenciju austrougarskog poslanika pred

Dugo putovanje do "gvođenog puta"

Ministarski savet kojim je predsedavao lično knez izneo svoj referat. U referatu je naveo da je Bontuova ponuda najbolja, ali da Uniju ne treba prihvatiti zbog korupcije. No, Bontu se dobro osigurao u srpskim krugovima. osim toga, ono što se znalo o tom čoveku – njegov konzervativizam, pripadništvo katoličkoj frakciji u Francuskoj, imponovalo je tadašnjoj konzervativnoj srpskoj javnosti.

Vlada se odlučila za Bontuovu ponudu, ali odredbe Ugovora o zajmu, građenju i eksploataciji železnice (Opšta konvencija) potpisana 22. januara 1881. godine koji je iznet pred Skupštinu 4. marta 1881. godine nisu bile predstavljene javnosti. U Skupštini počinje pravi rat.

Opozicija Bontua smatra austrougarskim čovekom, nekom vrstom kukavičjeg jajeta koje je podmetnuto Srbiji, a vladu optužuje da je „radila ispod žita“.

Prema Opštoj konvenciji Bontu je dobio pravo da osigura zajam za izgradnju pruge Beograd – Vranje, sagradi prugu i obrazuje društvo za eksploataciju pruge. Za pokrivanje eventualne razlike koristila bi se sredstva iz rezervi kamate i viška, dok je na teret vlade išao trošak gradnje polovine mosta, veze mosta i stanice i trošak nadzora, kupovine i zakupa zemljišta i objekata koja nije smela biti viša od 6.000 po kilometru takođe je padala na teret Vlade. Kao garanciju, Vlada je pristala da izda 200.000 obveznica čija je pojedinačna vrednost iznosila 25 dinara godišnje, a koje su mogle biti isplaćivane šestomesečno. Vlada se obavezala da će plaćati kamatu na zajam, glavnici i višak određen za isplatu troškova gradnje u zlatu.

Radikali su smatrali da je Vlada načinila ogromnu grešku ustupivši gradnju pruge Bontuu bez javnog nadmetanja, što bi bilo u skladu sa zakonom. Vlada se branila da bi, u slučaju licitacije, posao mogla da dobije kompanija čiji se interesi ne bi poklapala sa nacionalnim interesima. Kao odgovor na to, radikali su iznosili činjenicu da je Vlada davanjem koncesije Generalnoj uniji srpsku železnicu bukvalno poklonila Austrougarskoj jer je Bontu bio osnivač „Lender banke“.

U Skupštini je, u februaru, formirana petnaestočlana komisija sa zadatkom da ispita valjanost ugovora. Tehnički referenti ove komisije bili su radikalni poslanici Nikola Pašić i Pera Velimirović, obojica inženjeri.

Komisija je, prema mišljenju opozicije, radila pod uplivom Vlade, a nije imala dovoljno vremena da detaljno izuči sve aspekte Ugovora. Većina članova komisije je pristala na ratifikaciju ugovora, a manjina koju je predvodio Pašić je izradila referat koji je predočila Skupštini. Manjina je smatrala da je sklopljen ugovor štetan po Srbiju, da je određena ogromna kamata, a da polugodišnje plaćanje rate kredita povećava troškove. osim toga, smatrala je da je tromesečna isplata radova besmislena budući da je predviđeno da se obveznice vuku za isplatu na svakih šest meseci. Primesba manjine je bila i da nije predviđena kontrola nabavke vozničkih sredstava. Takođe, smatralo se da je suma određena za gradnju beogradske stanice premala, a da se preduzimač osigurao da se sredstva za razliku u troškovima obezbede iz zajma. Još jedna bitna primesba se odnosila na neobjavlivanje informacija.

Takođe, dovodi se u pitanje i stvarni kapital društva koje je dobilo koncesiju, tačnije, insinuiralo se da je netačno prikazan mnogo veći kapital. List „Videlo“ objavljuje da Generalna unija raspolaže sa 200 miliona franaka kapitala, dok „Novi vek“ navodi svega pedeset miliona.

Vlada je smatrala da je 7% kamate prihvatljivo, kao i činjenica da preduzimač na početku ne može da srpske obveznice pušta na berzu. Pored toga, Vlada je smatrala da je bitno što je ugovoreno da se prilikom projektovanja i gradnje moraju poštovati srpski zakoni i da će železnica funkcionisati isključivo prema srpskim zakonima, kao i da će se zapošljavati srpsko stanovništvo.

Istovremeno, Vlada u svojim javnim istupima prvenstveno preko „Srpskih novina“ zabašuruje činjenicu da je u sve upetljan „Lenders banka“ već ističe da je reč o francuskom društvu i francuskom kapitalu.

Strana štampa, briselski „Le Nord“, antiaustrijski list ističe da je D`Arkur ugovor odneo u Beču i izruguje se tvrdnjama da je reč o francuskom društvu i francuskom kapitalu koji sa Austrougarskom nema veze.

I „Deutsche Zeitung“ ističe politički karakter ovakvog izbora društva budući da je Bontu u tesnoj vezi sa austrijskim bankom. Zaključuju da Beograd nije hteo otvoreni izbor austrougarskog društva da se ne bi zamerao Engleskoj i Rusiji.

No, većinom glasova u Skupštini ozakonjena je Opšta konvencija. Gradnja srpske železnice mogla je da počne.

### Radovi mogu da počnu

U maju 1881. godine, na predlog ministra građevina Jevrema Gudovića, pri Ministarstvu građevina osnovano je Železničko odeljenje za građenje i nadzor koje se sastojalo od odseka za građenje i održavanje, Odseka za eksploataciju i opšteg odseka. Novosnovanom odeljenju pridodate su i četiri inspekcije: Inspekcija Beograd-Velika Plana za dužinu od 90km, Inspekcija Velika Plana-Stalać za dužinu od 85 km, Inspekcija Stalać-Niš 64 km, Inspekcija Niš-Vranje 122 km. Personal ovog Odeljenja činila je 41 osoba.

Radovi na izgradnji pruge svečano su započeti 21. juna 1881. godine (po julijanskom kalendaru) pored mosta na Mokroluškoj reci, tik do Topčiderskog puta. U prisustvu kneza Milana Obrenovića i kneginje Natalije, ministara, predstavnika Generalne unije i drugih visokih zvanica, mitropolit Mihajlo je održao bogoslužje nakon čega je knez lično, srebrnim budakom tri puta zakopao zemlju. Potom su radnici koji su čekali taj znak prionuli na posao.

Istina, prvi „ozbiljni“ radovi na izgradnji pruge Beograd – Niš započeti su izgradnjom industrijske pruge koja je povezivala Smederevo i Veliku Planu. Ova pruga nije bila namenjena javnom saobraćaju već je građena u svrhu lakšeg dopremanja građevinskog materijala potrebnog za gradnju glavne pruge. Kod Velike Plane, građa je odvajana i slata za gradnju ka Nišu, a deo za gradnju ka Beogradu. Pruga Smederevo-Velika Plana završena je 1882. godine.

Radovi na izgradnji pruge tekli su nesmetano, a „Srpske novine“ su svakog meseca objavljivale izveštaje o vrsti i toku radova. U jesen 1881. godine, baš u vreme pregovora o stanicama i njihovoj klasifikaciji, u Beograd je stigao i glavni preduzimač, Filip Vitalis. O ovom gospodinu koji je već imao veliko iskustvo u gradnji železnica na Orijentu, beogradska štampa se nije izra-

žavala nimalo laskavo. U nizu članaka optužuje se srpska Vlada da je odabrala čoveka koji je bio upleten u gradnju otomanskih železnica gde se „svi fušeraji trpe i dobro plaćaju“. Jasno je da srpska javnost još uvek nije prihvatila izbor Vlade za kreditora i preduzimača.

Preduzimač se trudio da smanji troškove, državni organi su se, sa svoje strane, trudili da zaštite interese Srbije. To stalno trvenje između predstavnika vlasti i predstavnika Društva, kao i preduzimača najbolje ilustruje činjenica da su strani partneri insistirali da se stanica izgradi na Senjaku, dok je specijalna komisija Vlade zahtevala Baru Veneciju. Sporova je bilo i oko trase kod Jagodine, trasiranja u Bagrdanskom klanču...

### Pad Generalne unije

Na sednici Skupštine održanoj 7. januara 1882. godine, radikali su ponovo pokrenuli pitanje manjkavosti Ugovora. Baš tih dana proneo se glas o bankrotu Generalne Unije. Akcije ove mlade kompanije su tokom 1881. godine, zahvaljujući Konvenciji sa Srbijom doživele vrtoglav rast sa 500 franaka na 3.000, što je izazvalo gnev konkurenata. Bontu je načinio dodatnu grešku uplevši se u sukob sa francuskom vladom koja je, zauzvrat, podržala njegove neprijatelje, a čitavu spletku podržala je i Rusija, gnevna zbog odbijanja da učestvuje u gradnji srpskih železnica.

U pokušaju da se spase, Bontu je od Srbije, tačnije od srpskog ministra finansija Čedomilja Mijatovića, tražio državne železničke obveznice u vrednosti od 60.000.000 miliona franaka. Mijatović je bio upoznat sa krizom u koju je ova kompanija upala, ali je ipak poslao traženu svotu. No, pomenute obveznice nisu imale utvrđenu vrednost na francuskoj berzi pa Bontu nije mogao da ih upotrebi već su ostale zaobljene u stečajnoj masi propalog preduzeća.

Srpska vlada se našla u „nebranom grožđu“. U posao je ušla krajnje naivno poverivši tako važan projekat kompaniji kojoj je gradnja srpske železnice bila prvi veći posao. Opozicija je vršila pritisak na Vladu ističući da je Generalna Unija u francuskim finansijskim krugovima prepoznata kao neozbiljno preduzeće, tražila odgovore na pitanja o finansijskim sredstvima koja su već bila predana Uniji, o sredstvima osiguranja od ovakvih situacija i insistirala da Vlada preduzme sve korake kako bi se izbegla katastrofa.

Dugo putovanje do "gvozdenog puta"

Na vest da je Bontu uhapšen, Vlada šalje Mijatovića u Pariz kako bi, u saradnji sa srpskim predstavnikom u Generalnoj Uniji Aćimom Čumićem i srpskim poslanikom u Francuskoj Jovanom Marinovićem iz stečajne mase izvukao srpske obveznice, ali i našao novu kompaniju koja bi na sebe preuzela obaveze Unije.

Opozicija je nastavila sa traženjem odgovora od Vlade, no, ti odgovori nikada nisu stigli iako je dat dvodnevni rok. Umesto toga, 22. februara 1882. godine, Srbija je proglašena za Kraljevinu Srbiju.

Čedomilj Mijatović u „Uspomenama balkanskog diplomate“ detaljno opisuje svoj hitni put u Pariz i sve događaje u vezi sa spasavanjem srpskih finansija iz stečajne mase Generalne Unije. Tamo je zatekao tešku situaciju budući da je čitava Francuska zapala u finansijsku krizu koja se prelila i u druge delove Evrope. Time je pronalazjenje novog društva koje bi na sebe preuzelo obaveze Generalne Unije bilo teško.

Odmah po dolasku u Pariz, Mijatović je posetio Bontua u zatvoru i tu saznao detalje o korupcionasčkoj aferi od pre godinu dana, kao i o licima koja se mito primila. U knjigama Unije bile su navedena imena nekoliko osoba, ali ona su samo predstavljala paravan za isplate izvesnom „Gospodinu na dvoru“. Mijatović je bio umiren saznanjem da neće doći do skandala koji bi izazvala činjenica da je i kralj lično primao mito od Bontua.



*Pogled na Džep 1885. godine; Foto Lazar Lecter, Fond Železničkog muzeja*

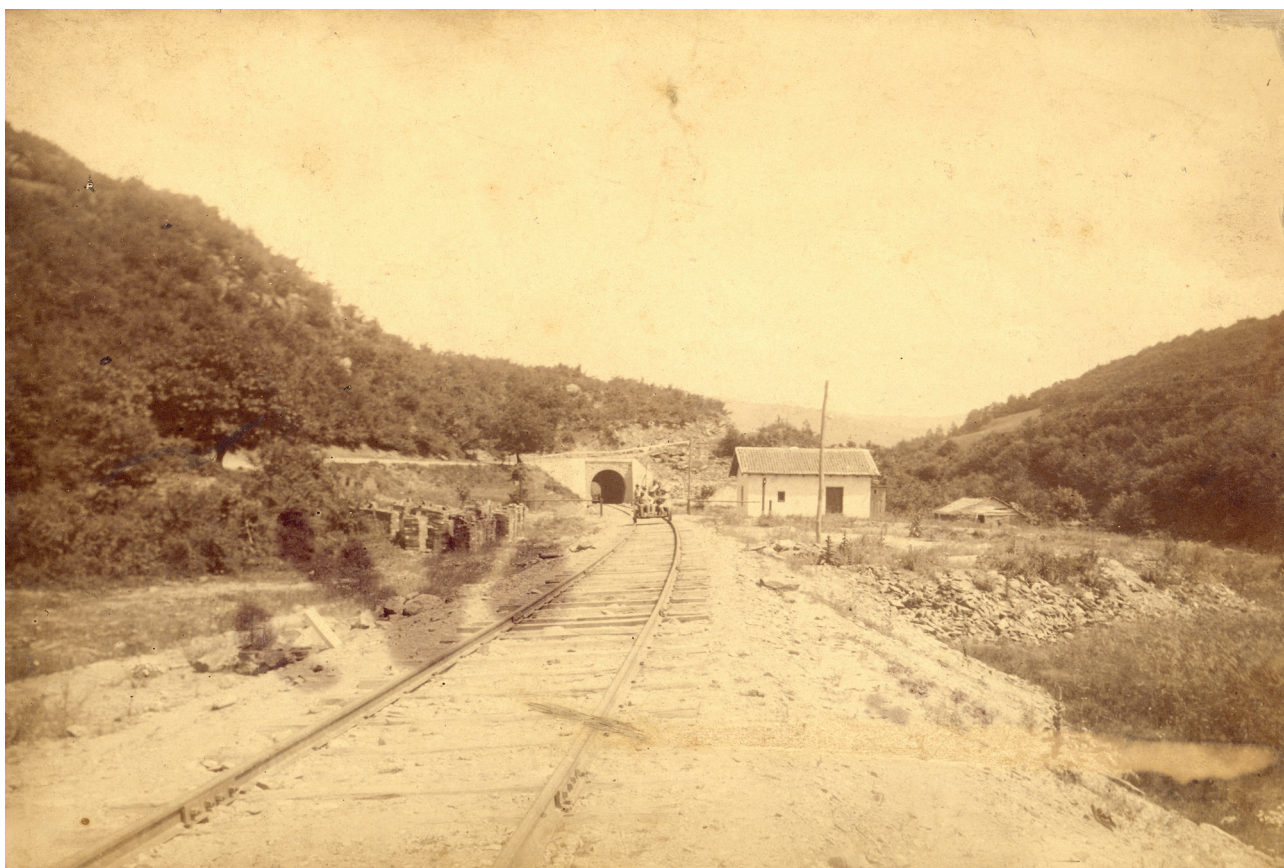
Usledio je sastanak sa starateljen stečajne mase i pokušaj jednostranog raskida ugovora. Ovog staratelja je odredio francuski sud sa zadatkom da radi u interesu kreditora te se on usprotivio raskidu smatrajući da ima pravo da ugovor proda bilo kojoj drugoj kompaniji, istovremeno priznajući pravo Srbiji da takav prenos odobri. Osim toga, naredio je da se radovi na izgradnji srpske železnice nastave, pritom odbivši da povрати sredstva zatečena u kasi Unije.

Pokretanje parnice pred francuskim sudom nije dolazilo u obzir budući da bi se taj proces razvukao do u nedogled, a srpska finansijska sredstva bila zarobljena do okončanja parnice. To bi značilo i da se ni jedna ozbiljna kompanija ne bi prihvatila ovog posla, a Srbija je bila dodatno obavezana ugovorima sa Austrougarskom. Mijatović je bio prisiljen da odustane od iznošenja slučaja pred sud već da prihvati predlog staratelja stečajne mase kako bi se Srbija iz čitavog skandala izvukla sa što manjom štetom.

### Pronalazjenje novog društva

Jedino rešenje bilo je pronalazjenje novog društva, pri čemu je Mijatoviću svesrdnu pomoć pružio austrougarski poslanik u Francuskoj, grof Goluhovski. Uz sve intervencije, za slučaj srpske železnice zainteresovalo se ugledno i finansijski stabilno preduzeće „Comptoir National d'Escompte“ (Narodni kontoar za eskont). Upravni odbor ovog društva činili su: Henč, predsednik, Berar, baron de Burgonj, markiz de Fler Žibar, Živo, H. Goldšmit, baron Samuilo Han, Žilijan Klacko, Levesijer, Monšikur, markiz De Pijen, Arnold Rapol, De Žilijan i Ogist de Skijen, sve ugledni bankari i preduzetnici koji su već imali iskustva. Markiz de Pijen bio je član administrativnog saveta prilikom potpisivanja sporazuma o koncesiji između Porte i barona Morisa Hirša 1869. godine, tako da je već imao iskustvo u ovakvim poslovima u ovom delu Evrope.

Društvo se prvo obratilo sindiku mase Generalne Unije sa zahtevom za otkup ugovora sa Srbijom, a potom je organizovan sastanak sa Čedomiljem Mijatovićem kao opunomoćenikom srpske vlade. Srbija je najzad postigla potpunu naplatu potraživanja, ubrzanje postupka namirenja i ostvarila



*Severna strana tunela Grdelica 1885. godine; Foto Lazar Lecter, Fond Železničkog muzeja*

ispunjenje međunarodne obaveze o gradnji pruge – Konvencije između Srbije i Austrougarske.

Već 25. marta 1882. godine, Mijatović je uputio referat Ministarskom savetu. Usledilo je zaključenje Ugovora Vlade sa Narodnim kontoarom za eskont kojim je garantovano obrazovanje „Društva za građenje i eksploataciju srpskih državnih železnica“ potpisan 29. marta 1882. godine u Beogradu (10. april).

Po prijemu Konvencije i ugovora, društvo Narodni kontoar za eskont je građenje železnica predalo preduzimaču Filipu Vitalisu, koji je došao u Beograd i tu organizovao Direkciju za građenje železnice. Za direktora građenja Društvo je imenovalo g. Amilja. Direkcija je bila smeštena u zgradi kasnije Uprave državnih monopola. Radovi na izgradnji železnice mogli su da se nastave. Od tada, pa sve do završetka radova, „Srpske novine“ donose mesečne izveštaje o toku izgradnje pruge.

Početkom 1884. godine obavljaju se pripreme za

puštanje prvih vozova ka Nišu. Kako tunel u Ripnju još nije bio izgrađen, vozovi su kretali od Smedereva. Prvi takav voz poznat i kao probni svečani voz kojim je ministar građevina Jevrem Gudović u pratnji direktora Rihtera putovao do Niša pošao je 30. januara 1884. godine, a predstavljao je prvu probu za putovanje kraljevske porodice. Svečano je dočekan na još nezavršenoj stanici.

Već 7. maja 1884. godine, od Smedereva do Niša išao je i dvorski voz kojim je lično kralj Milan sa porodicom, u pratnji ministara, poslanika i zvanica iz inostranstva putovao u Niš na zasedanje Skupštine. Kralju je u Nišu priređen svečani doček. Za konačnu predaju čitave pruge čekalo se do završetka radova na izgradnji tunela kod Ripnja koji je, uz Raljski vijadukt, bio jedan od najvećih građevinskih izazova na prvoj srpskoj pruzi.

### **Predaja pruge saobraćaju**

Došao je i taj veliki dan. Bio je 23. avgust 1884.

Dugo putovanje do “gvođenog puta”

godine (4. septembar) kada se na beogradskoj železničkoj stanici pojavila masa građana. Stanica je bila iskićena vencima i trobojkama, a na sredini perona pripremljena je časna trpeza za bogoslužje. Zvanice su se sakupile pre osam časova izjutra kada je mitropolit Teodosije obavio čin osvećenja vodice.

Na peronima su čekala dve kompozicije, svaka od devet putničkih kola. U prvom vozu mesto su dobili predsednik Vlade Milutin Garašanin, ministar građevina Jevrem Gudović, strani poslanici, gosti iz inostranstva, dok su u drugom vozu mesto dobili ostali ministri i viskoi državni činovnici. Nedostajao je samo kralj Milan, ali on je svega nekoliko dana pre toga, 20. avgusta, sa porodicom dvorskim vozom otputovao u Beč.

Prvi voz pošao je, praćen topovskim pucnjima s tvrđave, tačno u 8.30 časova, a drugi petanest minuta posle njega.

Svugde duž pruge okupljao se narod da vidi okićene lokomotive i čudo tehnike koje je, najzad, stiglo i u Srbiju. Na pojedinim stanicama voz je dočekivan sa muzikom i pucanjem iz prangija, a u Nišu su se okupili najviši gradski zvaničnici, oficirski kor i brojni građani.

Pruga Beograd–Niš predata je za javni putnički saobraćaj 3. septembra 1884. godine po julijanskom, a 15. septembra po gregorijanskom kalendaru. Zato se 15. septembar danas slavi kao Dan železničara u Srbiji.



Raljski vijadukt; Foto Lazar Lecter, 1881 - 1884. godine, Fond Železničkog muzeja

## РЕД ВОЗИДБЕ

КОМЪЛУ

### ПЕШТЕ-БЕОГРАДА И НИША

Бр. 0003:

		ЧАС. МИН.
Из Пеште	(по пештанском сахату)	7—30 из јутра
У Београд	(по " " " )	3—15 по подне
Из Београда	(по београдском сахату)	4— " "
У Ниш	(по " " " )	11—15 ноћу.

Путнички воз:

Из Пеште	(по пештанском сахату)	3—30 по подне
У Београд	(по " " " )	4—20 из јутра
Из Београда	(по београдском сахату)	6— " "
У Ниш	(по " " " )	6— у вече

ИЗМЕНУ

### НИША-БЕОГРАДА И ПЕШТЕ

Бр. 0003:

Из Ниша	(по београдском сахату)	6— из јутра
У Београд	(по " " " )	1—15 по подне
Из Београда	(по пештанском сахату)	1—50 " "
У Пешту	(по " " " )	10—10 у вече

Месинџи воз:

Из Ниша	(по београдском сахату)	9— из јутра
У Београд	(по " " " )	9— у вече
Из Београда	(по пештанском сахату)	10—40 " "
У Пешту	(по " " " )	10—58 пре подне

(Једн ових возова ниш ће недељно још по један воз из Ниша за Београд зарад директног превоза стоке, свиња и других животиња. Овај ће воз полазити из Ниша у 12 сахата ноћу и стижаће у Београд у подне (11 сахата).

Дан овога воза одредиће се доцније.

ЖБр. 2403. Из железничког одељења министарства грађевина, 30 августа 1884 год., у Београду.

Prvi red vožnje, „Srpske novine“, Beograd, 1. septembar 1884. godine, Fond Narodne biblioteke Srbij

(kraj)

#### НАПОМЕНА:

Feljton DUGO PUTOVANJE DO "GVOZDENOG PUTA", autorke IVANE JOVIČIĆ ĆURČIĆ preizet je iz Informativnog lista "Železnica Srbije" ad PRUGA. Feljton je objavljen tokom 2024. godine u četiri nastavka u brojevima od 1126 do 1129. Ovom pri-

likom izražavamo veliku zahvalnost kolegicama i kolegama iz Medija centra "Železnica Srbije" ad na saglasnosti da ovaj feljton objavimo u naučno-stručnom časopisu ŽELEZNICE i da ga na taj način učinimo dostupnim širem krugu stručnjaka iz oblasti železničkog saobraćaja i transporta u Srbiji i regionu.

Glavni urednik:  
Prof. dr Slavko Vesković

Dugo putovanje do "gvođenog puta"

CIP - Каталогизacija u publikaciji  
 Narodna biblioteka Srbije, Beograd

656.2(497.11)

**ŽELEZNICE** : naučno-stručni časopis Železnica Srbije  
 / glavni urednik Slavko Vesković ; odgovorni urednik  
 Danko Trninić. - god. 5, br. 7 (1949) - god. 61, br. 5/6  
 (maj/jun 2005) ; god. 62, br. 1 (2017) - . - Beograd :  
 Društvo diplomiranih inženjera železničkog saobraćaja Srbije  
 (DIŽS), 1949-2005; 2017 - (Beograd : Instant system). - 29 cm

Polugodišnje. - Je nastavak: Saobraćaj (Beograd, 1945) = ISSN 2560-3566.  
 - Drugo izdanje na drugom medijumu : Železnice (Online) = ISSN 2956-140X  
 ISSN 0350-5138 = Железнице  
 COBISS.SR-ID 959492