



Baština Akademije nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine

## **Izgradnja željeznica u Bosni i Hercegovini u svjetlu austrougarske politike od okupacije do kraja Kálayave ere**

**Juzbašić, Dževad**

**1974**

Akademija nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine

<https://bastina.anubih.ba/items/5f062730-073d-4168-9479-d937564f2ead>

Preuzeto s Baštine Akademije nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine

<https://bastina.anubih.ba/>

AKADEMIJA NAUKA I UMJETNOSTI BOSNE I HERCEGOVINE

# D J E L A

**KNJIGA XLVIII**

**ODJELJENJE DRUŠTVENIH NAUKA**

**Knjiga 28.**

---

**DŽEVAD JUZBASIĆ**

**IZGRADNJA ŽELJEZNICA U BOSNI I  
HERCEGOVINI U SVJETLU AUSTROUGARSKE  
POLITIKE OD OKUPACIJE DO KRAJA  
KÁLLAYEVE ERE**

**SARAJEVO  
1974.**

AKADEMIJA NAUKA I UMJETNOSTI BOSNE I HERCEGOVINE

# D J E L A

KNJIGA XLVIII

ODJELJENJE DRUŠTVENIH NAUKA

Knjiga 28.

DZEVAD JUZBASIĆ

## IZGRADNJA ŽELJEZNICA U BOSNI I HERCEGOVINI U SVJETLU AUSTROUGARSKE POLITIKE OD OKUPACIJE DO KRAJA KÁLLAYEVE ERE



Urednik

HAMDIJA KAPIDŽIĆ,

vanredni član Akademije nauka i umjetnosti  
Bosne i Hercegovine

SARAJEVO  
1974.

ACADEMIE DES SCIENCES ET DES ARTS DE BOSNIE-HERZEGOVINE

# MONOGRAPHIES

TOME XLVIII

SECTION DES SCIENCES SOCIALES

Livre 28.

DŽEVAD JUZBAŠIĆ

## CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER EN BOSNIE-HERZÉGOVINE À LA LUMIÈRE DE LA POLITIQUE AUSTROHONGROISE L'OCCUPATION JUSQU'À LA FIN DE L'ÈRE DE KÁLLAY

Rédacteur

**HAMDİJA KAPIDŽIĆ,**

membre correspondant de l'Académie des sciences et des arts  
de Bosnie-Herzégovine

SARAJEVO  
1974.

## S A D R Ź A J

	Strana
PREDGOVOR . . . . .	5
I. GLAVA	
UVOD . . . . .	7
1. Bosna i Hercegovina u austrougarskoj politici gradnje orijentalnih željeznica u predokupaciono doba . . . . .	7
2. Pitanje željezničke veze sa Istokom u austrougarskoj politici gradnje priključnih željezničkih linija u pravcu Bosne poslije Berlinskog kongresa . . . . .	18
II. GLAVA	
PROBLEMI AUSTROUGARSKE SAOBRAĆAJNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI POSLIJE OKUPACIJE I IZGRADNJA ŽELJEZNIČKE PRUGE BOSANSKI BROD — SARAJEVO . . . . .	43
III. GLAVA	
DJELATNOST OKUPACIONE UPRAVE NA PROŠIRENJU MREŽE ZEMALJSKIH ŽELJEZNIČKA DO 1895. GODINE . . . . .	85
1. Pitanje uspostavljanja željezničke veze sa Dalmacijom i gradnja pruge Metković — Sarajevo . . . . .	85
2. Gradnja pruge Doboj — Simin-Han i Kállayeva finansijska politika . . . . .	107
3. Izgradnja pruge Janjići — Bugojno sa ogrankom Donji Vakuf — Jajce i uspostavljanje željezničke veze preko Save između Gunje i Brčkog . . . . .	121
4. Zemaljski zajam iz 1895. godine, prelazak pruge Brod — Zenica u vlasništvo Bosne i Hercegovine i problem svojine nad željeznicom Banja Luka — Dobrljin . . . . .	134
IV. GLAVA	
IZGRADNJA STRATEŠKIH ŽELJEZNIČKA U BOSNI I HERCEGOVINI I ZAOŠTRAVANJE SUPROTNOSTI IZMEĐU AUSTRIJE I UGARSKE . . . . .	149
1. Kállayeva politika izgradnje željeznica između pasivnog držanja Austrije i mađarskih pretenzija. Početak zaoštavanja odnosa . . . . .	149
2. Planovi gradnje strateških željeznica uoči kretske krize i izgradnja željezničke pruge prema Boki Kotorskoj, Trebinju i Dubrovniku . . . . .	159
3. Gradnja željezničke linije od Sarajeva do istočne granice . . . . .	181
4. Tarifni sporazumi iz 1900. godine i problemi tarifne politike . . . . .	210
5. Izgradnja industrijskih i šumskih željezničkih pruga u Bosni i Hercegovini . . . . .	236
ZUSAMMENFASSUNG . . . . .	253
IZVORI I LITERATURA . . . . .	263
REGISTAR LIČNIH IMENA . . . . .	271
REGISTAR GEOGRAFSKIH IMENA . . . . .	276





---

*Ova monografija obrađena je u Institutu za istoriju u Sarajevu koji je zajedno sa Željezničkim transportnim preduzećem Sarajevo učestvovao i u finansiranju njenog publikovanja.*

---

## PREDGOVOR

*Izgradnja željeznica u Bosni i Hercegovini imala je posebno mjesto i značaj u sklopu opšteg odnosa Austro-Ugarske prema okupiranoj zemlji. Ona je izvršila prvorazredan uticaj na tempo njenog privrednog i društvenog razvitka i po svojim posljedicama daleko je prevazišla period austrougarske vladavine. Problematika vezana za gradnju bosanskohercegovačkih željezničkih pruga izlazila je po svom karakteru iz regionalnih bosanskohercegovačkih okvira i duboko je zadirala u unutrašnje odnose u Monarhiji i u međunarodnu balkansku politiku prije prvog svjetskog rata. Tome su posebno doprinosili dualistička struktura Monarhije i specifičnost statusa Bosne i Hercegovine. Od samog početka okupacije problem gradnje novih željeznica u Bosni i Hercegovini rješavao se u znaku rivaliteta između austrijske i ugarske polovine Monarhije. Ovaj rivalitet imao je svoju predistoriju još u predokupacionom periodu u borbi oko pravca glavne magistralne veze sa Orijentom. Austro-ugarski rivalitet oko izgradnje željezničkih pruga pojačao se osobito od kraja XIX vijeka u vezi sa razvojem opštih političkih odnosa u Monarhiji, a bio je praćen intenziviranjem borbe oko privrednog i političkog uticaja u Bosni i Hercegovini. Pitanje izgradnje novih željezničkih pruga u okupacionom području, povezano sa cijelim kompleksom spoljnopolitičkih, privrednih i finansijskih problema, privlačilo je krajem XIX i početkom XX vijeka gotovo neprekidno pažnju najodgovornijih faktora Austro-Ugarske.*

*U pogledu dosadašnje obrade pitanja izgradnje željeznica u Bosni i Hercegovini može se konstatovati da je veću pažnju autorâ privlačila saobraćajno-tehnička strana problema. Pri obradi političkih, privrednih i finansijskih pitanja jedino je na osnovu iscrpnog iskorišćavanja arhivskih podataka osvijetljeno i riješeno pitanje finansiranja bosanskohercegovačkog željezničkog programa pred prvi svjetski rat, dok je problem finansiranja za ranije periode ostao nedovoljno istražen. U literaturi je obrađivan, iako bez upotrebe arhivske građe, i dobrim dijelom je poznat i tok pregovora oko donošenja željezničkog programa 1911—1913. Takođe bez upotrebe primarnih arhivskih izvora raspravljano je i o austro-ugarskim suprotnostima prilikom gradnje pojedinih pruga u Bosni i Hercegovini. Arhivska građa jedino je u*

većem obimu iskorišćena u radovima u kojima se tretira problematika izgradnje pruge prema Istoku prije okupacije, kao i spoljnopolitički aspekt realizacije projekta novopazarske željeznice u XX stoljeću.

U cjelini gledano, pitanje izgradnje željezničke mreže u Bosni i Hercegovini za vrijeme austrougarske uprave ostalo je nepotpuno ili samo fragmentarno obrađeno. Tako je, izuzev u najopštijim konturama, izostala obrada problematike u vezi sa gradnjom prvih pruga poslije okupacije, a time i pitanja prvobitnih austrijskih i ugarskih koncepcija i stavova vojnih faktora. Dok su težnje austrijske strane bile samo u osnovnim crtama poznate, ugarska privredna i saobraćajna politika ostala je neosvijetljena. Vojna strana pitanja takođe je bila samo nabačena. Problemi tarifne politike doticani su samo marginalno, i to uglavnom za posljednje razdoblje, i predstavljali su sasvim neistraženo područje.

Arhivska istraživanja koja sam obavio u Sarajevu i Beču pružila su mi obimnu građu za obradu višestrukih aspekata izgradnje željeznica u Bosni i Hercegovini, zasnovanu na prvorazrednim izvorima.

Budući da su u periodu koji seže od okupacije do kraja Kállayeve uprave došle do izražaja osnovne koncepcije i pojavili se manje-više svi problemi vezani za austrougarsku željezničku politiku u Bosni i Hercegovini, u radu sam se ograničio na pomenuto vremensko razdoblje, iako sam, tamo gdje je za shvatanje cjeline bilo potrebno, prelazio tu granicu.

Rad sadrži i osvrt na izgradnju šumskih željezničkih pruga. Iscrpna obrada tog pitanja je izostala budući da je ona jedino moguća u okviru jedne studije koja bi kompleksno obuhvatila i problem eksploatacije šumskog bogatstva Bosne i Hercegovine

#### NAPOMENA:

Ova knjiga predstavlja doktorsku disertaciju, koja je 9. novembra 1972. godine odbranjena na Filozofskom fakultetu u Sarajevu pred komisijom koju su sačinjavali prof. dr Hamdija Kapidžić, prof. dr Ferdo Hauptmann i prof. dr Milorad Ekmečić. Ovom prilikom osjećam prijatnu dužnost da se članovima komisije zahvalim na svesrednoj podršci da započeti rad dovedem do kraja, kao i na savjetima koje su mi dali pri izradi ove monografije. Posebnu zahvalnost dugujem prof. dru Ferdi Hauptmannu, s kojim sam u toku rada vršio razmjenu mišljenja o pojedinih naučnim problemima. Zahvaljujem, takođe, profesoru Branislavu Begoviću i kolegi dru Nusretu Šehiću, koji su s pažnjom pročitali rukopis knjige i tom prilikom dali korisne napomene.

Zahvaljujem osoblju svih arhivskih i bibliotečkih ustanova u kojima sam radio, posebno osoblju Arhiva Bosne i Hercegovine u Sarajevu, Haus-Hof-und Staatsarchiva, Kriegsarchiva, Verwaltungsarchiva i Verkehrsarchiva u Beču, Narodne biblioteke u Sarajevu, Nacionalne i Univerzitetske biblioteke u Beču na susretljivosti i želji da mi omoguće što uspješniji rad.

Svoju veliku zahvalnost izražavam Institutu za istoriju u Sarajevu, koji mi je kao svom stalnom saradniku pružio sve potrebne uslove za rad na izradi ove monografije, a osim toga i finansijski učestvovao u njenom publikovanju. Zahvalan sam i Željezničkom transportnom preduzeću Sarajevo na finansijskoj potpori za štampanje ove knjige. Na kraju zahvaljujem Akademiji nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine, koja je ovaj rad uvrstila u svoja izdanja i učinila ga pristupačnim naučnoj javnosti.

## I. GLAVA

### U V O D

#### 1. BOSNA I HERCEGOVINA U AUSTROUGARSKOJ POLITICI GRADNJE ORIJENTALNIH ŽELJEZNICA U PREDOKUPACIONO DOBA

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

Krimski rat i austrijska okupacija dunavskih kneževina pobudili su nadu austrijske diplomacije da će trajno moći zadržati okupirane zemlje i priključiti ih Monarhiji. Međutim, i poslije Pariskog kongresa (1856) nastojanja Austrije bila su usmjerena na izgradnju željezničkog priključka sa dunavskim kneževinama, ali njoj je pošlo za rukom samo da docnije uspostavi priključak lokalnog značaja u Moldaviji prugom iz Bukovine prema Jašiju (Lavov-Černovic-Jaši). Tek tada Austrija je mogla da se suprotstavlja engleskom uticaju, koji je već kontrolisao gotovo cijelu rumunsku trgovinu<sup>2</sup>.

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

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

Od sredine pedesetih godina XIX vijeka, od kada engleski i francuski brodovi posjećuju turske luke, dolazi na Balkanu do korjenitih promjena na štetu tradicionalne trgovine srednje Evrope, tako da je položaj Balkanskog poluostrva prema Evropi postajao sličan položaju jedne afričke faktorije. I prve željezničke pruge, koje su građene od obale Crnog mora prema Dunavu s ciljem da se obiđe tada još neregulisano ušće Dunava [Küstençe-Crna Voda (1960) i Varna-Ručuk (1866)], bile su prvenstveno u interesu pomorskih trgovačkih sila, kao i ostale željeznice na Balkanu, izgrađene do Berlinskog kongresa. Uprkos nastojanju da u vlastitom interesu realizuje niz planova izgradnje željeznica na Istoku, Austrija je u stvarnosti morala do 1878. stalno uzmicati na Balkanu ispred strane konkurencije<sup>3</sup>.

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

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

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

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

<sup>4</sup> W. Rechberger, *Orientbahnen*, ÖOH 5/1960, str. 350; uporedi R. M. Dimtschhoff, op. cit., str. 1—5, 20, i Д Арнаутович, *Историја Српских железница 1850-1918*, Београд 1934, стр. 18-22.

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

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

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

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

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

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

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

Odluka da se gradi pruga kroz Bosnu ozlojedila je Srbiju<sup>10</sup>, jer ju je ostavljala po strani svjetske saobraćajnice, a istovremeno je izazvala i snažno reagovanje u Ugarskoj. Mađari, od čije je saglasnosti zavisilo povezivanje planiranih balkanskih pruga sa austrijskim željeznicama, bili su tada spremni da odobre priključak bosanske linije na Südbahn kod Siska samo pod uslovom ako se osigura istovremeno i gradnja pruge preko Srbije, kojom bi se Budimpešta na najneposredniji način dolinom Morave povezala sa Solunom i Carigradom. Afirmacija ovog mađarskog zahtjeva, koji je značio usvajanje izgradnje kraće i u tarifnom pogledu povoljnije konkurentne pruge, imala je za neposrednu posljedicu odustajanje Südbahna od eksploatacije, a bila je i najznačajniji uzrok što na kraju nije došlo do izgradnje bosanske linije<sup>11</sup>.

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

Da bi u junu 1870. god. dobio kotu na bečkoj berzi za vrijednosne papire koje je emitovao, Hirsch se morao obavezati da će istovremeno sa gradnjom unutrašnjih linija u 1871. godini završiti prugu od austrijske granice do Banje Luke i kod Anglobanke uložiti kapital od 15 mil. frcs potreban za njenu gradnju<sup>14</sup>. Austrijsko forsiranje gradnje orijentalne željeznice kroz Bosnu bilo je povezano sa projektom Engleza Ralpa Earla, kojim se predviđalo uspostavljanje veze Dalmacije sa Bečom prugom preko Bosne i priključkom na Novi. Mada je povoljno primljen u Carigradu, ovaj projekat je propao kao i drugi kojima su se već tada htjeli raznim pravcima povezati Split i Dalmacija sa zaleđem i Austrijom. Uzrok tome leži, prije svega, u protivljenju ugarske vlade da Split postane

<sup>10</sup> Vidi: Д. Ђорђевић, Аустро-српски сукоб око пројекта Новопазарске железнице, Историјски часопис (ИЧ), књ. VII, Београд 1957. стр. 217-218.

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

<sup>12</sup> Ibidem, str. 77—102; uporedi R. M. Dimtschhoff, op. cit., str. 29, 33.

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

<sup>14</sup> Ibidem.

konkurentna luka Rijeci i u njenom protežiranju u međuvremenu već započete riječke pruge<sup>15</sup>, kao izvanredno značajnog sredstva mađarske ekonomske politike.

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

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

Andrassy je smatrao liniju dolinom Morave najpogodnijom i najkorisnijom za Monarhiju, a posebno za Ugarsku, i prvi njegov značajniji korak na području željezničke politike bio je zahtjev upućen Srbiji početkom 1872. godine da realizuje željeznički spoj preko svog teritorija. Istovremeno je, međutim, Srbiji stavljeno do znanja da će u slučaju njenog negativnog odgovora ugarska vlada dozvoliti priključak kod Broda na Savi na željezničku liniju preko Bosne. U tom smislu Andrassy je učinio i ponudu Porti, koja je tada imala prvenstveno karakter presije na Srbiju, jer je izražavala prijetnju da može biti zaobiđena. Međutim, ovo je značilo i izmjenu u dotadašnjoj mađarskoj politici u odnosu na realizaciju željezničke veze preko Bosne. Dok su ranije Mađari akceptirali priključak na Novi uz istovremenu gradnju linije preko Beograda, sad se drugi odnosno alternativni priključak predviđao preko Broda. Bosanska linija preko Broda bila bi povoljnija za ugarsku polovinu Monarhije od one preko Novog i Siska, jer su iz Broda Mađari mogli putem povezivanja sa Alföldbahnom privući trgovinu na Budimpeštu, dok se priključak prema Beču morao tražiti preko

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

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

Barcsa<sup>17</sup>. Mađarski interesi igrali su značajnu ulogu i u docnijim koracima koje je preduzimao Andrassy, dok je, s druge strane, u austrijskoj javnosti bila dugo prisutna dilema o najsvrsishodnijoj rutu za željezničku vezu sa Orijentom. Inače, u austro-ugarskim saobraćajnim planovima i politici Bosna je do okupacije uzimana prvenstveno u obzir kao moguće tranzitno područje na putu prema Istoku, a tek onda u drugom redu stajao je neposredni ekonomski interes da se ostvari željeznička veza Monarhije s Bosnom.

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

Baron Hirsch je inače otezao sa gradnjom bosanske linije, tako da je u 1872. godini bio dovršen samo dio od Dobrljina do Banje Luke, ali je zato ubrzano gradio pruge koje su vodile od luka Soluna, Dedeagača i Carigrada prema unutrašnjosti Balkana, što je bilo suprotno eksportnim interesima Monarhije, jer je otvaralo put trgovini pomorskih sila. Prema novom ugovoru od 18. maja 1872. Porta je oslobodila Hirscha ranijih ugovornih obaveza da gradi priključne željeznice koje su imale poseban značaj za Austro-Ugarsku i njenu balkansku politiku. Tako je otpala gradnja pruge od Sofije preko Niša do austro-srpske granice, kao i linija od K. Mitrovice kroz Bosnu. Nasuprot tome, posebnim ugovorom se predviđala gradnja pruga u Bugarskoj i Makedoniji kojima bi se ostvarila veza sa rumunskim i ruskim željeznicama. Pristajanjem na novi kurs, te redukcijom gradnje od prvobitno predviđenih 2.500 kilometara pruge na 1.280 km. i revizijom ugovornih obaveza, kao i bezočnim zlorupotrebama sam Hirsch je došao u priliku da izvuče enormnu finansijsku dobit<sup>19</sup>.

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

<sup>17</sup> Vidi: W. Rechberger, Disertacija, str. 140; isti, *Orientbahnen*, ÖOH, 5/1960, str. 354; B. Singer, *Unsere Eisenbahnanschlüsse nach Südosten und Süden*, Wien 1879, str. 15—21.

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

<sup>19</sup> Ibidem.

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

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

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

U Turskoj se već 1872. godine ponovo javila namjera da se gradi željeznica preko Bosne, a istovremeno je oživljen i plan grofa Zichyja iz 1868. godine o gradnji linije Sofija—Vidin, koja bi takođe omogućila da se zaobiđe Srbija<sup>23</sup>. Zbog teškoća da se sa Srbijom postigne sporazum, osobito o pitanju tarifa i slobode tranzita, kao i zbog opasnosti za saobraćaj Monarhije u slučaju ratnih zaplitaja i nemira, Andrassy je sredinom 1872. godine modificirao svoj prvobitni stav i bio spreman da da prednost bosanskoj liniji, ako se njeno izvođenje ne pokaže u tehničkom pogledu teškim. On je pri tom imao u vidu strateške koristi od jedne linije dolinom Bosne sa odvojkom prema Novom, koju bi Srbija teško mogla da ugrozi, kao i tarifne pogodnosti koje bi Monarhija mogla na toj liniji sebi osigurati. Odvojak prema Novom služio bi, po Andrassyju, za plasiranje robe iz Monarhije prema zapadu, koja bi se u većim količinama mogla jeftinije inače dopreмати u Brod vodenim putem poslije izgradnje jednog kanala između Dunava i Save. Andrassy je svoj negativan stav prema povezivanju Monarhije sa Turskom željezničkom linijom preko Novog ovog puta obrazlagao ne samo terenskim teškoćama, velikim troškovima njene gradnje i održavanja, nego i time što bi ta željeznica bila, doduše, dobra za povezivanje Turske sa Italijom, ali ne i sa sjeverom, sa Monarhijom. Držao je da ona ne bi bila u stanju da u međunarodnom saobraćaju sa Orijentom konkuriše italijanskoj željezničkoj liniji koja

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

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

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

polazi od Brindizija<sup>24</sup>. Ipak, najveći značaj za formiranje negativnog odnosa Andrassyjevog prema internacionalnoj željezničkoj ruti preko Novog morala je imati okolnost što je ova linija bila suprotna saobraćajnim interesima Ugarske.

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

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

U toku istočne krize Austro-Ugarska se odlučila na okupaciju cijele Bosne i Hercegovine kako bi spriječila da ove pobunjene pokrajine pripadnu Srbiji i Crnoj Gori, te da bi i sama u njima stvorila poziciju za dalje jačanje svog političkog i ekonomskog uticaja na Istoku. Stojeći na principu održavanja Turske dokle je to moguće, Andrassy se suprotstavljao stvaranju velike slovenske države na Balkanu čije bi postojanje atraktivno djelovalo na slovenske podanike Monarhije. Inače, on se nije protivio određenom teritorijalnom povećanju Srbije i Crne Gore koje ne bi zatvaralo put trgovini i vezama Monarhije sa Orijentom. Tek u slučaju slo-

<sup>24</sup> W. R e c h b e r g e r, Disertacija, str. 151—153.

<sup>25</sup> Ibidem, str. 153—161; I. K o n t a, Zur Genesis der Orientbahnen (u: Österr.-Ung. Eisenbahnblatt, Nr. XI, Wien 1914, — separadni otisak), str. 9.

<sup>26</sup> W. R e c h b e r g e r, Disertacija, str. 162—174; isti, Orientbahnen, ÖOH 5/1960, str. 355; uporedi: F. H a u p t m a n, Österreich-Ungarns Werben um Serbien..., str. 143.

ma Turske, Austro-Ugarska je bila spremna da se aktivno angažuje na zaštiti svojih interesa i da preduhitri ruski prodor. Stoga je ona nastojala da spriječi da dolina Vardara dospije u bugarsko-ruske ruke i da, s druge strane, u Novopazarskom Sandžaku osigura sebi otvorena vrata i odskočnu dasku kako bi mogla da u slučaju potrebe interveniše. Time bi se osujetilo takođe ujedinjenje Srbije i Crne Gore. Držanje otvorenih vrata prema istoku stacioniranjem garnizona u Sandžaku trebalo je da se obezbijede trgovačke veze Monarhije sa Orijentom i omogućí izgradnja komunikacija, cesta i željeznice koja bi vodila iz Bosne u pravcu Egejskog mora<sup>27</sup>.

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

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

Reagujući uopšte na San Stefanski ugovor i ponovnu rusku ponudu da Austro-Ugarska okupira Bosnu i Hercegovinu, Andrassy je u pregovorima sa Ignjatijevim tražio od Rusije da ona prizna Monarhiji ne samo pravo na aneksiju Bosne i Hercegovine nego i na aneksiju Novopazarskog Sandžaka do Mitrovice, kao i proširenje austrougarske interesne sfere na cijeli zapadni dio Balkana sa Solunom, koji bi bio povezan sa Monarhijom željeznicom izgrađenom pod austrougarskom kontrolom<sup>31</sup>. Zahtjev za priznavanje prava na aneksiju Sandžaka Andrassy je motivirao, pored

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

<sup>28</sup> Vidi: В. Чубрилович, *Босански устанак 1875—1878*, Београд 1930, str. 286—287; T. v. Sosnosky, *Die Balkanpolitik Österreich-Ungarns seit 1866*, Bd. I, Stuttgart — Berlin 1913, str. 127; Д. Арнаутович, *Историја српских железница 1850—1918*, Београд 1934, str. 11; М. Екмеџић, *Устанак у Босни 1875—1878*, Сарајево 1960, str. 122,353.

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

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

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

ostalog, i potrebom da Monarhija sebi osigura olakšice za trasiranje željezničke pruge<sup>32</sup>. Međutim, spoljnopolitička konstelacija i unutrašnje-političke prilike u Monarhiji uticale su da su gornje pretenzije morale biti svedene u realnije okvire.

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

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

<sup>32</sup> В. Чубриловнн, op. cit., str. 288.

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

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

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

Od Viteza generalno projektovana trasa išla bi preko Busovače, Kiseljaka, Blažuja i Ilidže do Sarajeva, a odatle preko Prače, Ustiprača i Rudog na Priboj, Prijepolje, Brodarevo, Bijelo Polje, Rožaj i Mitrovicu. U Sandžaku je predložena i moguća varijanta preko Sjenice i Novog Pazara.

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

Osim mogućeg povezivanja Monarhije sa Dalmacijom željeznicom preko Bosne, u kartu je ubilježena i linija Ogulin—Split sa odvojcima prema Karlovcu i Zadru, kao i pruga Split—Šibenik.

U kartu je ucrtana kao generalno projektovana i linija Beograd — Smederevo — Niš — Sofija i Niš — Mitrovica. Kao predložena ubilježena je i trasa Beograd — Karanovac — Mitrovica sa odvojcima od Karanovca do Užica, Aleksinca i Kragujevca.

Na žalost, ne raspoložemo fotokopijom karte.

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

Međutim, iako je Andrassy na Berlinskom kongresu insistirao na osiguranju saobraćajnih putova u Sandžaku koji vode ka Egejskom moru, najodgovorniji politički i vojni faktori Monarhije zauzeli su, već i prije potpisivanja konvencije sa Srbijom od 8. jula 1878. god. i usvajanja odluka Berlinskog kongresa o Bosni i Hercegovini, Sandžaku i orijentalnim željeznicama, stanovište da glavna saobraćajna veza Austro-Ugarske sa istokom mora da vodi preko Srbije<sup>25</sup>. Na to je svakako presudno uticalo austro-srpsko približavanje poslije San Stefanskog mira i pregovori koji su bili u toku. Izgradnja željeznica kroz Srbiju bila je glavna tačka jednog privrednog programa koji je postavila austrougarska diplomacija u tim pregovorima. Njegovo prihvatanje od strane srpske vlade Adrassy je postavio kao uslov za podršku srpskim teritorijalnim zahtjevima na Berlinskom kongresu<sup>26</sup>.

Konvencijom od 8. jula 1878. god. Austro-Ugarska i Srbija su se sporazumjele da u roku od tri godine izgrade svoje priključne linije, a Srbija je preuzela i obavezu da uspostavi željezničku vezu sa prugama koje vode prema Solunu i Carigradu<sup>27</sup>. Mada su ove stipulacije imale preliminarni karakter, njihov značaj bio je u tome što je Berlinski ugovor samo općenito obavezivao vlade Austro-Ugarske, Srbije, Bugarske i Turske da poslije uspostavljanja mira pristupe sporazumno realizaciji željezničke veze između evropske Turske i ostale Evrope. Za detaljnije regulisanje ovih pitanja bilo je predviđeno da se sklope posebne konvencije između Austro-Ugarske, Turske, Srbije i Bugarske<sup>28</sup>.

Novi položaj dvojne Monarhije na Istoku poslije Berlinskog kongresa, koji se zasnivao na posjedu Bosne i Hercegovine, na osiguranju Novopazarskog Sandžaka i na otvorenim mogućnostima za carinsku uniju sa Srbijom, otvarao je perspektivu neospornom uticaju Austro-Ugarske na zapadnom dijelu Balkanskog poluostrva. Osim toga, ostvarene su bile i mogućnosti da se Monarhija efikasno bori za smanjenje ruskog uticaja u Bugarskoj i Rumuniji<sup>29</sup>. U ovakvoj konstelaciji razumljivo je što je izgradnja željezničke veze sa Solunom i Carigradom preko Srbije postala neposredan cilj austrougarske politike, dok je obezbjeđenje prava na izgradnju željezničke pruge kroz Sandžak na Berlinskom kongresu moglo imati značaj samo za budućnost. Pri tome su važnu ulogu igrale ekonomske i saobraćajne prednosti linije preko Srbije u odnosu na liniju preko Bosne. Osim toga, ugarska vlada je već u martu 1878. na Andra-

<sup>25</sup> Kriegsarchiv Wien (KA) Kriegsministerium (KM) Präs. 55 12/2 1878 Bylandt - Rheydt Chlumeckom 22/6 1878, Bylandt - Rheydt Péchyju 22/6 1878.

<sup>26</sup> F. Hauptmann Österreich-Ungarns Werben um Serbien..., str. 136—143.

<sup>27</sup> Ibidem; Д. Арнаутвић, Историја српских железница 1850—1918, Beograd 1934, str. 29—31; D. Arnautovitch, Histoire de chemins de fer yougoslaves 1825—1937, Paris 1937, str. 57.

<sup>28</sup> R. M. Dimtschoff, op. cit., str. 56—57; D. Arnautovitch, Histoire de chemins..., str. 56.

<sup>29</sup> F. Hauptmann, Politika Austro-Ugarske..., Godišnjak IX, str. 58.

ssyjev upit da izrazi svoje mišljenje o načinu osiguranja privrednih interesa Monarhije pri regulisanju istočnog pitanja — zauzela kategorički stanovište da u pogledu željezničkih veza treba nastojati da se što skorije i prije realizovanja svake druge veze obezbijedi izgradnja linije Beograd — Niš sa odvojcima do Carigrada i Soluna<sup>40</sup>. Stav Ugarske ostao je u tom pogledu i docnije neizmijenjen, i ona je bila odlučno protiv eventualne gradnje bosanske linije prije uspostavljanja željezničke veze sa Orijentom preko Srbije<sup>41</sup>.

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

## 2. PITANJE ŽELJEZNIČKE VEZE MONARHIJE SA ISTOKOM U AUSTRO-UGARSKOJ POLITICI GRADNJE PRIKLJUČNIH ŽELJEZNIČKIH LINIJA U PRAVCU BOSNE POSLIJE BERLINSKOG KONGRESA

Nakon Berlinskog kongresa nastala je prilično neizvjesna situacija u pogledu realizovanja privrednog programa Monarhije na Istoku, grubo skiciranog u austro-srpskoj konvenciji od 8. jula 1878. godine. Ta neizvjesnost bila je rezultat kako unutrašnjopolitičkih prilika u Austro-Ugarskoj i reakcije na okupaciju Bosne i Hercegovine, koja je djelovala paralizirajuće i na preduzimanje potrebnih spoljnopoličkih koraka, tako i nereguliranih međunarodnih komercijalnih odnosa, prije svega sa Njemačkom, od kojih je u prvom redu zavisila trgovinska politika dvojne Monarhije. To je potenciralo teškoće oko usklađivanja austrijskih i mađarskih ekonomskih interesa na Balkanu. S druge strane, došlo je do zate-

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

<sup>41</sup> Vidi: Dž. Juzbašić, O nastanku paralelnog austrijskog i ugarskog zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom iz 1880. godine, Radovi XXXII Akademije nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine (ANUBiH), Odjelj. društvenih nauka, knj. 11, Sarajevo 1967, str. 182, 183.

zanja od strane Srbije da ispuni obaveze preuzete u Berlinu iz bojazni da u uskoj privrednoj vezi sa Monarhijom ne izgubi svoju samostalnost<sup>1</sup>.

Austrougarska diplomatija nije mogla dugo vremena insistirati na svojim zahtjevima u pogledu sklapanja posebnog željezničkog ugovora sa Srbijom, budući da sve do početka 1880. godine nije bio između austrijske i ugarske vlade riješen problem pravca ugarske priključne linije prema Zemunu. Međutim, istovremeno je Rusija pokušavala da osujeti austro-srpski željeznički program i nadomjesti ga transbalkanskim projektom za koji se zanimala i Italija. Isto tako, s ruske, italijanske i engleske strane nastojalo se spriječiti da austrijsko društvo dobije koncesiju za gradnju željeznice u Srbiji. Posebno značajan je u tom pogledu bio austro-ruski rivalitet, koji se poslije 1878. godine pojačao. Obostrani kapitalistički interesi u borbi za željezničku mrežu i tržišta na Balkanu igrali su veliku ulogu u okviru suparništva između dvojne Monarhije i Rusije<sup>2</sup>.

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

Okupacija Bosne i Hercegovine dala je povoda inženjeru Karlu Büchelenu, koji je ranije bio u službi otomanskih željeznica, da već krajem avgusta 1878. godine izradi elaborat o najsvrsishodnijoj vezi austrougarskih željeznica sa orijentalnim željezničkim linijama. Taj elaborat on je uputio ministru zemaljske odbrane Austrije Horstu, koji ga je zatim zajedno sa svojim mišljenjem dostavio ministru rata Bylandt-Rheydtu, zajedničkom ministru finansija Hofmannu<sup>3</sup>, a vjerovatno i drugim ličnostima.

Büchelen je smatrao da bi bosanska linija od Broda ili Šamca na Savi preko Sarajeva do Mitrovice bila najpogodnija za vezu sa Istokom i ujedno podesna da zadovolji interese kako Ugarske tako i Austrije. Pretpostavka za to bila je, po njegovom mišljenju, da

<sup>1</sup> Vidi: F. Hauptmann, *Österreich-Ungarns Werben um Serbien...*, str. 146. i dalje; D. Arnaudovich, *Histoire de chemins de fer yougoslaves* str. 58. i dalje; Д. Арнаудовић, *Историја српских железница...*, str. 34 i dalje

<sup>2</sup> F. Hauptmann, *Österreich-Ungarns Werben um Serbien...*, str. 150—157; isti, *Politika Austro-Ugarske...*, Godišnjak IX, str. 59; vidi: R. M. Dimtschhoff, op. cit., str. 58, 64 — 65, te posebno: G. W. F. Hallgarten, op. cit., Bd. II, str. 232—243.

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

Mađari izgrade liniju Barcs-Brod ili da dozvole da je izgradi Südbahn. Pod tim uslovom, Büchelen je držao da treba učiniti prividan ustupak Mađarima odustajanjem od linije Novi — Sarajevo, koju su oni najviše suzbijali. Međutim, smatrao je potrebnim da se izgradi pruga Sisak — Novi i reparira postojeća željeznica Novi — Banja Luka<sup>4</sup>.

Büchelen je mislio da je pruga Sarajevo — Mitrovica gotovo isto tako opravdana i podesna kao i željeznica preko Semeringa i Brenera, ističući njen značaj za saobraćaj centralne Evrope sa Solunom. Liniju Sarajevo — Mitrovica on je smatrao apsolutno nužnom za snabdijevanje trupa, održanje reda i mira u Bosni i za odbranu zemlje, a prije svega za onaj momenat kad će, po njegovim riječima, biti moguće razviti austrijsku zastavu iznad Albanije i Makedonije i pobosti je na zidine Soluna<sup>5</sup>.

Razvijajući dalje svoje političke opservacije, Büchelen je izražavao mišljenje da će kolonizacija Novopazarskog Sandžaka biti moguća samo uz pomoć željeznice. Gradnju tranzitne željezničke linije kroz Srbiju ocjenjivao je štetnom za austrougarske interese, jer bi ona Srbiju još više privredno ojačala i učinila je nesnosnijom i otpornijom. Kalkulirajući da bi u budućnosti moglo doći i do aneksije Srbije, Büchelen je smatrao da bi tek tada ona mogla dobiti prugu. Suprotno stanovištu o srpskoj liniji, Büchelen se zalagao za gradnju željeznice preko Bugarske (Oršava-Vidin-Sofija-Sarambey), smatrajući je najpodesnijom za saobraćaj zapadne i centralne Evrope sa Carigradom. On je računao da će uz pomoć jeftinijeg vodenog puta niz Dunav Austro-Ugarska moći lakše ovladati tržištem na Istoku. I rumunsku tranzitnu liniju prema Varni Büchelen je ocjenjivao kao korisnu, naročito za ugarske interese<sup>6</sup>.

Zanimljivo je da je austrijski ministar zemaljske odbrane Horst pozitivno ocijenio Büchelenov elaborat i podržao njegove ideje. Horst je zaključio da on odgovara novim političkim odnosima i sa njima usko povezanim vojnim interesima, a ujedno pokazuje put izmirenja postojećih suprotnosti i između željezničke politike obiju polovina Monarhije u pogledu veze sa Orijentom. On je smatrao da će gradnjom uskotračne pruge u dolini Bosne i njenim povezivanjem sa ugarskim željeznicama biti pripremljena i bitno olakšana realizacija osnovne Büchelenove ideje<sup>7</sup>. Büchelenove koncepcije nalazile su dodirne tačke sa stavovima ekstremnih vojnih krugova; a bile su suprotne intencijama već utvrđene austrougarske željezničke politike.

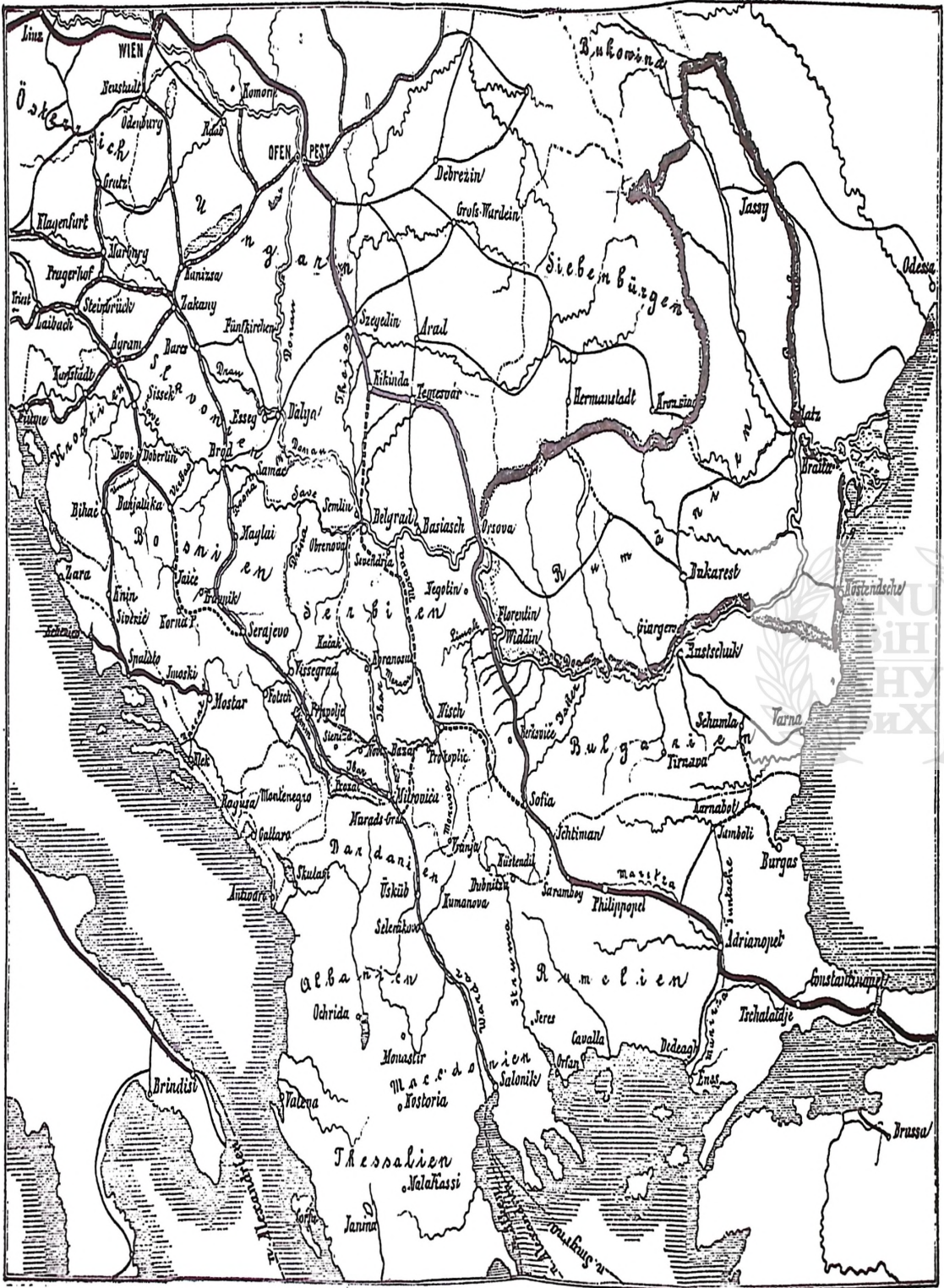
Büchelen je ipak slijedeće godine (1879) istupio i u javnosti sa svojim prijedlozima obrazlažući ih šire i detaljnije saobraćajno-tehničkim i komercijalnim razlozima. Pri tom on je modificirao

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> Ibidem.

<sup>6</sup> Ibidem.

<sup>7</sup> KA KM P r ä s 55 <sup>1</sup>/<sub>3</sub>/1878. Horst Bylandt-Rheydtu 7/9. 1873.



Planovi izgradnje željeznica na Balkanu prema Büchelenu

neke svoje ranije ocjene, a i delikatna politička razmatranja izložena povjerljivo u elaboratu bila su ovog puta, razumljivo, izostavljena. Pored pruga koje je ranije predlagao, on je sad zahtijevao da se izgradi i veza sa Dalmacijom dolinom Une, kao i željeznica Mostar—Split preko Imotskog, kojom bi se povezala Hercegovina sa Splitom i preko njega sa austro-ugarskom željezničkom mrežom<sup>9</sup>.

Gledajući na problem željezničkih veza sa Istokom još iz ugla odnosâ prije Berlinskog kongresa, Zagrebačka trgovačka i obrtnička komora smatrala je krajem avgusta 1878. godine da će saobraćajni interesi obiju državnih polovina biti zadovoljeni ako se poslije gradnje željezničke veze između Siska i Novog u budućnosti produži pruga od Banje Luke do Sarajeva i Mitrovice i uspostavi željeznička linija od Sarajeva preko Broda sa Budimpeštom. Međutim, zagrebački poslovni krugovi, kojim je pružalo punu podršku Gradsko zastupstvo Zagreba nastojali su u prvom redu da se odmah izgradi pruga Sisak—Novi<sup>9</sup>. U tom pogledu njihovi saobraćajni interesi bili su identični sa saobraćajnim interesima susjednih austrijskih zemalja, pa je otuda, nezavisno od pitanja produženja željeznice od Sarajeva prema istoku, postojala sličnost njihovih gledišta sa mišljenjima koja su poslije okupacije došla do izražaja u austrijskim krugovima o gradnji željeznica u Bosni i Hercegovini.

I predstavnici Vojne krajine su još prije okupacije Bosne i Hercegovine bili zainteresovani za ostvarenje željezničkog priključka Sisak—Novi, zalažući se istovremeno za izgradnju željezničkih pruga u graničkom području, koje bi povezale pravcem istok-zapad Petrovaradin, odnosno Zemun sa riječkom prugom. To je, opet, bio i hrvatski, a takođe i austrijski interes s obzirom na plan magistralne linije preko Srbije. Oštre proteste krajiških predstavnika izazvao je 1877. god. zakonski nacrt o gradnji pruge Dalj-Vinkovci-Brod, koju su Mađari, suprotstavljajući se pomenutim krajiškim planovima, namjeravali da izgrade sredstvima krajiškog investicionog fonda u cilju uspostavljanja željezničke veze Mađarske sa Bosnom<sup>10</sup>.

Zagrebačka trgovačka i obrtnička komora izrazila je opšte stanovište austro-ugarskih kapitalističkih krugova prema okupaciji Bosne i Hercegovine kad je ukazala da konačni cilj misije koju je preuzela Monarhija nije samo pribavljanje tih zemalja, niti da

<sup>9</sup> Prema Büchelenu, liniju Barcs-Brod trebalo je da gradi Ugarska ili još bolje Südbahn, kao i prugu Sisak — Dobrljin. Zajedničkim sredstvima Austro-Ugarske trebalo je, dok se ne riješi državopravni problem, graditi linije Brod — Sarajevo, Sarajevo — Mitrovica i Split — Mostar. Austrija je trebalo da gradi prugu Novi — Siverić, dok je liniju Oršava — Sarambey imala graditi Bugarska ili pak Staatsbahn i baron Hirsch. C. Büchelen, *Bosnien und seine volkswirtschaftliche Bedeutung für Oesterreich-Ungarn*, Wien 1879, str. 46—47.

<sup>9</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Kabinettskanzleiakten (KZ), Nr. 3158/1878. Trgovačka i obrtnička komora u Zagrebu vladaru, Zagreb, 26. VIII 1878; ibidem, Zastupstvo glavnog i kr. slobodnog grada Zagreba vladaru, Zagreb, 30/8. 1878.

<sup>10</sup> M. Valentić, *O nekim problemima Vojne krajine u XIX stoljeću*, *Historijski zbornik (H. Z.)*, god. XVII, Zagreb 1964, str. 378.

se njihovo zadobijanje može postići samo oružanom silom. Imajući pred očima ekonomske koristi od okupacije, Komora je smatrala da se mora izvojevati konkurentna borba na saobraćajnom području, kako bi se mogli postići trajni uspjesi". Ovi ciljevi nalazili su se i iza želja hrvatskog građanstva da se Bosna i Hercegovina poslije okupacije priključi Hrvatskoj.

Gledištima koja su se temeljila na zahtjevima da se željeznička veza sa Istokom gradi preko Bosne i Sandžaka suprotstavio se u austrijskoj javnosti 1879. godine Bernard Singer, savjetnik Bečke trgovačke i obrtničke komore. Protivno Büchelenu, on je držao da je nerealno očekivati da će Ugarska u postojećoj teškoj finansijskoj situaciji graditi 143 km dugu prugu Barcs-Brod, kako bi Beč došao u istu poziciju kao i konkurentna mu Budimpešta. Inače, Singer je usvajao Büchelenovo mišljenje (koje je on mijenjajući donekle svoj prvobitni stav, izrazio 1879. god.) da bi po probijanju željezničke pruge kroz Arlberg i nakon gradnje linije Banja Luka-Sarajevo put iz zapadne i srednje Evrope prema Aleksandriji preko Soluna bio samo teoretski iste dužine kao i put preko St. Gotharda i Brindizija. Ruta Arlberg-Solun ne bi mogla, po njegovoj ocjeni, privući indijsko-egipatski prekomorski saobraćaj, jer prolazi, ne dotičući velike evropske saobraćajne centre, kroz više zemalja i bila bi vlasništvo više željezničkih kompanija, dok to ne bi bio slučaj sa rutom St. Gothard-Brindisi ili Mont Čenis — Brindisi. Međutim, suprotno Büchelenu, koji je liniji Sarajevo — Mitrovica i dalje priznavao određeni internacionalni značaj u saobraćaju sa Pirejom, ostrvima arhipelaga i Smirnom, smatrajući je osobito važnom za specifične austro-ugarske interese, Singer je odbacivao političke i vojne razloge za njenu gradnju i poricao je njen komercijalni značaj za Monarhiju<sup>12</sup>.

Singer je mislio da od produženja postojeće pruge od Mitrovice prema Bosni i Srbiji Austro-Ugarska ne samo da ne bi imala koristi, nego bi njeni interesi mogli biti i ugroženi prodorom konkurentne robe s juga. Po njegovom shvatanju, ruta Sarajevo —

<sup>11</sup> »Oni krugovi koje je Trgovačka i obrtnička komora pozvana zastupati, te u koje se broje sami praktični ljudi za srodne su, ispod gospodstva turskog osloboditi se imajući narode, ali u to imadu ujedno pred očima i praktične prednosti koje bi trebalo uslijed preustrojstva ovih dviuh pokrajinah za prometne interese postignuti. U tih krugovih govori se, da konačni cilj misije, koja je monarhiji našoj dopadnula, nije samo pribavljanje zemalja, niti se taj cilj ima samo oružanom silom postignuti nego se mora na prometnom polju takmički boj izvojevati, jer samo tako postizavaju se trajni i plodonosni uspjesi, koje bi morali na to pozvani državnici i rodoljubi uvijek pred očima imati«. HHStA, Kabinettsarchiv, KZ, Nr. 3158/1878. Trgovačka i obrtnička komora u Zagrebu vladaru, Zagreb, 26/8. 1878. — O stanovištu privrednih krugova u Hrvatskoj i Monarhiji prema okupaciji Bosne i Hercegovine vidi D. Pavličević, *Odras bosansko-hercegovačkog ustanka 1875—1878 na gospodarske prilike u Hrvatskoj*, Časopis za suvremenu povijest, godina III, br. 1, Zagreb 1971, str. 91—100.

<sup>12</sup> B. Singer, *Unsere Eisenbahn-Anschlüsse nach Südosten und Süden*, Wien, 1879, str. 16—26, 42; C. Büchelen, op. cit., str. 24—42.

Mitrovica kao eksportna trgovačka linija Austro-Ugarskoj je bila nepotrebna. On je pomorski put preko Trsta i Rijeke smatrao najpogodnijim za borbu protiv strane konkurencije u Makedoniji i Tesaliji, dok bi povezivanjem Sarajeva sa Mitrovicom Trst i Rijeka, po Singerovom mišljenju, utoliko bili na šteti što bi Solun, pri tadašnjem stanju željezničke mreže u Monarhiji, mogao sebi privući budući bosanski eksport<sup>13</sup>. Prema Singeru, za austrijske interese bilo je najvažnije brinuti se o komunikacijama prema vlastitoj obali, o domaćim lukama i moreplovstvu, te posvetiti pažnju izgradnji željezničke mreže u Bosni i Hercegovini<sup>14</sup>. Zanimljivo je napomenuti da su u posve drugim okolnostima članovi austrijske vlade početkom 1913. godine iznosili izvjesne slične argumente protiv ambicioznog balkanskog željezničkog programa grofa Berchtolda i posljednji put oživljene ideje da se gradi sandžačka željeznica<sup>15</sup>. To pokazuje kako dilema austrougarske politike o svrsishodnosti njene gradnje nikad nije bila definitivno prevaziđena.

Odražavajući raspoloženje austrijske javnosti, Singer je posebno insistirao na uspostavljanju željezničke linije od Siska preko Dobrljina i Banje Luke do Sarajeva, ističući kako njen privredni značaj za Austriju, tako i stratešku vrijednost za Monarhiju kao cjelinu. S druge strane, on je očito pristrasno, potcjenjujući značaj linije u dolini Bosne, osporio njenu komercijalnu vrijednost čak i za Budimpeštu<sup>16</sup>.

Singer je pledirao za uspostavljanje željezničke veze između Dalmacije i bosanskohercegovačkog zaleđa, uz pretpostavku da se Dalmacija zajedno sa Bosnom i Hercegovinom uključi u zajedničko austro-ugarsko carinsko područje. Podržavajući prijedloge Zadarske trgovačke i obrtničke komore<sup>17</sup>, on se opredjeljivao za rutu od Knina preko Jajca u pravcu željezničke pruge Banja Luka — Dobrljin. Osim toga, smatrao je vrlo poželjnim da se izgradi željeznička pruga Sarajevo — Mostar — Metković — Gruž, koja bi sa prugom Brod — Sarajevo činila transverzalnu liniju od Ugarske i Slavonije prema Jadranu. Ona bi kao i zapadna linija u pravcu Zadra i Splita, po Singerovoj ocjeni, djelimično paralizirala zaštitnocarinske i tarifne mjere Njemačke protiv austrougarskih agrarnih

<sup>13</sup> Prema Singeru, udaljenost željeznicom od Sarajeva do Soluna iznosila bi 713, odnosno po drugim podacima 676 km, dok bi po izgradnji linije Sarajevo — Brod Sarajevo bilo preko Dalja, Osijeka, Vilanyja, Barcsa, Zakanyja, Zagreba i Karlovca povezano sa Rijekom i od nje udaljeno 805 km, a od Trsta 934 km. B. Singer, op. cit. str. 24—26.

<sup>14</sup> Ibidem.

<sup>15</sup> Vidi: Dž. Juzbašić, **O nekim pitanjima austrougarske politike prema uređenju privrednih odnosa u Makedoniji i na Balkanu za vrijeme krize 1912/1913. godine**, Prilozi br. 5, izd. Institut za istoriju radničkog pokreta Sarajevo, Sarajevo 1969, str. 187—188.

<sup>16</sup> B. Singer, op. cit., str. 20.

<sup>17</sup> HHStA Administrative Registratur (Adm. Reg.) F34 SR 22 12/27 A. Z. 2503/79; Zv. Jelinović, **Borba za jadranske pruge i njih ekonomski ciljevi**, JAZU, Građa za gospodarsku povjest Hrvatske, knjiga 6, Zagreb 1957, str. 102.

proizvoda. Ne vodeći računa o realnim političkim odnosima u Monarhiji i finansijskim mogućnostima, on je u svojim planovima išao čak dotle da je u budućnosti predviđao da se bosanske željeznice spoje preko Zvornika sa Beogradom i time da se ostvari veza istočne obale Jadrana sa područjem donjeg Dunava<sup>18</sup>.

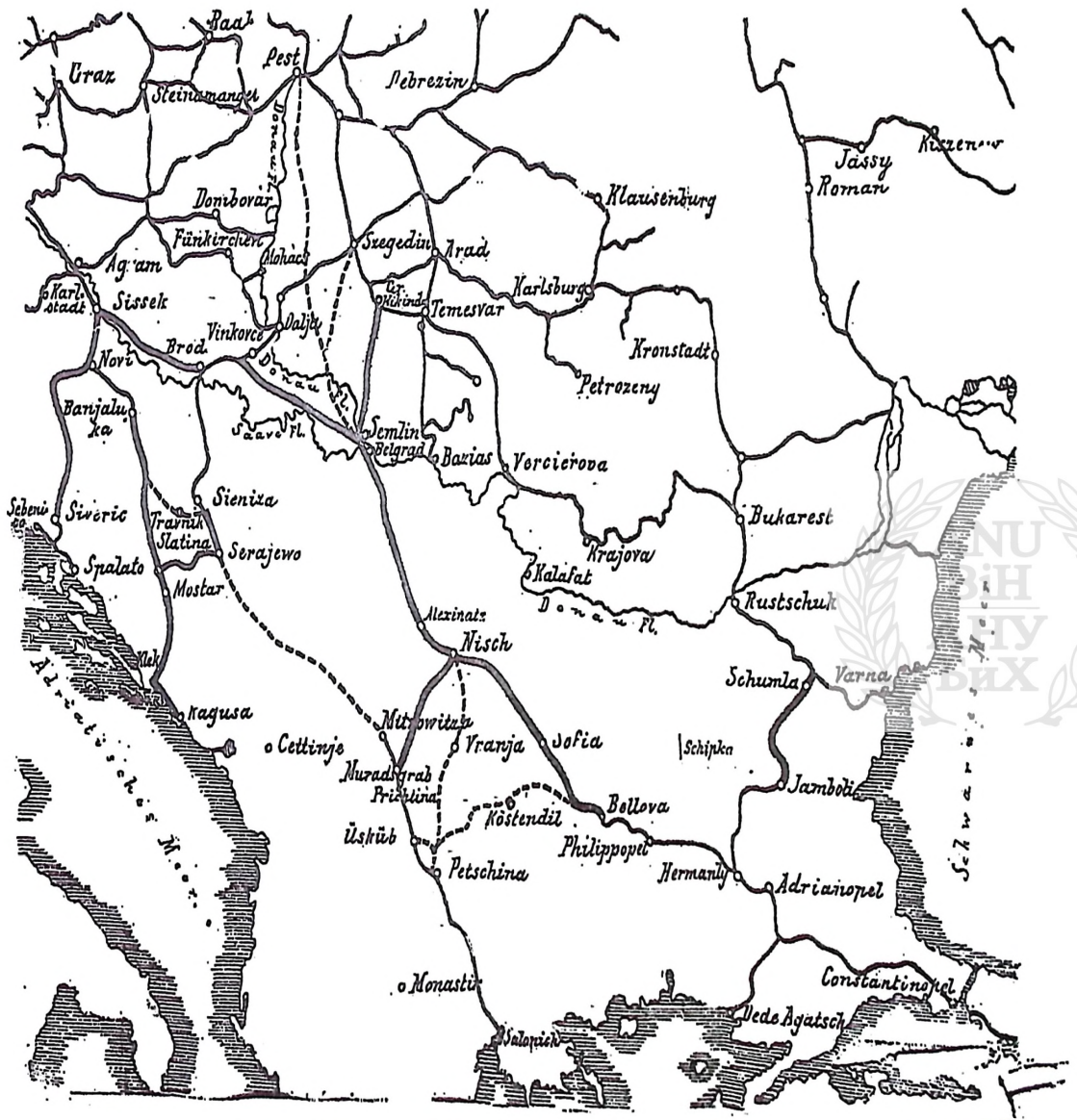
Slično Singeru, i W. Nördling, generalni direktor austrijskih željeznica, odbacivao je ideju o gradnji bosanske transverzalne linije prema istoku, smatrajući je nepodesnom za internacionalni saobraćaj<sup>19</sup>. On je isticao nepotrebnost gradnje linije Sarajevo — Mitrovica i nije prihvatio političke motive onih koji su tražili da se na teritoriji pod vlastitom kontrolom gradi željeznička pruga prema istoku. Smatrajući najpogodnijom željezničku vezu sa Solunom i Carigradom preko Srbije, Nördling je, inače, držao nemogućim da Monarhija snosi troškove gradnje bosanske transverzale, koje je on procjenjivao na 35 miliona forinti. Mislio je da njen projekt sprečava ekonomičnu izgradnju bosanske željezničke mreže. S obzirom na konfiguraciju terena i nedostatak sredstava Nördling je bio revnostaan zagovornik izgradnje uskotračne željezničke mreže u Bosni i Hercegovini i predlagao je da se uskotračna željeznica u dolini Bosne dovede do Sarajeva, a zatim produži preko Ivanplanine, Mostara, Metkovića i Kleka do Dubrovnika. Na zapadu je preporučivao gradnju željezničke pruge od Novog dolinom Une preko Bihaća i Knina u cilju povezivanja sa Dalmacijom i uspostavljanje željezničke veze između Banje Luke i Sarajeva<sup>20</sup>.

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

<sup>18</sup> B. Singer, op. cit., str. 37—43.

<sup>19</sup> Udaljnost od Beča do Carigrada na putu preko Novog, Sarajeva, Mitrovice, Niša i Belove iznosila bi, prema Nördlingu, 2.159 km, dok bi preko Bešte i Beograda ona bila 1.696 km, dakle 463 km kraća. Linija Beč — Novi — Mitrovica — Solun bila bi duga 1.554 km, a linija Beč — Pešta — Velika Kikinda — Beograd — Niš — Priština — Solun 1.347 km, tj. kraća za 207 km, uključujući još i prednosti terena za gradnju željeznice u odnosu na terenske prilike u Bosni. Pa i ruta Beč — Pešta — Brod — Sarajevo — Mitrovica — Solun (1.451 km) bila bi u odnosu na put preko Beograda duža za 104 km. (W. v. Nördling, Ueber die bosnischen und serbischen Eisenbahnen. Vortrag gehalten im Club österr. Eisenbahnbeamten am 30. November 1880. Wien 188, str. 8—12).

<sup>20</sup> Na ovom pravcu on je davao prednost varijanti trase koja bi išla dolinom Vrbasa do Raduše planine i priključila se kod Slatine na hercegovačku liniju. Ibidem.



Planovi izgradnje željeznica prema Nördlingu

Srbijom. I u pogledu željezničke veze sa Carigradom Komora je držala da bi u austrijskom interesu bilo potpuno zaobilaznje Srbije i gradnja linije Oršava — Vidin — Sofija ako se ubrzo i u potpunosti ne realizuje politika u odnosu na gradnju srpskih željeznica<sup>21</sup>.

S obzirom na to što je Cislajtaniya svojim sredstvima gradila Arlbergbahn, kojom će se u prvom redu koristiti ugarski poljoprivredni eksport na zapad, Bečka trgovačka i obrtnička komora smatrala je pravednim da Austrija zahtijeva kao kompenzaciju da Ugarska otpočne radove na regulaciji Dunava između Beča i Pešte i u Željeznim vratima, te da konačno izgradi prugu Sisak — Dobrljin. Osim toga, Komora je predlagala da se odmah uspostavi i normalnotračna željeznička veza između Banje Luke i Sarajeva preko Jajca i Travnika. Računajući sa mogućnošću da se kasnije izgradi linija Barcs — Brod, Komora je preporučivala da se uskotračna linija u dolini Bosne gradi tako da bude podesna za normalni kolosijek. Međutim, u pogledu planova za izgradnju željezničke veze sa Dalmacijom preko Bosne Komora je zauzela rezervisan stav, smatrajući potrebnim da se problem ozbiljno proučava<sup>22</sup>. Bečku komoru zanimale su očito bosanske željeznice u prvom redu kao dio buduće magistralne linije prema istoku.

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

★

Razmatrajući mogućnost izvođenja vojne akcije u cilju okupacije Bosne i Hercegovine, zajednički ministar rata grof Bylandt-Rheydt imao je u drugoj polovini juna 1878. godine u vidu potrebu da se odmah pristupi gradnji bosanske željezničke mreže i označio Brod i Dobrljin kao eventualne priključne tačke na željez-

<sup>21</sup> VAW HM 1880 Fasc. FB4 Nr 19298/1880. Handels-und Gewerbekammer für das Erzherzogtum Oesterreich unter der Ens austrijskom ministarstvu trgovine, Wien 17/6 1880; prilog: Bericht der vereinigten 3. u. 4. Section betreffend den Bau und die Anschlüsse der Orientabahren, usvojen na plenarnoj sjednici Komore 12/5. 1880.

<sup>22</sup> Ibidem.

nicu Monarhije. Tom prilikom on je pokrenuo i problem popunjavanja austrijske željezničke mreže radi skraćanja i povećanja broja tranzitnih linija prema istoku i interesovao se za austrijske namjere u pogledu ostvarenja direktne željezničke linije Beč — Novi i željezničke veze između Ljubljane i Karlovca. Pri tome je, pak, stajao na stanovištu da direktni željeznički saobraćaj iz Austrije prema Orijentu mora da ide neprekidno preko ugarskog teritorija, glavnom saobraćajnicom preko Budimpešte i Zemuna, a odatle prema Nišu. Ministar rata je, inače, konstatovao da se njegovi pogledi u odnosu na rješenje problema željezničkih veza sa istokom u potpunosti podudaraju sa stanovištem austrijskog ministra trgovine Chlumetzskog<sup>23</sup>.

Obraćajući se istim povodom i ugarskom ministru trgovine, Bylandt-Rheydt je ukazao na veliku važnost gradnje izlaznih linija na ugarskom području za odbrambenu sposobnost Monarhije i brzu koncentraciju trupa. Tako je on isticao da je sa vojnog stanovišta, koje se, po njegovom mišljenju, u potpunosti podudara sa privrednim interesom, prije svega potrebna gradnja željeznice od Budimpešte ili Szegedina preko Petrovaradina ka Zemunu, gdje bi se ona priključila na srpske željeznice. Osim toga, on je tražio izgradnju graničnih željeznica za dobijanje jedne rokadne linije i radi priključenja na buduće bosanske željeznice<sup>24</sup>.

U vezi sa neposredno predstojećim vojnim operacijama i okupacijom Bosne i Hercegovine austrougarsko Ministarstvo rata tražilo je krajem jula 1878. god. uspostavljanje željezničke veze između Alföldbaha i Broda i planiralo izgradnju željeznice u dolini Bosne, kuda je vodila glavna operaciona linija. Paralelno s tim ono je zahtijevalo i gradnju pruge Sisak — Dobrljin i ponovno otvaranje prometa na željeznici Dobrljin — Banja Luka<sup>25</sup>. Ministarstvo rata je smatralo da su u novonastaloj situaciji prevaziđeni politički i drugi razlozi koji su uticali da strateške tačke na granici nisu mogle ranije biti povezane sa željezničkom mrežom Monarhije. Gradnju ovih pruga, kao i njihovo produženje u Bosni zahtijevale su vojne vlasti kako bi se osiguralo snabdijevanje trupa i spriječio zastoj u vojnim operacijama. Otvaranje jedne željezničke pruge od Dalja preko Broda do u dolinu Bosne prije kasne jeseni 1878. godine isticano je kao životno pitanje za okupacioni korpus<sup>26</sup>. Ministarstvo rata je insistiralo da se prije nego što nizina oko Save postane neprohodna za kolski saobraćaj dovrše pomenute željeznice, kako se ne bi prekinula veza okupacionih trupa sa matičnom

<sup>23</sup> KA KM Präs 55  $\frac{12}{2}$ /1878 Bylandt-Rheydt Chlumeckom 22/6. 1878.

<sup>24</sup> Ibidem, Bylandt-Rheydt Péchyju 22/6. 1878.

<sup>25</sup> KA KM Präs 55  $\frac{15}{2}$ /1878 Reichskriegsministerium: Expose über den Ausbau der an die bosnische Grenze führenden Anschlussbahnen. Wien, 27/7. 1878.

<sup>26</sup> »Die Eröffnung einer Bahn über Brood in's Bosnatal bis zum Spätherbst ist jedoch, weil daselbst die Hauptoperationslinie führt, wie früher erörtert, eine Vitalfrage für das Okkupationskorps« Ibidem. Podvučeno u originalu.)

zemljom. Imalo se u vidu da će docnije i plovidba Savom biti ometana i snabdijevanje ovim putem onemogućeno<sup>27</sup>. Sve predložene pruge trebalo je u prvi mah graditi provizorno da bi što prije bile gotove<sup>28</sup>.

Gradnjom pruge Sisak — Dobrljin i osposobljavanjem željezničke linije Dobrljin — Banja Luka trebalo je da se obezbijedi snabdijevanje i održavanje bojne gotovosti trupa u Banjaluci i okolnom području. Predviđalo se da će tamo biti potrebno stacionirati znatne snage za okupaciju Bosanske krajine, koje će zbog geografskih i saobraćajnih uslova biti potpuno izolirane od korpusa u dolini Bosne. Zanimljivo je da je, kako neposredno prije početka vojnih operacija tako i početkom septembra 1878. godine, grof Bylandt-Rheydt kao poseban politički razlog za gradnju pruge Sisak — Dobrljin isticao opasnost od »slavenskih aspiracija«, koje najjače dolaze do izražaja u Krajini<sup>29</sup>. On je očekivao da će otvođenje pruge snažno doprinijeti umirenju tamošnjeg stanovništva, bitno olakšati austrougarsku »kulturnu misiju« u Bosni i biti od koristi razvoju saobraćaja sa Monarhijom<sup>30</sup>.

Izgradnja pruge Vinkovci — Brod bila je već zakonski perfekuirana, dok je linija Vinkovci — Dalj bila od ugarskog parlamenta samo u principu odobrena (ugar. zakonski član XXVI: 1877). Ugarska vlada je odmah prihvatila zahtjev da gradi prugu Vinkovci — Brod, ali je odbila da bez posebne odluke parlamenta otpočne graditi prugu Dalj — Vinkovci. Ona je već sredinom juna 1878. bila donijela zaključak da u tadašnjem trenutku ne podnosi zakonski prijedlog o njenoj gradnji, jer je, sigurno s obzirom na predstojeću okupaciju i raspoloženje u Saboru, željela da se što prije zaključi njegovo zasjedanje<sup>31</sup>. Tek docnije, na posebno insistiranje cara i svih zajedničkih ministara, Tiszina vlada je izmijenila svoju prvobitnu odluku i uprkos ustavnim teškoćama pristala da na vlastitu odgovornost odmah pristupi i građenju linije Dalj — Vinkovci<sup>32</sup>. Prema sklopljenom ugovoru o gradnji, cijela pruga od Dalja do Slavenskog Broda imala je biti dovršena do 20. novembra 1878. godine<sup>33</sup>.

Prilikom donošenja odluke o gradnji pruge Dalj — Vinkovci — Brod ugarska vlada je imala u vidu da bi izgradnja željezničke linije u dolini Bosne od svih eventualnih željezničkih linija u oku-

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> Ibidem; HHStA, Politisches Archiv (PA) XL Interna K. 290 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 217. od 16/9. 1878.

<sup>29</sup> Kao napomena 25; KA KM Präs 55  $\frac{21}{1}$ /1878 Bylandt-Rheydt Wenckheimu 1/9. 1878.

<sup>30</sup> KA KM Präs 55  $\frac{21}{1}$ /1878 Bylandt-Rheydt Wenckheimu 1/9. 1878.

<sup>31</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle KZ XVI od 17/6. 1878. KZ XX od 17/7. 1878.

<sup>32</sup> Ibidem, Ministerkonferenz am 9/8. 1878 KZ XXI; KKStA PA XL Interna K. 290 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 208 od 10/8. 1878.

<sup>33</sup> KA KM Präs Nr 112 $\frac{1}{3}$ /1878 Beck Filipoviću 28/8. 1878.

piranom području najviše odgovarala saobraćajnim i trgovačkim interesima Ugarske. Ona je smatrala poželjnim da se pruga u dolini Bosne izgradi prije nego što bi se mogla ostvariti željeznička veza Sisak — Novi — Banja Luka, i to tim više što željeznica preko Srbije još nije bila izgrađena<sup>34</sup>. Ovakvo stanovište ugarske vlade u času okupacije jasno ilustruje kako je u mađarskoj politici postojao određeni kontinuitet i veza sa stavovima iz predokupacionog doba u pogledu gradnje željezničkih priključaka u pravcu juga.

Ugarska vlada je više težila da u odnosu na Austriju osigura sebi za svaki slučaj pogodniju poziciju u uspostavljanju veze sa Istokom, nego što je tada imala u vidu neposredne privredne koristi od uspostavljanja povoljne željezničke veze sa Bosnom. U momentu okupacije agrarna Ugarska, koja se nalazila tek na pragu svog intenzivnijeg industrijskog razvitka, imala je općenito malo ekonomskog interesa za jedno takvo zaostalo agrarno područje kao što je bila Bosna i Hercegovina. Stoga je ugarska vlada odmah po okupaciji izražavala duboke rezerve prema ideji da se Bosna i Hercegovina uključi u zajedničko austrougarsko carinsko područje, smatrajući da to neće donijeti nikakve koristi, nego čak da bi moglo biti štetno<sup>35</sup>. Ovaj stav bio je podudaran sa stanovištem ugarske vlade zauzetim početkom 1878. godine da se prilikom osiguranja privrednih interesa Monarhije pri regulisanju istočnog pitanja ne sklapaju carinski savezi sa balkanskim zemljama, nego da se austrougarskoj trgovini osiguraju one privilegije koje je ona ranije uživala u Turskoj, imajući u vidu u prvom redu održavanje povlastica u pogledu izvoza duhana i soli<sup>36</sup>.

Nasuprot tome, austrijska vlada, koja je polazila od interesa austrijske industrije, težila je carinskoj uniji sa balkanskim zemljama. Ona je ljeta 1878. smatrala da se kao minimalna kompenzacija za žrtve koje Monarhiji nameće vojna okupacija odmah Bosna i Hercegovina okupira i u komercijalnom pogledu, i zalagala se da se po kratkom postupku, naredbodavnim putem, izvrši njeno uključanje u zajedničko austrougarsko carinsko područje<sup>37</sup>.

Međutim, iako su u okupaciji vidjeli opasnost za dualizam, smatrajući je samo manjim zlom u odnosu na mogućnost da Bosna i Hercegovina pripadne Srbiji i Crnoj Gori<sup>38</sup>, grof K. Tisza i njegova vlada, i pored izvjesnog ustezanja s ozbirom na političku situaciju u Ugarskoj, nisu propustili priliku da koristeći se pogodnostima geografskog položaja osiguraju Ugarskoj na saobraćajnom

<sup>34</sup> HHStA Kabinettsarchiv Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 9/8. 1878 KZ XXI.

<sup>35</sup> Vidi: Dž. Juzbašić, Izvještaj Hermana von Sautera o odnosima Bosne i Hercegovine i Monarhije u svjetlu austro-ugarskih ekonomskih suprotnosti, Godišnjak XVIII, str. 53—54.

<sup>36</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 25/3. 1878, KZ VIII.

<sup>37</sup> Kao napomena 35.

<sup>38</sup> E. v. Wertheimer, op. cit., Bd III, str. 142—145, 199—201.

području prednosti u odnosu na Austriju. Onda kada su se ugarski interesi podudarali sa zahtjevima vojske, kao u pitanju gradnje pruge Dalj — Vinkovci, ugarska vlada je pristajala u izvjesnoj mjeri da prejudicira votum legislative. Ona se takode ograničila samo na upozorenje kada je Ministarstvo rata ne tražeći formalno odobrenje pristupilo pripremama za gradnju mosta na Savi kod Broda. Ugarska vlada nije ni u kom slučaju imala namjeru da iz formalnih razloga spriječi izvođenje ovih radova, koji su finansirani zajedničkim sredstvima iz okupacionog kredita<sup>37</sup>. Posve drukčiji stav ona je, pak, zauzela o pitanju gradnje željezničke pruge Sisak — Dobrljin.

★

Prema carevim upustvima Ministarstvo rata obnovilo je ranije pregovore sa Südbahnom o gradnji pruge Sisak — Dobrljin. Društvo je izrazilo spremnost da odmah otopčne gradnju željeznice i završi je u roku od dva mjeseca. Najvažniji njegovi uslovi bili su da mu car, zaobilazeći normalan postupak, izda definitivnu koncesiju za gradnju i eksploataciju linije, tako da bi ona činila sastavni dio Südbahna, i da se na nju odnose sve odredbe koncesione diplome Društva. Za forsiranu izgradnju Društvo je imalo dobiti obeštećenje tako što bi se pri prevozu vojna tarifa povećala za 20%<sup>38</sup>.

Imajući u vidu koristi od brzog ostvarenja projekta za snabdijevanje armije, i to pod uslovima koji državu finansijski ne opterećuju, car je pozitivno ocijenio ponudu Südbahna. On je ukazivao da su ugarski interesi dovoljno zaštićeni osiguranjem gradnje željeznice Beograd — Mitrovica i pruge u dolini Bosne prema Sarajevu, te da ih željeznica Sisak — Novi — Banja Luka neće nikada ugroziti. Prema carevom mišljenju, ako bi pruga Sisak — Novi došla u posjed Südbahna, bio bi onemogućen željeznički projekt Beč — Novi, kome su se toliko suprotstavljali Mađari<sup>39</sup>.

Međutim, ugarska vlada odbila je zahtjev Ministarstva rata i uslove Südbahna. Svoje stanovište ona je motivirala, osim ustavnim razlozima, i time da bi koncesioniranje linije Sisak — Dobrljin imalo za posljedicu konačno rješenje za Ugarsku jednog vrlo važ-

<sup>37</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 1/11. 1878 KZ XXXIV.

<sup>38</sup> KA KM Präs 55  $\frac{21}{5}$  /1878 Bylandt-Rheydt caru 31/8 1878; HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 7/9. 1878, KZ XXIV.

<sup>39</sup> HHStA PA XL Interna K. 290 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 214 od 1/9. 1878. — Projekt gradnje direktne željezničke linije od Beča do Novog bio je dio projekta Beč — Novi — Solun. Međutim, samo je 1881. godine dovršena gradnja pruge Beč — Aspang (P. Mechtler, *Eisenbahnpolitische Spannungen zwischen Österreich und Ungarn nach dem Ausgleich (1867—1918)*. Mitteilungen des Institutes für österreichische Geschichtsforschung (MIÖG) LX, Wien 1952, str. 317).

nog trgovačkog, odnosno internacionalnog pitanja<sup>42</sup>. Bojazan od izgradnje magistralne željezničke linije od Banje Luke prema Solunu i zaobilaznja Ugarske bila je raširena u mađarskoj javnosti i politički i trgovački krugovi uzimali su je sasvim ozbiljno<sup>43</sup>.

U literaturi je ukazano na težnju dijela visokih vojnih ličnosti Monarhije da Austro-Ugarska po okupaciji Bosne i Hercegovine produži osvajački pohod prema Solunu, kao istovremeno i na zahtjev tih krugova da se pristupi gradnji željeznice koja bi se završavala u »biseru Egejskog mora«. Pri tome je naglašeno da se tim pretenzijama, koje su osobito došle do izražaja po zaključenju tzv. Novopazarske konvencije (21. IV 1879), uspješno suprotstavio Andrassy, koji je smatrao dovoljnim da se zaposjedanjem pojedinih tačaka u Novopazarskom Sandžaku osigura budući željeznička veza sa solunskom lukom<sup>44</sup>. U prilici smo da na osnovu novih podataka bacimo više svjetla na ovaj problem i ukažemo kakva su u tom pogledu bila stanovišta ministra rata, šefa Generalštaba i vojnih komandanata u Bosni.

Izjasnivši se, kao i ostali vrhovni politički faktori Monarhije, neposredno prije okupacije, za to da direktni željeznički saobraćaj iz Austrije prema istoku mora da vodi neprekidno preko ugarskog teritorija, a zatim kroz Srbiju, ministar rata Bylandt-Rheydt je sada nastojao uvjeriti Mađare kako pruga Sisak — Dobrljin neće moći dobiti veći značaj od lokalnog, ističući da uopšte bosanske željeznice, ostavljene po strani od svjetskih saobraćajnica, neće nikada prevazići svoj lokalni karakter. On je u ljeto 1878. godine ukazivao da se sa produženjem željeznice dalje od Banje Luke može računati tek u dalekoj budućnosti s obzirom na terenske teškoće i visoke troškove gradnje<sup>45</sup>.

Car Franz Joseph I, koji je nastojao da razbije općenitu bojazan Mađara od bosanskih željeznica, izrazio je 10. avgusta 1878. godine na sjednici Zajedničkog ministarskog vijeća svoje mišljenje da će možda jedna pruga doprijeti do Sarajeva, ali dalje sigurno neće, jer bi to bilo tehnički jedva izvodljivo, a finansijski nemoguće<sup>46</sup>. U tom pogledu car je godinu dana docnije samo utoliko

<sup>42</sup> »Aus diesem Gesichtspunkte ausgehend kann die ungar. Regierung der Concessionierung des Baues der Sissek — Doberliner Eisenbahnlinie umsoweniger beipflichten, weil durch die Concessionierung dieser Linie eine in ihren Folgen hinichtlich Ungarns überaus wichtige Handels — beziehungsweise internationale Frage ihre endgültige Lösung fände«. HHStA, Kabinettsarchiw, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 7/9. 1878. KZ XXIV.

<sup>43</sup> HHStA PA XL Interna K. 290 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 215 od 10/9. 1878; GMKPZ 217 od 16/9. 1878.

<sup>44</sup> Vidi: E. Wertheimer, op. cit., Bd. III, str. 170—172, 210—211, 276—277; A. May, op. cit., str. 499.

<sup>45</sup> Kao napomena 25. i 30.

<sup>46</sup> »Wenn im Lande eine Besorgnis vor den bosnischen Bahnen herrscht, so sei dies nicht gerechtfertigt. Vielleicht kommt eine Bahn bis Sarajevo einst zu Stande, allein weiter gewiss nicht. Technisch wäre sie kaum ausführbar, finanziell aber unerschwinglich«. HHStA PA K. 290 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 208 od 10/8. 1878.

korigirao svoje stanovište što je diskutujući o problemu gradnje željezničke pruge Zenica — Sarajevo izjavio da priključak prema Mitrovici nije skoro u izgledu<sup>47</sup>.

Veoma je zanimljivo i gledište šefa austrougarskog Generalštaba FML Schönfelda o značaju trgovačkog puta kroz Bosnu i Sandžak prema Solunu, izražen krajem ljeta 1878. godine u vezi sa problemom eventualnog produženja vojne akcije iz Bosne radi zaposjedanja Novopazarskog Sandžaka. Došavši do zaključka da se u toku 1878. godine ne može u tom pravcu preduzeti nikakva akcija, on je istovremeno dovodio uopšte u pitanje opravdanost i korisnost jednog takvog poduhvata. Ukazujući na očajno stanje komunikacija istočno od Sarajeva, Schönfeld je konstatovao da su saobraćajne prilike što se ide prema jugu sve gore. S obzirom na ogromne terenske prepreke na prostoru između Drine i Mitrovice, on je sumnjao da će se ikada realizovati željeznička veza između Sarajeva i Mitrovice<sup>48</sup>.

Vjerovatno i pod utiskom žestokih borbi i teškoća kojima je praćena okupacija Bosne i Hercegovine, kao i stanja komunikacija i političkog vrenja u Sandžaku, Schönfeld je smatrao da ne postoje razlozi komercijalne i vojničke prirode koji bi zahtijevali da se pod krajnje nepovoljnim uslovima Monarhija upušta u sandžačku avanturu. Razmatrajući političku stranu problema, on je izrazio mišljenja koja su u osnovi odudarala od Andrássyjeva stanovišta. Za Schönfelda područje koje razdvaja Srbiju i Crnu Goru, mada prošireno na Berlinskom kongresu u odnosu na odredbe San Stefanškog mira, zadržalo je i dalje karakter tjesnica. Ono je za Austro-Ugarsku moglo imati značaj samo dok je Evropa za održavanje Turske, a — po njegovoj ocjeni — izgledi u tom pogledu su se izmijenili. Smatrao je da će onda kada Bosna i Hercegovina ne budu više turske pokrajine od evropske Turske otpadati dio po dio, pa će se i pitanje Sandžaka samo od sebe riješiti<sup>49</sup>. Schönfeld je smatrao da bi se u slučaju postepenog raspada Turske mogao Novopazarski Sandžak učiniti neškodljivim za Monarhiju. U protivnom, ako bi opstanak Turske bio osiguran, onda bi Srbija i Crna Gora bile odvojene na pogodniji način za Austro-Ugarsku<sup>50</sup>.

<sup>47</sup> KA Militärkanzlei S. M. des Kaisers (MKSM)  $\frac{20-1}{7.3}$  /1879. Protokoll über die unter Ah. Vorsitze abgehaltene Vorbesprechung über die Modalitäten des Ausbaues der Bahnstrecke Zenica — Sarajevo am 17. ten Juli 1879.

<sup>48</sup> »In Folge dessen steht es sehr zu bezweifeln, und hierüber erliegenden Rekognoscierung-Daten stimmen darin überein, ob gegenüber solchen Terrainschwierigkeiten eine Bahn Sarajevo — Novipazar — Mitrovitzja je zu Stande kommen wird, um am kürzesten Salonich zu erreichen«. KA MKSM 69  $\frac{20}{7}$  /1878. FML Schönfeld: Denkschrift über die militärische Lage in Bosnien überhaupt und die Besetzung des Sandschaks Novipazar, Wien, 6/9. 1878.

<sup>49</sup> Ibidem.

<sup>50</sup> Ibidem. Protokoll über die unter Ah. Vorsitze Seiner k. k. Apostolischen

Očito stoga što je predimenzionirao značaj otpora okupaciji Bosne i Hercegovine, te značaj gibanja u Novopazarskom Sandžaku i među Albancima, šef austrougarskog Generalštaba nerealno je računao na mogućnost turske ofanzive, koja bi, mada kao posljednji trzaj Turske i islama, djelovala da se Srbija i Crna Gora još više približe Monarhiji. Tek tada, smatrao je Schönfeld, mogla bi parola »trgovački put do Soluna u rukama Austrije« postati stvarnost. Međutim, on je istovremeno ukazavao da mnogo pogodniji put do Soluna vodi kroz savezničku i Monarhiju obaveznu Srbiju, nego kroz usko novopazarsko grlo<sup>51</sup>.

U svjetlu ranije izloženog, lišene su svakog osnova tvrdnje o planovima vojske da 1878. godine iz Bosne nastavi pohod prema Solunu i o tadašnjoj Andrassyjevoj zabrinutosti zbog dalekosežnih vojnih planova<sup>52</sup>. Ne ulazeći u docniju evoluciju ovog problema, možemo konstatovati da je u septembru 1878. godine šef austrougarskog Generalštaba sumnjao da li je uopšte pametno zaposjedati Sandžak i apelovao da se na Drini sačeka razvoj situacije, dok je Andrassy isticao vrijednost stacioniranja garnizona u Sandžaku za očuvanje interesa Monarhije na Istoku i osiguranje docnijeg njenog prodora, naglašavajući značaj obezbeđenja saobraćajne veze željeznicom Solun — Mitrovica. Andrassy je tada ujedno izrazio i mišljenje da pitanje zaposjedanja Sandžaka treba riješiti putem prijateljskog sporazuma sa Portom<sup>53</sup>.

Iz građe kojom raspolažemo može se takođe jasno vidjeti da ni ministar rata, niti šef Generalštaba nisu u vrijeme izvođenja okupacije ni pomišljali da se pristupi gradnji željeznice prema istoku preko Bosne i Novopazarskog Sandžaka. Ni u docnijim mnogo ambicioznijim planovima vojnih komandanata i Generalštaba u pogledu izgradnje normalne željezničke mreže u Bosni i Hercegovini u 1878. i 1879. godini nije se neposredno predviđala gradnja željeznice istočno od Sarajeva prema Sandžaku<sup>54</sup>. Doduše, u koncepcijama vojvode od Würtemberga o gradnji bosanskih željeznica, koje je on izložio u jednom memoaru krajem februara 1879. godine, određeno mjesto imala je i linija Sisak — Mitrovica. On je smatrao da bi transverzalna pruga iz doline Vrbasa prema Sarajevu, koju je on ocjenjivao, inače, kao drugorazrednu bosansku saobraćajnicu,

Majestät am 7. September 1878. abgehaltene Konferenz.

<sup>51</sup> Kao napomena 48.

<sup>52</sup> I E. v. Wertheimer uzimao je ove tvrdnje sa izvjesnom rezervom: op. cit., Bd. III, str. 171, nap. 1 i str. 172.

<sup>53</sup> KA MKSM 69  $\frac{20}{2}$ /1878. Protokoll über die unter Ah. Vorstize seiner k. k. Apostolischen Majestät am 7. September 1878. abgehaltene Konferenz; Uporedi Andrassyjevo pismo vojvodi od Würtemberga 6. 8. 1879. E. v. Wertheimer, op. cit., Bd. III, str. 271—276.

<sup>54</sup> KA KM Präs 55  $\frac{23}{13}$ /1878 k. k. Generalstab — Ministerstvu rata 4/11. 1878.

tek onda dobila značaj za trgovinu na veliko ako bi se mogla produžiti do Drine i odatle prema Mitrovici, tako da postane dio najkraće željezničke linije koja spaja Solun — Beč — Pariz<sup>55</sup>. Württemberg je, međutim, ostavljao otvoren problem mogućnosti uspostavljanja željezničke veze između Sarajeva i Mitrovice i mislio je, očekujući velike teškoće, da se o tome moraju tek izraditi tačne studije, što se, uostalom, odnosilo i na cijelu rutu od Banje Luke prema Mitrovici<sup>56</sup>.

U literaturi se susrećemo i sa tvrdnjama da je Andrassy, imajući namjeru da u potpunosti iskoristi pravo na gradnju komunikacija u Sandžaku, ponovo u 1879. godini pokrenuo pitanje novopazarske željeznice, te da je pad Andrassyjev povukao sa sobom i ovaj željeznički projekat<sup>57</sup>. Međutim, u arhivskoj građi ne može se naći nikakav oslonac da bi se ziključilo kako je Andrassy 1879. godine aktualizirao problem gradnje sandžačke željeznice. Nasuprot tome, on je na sjednicama Zajedničkog ministarskog vijeća davao i takve izjave koje se mogu shvatiti i kao potpuno, u principu, odbacivanje ideje da se makar tek i u budućnosti izgradi željeznička veza sa Istokom preko Bosne i Novog Pazara, mada je, s druge strane, kao jedan od glavnih argumenata za svoju sandžačku politiku navodio osiguranje komunikacija za trgovinu Monarhije u pravcu Egejskog mora. Tako je Andrassy, povodom zabrinutosti ugarske vlade da se pruga Sisak — Dobrljin ne produži prema Sarajevu i Mitrovici, izjavio da se taj projekt ne može ozbiljno uzeti, jer je željeznica Sarajevo — Mitrovica tehnički neizvodljiva<sup>58</sup>. Ovu izjavu Andrassy je dao na sjednici Zajedničkog ministarstva pod predsjedništvom cara 25. jula 1878, neposredno nakon odluke Berlinskog kongresa kojom je Monarhiji načelno priznato pravo na gradnju željeznice kroz Sandžak. Pružajući podršku zahtjevima vojske da ugarska vlada odobri koncesiju za gradnju pruge Sisak — Dobrljin, Andrassy je i u proljeće 1879. godine ka-

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

<sup>56</sup> Ibidem.

<sup>57</sup> U tom smislu pisao je H. Kanner u knjizi *Kaiserliche Katastrophen-Politik*, Leipzig — Wien — Zürich 1922, str. 50, a njegove ocjene prihvatio je i Д. Ђорђевић, *Аустро-српски сукоб око пројекта новопазарске железнице ИЧ, књ. VII*, Београд 1957, стр. 218.

<sup>58</sup> »Bezüglich Sissek-Doberlin wird von ungarischer Seite allerdings besorgt, dass sich daran die Linie Novi — Sarajevo — Mitrovitza schliessen könnte. Wenn aber das ungarische Ministerium darüber Klarheit erhält, dass dieses Projekt nicht ernst genommen werden kann, weil eine Bahn Sarajevo — Mitrovitza technisch unausführbar ist, so dürfte es sich doch überzeugen, dass doch kein ungarisches Interesse verletzt wird«. HHStA PA XL Interna K. 290 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 207 od 25/7. 1878.

tegorički tvrdio da budućnost pripada samo željeznici u dolini Morave i da se ne može pomišljati na produženje bosanske linije prema jugu<sup>57</sup>.

Ma koliko Andrassyjeve izjave bile uslovljene i taktičkim potrebama trenutka kada su davane, bilo onda kada je trebalo da što jače argumentište i obrazloži svoju sandžačku politiku ili da pomogne zahtjeve vojske za uspostavljanje neophodnih željezničkih veza prema Bosni, stoji van diskusije činjenica da on nije imao namjeru da se Monarhija u situaciji poslije Berlinskog kongresa koristi pravom na izgradnju željezničke pruge kroz Novopazarski Sandžak.

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

Grof K. Tisza i drugi ugarski ministri posebno su isticali konstitucionalne razloge zbog kojih oni ne mogu na svoju odgovornost dati odobrenje za građenje jedne željezničke linije koju Sabor ne samo da nije ni u principu odobrio, nego se protiv nje često i izjašnjavao. Istupajući protiv prijedloga o provizornoj gradnji željeznice isključivo za ratne potrebe, Tisza je ukazivao na okolnost da se jednom izgrađena pruga ne može napustiti. Inače, on je sredinom septembra 1878. godine izražavao uvjerenje da bi Ugarski sabor teško mogao izmijeniti svoj negativan stav prema pruzi Sisak — Dobrljin prije nego što se izgrade srpske linije<sup>60</sup>.

I grof J. Andrassy je bio došao takođe do uvjerenja da bi bila veća politička šteta nego korist za snabdijevanje vojske ako bi se pristupilo gradnji pruge Sisak — Dobrljin<sup>61</sup>. On je strahovao da bi na ovom pitanju ugarska vlada mogla pasti<sup>62</sup>. Budući da je pitanje izraslo u jedan veliki problem, Andrassy je smatrao da ugarska vlada ne može djelovati na vlastitu odgovornost. Stoga je držao da je bolje stvar kasnije podnijeti parlamentu, kad bude moguće uvjeriti javnost i predstavničko tijelo da ugarski interesi nisu ugroženi. Na ovu soluciju car je veoma teška srca pristao ne samo zbog interesa armije, nego i zato što je posebno isticao da

<sup>57</sup> Der Minister des Äussern, in dem er nachwies, dass die Zukunft nur der Moravatalbahn gehöre, dass an eine Fortsetzung der bosnischen Linien gegen Süden nicht zu denken sei und dass es nur darauf ankomme, die öffentliche Meinung in Ungarn darüber zu beruhigen, dass Sissek — Novi Bahn keine Umgehung Ungarns mit der Orientabhan bedeute. Ibidem, K. 291, GMKPZ 233 od 22. IV 1879.

<sup>60</sup> Kao napomena 43.

<sup>61</sup> HHStA PA XL Interna K. 290 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 217 od 16/9. 1878.

<sup>62</sup> »Minister des Äussern Grof Andrassy möchte nicht, dass das ungarische Ministerium über diese Frage stürze, denn die inneren Zustände könnten, dann bedenklicher werden, als die mangelhaften Kommunikationen«. Ibidem, GMKPZ 215 od 10/9. 1878.

će javno mnjenje u Austriji, a osobito u Hrvatskoj, teško shvatiti zašto se mora odustati od predloženog projekta<sup>63</sup>. Car se našao u delikatnoj situaciji, jer se i pred jednom delegacijom iz Hrvatske izjasnio u prilog građenja pruge Sisak — Dobrljin<sup>64</sup>.

S obzirom na političke prilike u Cislajtanijskoj i na postojanje samo provizornih vlada u oba dijela Monarhije<sup>65</sup>, austrijska strana nije duže vremena bila u stanju da insistira na svojim specifičnim saobraćajnim interesima. Tek kada je okončana vladina kriza u Ugarskoj, a u Austriji u februaru 1879. poslije konačne demisije Auerspergovog kabineta kada je formirana prelazna vlada pod vodstvom Stremayra, bilo je moguće s austrijske strane odlučno zatražiti da se izgradi željeznička linija Sisak — Dobrljin, što je bio minimalan zahtjev u pogledu gradnje željeznica u specifično austrijskom interesu. U međuvremenu su austrougarske vojne vlasti, otpočevši radove 7. septembra 1878. godine, rekonstruisale prugu Banja Luka — Dobrljin i 24. marta 1879. godine pustile je po cijeloj dužini u saobraćaj<sup>66</sup>.

★

Prilikom diskusija između austrijske i ugarske vlade o pitanju sklapanja trgovačkog i željezničkog ugovora sa Srbijom vođenih u proljeće 1879. godine<sup>67</sup>, istovremeno sa obnovljenim pregovorima između obiju vlada o problemu utvrđivanja osnovnih principa upravljanja Bosnom i Hercegovinom<sup>68</sup>, austrijska vlada je pokušala da svoju saglasnost za pregovore o srpskoj željezničkoj konvenciji učini ovisnim o izdavanju koncesije Südbahnu za prugu Sisak — Dobrljin<sup>69</sup>. Težnju austrijske vlade da ovu prugu vodi Südbahn, koja je i docnije dolazila do izražaja, ocijenio je početkom 1880. godine tadašnji ministar inostranih posolva Haymerle kao želju austrijske polovine Monarhije da se realizuju njene trgovinsko-političke težnje u odnosu na povezivanje s Bosnom<sup>70</sup>.

<sup>63</sup> Ibidem, GMKPZ 217 od 16/9. 1878.

<sup>64</sup> Vidi: Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Hauses der Abgeordneten des österreichischen Reichsrates VIII Session, XII Bd. 418, Sitzung 23/1. 1879, str. 13397.

<sup>65</sup> Vidi: R. Charvatz Österreichs innere Geschichte von 1848 bis 1895, Leipzig 1918, Bd. II, str. 19—27, 32—40; K. u. M. Uhlirz, Handbuch der Geschichte Österreichs und seiner Nachbarländer Böhmen und Ungarn. Bd. II, Teil 2. Graz — Wien — Leipzig 1941, str. 947—949; E. v. Wertheimer, op. cit., str. 170—173, 201.

<sup>66</sup> A. Horn, Die Bahnen in Bosnien und der Herzegowina, Wien 1964, str. 7.

<sup>67</sup> Vidi: F. Hauptmann, Österreich-Ungarns Werben um Serbien..., str. 147. i dalje.

<sup>68</sup> Vidi: Dž. Juzbašić, O nastanku paralelnog austrijskog i ugarskog zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom iz 1880. godine, Radovi ANU BiH XXXII, str. 176. i dalje.

<sup>69</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 4/4 1879, K. Z. XVIII, PA XL, Interna K. 291, Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 233 od 22/4 1879, GMKPZ 236 od 25/4. 1879.

<sup>70</sup> HHStA PA XL Interna K. 292. Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 260 od 22/3. 1880.

Ugarska vlada odlučno se suprotstavila ovim austrijskim zahtjevima pozivajući se na Berlinski ugovor i Andrassyjevu konvenciju sa Ristićem od 8. jula 1878. godine. Ona je isticala da odluka o tome ko će i na koji način graditi liniju Sisak — Dobrljin pripada samo ugarskoj vladi, odnosno legislativi<sup>71</sup>. U toku pregovora postignut je sporazum, prema kome su se obje vlade saglasile da interes Monarhije zahtijeva da se što brže ostvari veza turskih željeznica koje vode od Carigrada i Soluna sa željezničkom mrežom Monarhije i da se ona može najsvrsishodnije ostvariti linijom u dolini Morave. S druge strane, one su se obavezale da neće produžiti željeznicu od Banje Luke prema Solunu ili Carigradu dok ne bude izgrađena veza dolinom Morave. Tek nakon izričitog priznanja austrijske vlade da srpski priključak na turske željeznice treba da prethodi bosanskom, ugarska vlada je prihvatila zahtjev da se gradi pruga Sisak — Dobrljin i izrazila spremnost da na jesen 1879. godine podnese zakonski prijedlog Saboru<sup>72</sup>.

Izlazeći u susret prvenstveno željama ugarske vlade, Zajedničko ministarsko vijeće stalo je na stanovište da treba u pregovoru sa Srbijom energično nastojati da se realizuju odredbe Berlinškog ugovora i konvencije sa Ristićem od 8. jula 1878. godine u pogledu željeznica<sup>73</sup>. Suprotno ranijim intencijama Andrassyja, koji je preferirao sklapanje trgovačkog ugovora željezničkoj konvenciji<sup>74</sup>, sad je priznato da je pitanje željezničkog priključka važnije nego pitanje trgovačkog ugovora sa Srbijom<sup>75</sup>. Nakon što je ugarska vlada svojevremeno odbila nacrt ugovora koji je samo bio od koristi izvoza industrijskih artikala i bescarinskom uvozu sirovina<sup>76</sup>, kao suprotan ugarskim interesima, obje vlade postigle su u proljeće 1879. godine sporazum da se skine s dnevnog reda pitanje carinske unije sa Srbijom, a umjesto toga da se teži poboljšanju status quo-a u postojećim odnosima<sup>77</sup>. Mada je ova odluka bila u velikoj mjeri uslovljena neregulisanim trgovačkim odnosima Monarhije sa inostranstvom, ona je u prvom redu odgovarala ugarskim agrarnim interesima.

<sup>71</sup> Kao napomena 69; HHStA Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 15/4. 1879, KZ XIX.

<sup>72</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Geheimakten K. 23/21 Bosnien »Résumé der Beschlüsse der in der Zeit vom 21 bis 25 April 1. J. (1879 — napomena Dž. J.) stattgehabten gemeinsame Ministerkonferenz, rektifiziert nach dem Ergebnisse des unter Allerhöchsten Vorsitze vom 1. Mai d. J. abgehaltenen Ministerrates«; PA XL Interna K. 291 GMKPZ 236 od 25/4. 1879.

<sup>73</sup> Kao napomena 69.

<sup>74</sup> F. Hauptmann, Österreich-Ungarns Werben um Serbien..., str. 146.

<sup>75</sup> Kao napomena 69.

<sup>76</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 10/5. 1879 K. Z. XXIII.

<sup>77</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Geheimakten K. 23/21 Bosnien »Résumé der Beschlüsse der in der Zeit vom 21 bis 25 April 1. J. (1879 — napomena Dž. J.) stattgehabten gemeinsame Ministerkonferenz, rektifiziert nach dem Ergebnisse des unter Allerhöchsten Vorsitze vom 1. Mai d. J. abgehaltenen Ministerrates«.

S druge strane, načelan pristanak ugarske vlade da se u zajedničko austrougarsko carinsko područje uključe Bosna i Hercegovina, Dalmacija i Istra objektivno je tada predstavljao ustupak interesima austrijske industrije, iako se u ovom slučaju ne može govoriti da je to bila izravna kompenzacija prilikom pregovora o cijelom kompleksu balkanskih pitanja. Austrijska vlada je u proljeće 1879. godine naglašavala da vojnička vladavina nad Bosnom nužno uslovljava i ovladavanje njenom trgovinom, a glavnu korist od carinskog priključenja okupiranih zemalja ona je vidjela u jačanju industrije uslijed proširenja tržišta. Saglasivši se konačno da se Bosna i Hercegovina, Dalmacija i Istra uključe u zajedničko carinsko područje, ugarska vlada je nastojala da svojim uticajem na željezničku politiku unaprijed osigura mađarske komercijalne interese. Mađari će vremenom posvećivati sve veću pažnju bosanskom tržištu, što je bilo uslovljeno rastom mađarske industrijske proizvodnje, postepenim porastom apsorpcione moći bosanskog tržišta, kretanjima u evropskoj privredi i njihovim uticajima na ekonomske odnose unutar Monarhije<sup>78</sup>.

Istovremeno s postizanjem pomenutih načelnih sporazuma između austrijske i ugarske vlade o nizu problema u odnosu na privrednu politiku na Balkanu, obje vlade su se početkom maja 1879. godine sporazumjele i o nacrtu jednog paralelnog austrijskog i ugarskog zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom. Usvojeni nacrt je, u stvari, značio punu afirmaciju gledišta ugarske vlade o uklapanju uprave nad Bosnom i Hercegovinom u komplikovani sistem dualističke vladavine u Monarhiji. Njegove odredbe, koje su ozakonjene početkom 1880. godine, bile su tako koncipirane da su onemogućavale gradnju pruga u Bosni i Hercegovini koje bi bile suprotne interesima jedne ili druge polovine Monarhije<sup>79</sup>. To je, međutim, s obzirom na već u početku stečene prednosti, značilo da su Mađari mogli onemogućiti izgradnju svake nepoželjne željeznice u Bosni i Hercegovini.

Pristajući na građenje pruge Sisak — Dobrljin, ugarska vlada je imala još u vidu da se istovremeno izgradi i linija Sisak — Karlovac, koja je bila već odobrena ugarskim zakonskim članom XXVI: 1877. Istim zakonom bila je odobrena i gradnja linije Sisak — Sunja. Zapravo radilo se samo o tome da Ugarski sabor odobri izgradnju pruge od Sunje do bosanske granice kod Dobrljina. Prema koncepcijama ugarske vlade, istovremena gradnja pruge Dobrljin — Sisak i Sisak — Karlovac trebalo je da velikom dijelu saobraćaja iz Bosne i Vojne krajine otvori najkraći put prema moru i uz to da doprinese podizanju rentabilnosti inače deficitarne

<sup>78</sup> Dž. Juzbašić, Izvještaj Hermana von Sautera..., Godišnjak XVIII, str. 54.

<sup>79</sup> Dž. Juzbašić, O nastanku paralelnog austrijskog i ugarskog zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom iz 1880. godine, Radovi ANU BiH XXXII, str. 181—183.

linije ugarskih državnih željeznica Karlovac — Rijeka<sup>63</sup>. Pruga Sisak — Karlovac bi omogućila da se zapadna Bosna poveže sa Rijekom na pogodniji način, mimo linija Südbahna (Sisak — Zagreb i Zagreb — Karlovac) koje su se na putu prema Pešti i Rijeci bile uklinile između ugarskih državnih željeznica (Zakany — Zagreb i Karlovac — Rijeka). Tako je, suprotno intencijama austrijske politike u pogledu uloge linije Sisak — Dobrljin u povezivanju Cislajtanijske s Bosnom, Dalmacijom pa i Orijentom, ona u mađarskim koncepcijama dobila posve drugi značaj.

U vezi sa postignutim sporazumom o gradnji željezničkog spoja Sisak — Dobrljin ugarska vlada je odlučila da se pozabavi i pitanjem otkupa linija Südbahna<sup>64</sup>. U tom pogledu Mađari su prvobitno kao minimalni zahtjev imali u vidu da dođu u posjed bar pruge Zagreb — Sisak<sup>65</sup>. Problem otkupa Südbahna ugarska vlada je aktuelizirala od sredine 1879. god. u okviru planiranih mjera radi zaštite ugarskih privrednih i trgovačkih interesa, s obzirom na tendencije u njemačkoj saobraćajnoj i carinskoj politici usmjerene u pravcu agrarne zaštite. Već tada je Tiszina vlada inicirala politiku što bržeg grupisanja željezničkih pruga u Ugarskoj i podržavljenja privatnih željeznica kako bi mogla uvesti takve tarife koje bi bile podesne da budu protuteža njemačkim tarifnim mjerama<sup>66</sup>. Privatna željeznička društva kao Südbahn i Staatsbahn, koja su imala svoje centrale u Beču a željezničku mrežu u obje polovine Monarhije, nisu bila spremna da ugarskom poljoprivrednom eksportu daju onakve tarifne olakšice kakve je zahtijevala velika svjetska konkurencija, niti da pruže odgovarajuću pomoć mladoj mađarskoj industriji. Sve što je u Ugarskoj docnije realizovano na planu razvitka željeznica i željezničkih tarifa, koje su vremenom postale jednake izvoznim premijama i djelovale kao zaštitne carine, bilo je učinjeno zahvaljujući djelatnosti vlade<sup>67</sup>. Dobro poznata mađarska politika ubrzane gradnje novih državnih željeznica i podržavljenja postojećih privatnih, uz posebno protežiranje riječke rute i pomorskog eksporta poljoprivrednih proizvoda preko Rijeke, bila je u svojoj osnovi već koncipirana sredinom 1879. godine<sup>68</sup>.

<sup>63</sup> HHStA Kabinettsarchiv, K. Z. Nr. 1931/1880. Vortrag des kgl. ung. Kommunikationsministers Paul v. Ordody: In Betreff des Gesetzentwurfes des Sissek — Doberlin Eisenbahn. Budapest den 17. Mai 1880.

<sup>64</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 6/6. 1879. KZ XXVII.

<sup>65</sup> Ibidem, Ministerkonferenz am 9/7. 1879, KZ XXXII.

<sup>66</sup> Kao napomena 81.

<sup>67</sup> L. Jelinek, *Tarifwesen u: Geschichte der Eisenbahnen der österreich-ungarischen Monarchie*, III Bd., Wien, Teschen-Leipzig 1898, str. 437—438; vidi H. B e n e d i k t, op. cit., str. 79, 154—172.

<sup>68</sup> Kao napomena 81. — O orijentaciji ugarske vlade na podržavljenje željezničke mreže vidi: F. H a u p t m a n n, *Österreich-Ungarns Werben um Serbien*, str. 148. — O politici podržavljenja željeznica u Ugarskoj vidi: J. G o n d a, *Geschichte der Eisenbahnen in Ungarn u: Geschichte der Eisenbahnen der österreich-ungarischen Monarchie*, III Bd, Wien-Teschen-Leipzig 1898. str. 402. i dalje: P. M e c h t l e r, op. cit., str. 313, 314.

Zanimljivo je napomenuti da je ugarska vlada na početku pregovora sa Südbahnom izrazila sredinom 1879. pro foro interno čak spremnost da prugu Budimpešta — Zemun preda privatnom društvu pod uslovom da se osigura da privatne linije koje vode od Budimpešte prema Rijeci pređu u državne ruke<sup>64</sup>. To pokazuje kako je sa ugarske strane već tada pridavan veći značaj ruti Budimpešta — Rijeka nego željezničkoj liniji prema Srbiji i dalje u pravcu istoka.

Koristeći se svojim ključnim položajem u željezničkom saobraćaju sa jadranskim lukama, Südbahn je usmjeravao posebnim povlasticama promet na svoju prugu prema Trstu, iako je put do Trsta iz Ugarske i Hrvatske, kao i iz Bosne bio duži nego do Rijeke. S obzirom i na riječnu plovidbu, Sisak je postao značajan saobraćajni čvor, osobito za izvoz drveta u pravcu Trsta<sup>67</sup>. Početak prekreta u tom pogledu označio je uspjeh ugarske vlade, koja je prisunila Südbahn da joj po ugovoru od 11. III 1880. proda liniju Zagreb — Karlovac. Time je, u stvari, bila inaugurisana riječka ruta ugarskih državnih željeznica. Međutim, moć Südbahna u trgovačkom prometu Mađarske sa Jadranom mogla je biti paralisana tek kada je koncesionirana pruga Budimpešta — Pečuj, kao direktno konkurentska ugarskim linijama Südbahna, i 1884. podržavljena dunovno-dravska željeznica, čime je ujedno perfektuirano podržavljenje željeznice Alföld — Rijeka<sup>68</sup>.

Mada ugarska vlada nije uspjela da od Südbahna otkupi liniju Sisak — Zagreb, ugarskim državnim željeznicama pošlo je za rukom da 1. septembra 1881. sklope kartelni ugovor sa Südbahnom, koji je omogućio da znatan dio saobraćaja od Siska bude privučen na Rijeku, i to isključivo ugarskim željeznicama preko Karlovca<sup>69</sup>. Kako je Südbahn obećao da će za trajanja ugovora usmjeravati saobraćaj preko Zagreba na Karlovac i nakon eventualne izgradnje linije Sisak — Karlovac, ugarska vlada je došla do zaključka da privremeno odustane od njene izgradnje. Ona je smatrala da kartel pruža kako u finansijskom tako i u privrednom pogledu koristi koje se ne bi u takvoj mjeri mogle postići ni gradnjom pruge Sisak — Karlovac, povezanom sa teškim finansijskim žrtvama<sup>70</sup>.

Ugarska vlada je odlagala da parlamentu podnese zakonski prijedlog o građenju željezničke pruge od Sunje do zemaljske granice kod Dobrljina dok nije u proljeće 1880. god. nastala pogodnija atmosfera u Ugarskom saboru i iščezla bojazan da bi povezivanje željeznice Banja Luka — Dobrljin sa linijom Südbahna

<sup>64</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 21/8. 1879. KZ XXXVIII.

<sup>67</sup> Vidi: Zv. Jelinović, op. cit., str. 17, 18, 65, 69.

<sup>68</sup> J. G o n d a, op. cit., Bd. III, str. 402.

<sup>69</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, KZ XLIII, od 18/9. 1881, KZ XXI od 10/8. 1887.

<sup>70</sup> Ibidem.

kod Siska moglo nanijeti štetu interesima Ugarske. Monarhiji je 9. aprila 1880. godine pošlo za rukom prinuditi Srbiju da potpiše poseban ugovor, kojim se ona definitivno obavezivala na gradnju svojih pruga i u kome su bili Vranje i Pirot označeni kao priključne tačke, gdje treba da se srpske željeznice povežu sa turskim i bugarskim. U ugovoru je utvrđen princip najvećeg tarifnog povlašćenja u internacionalnom saobraćaju, paritenog tretmana stranih i domaćih transporta i slobode tranzita (što se odnosilo na cijelu rutu od Beča)<sup>91</sup>. Tiszina vlada je tek 10. aprila 1882. godine dovršila i pustila u promet prugu Sisak — Dobrljin kao liniju ugarskih državnih željeznica. To je učinjeno onda kad je ne samo bila osigurana gradnja pruge preko Srbije, nego i nakon što su poslije pomenutih aranžmana između ugarskih državnih željeznica i Südbahna osigurani i na ovom pravcu ugarski prometni interesi u odnosu na Austriju. Posjedovanjem pruge Sisak — Dobrljin i sklapanjem kartelnog saveza sa Südbahnom došle su, prema riječima austrougarskog ministra rata Bylandt-Rheydta, ugarske državne željeznice u poziciju da faktički vladaju i željeznicom Dobrljin — Banja Luka<sup>92</sup>.

Mada je ovim pravcem uspostavljena željeznička veza imala sporednu važnost za trgovački promet Monarhije sa okupacionim područjem s obzirom da je dosegala samo do Banje Luke, ona je razvitkom drvne industrije u zapadnoj Bosni vremenom dobila veći značaj za eksport bosanskog drveta na Rijeku. Održavanje tarifnog dispariteta u korist Rijeke bilo je statuirano i u peage ugovoru Südbahna sa ugarskom vladom od 29. oktobra 1887. o zajedničkom iskorištavanju pruge Zagreb — Sisak. Sklapanje ovog ugovora, koji je nadomjestio raniji kartelni sporazum, bilo je inicirano programom gradnje graničnih linija Sunja — Gradiška — Brod<sup>93</sup>.

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

<sup>91</sup> R. G. Bl. Nr. 80:1880; R. M. Dimitschoff, op. cit., str. 58, 63—64; D. Arnautovitch, *Histoire de chemins de fer yougoslaves...*, str. 58—68; F. Hauptmann, *Österreich-Ungarns Werben um Serbien...*, str. 177; W. Rechberger, *Disertacija*, str. 189—193.

<sup>92</sup> VAW HM Präs, Nr. 1508/1881 Bylandt-Rheydt Taaffeu 16/10. 1881 (prepis note).

<sup>93</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz, am 10/8, 1878 KZ XXI; vidi: I. Konta, *Geschichte der Eisenbahnen Oesterichs u: Geschichte der Eisenbahnen der ostarreich-ungarischen Monarchie*, I Bd, II Teil, Wien-Teschen-Leipzig 1898, str. 376; J. G o n d a, op. cit., Bd III, str. 408.

Brod — Sarajevo, a također nije uspio ni austrijski plan iz 1884. god. o podjeli bosanskih željeznica, o čemu će još biti posebno govora.

Koncepcije ugarske vlade odnijele su punu pobjedu u realizovanju željezničke veze Monarhije sa Orijentom. Ugarska vlada je uspješno suzbila nastojanja Austrije da se priključak na srpske željeznice ostvari produženjem linije Staatsbahna od Kikinde do Zemuna i odlučila se na gradnju direktne linije ugarskih državnih željeznica od Budimpešte preko Subotice i Novog Sada do Zemuna<sup>94</sup>. Pa i kada je austrijska vlada reducirala svoje želje na to da ugarska vlada da izjavu da će pruga Vinkovci — Mitrovica — Zemun biti izgrađena istovremeno sa linijom Budimpešta — Zemun i uslovljavala time početkom marta 1880. godine svoju saglasnost s nacrtom željezničkog ugovora sa Srbijom<sup>95</sup>, ugarska vlada je energično odbila taj austrijski zahtjev, naglašavajući da drugoj vladi ne dopušta nikakvu ingerenciju u pogledu ugarskih željezničkih pitanja<sup>96</sup>. Tiszina vlada je zazuela ovakav stav uprkos tome što je car pružio punu podršku austrijskom zahtjevu<sup>97</sup>.

Mada je linija Budimpešta — Zemun sa svojim ogrankom Indija — Sremska Mitrovica bila već dovršena krajem 1883. godine, Mađari su tek nakon što je ovim pravcem uspostavljena željeznička veza Monarhije i srednje Evrope sa Solunom i Carigradom (1888) pristupili gradnji pruge Sremska Mitrovica — Vinkovci i 8. oktobra 1891. godine pustili je u promet. Time je konačno preko Slovenije, Hrvatske, Slavonije i Srijema otvorena važna magistralna linija prema istoku. Njen značaj u mađarskoj saobraćajnoj politici bio je u tome što se uz iskorišćavanje peage linije Sisak — Zagreb u rukama ugarskih državnih željeznica našla ruta Beograd — Rijeka kao najkraća veza balkanskih zemalja sa Jadranskim morem<sup>98</sup>. Nova magistrala igrala je važnu ulogu u srpsko-jadranskom saobraćaju i srpskom tranzitu u pravcu Italije.

Međutim, uzevši općenito, izostale su velike komercijalne koristi koje su u Monarhiji očekivali od uspostavljanja željezničke veze sa Solunom i Carigradom preko Srbije. Od očekivanog dominirajućeg uticaja na robni tranzit malo je pripalo austrijskim i ugarskim državnim željeznicama. Monarhiji nije pošlo za rukom

<sup>94</sup> Vidi: F. Hauptmann, *Österreich-Ungarns Werben um Serbien...*, str. 148—151; W. Rechberger, *Disertacija*, str. 183.

<sup>95</sup> HHStA PA XL Interna K. 292 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 259 od 8/3 1880; Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 9/3. 1880, KZ XIV. Pruga Vinkovci — Sremska Mitrovica — Zemun omogućila bi da se Austrija u saobraćaju sa Istokom koristi linijama Südbahna na lijevoj obali Drave do Barcsa, a ne isključivo ugarskim državnim željeznicama kao na novoj ruti Budimpešta — Zemun.

<sup>96</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 9/3. 1880, KZ XIV.

<sup>97</sup> HHStA PA XL Interna K. 292 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 259 od 8/3. 1880.

<sup>98</sup> J. Gonda, *op. cit.*, Bd. III, str. 410.

da postigne jeftinije tarife u tranzitnom saobraćaju, pa su stari morski putevi i dalje zadržali svoju prednost<sup>97</sup>. I poslije izgradnje orijentalnih željeznica situacija je bila takva da je najviše povlašćivala postojeću penetraciju engleskih i francuskih proizvoda s juga. I za austrijsku robu bio je korisniji put u Tursku iil južnu Bugarsku preko Trsta ili Rijeke na Solun, Dedeagač ili Burgas, nego željeznicom preko Beograda. Njemački eksport na Balkan kretao se takođe morskim putem preko Hamburga<sup>98</sup>. Stoga će Austrija i Ugarska posvetiti posebnu pažnju uzdizanju Trsta, odnosno Rijeke i razvoju pomorskih veza sa Solunom, ali će krajem XIX vijeka politički razlozi navesti vodeće krugove u Monarhiji da uzmu ponovo u razmatranje pitanje izgradnje nove željezničke veze sa Solunom preko Bosne.



<sup>97</sup> I. K o n t a, op. cit., Bd. Teil II, str. 382.

<sup>98</sup> R. M. D i m t s c h o f f op. cit., str. 193—197.

## II. GLAVA

### PROBLEMI AUSTROUGARSKE SAOBRAĆAJNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI POSLIJE OKUPACIJE I IZGRADNJA ŽELJEZNIČKE LINIJE BOSANSKI BROD — SARAJEVO

Loše saobraćajne prilike i transportne teškoće bile su u periodu pred austrougarsku okupaciju, po ocjeni savremenika, velika prepreka za razvitak trgovine u Bosni i Hercegovini. Trgovački promet sa susjednim zemljama odvijao se u godinama koje su prethodile okupaciji na 45 graničnih tačaka, od kojih su bile najvažnije Rača, Brčko, Brod, Gradiška, Livno, Metković i Gabela<sup>1</sup>. Monarhija je i tada imala glavni udio u bosanskohercegovačkoj trgovini, a Trst i Beč bili su centri s kojima se obavljalo 7 do 8 desetina cjelokupnog trgovačkog prometa<sup>2</sup>.

Glavni trgovački promet Bosne s Austrijom išao je cestom Sarajevo — Bosanski Brod, koja je dovršena 1865. godine<sup>3</sup>. Turske vlasti su zapravo tek početkom 60-ih godina XIX vijeka pristupile gradnji kolskih cesta u Bosni i Hercegovini. Krajem iste decenije bile su osim spomenute linije Sarajevo — Brod izgrađene za vozni saobraćaj ceste Gradiška — Banja Luka, Rača — Zvornik — Sara-

<sup>1</sup> J. Roskiewicz, *Studien über Bosnien und die Hercegovina*, Leipzig und Wien 1868, str. 84—85, 312—313.

<sup>2</sup> Glavni predmet izvoza iz Bosne i Hercegovine bili su poljoprivredni proizvodi (cerealije, šljive, rakija i dr.), stoka i proizvodi stočarstva, a u izvjesnoj mjeri i rudarsko-zanatski proizvodi, dok su glavni uvozni artikli bili u prvom redu pamuk, vuna, svila, pamučni, vuneni i svileni fabrikati, šećer, kafa, riža, duhan i cerealije. Prema podacima iz prve polovine 1878. godine, bosanskohercegovački izvoz iznosio je oko 10 miliona, a uvoz oko 8 miliona forinti godišnje. Ova trgovina, koja se od polovine XIX vijeka nalazila u stalnom usponu, bila je pretežno u rukama srpskih trgovaca. Dž. Juzbašić, *Izveštaj Hermana v. Sautera...*, *Godišnjak XVIII*, str. 52, 53; vidi: J. Roskiewicz, op. cit., str. 311—315; D. Pavličević, op. cit., str. 91. i 92.

<sup>3</sup> H. Kreševljaković, *Sarajevo za vrijeme austrougarske uprave (1878—1918)*, Sarajevo 1969, str. 77—78. — O značaju Sl. Broda za austrougarsku trgovinu i zamiranju prometa po izbijanju ustanka u Bosni vidi: M. Ekmečić, *Ustanak u Bosni 1875—1878*, Sarajevo 1960, str. 33.

jevo, a djelimično i Sarajevo — Višegrad<sup>4</sup>. Kolskom saobraćaju imali su da služe takođe i putevi Sarajevo — Mostar — Metković, Do-  
manovići — Stolac — Plana, Trebinje — Dubrovnik i još neki u  
Posavini koji su nastali u razdoblju od 1850. do 1870. godine<sup>5</sup>.

Međutim, izuzimajući Posavinu, gdje je konfiguracija tere-  
na omogućavala kolski saobraćaj, u ostalim dijelovima zemlje on  
je bio vrlo rijedak, i to samo u riječnim dolinama i na visoravnima.  
O kolskom saobraćaju moglo je općenito biti govora jedino na  
linijama Sarajevo — Brod, Gradiška — Banja Luka i Rača —  
Zvornik. Inače, na ostalim saobraćajnim pravcima i putevima tran-  
sport se obavljao na tradicionalan način upotrebom tovarne stoke.  
Razlozi za ovakvo stanje bili su prvenstveno u tome što se prilikom  
trasiranja puteva veoma malo vodilo računa o zaobilaženju prirod-  
nih prepreka, kao i uopšte u veoma primitivnom izvođenju radova<sup>6</sup>.  
Osim toga, održavanju putne mreže posvećivano je vrlo malo paž-  
nje, i to samo na najneophodnijim pravcima, pa se ona pred okupa-  
ciju nalazila u najgorem stanju. Austrijski generalštabni oficir  
Potier des Echelles piše da je 1877. godine, u stvari, u pravom  
smislu riječi bila moguća vožnja jedino na ruti Brod — Sarajevo<sup>7</sup>.  
Kallay je docnije, pišući o saobraćajnim prilikama u Bosni i Her-  
cegovini koje je Monarhija zatekla, isticao da su malobrojne ceste  
iz turskog doba bile dijelom potpuno oronule, dijelom tako nepo-  
voljno trasirane da je svaka njihova rekonstrukcija, u stvari, pred-  
stavljala novu gradnju<sup>8</sup>.

Mada su se prilikom formiranja napadnih kolona prema planu  
vojnih operacija za izvođenje okupacije imale u vidu geografske i  
saobraćajne prilike u Bosni i Hercegovini<sup>9</sup>, transportne teškoće na  
koje su naišle austrougarske trupe prevazišle su najgora očekivanja.  
Nedostatak izvora za snabdijevanje u okupiranom području uslov-  
ljavao je potrebu angažovanja velike i teške komore. Prilike na  
cestama, koje su postale upravo očajne zbog jakih padavina i inten-  
zivnijeg prometa, kao i gerilski metod borbe ustanika bili su uzrok  
da je veliki broj trupa bio angažovan za nadziranje etapnih linija  
i obezbjeđenje kolona i komore, za radove na putevima i za različite  
transportne usluge. Žestok otpor na koji je naišao XIII korpus

<sup>4</sup> J. Roskiewicz, op. cit., str. 58—61; up. Ph. Ballif, *Das Strassen-  
wesen in Bosnien und die Herzegovina*, Wien 1903, str. 16.

<sup>5</sup> Ph. Ballif, op. cit., str. 14; F. Schmid, *Bosnien und die Herzegovina  
unter der Verwaltung Österreich-Ungarns*, Leipzig 1914, str. 568.

<sup>6</sup> Vidi: Ph. Ballif, op. cit., str. 14—16.

<sup>7</sup> R. Baron Potier des Echelles, *Die Produktionsverhältnisse in Bosnien  
und der Herzegovina*, Wien 1879, prema L. Dimitzu, *Die Forstliche  
Verhältnisse und Einrichtungen Bosniens und der Herzegovina*, Wien  
1905, str. 54.

<sup>8</sup> ABH ZMF PrBH Nr 1003/1884 Kallay Tiszi 24/12 1884. O glavnim saobra-  
ćajnim putevima u Bosni i Hercegovini pri kraju turske vladavine i  
njihovom stanju vidi: J. Roskiewicz, op. cit., str. 95—102; Ph. Ballif,  
op. cit., str. 18; T. v. Sosnosky; op. cit., I Bd, str. 198, 199; H. Krešev-  
ljaković, op. cit., str. 77, 78.

<sup>9</sup> Vidi: Sosnosky, op. cit., I. Bd., str. 199—200, 207—208.

učinio je nužnim mobilizaciju novih jedinica, pa se početkom jeseni 1878. godine u Bosni i Hercegovini našlo oko 145.000 pripadnika okupacionih trupa. Time su problemi snabdijevanja postali još veći. To je uslovalo i veoma značajno povećanje inženjerije koja je bila angažovana na putevima<sup>10</sup>.

Transportne teškoće sa kojima su se morale boriti okupacione trupe najbolje se vidi iz telegrama koji je general Filipović uputio iz Sarajeva 24. avgusta 1878. godine, uskoro po zauzimanju grada. On javlja da je XIII armijski korpus prodro do Sarajeva jednom cestom turske konstrukcije i zapuštenosti, i to zahvaljujući krajnjem požrtvovanju tehničkih jedinica, koje su svojim radom na mostovima i propustima omogućile kretanje trupa i vozila<sup>11</sup>. Filipović je Ministarstvu rata predočio kako su oružane borbe i uz to, zbog neprekidnih kiša, očajno snabdijevanje trupa angažovali njega i njegov štab do krajnjih granica naprezanja. Smatrajući da sam ne može ništa više učiniti na uspostavljanju komunikacija, on je pozdravio namjeru Ministarstva da gradnju ceste u dolini Bosne povjeri jednom privatnom preduzeću i insistirao je na što skorijem početku radova. Međutim, Filipović je mislio da će se zadobijeno moći održati i da će se u njemu, kao i u osjećanjima stanovništva jedino moći učvrstiti ako jedna željeznica poveže Brod sa Sarajevom<sup>12</sup>. Ocjenjujući tada da je suviše dockan da se prije nastupa zime izgradi prava željeznička pruga, on je preporučivao projekt izgradnje jedne uskotračne željeznice koji je austro-ugarskom Ministarstvu rata podnio konzorcij Pongratz, Deutsch u. Weiss. Filipović je tražio da se projekt u roku od četiri mjeseca realizuje, bez odlaganja i mnogih komisijskih vijećanja<sup>13</sup>.

U vezi sa porastom teškoća u pogledu snabdijevanja i popunjavanja trupa u Bosni, prevoza bolesnika i zarobljenika šef austro-ugarskog Generalštaba već je 20. avgusta 1878. godine podnio poseban referat caru, u kom je ukazao na nepohodnost da za ratne potrebe odmah počne izgradnja jedne željeznice od Broda i dalje dolinom Bosne, kao i da se izgradi željeznička linija Sisak — Dobrljin i osposobi pruga Dobrljin — Banja Luka<sup>14</sup>.

S obzirom na izuzetne teškoće oko transporta u Bosni, Ministarstvo rata je upućivalo generala Filipovića da koliko je god

<sup>10</sup> Ibidem, str. 241—242, 277.

<sup>11</sup> Za teškoće u snabdijevanju trupa ilustrativan je primjer, koji navodi Filipović, da je od 509 kola jedne transportne kolone 22. avgusta prispjelo u Kiseljak kod Sarajeva 207 kola. Ostatak je propao, a teret ostao ležeći rasut na putu. Međutim, još drastičniji je podatak da je od 1.164 kola upućen nazad prema Brodu bilo upotrebljivo samo 39. KA KM Präs 112<sup>1</sup>/<sub>13</sub>/1878. Filipović Ministarstvu rata, telegram 24/8. 1878.

<sup>12</sup> »Trotz alldem und alldem ist die Erhaltung des Gewonnenen, die Festsetzung in demselben und in den Gemütern der Bevölkerung nur dann möglich wenn eine Eisenbahn Brod mit Sarajevo verbinden wird«. Ibidem.

<sup>13</sup> Ibidem.

<sup>14</sup> KA KM Präs 55<sup>31</sup>/<sub>3</sub>/1878. Der Chef des k. k. Generalstabes: Alleruntertanigster Vortrag 20/8. 1878.

moguće iskoristi resurse u zemlji, kako bi se dotur ograničio samo na one artikle koji se nikako ne mogu na licu mjesta nabaviti. Ministarstvo je ujedno obavijestilo Filipovića da je građenje ceste Brod — Sarajevo predano firmi Buchner, uz nadzor vojnih vlasti. Filipović je takođe informisan da su pregovori o gradnji jedne uskotračne željeznice u toku i da je cilj prije nastupa zime završiti prugu od Broda bar do Vranduka. To je trebalo da bude i osnovni kriterij prilikom izbora podnesenih ponuda. U pogledu željezničke veze između Siska i Dobrljina Ministarstvo rata je obavijestilo Filipovića da se u bliskoj budućnosti ne može računati sa njenim ostvarenjem<sup>15</sup>, čemu je, kao što smo ranije vidjeli, bio uzrok antagonizam u željezničkoj politici Austrije i Ugarske.

Mada je i prije početka vojnih operacija austrougarsko Ministarstvo rata smatralo izgradnju željeznice u dolini Bosne vitalnim pitanjem za okupacioni konpus, konkretna odluka o realizaciji ove zamisli donesena je nakon što je sa ugarskom vladom riješen problem gradnje željezničke pruge Dalj — Vinkovci — Brod. Početkom septembra 1878. godine vojna uprava je najprije povjerila izgradnju 135 kilometara duge uskotračne željezničke pruge (76 cm tračne širine) od Bosanskog Broda otprilike do Žepča Michaelu Sageru, čija je ponuda bila najpovoljnija. Sager se obavezao da će prugu izgraditi za paušalni iznos od 1,2 miliona forinti (tj. 2,4 miliona kruna) u roku od tri mjeseca. Inače, u Monarhiji je Sager već bio stekao veliki ugled kao graditelj željezničkih pruga, i to: Neumarkt — Braunau, Gotzen — Braunau, pusteretske pruge i pruge Temišvar — Oršava<sup>16</sup>. On je raspolagao znatnim dijelom potrebnog materijala za uskotračnu željeznicu, kao i voznim parkom koji mu je ostao po dovršenju željezničke linije Temišvar — Oršava<sup>17</sup>.

Razlozi što se vojna uprava prvobitno odlučila samo za gradnju 135 km duge uskotračne željeznice ležali su kako u ograničenim novčanim sredstvima kojima je ona raspolagala tako i u težnji da se što prije izgradi bar jedan dio pruge prema Sarajevu<sup>18</sup>. Zbog otpora i teškoća na koje su naišle austrougarske trupe u Bosni i Hercegovini, te neophodnosti da se mobilišu nove vojne snage, troškovi okupacije bili su mnogo veći nego što se predviđalo. Sredstva kojim je raspolagalo austrougarsko Ministarstvo rata u iznosu od 60 mil. forinti, svojevremeno odobrenih za »nepredviđene događaje«, mogla su biti dovoljna samo do kraja oktobra 1878. godine. Nastojanja da se pribavi potreban novac i osiguraju novi

<sup>15</sup> KA KM Präs 112<sup>1</sup>/<sub>13</sub>/1878, telegrami Becka Filipoviću od 27/8. 1878.

<sup>16</sup> HHStA, Adm. Reg. kart. 277 F 34 SR 22 <sup>12</sup>/<sub>33-3</sub>, III <sup>118</sup>/<sub>9</sub>/Memoire über den Ausbau der k. k. Bosnabahn, Wien 1880.

<sup>17</sup> Vidi: A. Horn, Die Bahnen in Bosnien und der Herzegowina, Wien 1964 str. 5; F. Zezula, Die Eisenbahnen im Occupationsgebiete u: Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, III Bd, Wien, Leipzig, Teschen 1898, str. 566; F. Pfeuffer, Ueber den Bau und Betrieb der Bosnisch-Herzegovinischen Staatsbahnen, insbesondere der Zahnradbahn zwischen Sarajevo und Konjica, Wien 1892, str. 4.

<sup>18</sup> Kao napomena 16.

kreditu naići će na velike teškoće i izazvati ozbiljne političke komplikacije s obzirom na tešku finansijsku situaciju, osobito u Ugarskoj, i otpor politici okupacije u oba dijela Monarhije<sup>19</sup>. U tom svjetlu potrebno je posmatrati izražavanje rezerve od strane austro-ugarskog Ministarstva rata u odnosu na inicijative drugih faktora da se u Bosni i Hercegovini po okupaciji pristupi građenju normalnih željezničkih pruga.

Tako se početkom septembra 1878. godine indirektnim putem najavio generalu Filipoviću konzorcij, koji se sastojao od bečkog Creditanstalta, barona Rotschilda i građevinskog preduzetnika Schwarza, sa ponudom da odmah pristupi gradnji normalne željeznice Brod — Sarajevo. Pri tome se računalo da bi do kasne jeseni mogla biti gotova 64 km pruge od Broda do mosta na Usori, a u junu 1879. godine trebalo je da se pusti u promet cijela linija Brod — Sarajevo. Ovu ponudu Filipović je svesrdno podržao i izmijenivši svoje ranije mišljenje zauzeo stanovište da vojna uprava u potpunosti odustane od namjere da u vlastitoj režiji gradi provizornu uskotračnu željezničku prugu (Schleppbahn)<sup>20</sup>.

Međutim, ministar rata upozorio je Filipovića da se ne može reflektirati na gradnju normalne željeznice. Po njegovom mišljenju, ona nije bila hitno potrebna, a koštala bi znatno više od 24 mil. forinti, pa bi za otplatu kamata bilo nužno po zahtjevu konzorcija pribaviti državnu garanciju predstavničkih organa. Ovo u tadanjim prilikama, prema ocjeni ministra rata grofa Bylandt-Rheydta, ne bi mogao postići nijedan ministar. On je smatrao da će provizorna uskotračna pruga (Schleppbahn), koja bi se produžila do Sarajeva, biti dovoljna da posluži svojoj svrsi i tražio je od Filipovića da pruži punu svoju podršku njenoj izgradnji. Istovremeno je Bylandt-Rheydt naglašavao da se njom ne prejudicira buduća normalna željeznica, nego će upravo postojanje uskotračne bitno olakšati izgradnju normalne željezničke pruge<sup>21</sup>.

Ali, i austrougarski Generalštab je početkom novembra 1878. godine, uzimajući u obzir gorka iskustva stečena tokom okupacije i tadanje vojne i političke potrebe, tražio od Ministarstva rata da se u najskorije vrijeme pristupi na najvažnijim operacionim linijama izgradnji normalnih željezničkih pruga, i to: Brod — Sarajevo, Klek — Mostar i Sisak — Dobrljin. Realizacijom ovog plana stvorili bi se, prema zamisli Generalštaba, uslovi da se daljom gradnjom željeznica Sarajevo poveže kako sa morem, tako i sa Banjom

<sup>19</sup> Vidi: Dž. Juzbašić, O nastanku paralelnog austrijskog i ugarskog zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom iz 1880. godine, Radovi ANU BiH XXXII, str. 169—171.

<sup>20</sup> KA MKSM Nr. 2475/1878, Filipović Vojnoj kancelariji cara 2/9. 1878, prepis u KM Präs 55-<sup>23</sup>/<sub>3</sub>/1878; ibidem, Bylandt-Rheydt Filipoviću, 7/9, 1878. 1878.

<sup>21</sup> Ibidem.

<sup>22</sup> KA KM Präs. 55-<sup>23</sup>/<sub>13</sub>/1878. Generalštab Ministarstvu rata 4/11. 1878.

Lukom<sup>22</sup>. Prema tome, dugoročniji perspektivni program Generalštaba bio je da se uspostave dvije normalne željezničke linije, i to jedna vertikalna od Broda preko Sarajeva i Mostara do Neum — Kleka i druga poprečna od Siska preko Banje Luke do Sarajeva, gdje bi se ona priključila na vertikalnu liniju prema moru.

Generalštab je smatrao da uskotračna provizorna željeznica koju gradi Sager i comp. može da posluži za 8 do 12 mjeseci svog postojanja ne samo za snabdijevanje vojske nego i za transport materijala potrebnog za građenje normalne pruge i Brod — Sarajevo, ako bi se s gradnjom otpočelo u proljeće 1879. godine. Da bi se što prije uspostavila normalna željeznička pruga na relaciji Brod — Sarajevo i Klek — Mostar, Generalštab je zastupao gledište da se izgradnja povjeri pouzdanim građevinskim firmama po kratkom postupku, čisto administrativnim putem<sup>23</sup>.

Stanovište ministra rata prema ovim zahtjevima Generalštaba bilo je u suštini isto kao i prema ranijem prijedlogu generala Filipovića u vezi sa ponudom Creditanstalta, Rotschilda i Schwarza. Grof Bylandt-Rheydt je priznavao eminentan značaj pruga koje je tražio Generalštab, ali je istovremeno ukazao da Ministarstvo rata ne raspolaže nikakvim novčanim sredstvima za gradnju željeznica, niti je ovlašteno da sklapa ugovore na duže vrijeme. On je podvlačio da su takve obaveze uopšte isključene pri potpuno nejasnom i neodređenom državno-pravnom statusu okupiranih zemalja, a na saglasnost delegacija da se željeznice grade o zajedničkom trošku Austro-Ugarske ne može se računati. Ministar rata je početkom 1879. godine izražavao mišljenje da bi jedini način da se neki od željezničkih projekata realizuje bio da se nađe preduzetnik koji bi bez garancije, na vlastiti rizik, preduzeo da gradi jednu sigurno nerentabilnu liniju, za što je bilo vrlo malo izgleda<sup>24</sup>. Međutim, ipak je Ministarstvo rata u novembru mjesecu 1878. godine izdalo odobrenje Karlu von Schwarzu za obavljanje prethodnih tehničkih studija za normalnu željezničku prugu Brod — Sarajevo — Mostar — Metković, pod uslovom da se time ne vrši nikakvo prejudiciranje u pogledu gradnje<sup>25</sup>.

Kada se nakon pacifikacije zemlje krajem oktobra 1878. godine prema carskoj naredbi pristupilo reduciranju broja trupa u Bosni i Hercegovini i njihovom vraćanju u Monarhiju<sup>26</sup>, transportne teškoće nisu bile ništa manje nego prilikom nastupanja. Štaviše, glavna saobraćajnica zemlje, cesta Brod — Sarajevo, bila je zbog

<sup>22</sup> Ibidem.

<sup>23</sup> Ibidem, Bylandt-Rheydt Generalštabu 20/1. 1879.

<sup>24</sup> ABH, Protokoll über die XXI Sitzung der Commission für die Angelegenheiten Bosniens und der Herzegovina, abgehalten zu Budapest am 30. November 1878, str. 6; ZMF BH Nr. 394/1878. Einsichtsstück KM, Wien, 17/11. 1878.

<sup>25</sup> U Bosni i Hercegovini su ostale I i IV divizija u sarajevskom okrugu, VII, XIII i XXVI divizija u okrugu Travnik, Zvornik i Banja Luka, 39. pješadijska brigada XX divizije na liniji Brod — Sarajevo i XVIII divizija u Hercegovini. T. v. Sosnosky, op. cit., I Bd, str. 269.

neprekidnog korišćenja i stalnih jesenjih kiša u još gorem stanju nego na početku okupacije<sup>27</sup>. Inače, vojne vlasti su u okviru raspoloživih sredstava, bilo u vlastitoj režiji ili putem kontrahenata, već radile u jesen 1878. godine na najnepohodnijim gradnjama i poboljšanjima cesta Brod — Sarajevo, Gradiška — Banja Luka, Travnik — Sarajevo, Brčko — Tuzla i Sarajevo — Rogatica<sup>28</sup>.

Gradnja uskotračne željeznice otpočela je od Bosanskog Broda 20. IX 1878. godine, ali se uskoro pokazalo da se mora odustati od prvobitnog projekta da se gradi pruga na brzu ruku u nivou terena, otprilike kao što su Nijemci gradili 1870. godine obilaznu željeznicu kod Pont à Moussona. Taj projekt nije odgovarao s obzirom na hidrografske prilike u Posavini, pa je Sager, uviđajući opasnost od poplava, morao početkom oktobra da preduzme opsežne radove da bi osigurao trasu. Međutim, prije njihovog potpunog dovršenja, u novembru mjesecu, abnormalno visok vodostaj Save, čiji tok nije bio regulisan, prouzrokovao je poplavu gradilišta i magazina i izazvao velike teškoće i štete. Sve ovo zajedno sa teškoćama prevoza materijala potrebnog za prugu i ostalim preprekama (npr. enorman porast cijena radne snage) uticalo je da se shvati da je nemoguće pravovremeno završiti prugu, kao i da je nedovoljan prvobitno utvrđeni paušalni iznos. Stoga je početkom decembra 1878. godine vojna uprava morala odobriti reviziju postojećeg ugovora i sa građevinskom firmom Hügel & Sager sklopiti novi ugovor o gradnji uskotračne željezničke pruge od Broda do Zenice<sup>29</sup>.

Prema odredbama novog ugovora firma je za 144,6 km pruge imala dobiti 12.600 forinti po kilometru, ne računajući tu šine i sitni materijal. Za njih je, kao i za 20 lokomotiva i 400 vagona vojna uprava plaćala firmi posebno 870.000 forinti. Iznos od 25.000 forinti po kilometru bio je predviđen za preostalih 45 km do Zenice<sup>30</sup>. Ukupni prvobitni troškovi gradnje cijele linije Bosanski Brod — Zenica iznosili su 3,962.599 forinti<sup>31</sup>. Još ranije zajednička vlada je ovlasila vojnu upravu da može u zemlji rekvirirati drvo potrebno za gradnju pruge i oslobodila je preduzeće plaćanja carine za vozni park i drugi materijal<sup>32</sup>. Kao konačni termin za završetak radova novi ugovor je predviđao 30. april 1879. godine<sup>33</sup>.

<sup>27</sup> Freiherr v. Holtz, *Die letzten Kämpfe und der Heimmarsch* u zborniku *Unsere Truppen in Bosnien*, prema T. v. Sosnoskom, op. cit., str. 270—271.

<sup>28</sup> ABH ZMF BH Nr. 591/1878. Filipović Andrassyju 26/11. 1878. — Prilike na cestama bile su takve da je inženjeru Philippu Ballifu u februaru 1879. godine bilo potrebno punih osam dana da bi mijenjajući svakodnevno konje prevalio put od Broda do Sarajeva u dužini od 240. km.; Ph. Ballif, op. cit., str. 17.

<sup>29</sup> Kao napomena 16.

<sup>30</sup> Ibidem.

<sup>31</sup> F. Pfeuffer, op. cit., str. 5, 6.

<sup>32</sup> HHStA PA XL Interna k. 290. Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 214 do 1/9. 1878.

<sup>33</sup> Kao napomena 16.

Vojna uprava je mogla sklopiti i ovakav ugovor za gradnju pruge do Zenice jer su delegacije krajem novembra odobrile daljih 20 miliona forinti za troškove okupacije u 1878. godini. Inače, mada su i početkom 1879. god. odobrene nove sume za okupaciju<sup>24</sup>, sredstva su bila znatno ispod onih koja je Ministarstvo rata prvobitno označilo kao neophodna<sup>25</sup>.

Već krajem novembra 1878. godine otpočeo je prevoz vojnog materijala prugom na relaciji između Sijekovca i Dervente. U januaru 1879. godine pruga je dosegla Doboju, u februaru Maglaj, a u aprilu Žepče i, konačno, početkom jula Zenicu. Istovremeno je i firma Schwarz završila most preko Save sa 3,6 km normalne željezničke pruge, kojim je povezana željeznica u Bosni sa prugom ugarskih državnih željeznica Dalj — Vinkovci — Brod. Most je kao i uskotračna pruga Bosanski Brod — Zenica izgrađen na teret okupacionog kredita i bio je vlasništvo vojnog erara, ali je 3,6 km normalne pruge potpalo pod upravu ugarskih državnih željeznica.

Kako je koja dionica pruge bila dovršavana, tako se i pristupalo njenom korištenju. Uz prevoz materijala za vojsku bio je uskoro dopušten i transport civilne robe, a polovinom 1879. godine dozvoljen je i putnički saobraćaj na pruži. Vođenje prometa pripalo je po ugovoru firmi Hügel & Sager uz nadoknadu troškova od 1,5 kr. po kilometar-metričkom centu za vojnu robu, sa pretpostavkom da će se ostvariti dnevni prevoz od 1200 metričkih centi. Kako ovaj obim dnevnog prevoza nije nikada bio postignut dok je firma vodila saobraćaj, to je njoj od 17. jula do 10. septembra 1879. godine kao nadoknada plaćen 5% tantijema na sve sopstvene troškove. Međutim, budući da građevinsko preduzeće nije bilo u stanju da vodi redovan putnički, poštanski i privatni robni saobraćaj, vojna uprava je odlučila da u sopstvene ruke preuzme eksploataciju željeznice, imajući pri tom u vidu i njeno puno iskorištavanje za vojne transporte. Firma se ranije odrekla svog prava na vođenje prometa, koje joj je inače ugovorom bilo osigurano do kraja 1879. godine<sup>26</sup>. Željeznička pruga Bosanski Brod — Zenica bila je kao k. k. Bosnabahn od 10. septembra 1879. godine u potpunosti potčinjena vojnoj upravi<sup>27</sup>.

Cijela pruga je prvobitno imala provizorni karakter. Njena trasa je bila potpuno prilagođena terenu, a sve visoke gradnje bile su primitivne i provizorne. Međutim, kad je docnije postalo jasno da se sa gradnjom normalne pruge ne može uopšte u do-gledno vrijeme računati, vojna uprava se orijentisala u toku niza godina na temeljito saniranje postojeće uskotračne željeznice. Njen gornji stroj bio je potpuno pregrađen, a više od 50 km trase bilo

<sup>24</sup> T. v. Sosnosky, op. cit., Bd. II, str. 12—13, 16.

<sup>25</sup> Vidi nap. 19.

<sup>26</sup> Kao napomena 16.

<sup>27</sup> A. Horn, op. cit., str. 12.

je nanovo postavljeno, pri čemu su izbačene sve krivine sa radijusom manjim od 60 m. Takođe, svi proviziorni objekti pregrađeni su u definitivne građevine i postepeno je vršena nabavka novog voznog parka<sup>23</sup>. Sve je to uticalo da su se ukupni troškovi gradnje uskotračne željeznice Zenica — Bosanski Brod zajedno sa priključnom prugom Bosanski Brod — Slavonski Brod popeli na 8,088.373,87 forinti, odnosno 16,176.747,74 kruna<sup>27</sup>.

★

Međutim, i pored neuspjeha ranijih inicijativa generala Filipovića i Generalštaba da se u Bosni i Hercegovini pristupi gradnji normalnih željezničkih pruga, novoimenovani vojni komandant i zemaljski poglavar vojvoda od Würtemberga pokrenuo je krajem februara 1879. godine, u vrijeme dok se još gradila uskotračna pruga Bosanski Brod — Zenica, pitanje uspostavljanja jedne široke mreže cestovnih i željezničkih komunikacija.

Slično kao i general Filipović<sup>28</sup>, vojvoda od Würtemberga je smatrao uspostavljanje dobrih saobraćajnica osnovnim preduslovom za »prosperitet Bosne i Hercegovine«. Pri tom je imao u vidu takođe i potrebe osiguranja vojnog položaja i produženja operacija u Novopazarskom Sandžaku. U pogledu izgradnje cesta on je predložio Ministarstvu rata jedan kompletan program linija od posebnog ekonomskog i vojnog značaja, čiji je najveći dio Monarhija trebalo da odmah izgradi iz svojih sredstava budući da su bosanske finansije za to bile nedovoljne. Po zamisli Würtemberga, tako bi se stvorio jedan kostur cesta na koje će se priključiti sporedne vicinalne ilnije koje će sama Bosna izgraditi. On je isticao da je Austro-Ugarska preuzela misiju da upravlja Bosnom i Hercegovinom i da zato mora snositi troškove i osigurati svom novom posjedu fundus instructus, koji mu nedostaje. Würtenberg je naglašavao da

<sup>23</sup> Vidi A. Horn, op. cit., str. 13—15; uporedi: F. Pfeuffer, op. cit., str. 4—6.

<sup>27</sup> Od te sume 6,357.971,49 1/2 forinti je izdato samo na gradnju i otkup zemlje, dok je na poboljšanja otpao iznos od 1,167.137,86 forinti. K tome dolazi 563.264,51 1/2 forinti za troškove prometa i održavanje pruge u godinama 1880. i 1881. Svi pomenuti izdaci izvršeni su na teret kredita za okupaciju zaključno do 1886. godine. VAW HM 1894. Fasc BH Nr. 57.154/94 Kallay Taaffeu 12/7. 1893, prilog: Summarium aus dem Occupationscredite gezahlten Auslagen für die Bosnabahn sammt Verbindungsbahn slavon. Brod — bosn. Brod.

<sup>28</sup> ABH, ZMF BH Nr. 591/1878, Filipović Andrassyju 26/11. 1878.

Monarhija u Bosni mora graditi ceste, kao što radi i što je radila Engleska u Indiji, Rusija na Kavkazu i u centralnoj Aziji, a Francuska u Alžiru<sup>41</sup>.

Istovremeno vojvoda od Württenberga posvetio je posebnu pažnju problemu gradnje najkorisnijih i najpotrebnijih željezničkih pruga u Bosni i Hercegovini. Pri tome je u svojim razmatranjima pošao od konstatacije da, sa izuzetkom Sarajeva, u Bosni nema grada prema kome bi bilo opravdano da se, uzetom samom po sebi, gradi željeznička pruga. Kao najznačajnije gradove u zemlji on je, inače, označio: Sarajevo, Mostar, Banju Luku, Travnik, Livno, Tuzlu, Zvornik i Foču, ali je podvukao da su samo prva tri općenito važna za trgovinu na veliko. Württemberg je posebno isticao privredni i vojni značaj Sarajeva, koje je kao glavni grad Bosne i Hercegovine brojalo više od 60.000 stanovnika i bilo geografski smješteno na jednoj tački gdje se presijecaju saobraćajnice koje vode iz tri divergentna pravca: iz doline Drine, iz doline Neretve i dolinom Bosne. Stoga je smatrao da se prilikom trasiranja bosanske željezničke mreže mora najprije postaviti načelo da glavna pruga ide preko Sarajeva. Württemberg je podvlačio eminentan značaj najskorije gradnje normalnotračne željezničke pruge koja će zemlju presijecati od sjevera prema jugu, dolinom Bosne i Neretve<sup>42</sup>.

Vojvoda od Württenberga je isticao da bi željeznica u dolini Bosne imala velike prednosti u odnosu na željezničku prugu dolinom Vrbasa, jer bi bila kraća i vodila bi kroz dobro razudenu dolinu u središte zemlje. Ona omogućava i odvojke u pokrajine i riječne doline Spreče, Krivaje i Usore, bogate ugljem, odnosno drvetom i rudama. Pruga bi išla pored ležišta uglja kod Zenice i u blizini nalazišta željezne rude u Varešu. Takođe i veza sa područjem Kreševa, koje je bogato rudama, mogla se je, po Württembergu,

<sup>41</sup> »Osterreich-Ungarn, hat nun einmal die Mission übernommen, Bosnien und der Herzegovina zu verwalten, es muss daher die Kosten tragen und das neu erworbene Gut, dem der Fundus instructus fühlt, damit zu versehen. Es müssen, so wie es England in Indien, Russland im Kaukasus und in Centralasien, Frankreich in Algier thun und gethan haben, Strassen gebaut werden«. KA KM Präs 55 5/4/1879. Württemberg: Das Kommunikationswesen in Bosnien und der Herzegovina, k. k. Generalkommando zu Sarajevo 28/2 1879.

Württemberg je u prvom redu tražio osposobljavanje postojećih glavnih trgovačkih cesta, i to: 1. Brod — Sarajevo, 2. Sarajevo — Metković sa odvojcima prema Dubrovniku i Neumu, 3. Stara Gradiška — Banja Luka — Travnik — Han-Kompanija, 4. Travnik — Livno — Sinj, 5. Han-Čadavica — Ključ — Pretrovac — Bihać — Zavalje, 6. Šamac — Brčko — Bijeljina — Janja — Zvornik, 7. Brčko — Donja Tuzla, 8. Dobož — Donja Tuzla — Zvornik. Ove ceste on je označio da su od eminentnog značaja i za okupacione svrhe. Od dalje 34 rute, koje je smatrao važnim za vojsku, Württemberg je tražio da se što prije osposobe komunikacije: Sarajevo — Višegrad, Sarajevo — Goražde sa odvojcima prema Foči i Cajniču, Dubrovnik — Trebinje — Bileća — Gacko i još izgrade Zvornik — Vlasenica — Han-Podromanija — Rogatica — Goražde, Gacko — Goražde, Mostar — Nevesinje — Gacko i neke cestovne veze u Krajini. Ibidem.

<sup>42</sup> Ibidem, Württemberg: Memoire über Eisenbahnen in den occupierten Ländern. Sarajevo 28/2. 1879.

lako ostvariti<sup>43</sup>. Zanimljivo je da je vojvoda od Würtemberga prvi ukazao na značaj izgradnje željezničkih veza za iskorišćavanje prirodnih bogatstava Bosne i Hercegovine, i to prije nego što je nova vlast imala na raspolaganju rezultate svojih prvih komisijskih ekspertiza u 1879. godini.

Kao što je prugu u dolini Bosne preferirao transverzalnoj liniji iz doline Vrbasa prema Sarajevu, tako isto je Würtenberg davao prednost povezivanju Bosne s morem dolinom Neretve u odnosu na pravac od Travnika prema Splitu. On je smatrao prvu liniju daleko pogodnijom u pogledu tehničkog izvođenja i vojnički značajnijom. Würtenberg je isticao kako trgovinski odnosi Bosne sa Ugarskom i morem neodložno zahtijevaju gradnju željeznice dolinom Bosne i Neretve, koja bi, po njegovoj ocjeni, bila od velike koristi za zemlje na donjem Dunavu. U pogledu pravca trase ove linije on se izjašnjavao protiv toga da joj Brod bude polazna tačka i za njeno ishodište u pravcu Doboja imao je u vidu Novigrad više ušća Bosne. Tu je trebalo premostiti Savu i povezati se sa Vrpoljem<sup>44</sup>.

Polazeći od sopstvenih shvatanja o potrebama vojske i interesima privrednog razvitka Bosne i Hercegovine, Würtenberg je zauzimao stanovišta koja su bila bliža interesima Ugarske nego što su odgovarala austrijskim intencijama u odnosu na oblikovanje bosanskohercegovačke željezničke mreže. Iako je priznavao potrebu uspostavljanja priključne željezničke pruge Sisak — Dobrljin, on je produženje željeznice od Banje Luke prema Sarajevu dovodio u vezu sa izgradnjom čitave linije Sisak — Kosovska Mitrovica, prepuštajući, kao što smo već ranije pomenuli, u cjelini ovaj problem budućim studijama. I prema drugoj željezničkoj vezi, za koju je bila zainteresovana Cislajtaniya, Würtenberg je imao sličan stav. On nije smatrao da tzv. unaska pruga Knin — Novi, kojom je trebalo da se poveže Dalmacija sa Austrijom, bitno tangira interese Bosne, jer bi išla uz samu zemaljsku granicu. Stoga Würtenberg nju nije ni unio u svoj program<sup>45</sup>.

Vojvoda od Würtemberga je mislio da bi bilo korisnije da se u septembru 1878. godine, umjesto uskotračne, odmah pristupilo gradnji normalne željezničke pruge. Kapital koji se je utrošio na uskotračnu prugu, i koji će se još potrošiti, mogao se je upotrijebiti kao subvencija jednoj solidnoj firmi. U tom pogledu Würtembegov mišljenje nije bilo usamljeno. Ipak, on je smatrao, i pored svih nedostataka uskotračne pruge, u situaciji kad je njeno produženje do Zenice bilo već gotovo činjenica, neophodno potrebnim da se ona što prije produži do Sarajeva. Würtenberg je u tom smislu ukazivao na ponudu koju je podnijela firma Buchner<sup>46</sup>, inače angažovana u gradnji ceste Brod — Sarajevo.

<sup>43</sup> Ibidem.

<sup>44</sup> Ibidem.

<sup>45</sup> Ibidem.

<sup>46</sup> Ibidem.

Uz izgradnju uskotračne pruge do Sarajeva vojvoda od Würtenberga postavio je kao neodložan minimalni zahtjev gradnju normalne željezničke pruge Ploče — Mostar, čak i u slučaju ako ne bi postojao nikakva izgled da se ona produži do Sarajeva. Ovi su zahtjevi biti motivirani time što bi bez željeznice održavanje cesta na pomenutim pravcima bilo nemoguće ili pak izvanredno skupo<sup>47</sup>.

I Würtenbergovi dalekosežni planovi u pogledu izgradnje komunikacija naišli su na sličan prijem kao i raniji pokušaji da se u Bosni i Hercegovini pristupi gradnji normalnih željezničkih pruga. Ocjenjujući Würtenbergov program gradnje cesta, ministar rata Bylandt-Rheydt je naglasio da mreža komunikacija u Bosni i Hercegovini, kako ju je projektovao Würtenberg, po svojoj gustoći bi prevazilazila saobraćajnu mrežu većine brdskih zemalja u Monarhiji. Ministar rata je skretao pažnju vojvodi od Würtenberga da se gradnja cesta mora kretati u okviru odobrene kreditne kvote. U tom smislu on je ukazao kao na smjernicu na memoar Generalštaba o cestama, u kome su postavljeni znatno manji zahtjevi. Prema mišljenju Generalštaba, slijedeće tri rute, i to: Brod — Sarajevo — Višegrad, Sarajevo — Mostar i Gradiška — Banja Luka — Travnik trebalo je da predstavljaju skelet bosanskohercegovačke cestovne mreže, a odmah iza njih označena je kao najvažnija ruta od Dubrovnika preko Trebinja do Gacka i njeno produženje preko Foče do Višgrada. Međutim, gradnja ove poslednje, koja je zahtijevala velika novčana sredstva, nije po ocjeni ministra rata mogla doći u obzir u 1879. godini. U odnosu na Würtenbergovu studiju o željeznicama, Bylandt-Rheydt je skrenuo pažnju da su sredstva Ministarstva rata tako ograničena da ono ne može pristupiti ni izgradnji uskotračne željeznice od Zenice do Sarajeva. Ali, čak kad bi i raspolagalo potrebnim sredstvima, Ministarstvo rata ne bi moglo da bude investitor izgradnje normalnih željeznica<sup>48</sup>. Upotreba okupacionog kredita za upravu i investicione izdatke u Bosni i Hercegovini nije ubuduće više bila moguća zbog zaključaka koji su donijele delegacije prilikom odobrenja zajedničkog budžeta za 1879. godinu<sup>49</sup>. Istina, zaključci obje delegacije nisu bili u izvjesnim nijansama sasvim istovetni. Rezolucija austrijske Delegacije izričito je zabranjivala da ratni budžet snosi troškove održanja cesta u okupiranom području<sup>50</sup>, dok je u zaključku ugarske Delegacije dato uputstvo ministru rata da u Bosni ne preuzima mjere koje sežu preko onoga što je neophodno za snabdijevanje vojske i istovremeno naglašeno da se uskotračna željeznička pruga Brod — Zenica

<sup>47</sup> Ibidem.

<sup>48</sup> Ibidem, Ministarstvo rata Generalnoj komandi u Sarajevu 20/3. 1879.

<sup>49</sup> Motivenbericht zum Gesetzentwurfe betreffend den Ausbau der Bosnatabahn, 230 der Beilgaen zu den stenogr. Protokollen des Abgeordnetenhauses — IX Session.

<sup>50</sup> HHStA PA XL Interna K. 291. Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 238 od 20/7. 1879.

ni u kom slučaju ne smije produžiti na teret vojnog budžeta<sup>51</sup>. Prema interpretaciji ovog zaključka od strane predsjednika ugarske vlade grofa Kolomana Tisze, samo održanje cesta od strane vojnog erara moglo bi se još i shvatiti kao predujam zemaljskim finansijama, ali gradnja željeznica bila je potpuno isključena<sup>52</sup>.

Vojvoda od Württenberga nije odustajao od svojih planova u pogledu cestovnih komunikacija. On je u 1879. godini angažovao kako tehničke trupe tako i pješadiju na održavanju najvažnijih cesta u ukupnoj dužini od 1.375 km<sup>53</sup>. Prilikom utvrđivanja jednog predračuna troškova u maju 1879. godine za važnije komunikacije uzeta su u obzir, pored pomenutih 1.375 km glavnih cesta, i 2.182 km saobraćajnica koje povezuju najvažnija mjesta i za čije se održavanje imala pobrinuti zemaljska uprava. U tom smislu preduzete su odmah i mjere da se ponovo osnaže odredbe turskog zakona o obavezi kulučenja stanovništva na cestama<sup>54</sup>.

U toku 1879. godine vojvoda od Württenberga istupio je i sa projektom da se otpočne u velikim razmjerama gradnja cesta u Bosni i Hercegovini uz pomoć jednog kredita od 15. mil. forinti. Kao podloga za ovaj kredit imale su, po njegovoj zamisli, da posluže same ceste, koje je trebalo staviti pod hipoteku. Zajednička ministarska konferencija odbacila je ovaj projekt kao neizvodljiv s obzirom da neznatni prihodi cesta od maltarine ne bi mogli biti baza za predviđene finansijske operacije<sup>55</sup>.

Gradnja i održavanje cesta mogli su se buduće vršiti na teret zemaljskog budžeta i kuluka stanovništva, dok se učešće trupa u radovima smanjivalo i 1883. sasvim je iščezlo. Inače, vojna uprava je u 1878. i 1879. godini postigla značajne rezultate na području gradnje, rekonstrukcije i održanja cesta u Bosni i Hercegovini, prije

<sup>51</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 19/7. 1879, KZ XXXIII.

<sup>52</sup> Kao napomena 50.

<sup>53</sup> To su bile slijedeće ceste: 1. Brod — Sarajevo, 2. Blažuj — Mostar — Metković, 3. Gradiška — Banja Luka — Travnik — Han-Kompanija, 4. Travnik — Kupres — Livno — Sinj, 5. Ključ — Petrovac — Bihać — Zavalje, 6. Brčko — Donja Tuzla, 7. Šamac — Brčko i Bijeljina — Zvornik, 8. Sarajevo — Rogatica — Višegrad — Priboj, 9. Sarajevo — Goražde — Čajniče, 10. Rogatica — Goražde, 11. Dobrljin — Kostajnica. Projekte za rekonstrukciju četiri posljednje ceste radila je direkcija inženjerskih trupa (Geniedirektion). ABH ZMF BH Nr. 2348/1879. Zemaljska vlada Zajedničkom ministarstvu finansija, prilog: Übersichtskarte der Strassen Bosniens und der Herzegovina. Kartu je izradio Ph. Ballif 15/5. 1879.

<sup>54</sup> Ibidem; ABH ZMF BH Nr. 2346/79 Motivenbericht für Aufstellung eines Preliminäres der Administrationskosten für Erhaltung der wichtigeren Communicationen in Bosnien und der Herzegovina Ph. Ballif, Sarajevo, 18/5. 1879.

<sup>55</sup> HHStA PA XL Interna K. 291 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 243 od 16/11. 1879.

nego što je ova djelatnost početkom 1880. godine prešla u nadležnost civilnih vlasti, koje su završile ranije započete radove i pristupile planski daljoj gradnji novih cestovnih linija<sup>55</sup>.

★

Još dok su se vodile vojne operacije, istaknuta je vrhovna maksima austrougarske politike u Bosni i Hercegovini: da se troškovi uprave okupiranih provincija imaju pokrivati iz vlastitih zemaljskih prihoda<sup>57</sup>. Ovo je, zajedno sa odredbom da se i potrebne investicije izvode na teret zemlje, bilo docnije statutarno u Provi-zornom djelokrugu šefa Zemaljske vlade, koji je car sankcionisao 29. X 1878<sup>58</sup>. S druge strane, kako je to već u carskoj proklamaciji stanovništvu podvučeno<sup>59</sup>, a u konvenciji između Austro-Ugarske i Turske od 21. aprila 1879. i stipulirano<sup>60</sup>, trebalo je da se prihodi Bosne i Hercegovine isključivo upotrebljavaju za potrebe zemlje i njene uprave. Istovremeno se pro foro interno naglašavalo da Monarhiji treba da budu pružene i sve materijalne koristi koje ona ima pravo da očekuje od okupacije<sup>61</sup>.

Međutim, ustanak a zatim okupacija doveli su do poremećaja u ubiranju zemaljskih prihoda<sup>62</sup>, pa su neposredno po ulasku austrougarskih trupa troškovi uprave u Bosni i Hercegovini morali biti podmirivani iz okupacionog kredita, ali njih je, po odluci zajedničke vlade, trebalo posebno knjižiti i od strane zemaljske uprave svoje-vremeno refundirati Ministarstvu rata<sup>63</sup>. Redovno budžetsko poslovanje u Bosni i Hercegovini bilo je moguće uvesti tek od 1. jula

<sup>55</sup> Vidi: Ph. Ballif, op. cit., str. 18—22, 56—61; up. P. F. Sugar, *Industrialisation of Bosnia-Hercegovina 1878—1918*, University of Washin-gton Press, Seattle 1963, str. 71—73.

<sup>57</sup> Vidi: Dž. Juzbašić, *O nastanku paralelnog austrijskog i ugarskog za-kona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom iz 1880. godine*, Radovi ANU BiH XXXII, str. 166—170.

<sup>58</sup> *Sammlung der für Bosnien und die Herzegovina erlassenen Gesetze, Verordnungen und Normalweisungen (u daljem tekstu Sammlung) 1878—1880*, I Band, Wien 1880, str. 13.

<sup>59</sup> *Ibidem*, str. 4.

<sup>60</sup> *Ibidem*, str. 5 i 6.

<sup>61</sup> HHStA, PA XL Interna 208 Liasse IX A, *Die provisorische Verwaltung Bosnien und der Herzegovina seit der Occupation*, Wien 1879, str. 33; uporedi: H. Kapidžić, *Hercegovački ustanak 1882. godine*, Sarajevo 1958, str. 48.

<sup>62</sup> Turski budžet za Bosnu i Hercegovinu, izuzevši Novopazarski Sandžak, prema negarantirano tačnim podacima, iznosio je za 1874. godinu: prihodi 6,736.427 forinti, izdaci 4,978.516 forinti. Od toga 2,247.059 forinti išlo je za unutrašnju upravu i tekuće investicije, dok je suma od 2,731.457 forinti predstavljala izdatke za vojsku, a vjerovatno i službu bezbjednosti (ABH Protokoll der 8-ten Sitzung der Commission für die Angelegenheiten Bosniens und der Herzegovina, abgehalten am 7 Oktober 1878 im K.u.k. Ministerium des Aussen, str. 34).

Budžetski prihodi Bosne i Hercegovine iznosili su u 1876. i 1878. godini svega 4 1/2 miliona foriniti (*ibidem*, Protokoll der 24-Sitzung der Commission... abgehalten am 9 Jänner 1879, str. 11—13).

<sup>63</sup> Kao napomena 57.

1879. godine<sup>44</sup>. Za 1879. godinu zajednička vlada je predviđala da će biti potrebno oko 2 mil. forinti iz okupacionog kredita kao predujam bosanskim finansijama za pokriće izdataka zemaljske uprave<sup>45</sup>, koji su bili, inače, proračunati na 4,467.412 forinti<sup>46</sup>. Osim toga, vlada je, kao što smo vidjeli, iz okupacionog kredita finansirala i izgradnju komunikacija dok prethodno pomenuti zaključci delegacija nisu onemogućili takvu praksu. Međutim, iako nije moglo graditi nove željezničke pruge, Ministarstvo rata je i dalje vršilo potrebna ulaganja u poboljšanje i rekonstrukciju dotada izgrađenih željeznica koje su bile vlasništvo vojnog erara, odnosno nalazile se pod vojnom upravom (Bosanski Brod — Zenica, Dobrljin — Banja Luka). u Slučaju pruge Bosanski Brod — Zenica svi ti troškovi bili su docnije sumirani i iskazani kao izdaci za gradnju, i kad je ova željeznica docnije prešla u zemaljsko vlasništvo, oni su stavljeni na teret basonskohercegovačkih finansija.

Prvog maja 1879. godine definitivno je utvrđen od strane zajedničkih ministara i predstavnika austrijske i ugarske vlade tekst Nacrta zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom, koji su docnije, uz manje izmjene, prihvatila oba parlamenta, a car ga sankcionisao u februaru 1880. godine (RGBI Nr 18 od 12. II 1880. i ug. zak. član. VI: 1880). U njemu je bilo naglašeno da upravu zemlje treba voditi tako da se troškovi pokrivaju vlastitim prihodima. Ukoliko to ne bi bilo odmah sasvim moguće, za pokriće eventualnog deficita redovne administracije bile su u smislu zakona o zajedničkim poslovima nadležne delegacije. Međutim, ako bi se za investicije u trajne objekte, kao što su željeznice, javne građevine i drugo što ne spada u okvir tekuće uprave, tražila finansijska sredstva od Monarhije, ona su se mogla odbiti samo na osnovu saglasnih zakona donesenih u oba njena dijela.

Na inicijativu predstavnika Ministarstva rata, Zajedničko ministarsko vijeće konstatovalo je prilikom utvrđivanja pomenutog zakonskog nacrta da će se odredbe Zakona odnositi samo na civilnu upravu, a ne i na pokriće okupacionih troškova, za koje je i dalje trebalo da budu kompetentne delegacije. Ovo se takođe imalo odnositi i na sve gradnje koje su iz vojnih razloga bile neophodno potrebne isključivo za održavanje okupacije<sup>47</sup>.

<sup>44</sup> Vidi: H. Kapidžić, op. cit., str. 48—56.

<sup>45</sup> Dž. Juzbašić, Radovi ANUBiH XXXII, str. 179—180.

<sup>46</sup> HHStA PA XL Interna 208 Liasse IX A. Die provisorische Verwaltung Bosniens und der Herzegovina seit der Occupation. Wien 1879. — Dug vojnoj upravi koji je civilna administracija naslijedila 1879. god. iznosio je 1.221.293 f., ali je on već krajem 1883, bio smanjen na 383.903 f. F. Hauptmann, Memorandum šefa finansijskog odjeljenja bosanskohercegovačke Zemaljske vlade Plenkerera o finansijskoj problematici Bosne i Hercegovine u prvim godinama austrougarske okupacije, Glasnik Arhiva i Društva arhivskih radnika BiH VIII—IX, str. 524.

<sup>47</sup> Dž. Juzbašić, Radovi ANUBiH XXXII, str. 183.

Ovakva interpretacija Zakona nije se, međutim, dugo održala. Ne samo da su obje vlade pazile da Bosni ne zatrebaju subvencije Monarhije, nego je već krajem 1879. godine grof K. Tisza zahtijevao da bosanska uprava ubuduće učestvuje i u pokrivanju troškova vojne okupacije. Za 1880. godinu izostala je bosanskom budžetu bilo kakva dotacija ili pozajmica, ali je već tada u njega bio unesen niz vanrednih izdataka, od kojih su neki, kao oni za izgradnju baraka za smještaj vojske (500.000 fl) i strateških cesta za vojne potrebe, bili u suštini sastavni dio okupacionih troškova<sup>65</sup>.

Protivrječnost austrougarske politike i odnosa predstavničkih tijela u Monarhiji prema Bosni i Hercegovini plastično je izrazio Dumba, istaknuti predstavnik Njemačke liberalne stranke u Poslaničkoj kući Carevinskog vijeća početkom 1880. godine. Dumba je isticao da se mora nastojati da se u Bosni uvede što je moguće bolja uprava, kako bi se što prije zemlja dovela do prosperiteta, i istovremeno naglasio da to neće biti moguće bez značajnih žrtava. S druge strane, on je naglasio da se u tadanjem momentu, naročito poslije usvojenih odluka o teškom opterećenju austrijskog stanovništva u korist armije (vojni zakon usvijen 20. XII 1879. i povećanje regrutnog kontingenta), u trenutku kad bijeda kuca na vratima parlamenta, ne može novac austrijskih poreskih obveznika ulagati u zemlju u kojoj je, iako samo formalno, ipak sultan još suveren i čiji se državnopravni položaj još zadugo neće moći utvrditi<sup>66</sup>.

U kontekstu prethodno navedenih okolnosti austrougarska uprava je u Bosni i Hercegovini zavela rigoroznu fiskalnu politiku<sup>67</sup>, i u pogledu svojih potreba ubuduće se morala orijentisati isključivo na zemaljske prihode. Potrebno je ukazati da je posebno sa mađarske strane bila stalno pristuna tendencija da se prihodi Bosne i Hercegovine što je moguće više angažuju za pokriće vojnih izdataka. U slijedećim decenijama zemaljske finansije snosile su niz troškova čisto vojne prirode, kao što je gradnja kasarni, puteva do vojnih objekata i dr. Prema izjavi zajedničkog ministra finansija Kallaya početkom 1897. godine, općenito je Bosna i Hercegovina u to doba davala proporcionalno više za vojne potrebe nego sama Monarhija<sup>68</sup>. K tome se krajem XIX i početkom XX vijeka pridružila izgradnja nerentabilnih strateških željezničkih pruga koje su teško opteretile zemaljske finansije. Na primjeru gradnje bosansko-

<sup>65</sup> Ibidem, str. 183—184.

<sup>66</sup> Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Hauses der Abgeordneten des österreichischen Reichsrates, IX Session, II Band, 42 Sitzung der 9 Session am 3 februar 1880, str. 156.

<sup>67</sup> O finansijskom sistemu i poreskoj politici poslije okupacije vidi: H. Kapidžić, Hercegovački ustanak..., str. 48—56. i F. Hauptmann, Memorandum šefa finansijskog odjeljenja Zemaljske vlade, str. 512. i dalje.

<sup>68</sup> »Überhaupt gebe Bosnien und die Herzegovina proportionell schon mehr für militärische Lasten aus, als die Monarchie selbst«. HHStA PA XL Interna, K. 298 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 399 od 30. I 1897.

hercegovačkih željeznica pokazao se kolik je raskorak postojao između političkih ambicija Austro-Ugarske kao velesile i njenih finansijskih mogućnosti.

\*

Od sredine 1879. godine, kad je izgradnja željezničke pruge Bosanski Brod — Zenica privredena kraju, ministar rata Bylandt-Rheydt je počeo energično insistirati kod cara, zajedničkih ministara i obiju vlada da se ova pruga što prije produži do Sarajeva. On je to u više navrata motivirao kako vojnim tako i ekonomskim, komercijalnim, finansijskim i općepolitičkim razlozima.

Ministar rata je naglašavao da je najhitnija gradnja pruge do Sarajeva jedino sredstvo koje bi omogućilo da se broj okupacionih trupa u Bosni dalje smanji i da se bar donekle pojeftini njihovo izdržavanje<sup>72</sup>. To mišljenje dijelio je i car, koji je, u vezi sa insistiranjem delegacija da se što više smanje troškovi okupacije, ukazivao na nužnost izgradnje pruge do Sarajeva kako bi se omogućile uštede u vojnom budžetu<sup>73</sup>. Osim što bi ova pruga omogućila držanje okupiranog područja manjim snagama, posebno se isticalo da bi na svaku promjenu u političkoj konstelaciji, a naročito na svako ugrožavanje granica, Monarhija morala biti veoma osjetljiva dok god ne bude moguće brzo pomjeranje trupa do Sarajeva<sup>74</sup>. Smatralo se takođe da ugled Monarhije zahtijeva da se Sarajevo kao glavni grad zemlje što prije poveže sa austrougarskom željezničkom mrežom<sup>75</sup>. Uspostavljanjem željezničke veze između Sarajeva i državnih centara doprinijelo bi se i razvijanju osjećanja zavisnosti i pripadnosti Monarhiji<sup>76</sup>. Zajednički ministar finansija Hofmann isticao je, kao jedan od političkih razloga za produženje pruge, utisak koji će ona izvršiti na stanovništvo<sup>77</sup>.

Izgradnja željeznice do Sarajeva bila je po ocjeni Ministarstva rata neophodan preduslov za eliminisanje deficita u poslovanju pruge Brod — Zenica i jedino sredstvo da se ona učini sposobnom za život. Ova pruga mogla je prosperirati samo ako nađe svoj prirodni završetak u relativno bogatom Sarajevskom bazenu. Od nje se očekivalo i pozitivan uticaj na ekonomiku zemlje i oživljavanje privredne aktivnosti. To bi omogućilo da se u zemlji razvije proizvodnja onih produkata koji se potražnju i moraju se za potrebe stranaca i trupa dobavljati iz udaljenih krajeva, pa bi i na ovaj način došlo do smanjenja transportnih izdataka za okupa-

<sup>72</sup> KA KM Präs 55  $\frac{12}{2}$ /1879, referat Bylandt-Rheydta vladaru 29/6. 1879.

<sup>73</sup> HHStA PA XL Interna K. 291 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 242, od 13/10. 1879.

<sup>74</sup> Kao napomena 16.

<sup>75</sup> Kao napomena 72.

<sup>76</sup> Kao napomena 16.

<sup>77</sup> HHStA PA XL Interna K. 291, Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 238, od 20/7. 1879.

cioni korpus<sup>78</sup>. Osim toga, smatralo se da će olakšanje transporta, koje se moglo postići jedino produženjem pruge, bitno uticati i na smanjenje skupoće životnih namirnica u zemlji<sup>79</sup>, što je poslije okupacije predstavljalo krupan ekonomski i politički problem. Opštinsko zastupstvo grada Sarajeva isticalo je krajem 1880. godine u jednoglasno usvojenoj predstavi vladaru da je odsustvo željezničke veze najvažniji uzrok stagnacije sarajevske trgovine, koja je nastupila poslije kraćeg perioda poleta nakon okupacije, i tražilo je da se odmah pristupi gradnji željeznice od Zenice do Sarajeva<sup>80</sup>.

Sa svoje strane Ministar rata je posebno obrazlogao zahtjev za gradnju pruge do Sarajeva potrebom da se osigura bosansko tržište za austrijsku i ugarsku industriju. On je sredinom 1879. godine ukazivao da su transportne teškoće od Zenice uzrok da se snabdijevanje Sarajeva manufakturnim proizvodima vrši samo od mora uobičajenim putem preko Mostara<sup>81</sup>. Smatrajući hitno potrebnim da se iskoriste komercijalne prednosti koje trgovačkom i poslovnom svijetu Monarhije pruža okupacija, zajednička vlada je najtoplije preporučivala gradnju pruge. Pri tome se isticalo da samo pojeftinjenjem transporta austrougarski artikli mogu potisnuti udomaćene proizvode stranih država i osvojiti bosansko tržište<sup>82</sup>.

Poslovni svijet imao je, inače, vrlo malo koristi od pruge Brod — Zenica. Privatni saobraćaj na željeznici u 1879. godini sastojao se većinom od pošiljki za oficire i činovnike, koje su činile otprilike 2/5 svega što se tada stvarno importiralo, dok se o prevozu željeznicom robe za izvoz nije u prvo vrijeme moglo uopšte govoriti. Roba koja se u početku prevozila željeznicom bila je većinom vojna roba<sup>83</sup>, i prevoz tereta se vršio gotovo isključivo u jednom smjeru. Ipak, vremenom se povećalo učešće privatne robe u prevozu<sup>84</sup>, a počeo je i transport izvjesnih količina tereta i u pravcu Zenica —

<sup>78</sup> HHStA Adm. Reg. K. 277, F. 34, SR 22  $\frac{12}{34}$  /1879, Bylandt-Rheydt Andrássyju 10/7. 1879, Memoire betreffend die Notwendigkeit des Ausbaus der Eisenbahn Brod — Sarajevo, koncept u KA, KM, Präs 55  $\frac{12}{3}$  /1879; kao napomena 16.

<sup>79</sup> Kao napomena 16 i 77.

<sup>80</sup> O skoku cijena poslije okupacije i problemima sarajevske trgovine vidi: Т. Крушевца, Сарајево под аустроугарском управом, Сарајево 1960, стр 176-183.

<sup>81</sup> HHStA, Adm. Reg. K. 277, F. 34, SR 22  $\frac{12}{34}$  /1879, Bylandt-Rheydt Andrássyju 10/7. 1879, Memoire betreffend die Notwendigkeit des Ausbaus der Eisenbahn Brod — Sarajevo, koncept u KA, KM, Präs 55  $\frac{12}{3}$  /1879. Kao napomena 72.

<sup>82</sup> Kao napomena 16.

<sup>83</sup> Ibidem.

<sup>84</sup> U 1880. godini prevezeno je 3.650 tona vojne i 8.000 tona privatne robe. Bericht des Budgetausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend den Ausbau der Bosnatalbahn von Zenica nach Sarajevo, 250 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abgeordnetenhauses. — IX Session.

Brod<sup>55</sup>. Međutim, najveći dio privatne robe prevožen je i dalje zaprežnim kolima cestom, kojom je 1880. godine išlo oko 3/5 saobraćaja između Bosanskog Broda i Sarajeva<sup>56</sup>.

Bečka trgovačka obrtnička komora žalila se u drugoj polovini 1880. godine kako su visoke tarife Bosnabahna nepodesne da pomažu prodaju industrijskih artikala na bosanskom tržištu. Tako npr. za 100 kg obične staklene robe na relaciji od Broda do Zenice, dugoj 190. km, plaćena je podvozna stavka u saobraćaju sa Bečom u iznosu od 3 forinte 48 kr., dok se za prevoz iste količine te robe od Trsta do Weiperta — 1104 km, na skoro šestostrukoj udaljenosti, plaćalo samo 3 for. 06 kr. Sa austrijske strane smatralo se poželjnim opšte sniženje tarifa Bosnabahna u saobraćaju sa Bečom i mjestima duž Südbahna, na primjer sa Grazom, Mariborom i dr., i to osobito za važne industrijske artikale kao što su željezo i roba od livenog željeza, staklo i staklena roba, krovni papir, drvenarija, masti, poljoprivredne mašine, kafeni surogati, grnčarija i dr<sup>57</sup>. Međutim, nestalan i periodičan saobraćaj, uz pomanjkanje robe za transport u obrtnom smjeru, uticao je sa svoje strane negativno na visinu tarifa, a isto tako uticali su i znatni režijski troškovi.

Željeznička pruga Bosanski Brod — Zenica nije bila u stanju da se uspješno suprotstavi cestovnoj konkurenciji zbog visine tarifa<sup>58</sup>, pretovara i transportnih teškoća od Zenice do Sarajeva. Prevoz između Zenice i Sarajeva vršili su gotovo isključivo seljaci iz Vojne granice ili drugih susjednih područja. Oni su kretali na put od Broda prema Zenici, nekoliko puta saobraćali između Zenice i Sarajeva, a zatim se vraćali kući. Da ne bi išli prazni od Broda do Zenice i nazad, davali su na toj ruti velike popuste i time snažno konkurisali pruzi. Na primjer, prevoz od Broda do Sarajeva u dužini od 241 km koštao je 6 forinti po jednom mtc., dok se za prevoz od Zenice do Sarajeva, na relaciji dugoj samo 83 km, moralo platiti 4 forinte po metričkom centu. Stoga se računalo da će

<sup>55</sup> U 1881. godini prevezeno je ukupno željeznicom 43.027 lica i 13.839 tona tereta. Od toga je u smjeru Brod — Zenica prevezeno 10.284.13 tona, a u pravcu Zenica — Brod samo 3.552,32 tone. Najveću stavku po težini u pravcu prema Zenici činilo je piće (2.125 tona), metalna roba (1.460,8 t) i proizvodi od brašna (1.440,19 t), a u transportu u suprotnom smjeru prema Brodu: ugalj (837,98 t), voće (675,70 t), žitarice i mahunasti plodovi (605,63 t). KA KM 5 A 6<sup>78</sup>/1882, Betriebsergebnisse der k. k. Bosnabahn im Jahre 1881, Ministerstvo rata Zajedničkom ministarstvu finansija 10/7. 1882, Beilage 2.

<sup>56</sup> Kao napomena 49.

<sup>57</sup> VAW HM Fasc FB 4 Nr. 34130/1881 Aeusserung der k. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen. Wien 12/10. 1881.

<sup>58</sup> Povlaštena tarifa iznosila je 1,2 kr. po kilometar-metričkom centu, a nastala je davanjem 20% refakcije od normalne tarife (1,5 kr) u cilju suzbijanja cestovne konkurencije, ali je i ona bila višestruko veća nego na drugim austrougarskim željeznicama. Sten. Protokolle über die Sitzungen des Hauses der Abgeordneten des österr. Reichsrates, IX Session IV Bd. Wien 1881, 102 Sitzung der 9. Session am 18. XII 1880, str. 3551—3552; kao nap. 49, Vidi: P. F. Sugar, op. cit., str. 85, 86, i F. Hauptmann, Memorandum..., Glasnik VIII—IX, str. 551, 552.

se sa produženjem pruge do Sarajeva odstraniti cestovna konkurencija i udvostručiti privatni saobraćaj željeznicom, tako da će pruga postati rentabilna<sup>67</sup>.

Izgradnja vicinalnih komunikacija imala je takođe bitan značaj za prosperitet cijele željezničke pruge u dolini Bosne. Na poticaj zajedničke vlade u ljeto 1879. godine upućene su stručne komisije, sa zadatkom da izrade preglednu geološku kartu Bosne i Hercegovine i izvrše specijalna geološka istraživanja pojedinih rejonâ. Rezultati ovih istraživanja pokazali su da su prirodna bogatstva zemlje daleko veća nego što se to moglo prvobitno pretpostaviti. To se, prije svega, odnosilo na nalazišta mrkog uglja i željeza. Vrijednost ovih bogatstava bila je još veća zbog njihovog vrlo pogodnog geografskog položaja, budući da su se nalazila znatnim dijelom u blizini doline Bosne. U svom referatu koji je podnio caru zajednički ministar finansija Hofmann skrenuo je 22. septembra 1879. godine pažnju na činjenicu da je u Bosni moguće uz umjerenu pripomoć stvoriti povoljnije saobraćajne prilike nego što je to slučaj u većini rudarskih oblasti Austro-Ugarske. Istovremeno je Hofmann isticao da će razvoj rudarstva u prvom redu zavisiti od gradnje cesta i industrijskih pruga do željeznice u dolini Bosne<sup>68</sup>. To se takođe odnosilo i na eksploataciju šuma<sup>69</sup>.

Inače, Hofmann je tada prvi stao na stanovište da najbolje rudarske objekte treba rezervisati za državu i otkloniti sve zahtjeve, koji potiču iz doba turske vladavine, za koncesioniranje važnih lokaliteta. U tom smislu Zemaljskoj vladi je bilo naloženo da ta područja okupira za državu, što je, navodno, izvršeno uz odobravanje stanovništva<sup>70</sup>. Po Hofmannovoj zamisli trebalo je da prerađeni turski rudarski zakon stupi na snagu nakon što država okupira sve one distrikte koje će iskorištavati za svoj račun<sup>71</sup>.

<sup>67</sup> Kao napomena 16. Up. P. F. Sugar, op. cit., str. 85, 86, i F. Hauptmann, Memorandum..., Glasnik VIII—IX, str. 551, 552.

<sup>68</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, K. Z. Nr. 3852/1879. Vortrag des Reichsfinanzministers Freiherr von Hofmann dd 22. september betreffend die Ergebnisse der im Sommer 1879 durgeführten geologisch-montanistischen Exploration von Bosnien und der Herzegovina. Podrobniji prikaz Hofmannovog referata i njegovu interpretaciju donosi F. Hauptmann, Andrassyjeva politička baština i bosanska politika Austro-Ugarske nakon okupacije, Radovi VI, izd. Filozofskog fakulteta u Sarajevu, Sarajevo 1971, str. 457—458.

<sup>69</sup> HHStA PA 'XL Interna 208 Liasse IX A. Die provisorische Verwaltung Bosniens und der Herzegovina seit der Okupation. Wien 1879.

<sup>70</sup> »Gegenüber diesen natürlichen Bedingungen erscheint es geboten, die besten Montanobjekte für den Staat zu reservieren und alle aus der Türkenzeit kommenden Ansprüche auf Concessionirung wichtigen Lokalitäten fernzuhalten. Die Landesregierung wurde demnach beauftragt, die genannten Gebiete für den Staat occupieren, was unter dem Beifall der Bevölkerung auch erfolgt ist«. HHStA, Kabinettsarchiv, K. Z. Nr. 3852/1879 Vortrag des Reichsfinanzminister Freicher von Hofmann dd 22 September 1879.

<sup>71</sup> Ibidem. Vidi F. Hauptmann, Andrassyjeva politička baština i bosanska politika Austrougarske..., str. 457—458.

To pokazuje kako je zajednički ministar finansija Hofmann donekle anticipirao docniju ekonomsku politiku svojih nasljednika Szlavyja i Kallaya i opovrgava ocjenu P. F. Sugara da »Hofmann nije razvijao nikakvu politiku industrijalizacije niti sličnu aktivnost«<sup>64</sup>.

★

Pokrećući sredinom 1879. godine pitanje produženja željeznice do Sarajeva, ministar rata Bylandt-Rheydt je smatrao da bi se to najjeftinije i najracionalnije izvelo ako bi se radovi povjerali istom preduzeću koje je izgradilo prugu do Zenice, a problem finansiranja riješio na raniji način. Međutim, kako je bilo nemoguće zbog rezolucije ugarske Delegacije da se za ovu svrhu vrše plaćanja iz odobrenog okupacionog kredita, on se bio orijentisao da nađe firmu koja će za fiksiranu sumu svojim sredstvima izgraditi prugu i neko vrijeme je eksploatisati uz garantovanje određenih prihoda od saobraćaja. Na taj način bi se plaćali anuiteti, a po amortizaciji uloženi kapitala pruga bi pripala vojnom eraru<sup>65</sup>.

U tom smislu od 5 prispjelih ponuda ministar rata je ocijenio kao najpovoljniju ofertu građevinskog preduzetnika Johana Muzike iz Praga, iza koga je u stvari stajao Karl v. Schwarz. Preduzetnik je bio spreman da na svoj trošak izgradi uskotračnu prugu od Zenice do Sarajeva. Kapital koji bi firma zaračunala za gradnju u iznosu od 3,4 miliona forinti trebalo je da bude otplaćen u roku od 10 godina. Za to vrijeme firmi bi pripalo pravo da vodi saobraćaj na pruzi, a Ministarstvo rata bi joj garantovalo dnevni promet od 500 metričkih centi na cijeloj relaciji dugoj 79,2 tarifna kilometra, uz podvoznu stavku od 5,5 kr. po metričkom centu i kilometru. Na taj način bio bi osiguran godišnji prihod od 794.970 forinti, od čega bi išlo za pokriće troškova eksploatacije željeznice 216.810 forinti, a ostalih 578.160 forinti predstavljalo bi anuitet<sup>66</sup>, tako da bi kamatna stopa na uloženi kapital iznosila 9,6%<sup>67</sup>.

Međutim, i pored ovako nepovoljnih uslova, ministar rata je ponudu ipak smatrao još uvijek korisnom<sup>68</sup>, ali je istovremeno

<sup>64</sup> P. F. Sugar, op. cit., str. 44.

<sup>65</sup> HHStA, Adm. Reg. k. 277, F. 34. SR 22<sup>12</sup>/<sub>33</sub>/1879, Bylandt-Rheydt Andrasyju 10/7. 1879, Memoire betreffend die Notwendigkeit des Ausbaus der Eisenbahn Brod — Sarajevo, koncept u KA KM Präs 55<sup>12</sup>/<sub>3</sub>/1879.

<sup>66</sup> U podvoznoj stavci od 5,5 kr. za metrički cent i kilometar trebalo je da troškovi prometa učestvuju sa 1,5 kr., a na anuitet bi otpadalo 4 kr. Ibidem.

<sup>67</sup> Ibidem.

<sup>68</sup> Prema tadanjim proračunima Bylandt-Rheydta, izgradnja pruge donijela bi uštede vojnoj upravi u ukupnom iznosu od najmanje 412.000 forinti godišnje. Osim toga, on je očekivao da će prihodi pruge od privatnog saobraćaja iznositi 270.000 forinti, te da će se gradnjom pruge postići sniženje troškova održanja ceste za najmanje 30.000 forinti godišnje. Tako bi po ovom predviđanju ukupne uštede zajedno sa prihodima pruge dale sumu od oko 700.000 forinti. Da bi se podmirili troškovi prometa i anuitet u iznosu od 794.970 forinti bilo je potrebno još samo 94.970 forinti godišnje, što je bila relativno mala svota s obzirom na koristi od pruge. Ibidem.

podvlačio da bi se ovaj vrlo skup način finansiranja mogao izbjeći ako bi se pribavio potreban kapital i odmah podmirili troškovi gradnje željeznice. U tom pogledu on je ukazivao na ponudu Sagera da izgradi prugu za 3,2 miliona forinti<sup>99</sup>.

Zajednički ministri su na jednoj preliminarnoj sjednici pod predsjedništvom vladara od 17. jula 1879. godine razmatrali problem i odbacili ponudu Johana Muzike, konstatujući da preduzetnik nastoji ostvariti enormnu dobit. Oni su zauzeli stanovište da je najracionalnije graditi prugu na vlastiti trošak i u tom pogledu već tada su prvi put u zaključku sjednice ukazali da je najkorisnije finansiranje iz aktiva centralnih državnih finansija<sup>100</sup>. Ova ideja je potekla od tadanjeg zajedničkog ministra finansija Hofmanna, koji je na zajedničkoj ministarskoj konferenciji od 20. jula 1879. godine pomenuo i mogućnost lombardiranja centralnih aktiva da bi se pribavila potrebna suma za gradnju pruge<sup>101</sup>. Na ovu zamisao vratio se docnije novi zajednički ministri Haymerle i Szlavy, i to tek onda kad su propali pokušaji da se na drugi način obezbijede sredstva za gradnju pruge.

I ugarska vlada je odbacila ponudu J. Muzike ocijenivši da bi troškovi gradnje bili nesrazmjerno veliki, a plaćanje preduzimaču 5,5 kr. po metričkom centru i kilometru da bi bilo desetorostruko više nego na drugim prugama. Ugarska vlada nije bila zadovoljna ni planom tehničkog izvođenja smatrajući ga nepodesnim za docnije preuređenje uskotračne pruge u normalnu bez izmjene trase. Međutim, prilikom odbacivanja ove ponude ugarska vlada se u prvom redu pozivala na zaključak ugarske Delegacije da se pruga do Zenice ni u kom slučaju ne smije izvesti na teret vojnog budžeta i tada je formulisala svoje gledište da je za početak izgradnje željeznice neophodna saglasnost kompetentnih zakonodavnih faktora<sup>102</sup>.

Austrijski ministri Stremayer i Pretis zastupali su odlučno na zajedničkoj ministarskoj konferenciji 20. jula 1879. god. gledište da se odmah na vlastitu odgovornost vlade predujmi novac i pristupi gradnji pruge. Oni su polazili sa stanovišta da, dok se zakonski ne reguliše pitanje tretmana poslova koji se tiču Bosne i Hercegovine, ovi poslovi moraju se tretirati kao i svi ostali zajednički poslovi i Zajedničko ministarstvo mora biti u mogućnosti da

<sup>99</sup> Ibidem.

<sup>100</sup> »Die Finanzierung des Baukapitals aus den Reichsaktiven, also durch den Staat erweise sich am vorteilhaftesten« KA MKSM <sup>20-1</sup>/<sub>7-3</sub>/1879. Protokoll über die unter Ah. Vorsitze abgehaltene Vorbesprechung über die Modalitäten des Ausbaues der Bahnstrecke Zenica — Sarajevo, am 17 ten Juli 1879.

<sup>101</sup> HHStA PA XL Interna k 291 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 238 od 20/7. 1879.

<sup>102</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 19. VII 1879. KZ XXXIII.

preduzima sve potrebne korake. Takođe su smatrali da u prvom redu Zajedničkom ministarstvu pripada pravo da interpretira rezolucije delegacija<sup>103</sup>.

Međutim, grof Tisza je uporno insistirao na stanovištu ugarske vlade, koja je u daleko većoj mjeri bila zavisna od svog parlamenta nego austrijska, zahtijevajući da se odgodi rješavanje pitanja izgradnje željezničke pruge Zenica — Sarajevo dok ne bude donesen zakon o upravljanju Bosnom i Hercegovinom. Zajednička ministarska konferencija povinovala se mađarskom zahtjevu i razmatranje problema bilo je odgođeno. U međuvremenu je do donošenja zakona o bosanskohercegovačkoj upravi trebalo izvršiti potrebne pripreme i ispitati prijedloge Ministarstva rata<sup>104</sup>.

Zajedničko ministarsko vijeće ponovo je razmatralo predmet tek 15. februara 1880. godine i zaključilo da tehnički i finansijski projekt za izgradnju pruge ispita jedna mješovita grupa eksperata uz učešće predstavnika obje vlade, i kada se vidi da li će se što tražiti od Monarhije, biće donesena odluka o pitanju pribavljanja novčanih sredstava<sup>105</sup>.

Međutim, zajednički ministar finansija Hofmann uskoro je stupio u kontakt sa bečkom Unionbankom, koja je izrazila spremnost da zajedničkoj vladi za gradnju pruge stavi na raspolaganje potreban kapital u iznosu od 3,4 mil. forinti. Ponuda Unionbanke sadržavala je dvije mogućnosti u pogledu uslova zajma. U prvoj varijanti bila je predviđena kamata od 5% u zlatu i amortizacija zajma u roku od 25 godina. Banka bi fiksno preuzela obligacije zajma, uz ograničenje da ih u roku od tri godine ne otuđuje, nego da ih lombardira kod Austrougarske banke ili Prve austrijske štedionice. Zajednička vlada imala bi pravo da ih otkupljuje uz plaćanje garantovane provizije od 3/4% od nominale. U slučaju da kuponi u trogodišnjem roku ne bi bili otkupljeni, zajednička vlada je imala da plati banci razliku između kursa preuzimanja kupona i prodajnog kursa<sup>106</sup>, što je bio posebno težak uslov.

U drugoj varijanti svoje ponude Unionbanka je bila spremna da prihvati i samu emisiju kupona na tri godine, po kursu od 90%, uz kamatnu stopu od 6 1/2% i godišnju proviziju od 1/4%. Međutim, u obje predložene varijante Unionbanka je polazila od pretpostavke da joj uz pomoć zajedničke, odnosno austrijske vlade bude omogućeno dalje plasiranje ovih papira<sup>107</sup>.

<sup>103</sup> Kao napomena 101.

<sup>104</sup> Ibidem; KA KM Präs  $\frac{55-2}{6}$ /1880. Szlavy u ime Zajedničkog ministarstva austrijskom i ugarskom ministru-predsjedniku 13/5. 1880 (prepis note).

<sup>105</sup> HHSStA PA XL Interna k. 292 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 255 od 15/2. 1880.

<sup>106</sup> KA KM Präs  $\frac{56-2}{6}$ /1880. Szlavy u ime Zajedničkog ministarstva austrijskom i ugarskom ministru-predsjedniku 13/5. 1880 (prepis note).

<sup>107</sup> Ibidem.

Prema prvoj varijanti ove ponude, za koju je zajednička vlada pokazala interesovanje i spremnost da je prihvati, anuitet zajma bi iznosio 334.517 forinti i 31 kr. Njegova otplata trebalo je da se vrši iz poslovnog suficita pruge i zemaljskih prihoda Bosne i Hercegovine. Međutim, u 240.000 forinti očekivanog godišnjeg bruto-prihoda pruge Zenica — Sarajevo vojna uprava bi učestvovala sa svojim prilogom od 168.000 forinti. Ovaj prilog bi, u stvari, zajedno sa 166.517 forinti 31 kr. iz zemaljskih sredstava imao poslužiti za otplatu zajma<sup>103</sup>. Po zamisli ministra rata, koju su prihvatili i ostali zajednički ministri, trebalo je da se između vojnog erara i Zemaljske vlade sklopi poseban ugovor prema kome bi bosanska vlada izgradila prugu i njenu eksploataciju uz određenu nadoknadu prepustila vojnoj upravi. Na taj način subvencija od 168.000 forinti za anuitet ne bi se kao takva pojavila u vojnom budžetu. Ministar rata je smatrao vojnu upravu kompetentnom da sklopi takav ugovor, ukazujući na presedan koji je u tom pogledu već učinjen kod pruge Brod — Busud. S obzirom na uštede u vojnom budžetu do kojih će doći po izgradnji pruge, on je držao da se ugovor može braniti i vis a vis delegacija<sup>107</sup>.

Međutim, ugarska vlada je na sjednici od 20. februara 1880. godine, dajući vlastitu interpretaciju odredaba Zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom, usvojila zaključak da je za nabavku novca za gradnju pruge Sarajevo — Zenica neophodno odobrenje legislativa. Ona je pri tome polazila sa stanovišta da nema garancije da bi se anuiteti jednog bosanskog zajma mogli sigurno pokrivati iz sopstvenih prihoda zemlje i da nije isključena eventualnost da obje države Monarhije dođu u situaciju da moraju finansijski priskočiti u pomoć. Stoga je ugarska vlada smatrala da se takva finansijska odgovornost ne može preuzeti bez saglasnosti legislativa<sup>110</sup>. Naročito podozrenje ugarske vlade izazivao je uslov Unionbanke da na obligacijama bude vidno istaknuta saglasnost predsjednika austrijske i ugarske vlade za zaključenje zajma. Po ocjeni grofa K. Tisze, to je značilo da obje vlade daju garanciju za zajam, jer svaka polovina države mora jamčiti za ono sa čim se njen predsjednik vlade saglasi. On je strahovao od deficita u bosanskom budžetu i bojao se da se vladi ne pripíše namjera zaobilaznja parlamenta ako bi na svoju odgovornost pristala da zaključi zajam<sup>111</sup>.

Zajednička vlada, uz podršku carevu, odlučno se suprotstavila ovim gledištima ugarske vlade, pobijajući shvatanje da se u datom slučaju radi o garanciji obje polovine Monarhije. Ona je smatrala da je odgovornost predsjednika obje vlada za učešće u odluci o gradnji željeznice u okupiranom području, u smislu § 2.

<sup>103</sup> Ibidem.

<sup>107</sup> HHStA PA XL Interna k. 292 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 260 od 22/3. 1880.

<sup>110</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 20/2. 1880. KZ IX.

<sup>111</sup> HHStA PA XL Interna K. 292 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 261 od 26/3. 1880; kao napomena 106.

Zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom, istovetna kao i za vođenje svih zajedničkih poslova. Nijedna od obiju vlada ne bi preuzela pravnu obavezu plaćanja, a sama pretpostavka da bi zbog gradnje pruge mogao nastati deficit u bosanskom budžetu ne bi mogla biti dovoljna da se traži saglasnost parlamenta, i to tim manje što bi u slučaju deficita bile nadležne samo delegacije. Zajednički ministri Haymerle i Hofmann pozivali su se na tekst § 3. istog Zakona, koji je predviđao ingerenciju parlamenta samo ako bi troškove gradnje snosila Monarhija. Po njihovom mišljenju, za obraćanje legislativama u datom slučaju nije postojala zakonska osnova, jer bi se to, inače, moralo činiti kod svakog administrativnog akta koji opterećuje zemaljski budžet. Oni su smatrali da eventualne rezerve u pogledu mogućnosti pokrića anuiteta obje vlade mogu izraziti tek prilikom diskusije o bosanskom budžetu za 1881. godinu. Na investiciju u gradnju željeznice gledali su kao na produktivan izdatak i očekivali da će u slijedećim godinama Bosna i Hercegovina biti u stanju da plaća anuitete zajma. Zajednička vlada je isticala da zemaljska uprava ne bi mogla zaključiti nikakav posao koji bi se bazirao na finansijskoj sposobnosti zemlje ako bi se zbog opasnosti od budućeg deficita zahtjevalo prethodno obraćanje legislativama<sup>112</sup>.

Car je energično bio protiv toga da nadležnost parlamenta u pitanjima Bosne i Hercegovine ide dalje od onog što Zakon propisuje. Osim toga, on je kao i zajednička vlada imao u vidu da bi parlamentarna procedura nezibježno prouzrokovala odgađanje gradnje ove hitno potrebne željezničke pruge<sup>113</sup>. Svojevremeno je upravo na inicijativu samog cara bio revidiran Nacrt zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom u tom smislu da je legislativama uskraćena prvobitno predviđena ingerencija u slučaju gradnje onih pruga u okupiranim pokrajinama za koje se ne traži da ih Monarhija plati iz svojih sredstava. U tom slučaju bio je osiguran samo uticaj obiju vlada. Inače, car se od samog početka suprotstavljao mađarskim težnjama da se što više proširi ingerencija organa obiju država Monarhije na poslove Bosne i Hercegovine. Ove težnje bile su u prvom redu rezultat specifičnog položaja Ugarske u Monarhiji i njene ekonomsko-društvene i političke strukture<sup>114</sup>.

Naišavši na odlučan otpor, ugarska vlada je, nakon razgovora između Tisze i novog zajedničkog ministra finansija Szlavyja, ponovo uzela u razmatranje problem finansiranja željezničke pruge Zenica — Sarajevo i na svojoj sjednici od 28. aprila 1880. godine donijela zaključak kojim je znatno izmijenila svoje prvobitno stajalište. Mada je i dalje smatrala da je ispravnije obratiti se par-

<sup>112</sup> Kao napomena 109.

<sup>113</sup> HHStA PA XL Interna K. 292 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 261 od 26/3. 1880.

<sup>114</sup> Dž. Juzbašić, O nastanku paralelnog austrijskog i ugarskog zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom..., Radovi ANUBiH XXXII, str. 171—187.

lamentima, ugarska vlada je izrazila spremnost da pristane da se pruga gradi samo uz saglasnost obje vlade ako se u drugoj polovini države pokaže da je nemoguće da se pitanje riješi uz sadjejestvo legislative. Osim toga, svoj pristanak ugarska vlada je činila ovisnim i o ispunjenju slijedećih uslova: a) da se saglasnost obje vlade izrazi u protokolu ministarskog vijeća, ali da se to ne spominje ni u pregovorima sa zajmodavcem, ni u ugovoru, niti na obligacijama zajma, nego jedino da bude govora o prihodima okupiranih zemalja i o zajedničkoj vladi; b) da ministar rata dokaže da će ušteda u vojnom budžetu biti najmanje jednaka anuitetu zajma. Pored toga, trebalo je da on preuzme obavezu, ako eventualno dođe do deficita u bosanskom budžetu i ako se bude tražilo od delegacija da ga pokriju, da dokaže da će izdaci zemlje za gradnju pruge Zenica — Sarajevo biti potpuno kompenzirani uštedama u vojnom budžetu, kao i da zbog gradnje željeznice neće nastati nikakva nova opterećenja za obje države Monarhije<sup>115</sup>.

Nakon što je 5. maja 1880. godine i austrijska vlada zvanično obavijestila Szlavyya da pristaje da se pruga gradi samo na osnovu saglasnosti obje vlade, akceptirajući uslove postavljene od strane ugarske vlade, zajednički ministar finansija stupio je odmah u pregovore sa nekoliko kreditnih ustanova u Monarhiji radi pribavljanja kapitala. Ranija ponuda Unionbanke nije odgovarala uslovima koje su postavile vlade<sup>116</sup>. Szlavy se obratio Ugarskoj kreditnoj banci, kojoj je, inače, bilo dato pravo na uvoz soli u Bosnu<sup>117</sup>, austrijskom Bodencreditanstaltu i austrijskom Eskomptnom društvu (österr. Escomptgesellschaft)<sup>118</sup>.

Ugarska kreditna banka je saopštila da uopšte ne reflektira na taj posao. Razlog za ovo odbijanje Szlavyy je vidio u rezervama državnopravne prirode<sup>119</sup>. Takođe, i öster. Escomptgesellschaft, kao i Bodencreditanstalt izražavali su sumnju u pravo Ministarstva da podigne zajam, ali su ipak bili spremni da pod posebnim uslovima zajednički prihvate posao. Oni su ponudili zajedničkoj vladi 3,5 miliona forinti na mjenicu Centralne državne kase, na 1 ½ godinu, a uz 1% višu kamatnu stopu od bankovne i 1% godišnje provizije, te tražili oslobođenje od pristojbi. Banke su još uslovljavale davanje zajma time da se u ugovoru ne spominje njegova svrha i uopšte Bosna i Hercegovina, ali da u njega bude unesena odluka vladara i izričita saglasnost austrijske i ugarske vlade<sup>120</sup>.

<sup>115</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 28/4. 1880. KZ XXI; kao napomena 106.

<sup>116</sup> Kao napomena 106.

<sup>117</sup> O poslovnim odnosima Ugarske kreditne banke i bosanske uprave vidi: H. Kapidžić, Hercegovački ustanak..., str. 52; F. Hauptmann, Memorandum šefa finansijskog odjeljenja Zemaljske vlade..., Glasnik VIII—IX, str. 563.

<sup>118</sup> HHStA PA XL Interna K. 292 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 265 od 7/5. 1880; kao napomena 106.

<sup>119</sup> Ibidem.

<sup>120</sup> Ibidem.

Szlavy je u punoj saglasnosti sa ostalim zajedničkim ministrima ocijenio da je nemoguće zaključenje posla sa institucijama koje sumnjaju u legalnost stanovišta Ministarstva i stavljaju kao uslov da se prešuti svrha zajma. U osnovi, za zajedničku vladu bilo je neprihvatljivo da gradi željezničku prugu pomoću jednog mjeničkog kredita. Po mišljenju ministra inostranih poslova Haymerlea, mjenični kredit značio bi u stvari zajednički zajam, za što je opet bila neophodna saglasnost parlamenata. Pored toga što je sadržavala zahtjeve suprotne uslovima postavljenim od strane ugarske i austrijske vlade, ponuda je, po Szlavyjevoj ocjeni, sadržavala nesrazmjerno kratak rok za vraćanje kapitala i abnormalno visoku proviziju<sup>121</sup>.

Konferencija zajedničkih ministara zauzela je 7. maja 1880. godine stanovište da se obnove pregovori sa Unionbankom i da se pokušaju eliminisati neprihvatljivi uslovi njene ponude. Odbačena je ideja da se stupi u kontakt sa drugim bankama u Monarhiji, jer su se tamo očekivale slične rezerve u odnosu na zajam budući da su direktori ili članovi upravnih odbora većine banaka bili članovi jedne od legislativa. Nije prihvaćeno ni mišljenje o angažovanju stranog kapitala, mada se smatralo da bi on bio manje skrupulozan. Szlavy je ukazao da bi u slučaju učešća stranog kapitala izgledalo kao da je vlada uz njegovu pomoć preduzela korak za koji u zemlji nije mogla naći partnera<sup>122</sup>.

Unionbanka nije pristala na izmjenu postavljenih uslova nego je povukla svoju ponudu, pa je sredinom maja 1880. godine zaključen niz pokušaja da se bez votuma legislativa pribavi novac za gradnju pruge. Postalo je jasno da se bez objavljivanja saglasnosti obje vlade ne može naći novac. Čak i u slučaju kad bi se taj uslov prihvatio, po Szlavyjevoj ocjeni, nije bilo vjerovatno da će se dobiti prihvatljiva ponuda. Stav banaka učinio je nužnim obraćanje parlamentima. Time je izgubila praktični značaj i dalja diskusija u pogledu interpretacije Zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom<sup>123</sup>.

Ovakav rezervisan stav i podozrenje austrougarskih finansijskih krugova prema prvoj finansijskoj operaciji koju je zajednička vlada planirala za potrebe bosanskohercegovačke uprave bili su uslovljeni i opštom situacijom na tržištu kapitala u Monarhiji. Mada

<sup>121</sup> Ibidem.

<sup>122</sup> »G. F. M. von Szlavy ist bereit nochmals mit der Unionbank in Verhandlung zu treten, möchte aber andere Banken nicht heranziehen, weil dort auch dieselben Bedenken zu erwarten sind, nachdem Direktoren oder Verwaltungsräte der meisten Geldinstitute auch Mitglieder einer Legislative sind. Das ausländische Kapital wäre allerdings minder skrupulos, allein es würde seine Beteiligung der Sache der Anschein geben, als hätte die Regierung mit seiner Hilfe einen Schritt unternommen, zu dem sie im Inlande Niemanden als Partner finden konnte«. HHStA PA XL Interna, K. 292, Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 265 od 7/5. 1880.

<sup>123</sup> Kao napomena 106.

su banke i štedionice raspolagale znatnim količinama slobodnog novca, one su, s druge strane, općenito ispoljavale veliko nepovjerenje prema svakom riziku. Osamdesetih godina XIX vijeka u Monarhiji se osjećala akutna nestašica kapitala spremnog da se rizikuje, jer su se finansijeri i industrijalci vrlo teško oslobađali traume koju su pretrpjeli izbijanjem velike krize 1873. godine<sup>124</sup>. S obzirom na specifičnost međunarodnopravnog statusa i državno-pravnog položaja okupiranih zemalja, banke su smatrale rizičnim pružanje zajma za potrebe bosanskohercegovačke uprave bez odobrenja predstavničkih organa. Stoga su one postavljale teško prihvatljive uslove i nastojale da se što je moguće više obezbijede. Općenito dugo vremena uzdržan odnos austrijskih i ugarskih poslovnih krugova prema plasmanu kapitala u Bosni i Hercegovini izvršio je presudan uticaj na investicionu politiku austrougarske uprave i uopšte na njenu ekonomsku politiku u okupiranim pokrajinama.

★

Ishod pregovora sa bankama učinio je ponovo aktuelnim raniji prijedlog grofa Tisze, po kome je trebalo da parlamenti paralelnim zakonima ovlaste svoje vlade da one mogu dati saglasnost za zaključenje zajma za izgradnju željeznice Zenica — Sarajevo. U slučaju da prometni suvišci pruge i zemaljski prihodi Bosne i Hercegovine ne budu dovoljni za pokriće anuiteta zajma, po ovom prijedlogu vlade bi bile ovlaštene da odgovarajući dio deficita preuzmu u svoj budžet<sup>125</sup>.

Ministar inostranih poslova Haymerle tada je ponovo oživio Hofmannovu ideju o angažovanju zajedničkih aktiva za gradnju pomenute pruge<sup>126</sup>, a zajednički ministar finansija Szlavy ukazao je predsjednicima austrijske i ugarske vlade da su centralne aktive kao nedjeljivo vlasništvo obiju država osobito podesne kao osnova za nabavku novca i pokriće eventualnog deficita<sup>127</sup>. Ugarska vlada je odmah prihvatila ovu inicijativu i usvojila 15. juna 1880. godine zaključak da se izmijeni sadržaj predloženog zakonskog nacrtu i proponira da baza cijele kreditne operacije budu zajedničke aktive, odnosno njihovi kamatni prihodi<sup>128</sup>. Aktive su, u stvari, predstavljale državnu gotovinu, koja poslije austro-ugarske nagodbe 1867. nije mogla biti prenesena ni na novu austrijsku, niti na novu ugarsku vladu. Zbog nemogućnosti da se postigne sporazum o ključu njihove podjele, aktive su kao depozit bile povjerene zajedničkom

<sup>124</sup> Vidi: E. März, *Österreichische Industrie- und Bankpolitik in der Zeit Franz Josepha I*, Wien — Frankfurt — Zürich 1968, str. 368; up. K. H. Werner, *Österreichs Industrie- und Aussenhandelspolitik 1848—1949* (u: *Hundert Jahre österreichischer Wirtschaftsentwicklung 1848 — 1949*, Wien 1949), str. 412.

<sup>125</sup> Kao napomena 106. i 113.

<sup>126</sup> Kao napomena 122.

<sup>127</sup> Kao napomena 106.

<sup>128</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 15 Juni 1880. KZ XXIX.

ministru finansija, koji nije imao pravo da njima raspolaže čak ni uz saglasnost delegacija. Tako je upotreba sredstava iz zajedničkih aktiva za pokriće troškova za bosanske izbjeglice morala biti odobrena od parlamenata, mada joj je prethodio votum delegacija<sup>127</sup>.

Prijedlog da se angažuju zajedničke aktive za gradnju pruge imao je i taj smisao da se izbjegne pitanje kvotnih priloga jednog i drugog dijela Monarhije. Tek ako bi došlo do podjele aktiva ili ako se Bosna priključi jednoj od polovina Monarhije, trebalo je, po Szlavvyjevoj zamisli, da se utvrdi koliko od učinjenih izdataka otpada na svaki dio države<sup>128</sup>.

Dok je predloženi modus finansiranja bio prihvaćen od ugarske vlade, predstavnici austrijske vlade, predsjednik grof Taaffe i ministar dr Pražak, suprotstavili su mu se. Oni su bili protiv angažovanja zajedničkih aktiva i zahtijevali su da se najprije utvrdi kvotni odnos za priloge obje polovine Monarhije. Pri tome su se pozivali na Zakon o bosanskohercegovačkoj upravi, ističući da on daje pravo svakom parlamentu da u slučaju investicija i gradnje željeznica ispituje da li je upotrebljiv postojeći kvotni ključ za učešće u troškovima za zajedničke poslove<sup>129</sup>, koji je tada bio 68,6% za Austriju, a 31,4% za Ugarsku. U konkretnom slučaju austrijska vlada je polazila od toga da će pruga više koristiti Ugarskoj nego Austriji. Pražak je predložio takav zakonski nacrt koji je predviđao da u slučaju ako prihodi pruge i prihodi Bosne ne budu dovoljni za pokriće anuiteta zajma obje vlade učestvuju u njegovoj otplati sa 50 : 50%<sup>130</sup>.

Austrijskom stanovištu oponirao je ministar inostranih poslova Haymerle, koji je naglašavao da se pruga ne gradi u interesu jedne ili druge polovine države, nego u interesu cijele Monarhije. On je isticao potrebe trupa stacioniranih u Bosni i političke razloge da se u odnosu na stanovništvo manifestuje volja da se nešto učini za uzdizanje zemlje i učvršćenje posjeda Monarhije. Budući da se radilo o predujmu namijenjenom Bosni iz centralnih aktiva za anuitete u slučaju deficita, Haymerle je smatrao nepotrebnim da se nabacuje pitanje kvotnog ključa, koje se ne bi moglo tako skoro riješiti. Ovom mišljenju pružili su punu podršku i ugarski ministri<sup>131</sup>.

Austrijska vlada morala je reterirati, pa se i dalja diskusija kretala oko pitanja: a) da li sredstvima zajedničkih aktiva izgraditi prugu, b) da li za gradnju uzeti zajam i samo u slučaju nedovolj-

<sup>127</sup> HHStA PA XL Interna K. 292 Gemeinsane Ministerratsprotokolle GMKPZ 266 od 26/6. 1880; kao napomena 122. Uporedi o zajedničkim aktivima: P. F. S u g a r, op. cit., str. 50.

<sup>128</sup> HHStA PA XL Interna K. 292 Gemeinsane Ministerratsprotokolle GMKPZ 266 od 26/6. 1880.

<sup>129</sup> Ibidem.

<sup>130</sup> Ibidem.

<sup>131</sup> Ibidem. — O vanjskopolitičkoj Haymerleovoj koncepciji, u kojoj je Bosni i Hercegovini bila namijenjena uloga modela i uzora za ostale balkanske zemlje, vidi: F. H a u p t m a n n, Andrassyjeva politička baština i bosanska politika Austro-Ugarske..., str. 451. i dalje.

nosti bosanskih prihoda angažovati aktive ili c) kombinovati oba načina. Osim toga, tu je bio problem preciziranja načina otplate anuiteta i vlasništva pruge. Na kraju je usvojen zaključak da grof Tisza i austrijski ministar Pražak stilizuju tekst zakonskog nacрта koji bi polazio od Tiszinog prijedloga i stavova prihvaćenih od strane zajedničkog ministarskog vijeća, Ali, i tekst koji je usvojen 23. juna 1880.<sup>134</sup> bio je docnije više puta modificiran.

Tek početkom 1881. godine obje vlade bile su paralelnim zakonima ovlaštene da daju svoju saglasnost da se Bosni i Hercegovini radi izgradnje željezničke pruge od Zenice do Sarajeva dâ zajam iz aktiva postojećih centralnih finansija, i to u prvom redu iz njihovih kamatnih prihoda — u visini građevinskih troškova pruge, do maksimalnog iznosa od 3,831.000 forinti (tj. 7,662.000 kruna). Otplata kamata i amortizacija zajma imala se vršiti iz poslovnog suficita pruge Zenica — Sarajevo i zemaljskih prihoda Bosne i Hercegovine ukoliko isti nisu angažovani za potrebe redovne uprave. Zakonski je utvrđeno da se zajam, odnosno izostanci u plaćanju kamata i amortizacije evidentiraju kao potraživanje zajedničkih aktiva od Bosne i Hercegovine (RGI Nr. 9 od 4. II 1881. i ugarski zak. član I: 1881).

Dok se ranije predviđala upotreba aktiva kao baze za podizanje zajma, sad je Zakonom bilo određeno da se zajam odobri izvorno iz aktiva, odnosno iz njihovih kamata. Taj postupak je bio jednostavniji, a time su otpadali i troškovi povezani sa drugim kreditnim operacijama. Osim toga, Zakonom utvrđeni modalitet potraživanja aktiva od Bosne omogućio je da se svi troškovi otplate zajma zaračunavaju neposredno na teret zemaljskih finansija.

Zakonom nije mogla biti utvrđena obavezna godišnja amortizaciona kvota zajma, niti obligatno redovno godišnje plaćanje kamata. Zemaljske finansije bile su tek u razvoju i bilo je nemoguće tada unaprijed precizirati slobodne prihode zemlje i čisti dohodak pruge, od čega je zavisilo plaćanje anuiteta. Inače, na insistiranje austrijske vlade Zakonom je određeno da se za kamate i otplatu zajma upotrebljavaju ostvareni suvišci pruge Zenica — Sarajevo, a ne cijele željezničke linije od Broda do Sarajeva, kako je to bilo prvobitno predviđeno. Razlog za to bila je težnja da se suviše ne komplikuje parlamentarna procedura. Budući da je pruga Brod — Zenica bila izgrađena o zajedničkom trošku iz okupacionog kredita i nalazila se u posjedu i pod upravom vojnog erara, odluka o upotrebi njenih prihoda ne bi mogla biti donijeta prostom parlamentarnom većinom. Takav postupak bilo bi moguće tretirati kao zahvat u kompetenciju delegacija i odstupanje od zakonskih odredaba o zajedničkim poslovima. Za takvu odluku bila je potrebna dvotrećinska većina, koja je, inače, bila propisana za ustavne izmjene, pa bi Taaffeova vlada morala prethodno osigurati još i podršku opozicione njemačke liberalne ljevice. Usvajanje stanovišta austrij-

<sup>134</sup> HHSa PA XL Interna K. 292 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 267 od 32/6. 1880.

ske vlade značilo je, u stvari, odricanje od kojih 60.000 forinti godišnje u korist zajedničkog budžeta a na štetu zemaljskih finansija, mada je ministar rata izražavao spremnost da ih, kao očekivani čisti prihod pruge Brod — Zenica nakon njenog produženja do Sarajeva, stavi na raspolaganje za otplatu anuiteta zajma<sup>155</sup>.

Zahvaljujući usvojenom načinu finansiranja i otplate, ostajale su, inače, vojnoj upravi na raspolaganju sve uštede u vojnom budžetu, koje je Ministarstvo rata očekivalo od gradnje pruge i u proljeće 1880. godine proračunalo ih na ukupno 448.526 forinti godišnje<sup>156</sup>, dok se ranijim kombinacijama predviđalo angažovanje sredstava od ovih ušteda za pokriće zajma. Kad se ovo ima u vidu, kao i druge koristi od gradnje pruge za Monarhiju, onda se u pravom svjetlu može sagledati zašto je bosanskohercegovačkoj upravi bilo omogućeno da dobije novčana sredstva iz centralnih državnih finansija uz nižu kamatnu stopu od one na tržištu i uz vrlo elastične uslove u pogledu obaveze za otplatu anuiteta.

U pogledu kamatne stope, koja u Zakonu nije bila precizirana, obje vlade su postigle najprije samo načelan sporazum da njena visina bude samo tolika da se zajedničkim aktivama gubitak njihovih kamatnih prihoda, zbog dodjele zajma Bosni i Hercegovini, u potpunosti nadoknadi<sup>157</sup>.

Mada je postojala zakonska mogućnost angažovanja i samog kapitala zajedničkih aktiva za izgradnju pruge Zenica — Sarajevo, kao i uopšte pri finansiranju gradnje bosanskohercegovačkih pruga iz sredstava centralnih državnih finansija, radilo se u stvari o upotrebi kamata aktiva za dodjelu zajma Bosni. Kamate zajedničkih aktiva bile su uložene u vrijednosti koje su se mogle lako realizovati, kao što su obligacije solana (Salinenscheinen), kako bi za svaku eventualnost stajale brzo na raspolaganju. Računalo se s tim da će prispjele kamate aktiva krajem 1881. godine iznositi 2,900.441 fr. 83 k. U slučaju da ostatak od 930.558 forinti, koliko je nedostajalo do 3,831.000 forinti potrebnih za prugu Zenica — Sarajevo, ne bi bio prikupljen do završetka njene gradnje, bilo je predviđeno da se on nabavi lombardiranjem efekata zajedničkih aktiva, koje je trebalo docnije opet iskupiti prispjelim kamatama<sup>158</sup>. Po svemu sudeći, nije se pokazala potreba za ovom finansijskom operacijom.

<sup>155</sup> HHStA PA XL Interna K. 292 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 268 od 24/6. 1880; Kabinetssarhiv, Ungarische Ministerratsprotokolle od 23/10. 1880. KZ XXXIII, od 5/11. 1880. KZ XLVII; Kabinettsarchiv KZ Nr. 4277/1880. Vortrag des ung. Ministerpräsidenten von Tisza 23/11. 1880. Allgemeines Verwaltungsarchiv (AVAW) Ministerratspräsidium (MP) Nr. 1141/1880. Pražak Taaffe 10/7. 1880, Taaffe Tiszi 14/10. 1880, Nr. 1246/1880. Tisza Taaffe 30/7. 1880.

<sup>156</sup> Kao napomena 106.

<sup>157</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, KZ Nr. 4277/1880. Vortrag des ung. Ministerpräsidenten von Tisza 23/11. 1880; ABH ZMF Pr. BH Nr 427/1885. Kallay Taaffe i Tiszi 2/7. 1885.

<sup>158</sup> Kao napomena 84.

Kako su obveznice solana (Salinenscheinen), u koje su bile uložene kamate zajedničkih aktiva, donosile 3% kamata godišnje, to je ista kamatna stopa bila određena za zajam koji je dat Bosni i Hercegovini za građenje željezničke pruge Zenica — Sarajevo<sup>137</sup>. U poređenju sa kamatom koju su zahtijevale banke u Monarhiji — to je bilo znatno niže. Prema izjavi dra M. Klaića u poslaničkoj kući austrijskog parlamenta, u slučaju da je Bosna tada tražila zajam na evropskom tržištu kapitala, dobila bi ga najmanje uz kamatnu stopu od 6 ili 6 ½% i još bi morala platiti interkalarne kamate, koje bi premašile sumu od 460.000 forinti<sup>138</sup>. Takođe i sve ostale pozajmice, koje su odobrene docnije iz zajedničkih aktiva Bosni za gradnju željezničkih pruga, bile su date uz kamatnu stopu od svega 3%<sup>139</sup>. Međutim, i ovakav način finansiranja pokazaće svoju negativnu stranu. S obzirom na prvobitno neodređen rok otplate, pojaviće se sa stanovišta interesa bosanskih finasija problem racionalnosti tempa amortizacije pojedinih zajmova. Bosanskohercegovačka uprava u narednim godinama izdjejtvovaće u tom pogledu određene izmjene, o čemu će biti posebno govora.

★

I u toku pregovora o gradnji željezničke pruge od Zenice do Sarajeva određeno mjesto zauzimao je problem njene tračne širine. Mada je ugarska vlada, insistirajući na parlamentarnoj proceduri iz unutrašnjih, državnopravnih i političkih razloga, objektivno djelovala na odlaganje početka gradnje, njena subjektivna želja bila je da se cijela linija Bosanski Brod — Sarajevo što skorije izgradi kao normalna željeznica i otvoreno je stavljala do znanja da je to u ugarskom interesu<sup>140</sup>. S druge strane, i austrijsko ministarstvo trgovine izjašnjavalo se početkom 1879. god. takođe za normalni kolosijek na pruzi Zenica — Sarajevo, posmatrajući je kao dio buduće saobraćajne linije koja će preko postojeće normalne željezničke pruge Banja Luka — Novi povezati Bosnu sa željezničkom mrežom Monarhije. Stoga je i austrijsko ministarstvo trgovine tada smatralo da u interesu razvitka austro-bosanskog saobraćaja treba izbjeći upotrebu uskog kolosijeka na relaciji Sarajevo — Zenica. Ono je polazilo sa stanovišta da je uski kolosijek u Bosni preporučljiv samo tamo gdje pruga treba da služi jednom zatvorenom području ili gdje je ona određena da ispuni usko ograničeni saobraćajni zadatak<sup>141</sup>.

Zajednički ministar finasija Hofmann takođe je u septembru 1879. izražavao nadu da će željeznička linija Novi — Banja Luka

<sup>137</sup> ABH ZMF Pr BH Nr 421/1885. Kallay Taaffeu i Tiszi 2/7. 1885.

<sup>138</sup> Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Hauses der Abgeordneten des österreichischen Reichsrates, IX Session, IV Band, 102 Sitzung der 9 Session am 18 Dezember 1880, str. 3566.

<sup>139</sup> Kao napomena 139; Стенографски извјештају о сјединсама и прилозима босанско-херцеговачког Сабора год. 1910/11. I заседање. Свезак III, str. 1312.

<sup>140</sup> Kao napomena 113.

<sup>141</sup> VAW HM 1879. Fasc F B-4 Nr. 7517/1879; up. W. Rechberger, Orientbahnen, ÖOH 2/1961, str. 104.

biti produžena preko Jajca i Travnika<sup>144</sup>. Ministar rata Bylandt-Rheydt dao je da se u drugoj polovini 1879. godine izradi takav projekt uskotračne željezničke pruge od Zenice do Sarajeva koji bi omogućio da se ona docnije pretvori u normalnu. On je tako postupio imajući u vidu eventualnu gradnju linije Banja Luka — Sarajevo, koja bi se od Lašve podudarala sa projektovanom prugom<sup>145</sup>, mada mu je, kao što smo ranije vidjeli, bilo posve jasno da se u datoj situaciji ne mogu realizovati ni manje ambiciozni projekti gradnje željeznica u Bosni i Hercegovini.

Iako se studijska stručna komisija u drugoj polovini 1879. godine izjasnila odlučno protiv uskog kolosijeka na postojećoj pruzi u dolini Bosne, kao i protiv uskotračne gradnje željeznice od Zenice do Sarajeva<sup>146</sup>, ipak su, s obzirom na problem finansiranja, svi odgovorni faktori bili prihvatili primjenu uskog kolosijeka i na relaciji Zenica — Sarajevo. Na uskotračni kolosijek pristala je bila i ugarska vlada, iako je ostala pri zahtjevu da se gradnja izvede tako kako bi se pruga bez većih troškova mogla preurediti u normalnu<sup>147</sup>.

Međutim, kad je konačno sredinom 1880. godine pala odluka da se zbog pribavljanja finansijskih sredstava za gradnju pruge traži saglasnost parlamenta, ugarska vlada je tada pokušala izdjevstvovati da se željeznica Zenica — Sarajevo gradi odmah kao normalna<sup>148</sup>. Pri tome su ugarski ministri isticali da će zakon mnogo lakše proći u ugarskom saboru ako se bez odlaganja prihvati gradnja pruge normalnog kolosijeka i ujedno su naglašavali da bi se za nju mogla lakše u Ugarskoj dobiti i subvencija<sup>149</sup>.

Ministar rata je isticao da bi normalna pruga sa vojnog staništa bila korisnija, ali se kao i ostali zajednički ministri izjašnjavao iz finansijskih obzira za gradnju uskotračne. Inače, on je pristao da se pruga gradi odmah kao normalna samo pod uslovom ako bi se istovremeno postojeća željeznica od Bosanskog Broda

<sup>144</sup> Kao napomena 92.

<sup>145</sup> KA KM Präs 55<sup>12</sup>/<sub>7</sub>/1879. Bylandt-Rheydt Hofmannu 24/11. 1879. — Međutim, napuštena je zamisao da trasa željezničke pruge prema Sarajevu ide preko Busovače i Kiseljaka, jer bi morala preći preko tri vododijelnice, i izabrana je kao jedino pogodna trasa dolinom Bosne. (Kao napomena 72. i 100.) Ipak, krajem 1880. u austrijskom parlamentu bilo je glasova koji su tražili da pruga ide preko Busovače. Pri tome se naglašavalo da, osim Visokog, u dolini Bosne do Sarajeva nema nijednog najznačajnijeg mjesta, dok bi trasa preko Busovače i Kiseljaka bila pogodna da se lako uspostavi veza sa starim zanatskim centrima Fojnicom i Kreševom i nalazištima ruda u njihovoj blizini. Isticano je da bi ona bila podnesna u budućnosti za ostvarenje priključka prema Banjaluci, a takođe i prema jugu u pravcu Mostara. Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Hauses der Abgeordneten des österreichischen Reichsrates, IX Session, IV Band, 102 Sitzung der 9 Session am 18 Dezember 1880, str. 3551, 3552.

<sup>146</sup> A. Horn, op. cit., str. 13.

<sup>147</sup> Kao napomene 110. i 130.

<sup>148</sup> Kao napomena 128. i 130.

<sup>149</sup> Kao napomena 130.

do Zenice takode normalizovala, jer bi različite tračne širine zahtijevale još jedan pretovar više i poskupile transportne režijske troškove. Međutim, uspostavljanje normalnog kolisijeka na relaciji od Broda do Sarajeva zahtijevalo bi, po ocjeni Bylandt-Rheydta, oko 8,5 miliona forinti, tj. oko 5 miliona više nego što bi koštalo samo produženje uskotračne željeznice do Sarajeva. Takvu žrtvu Monarhija nije u tadanjoj finansijskoj situaciji bila spremna da na sebe preuzme, i to tim više što je prevagnulo gledište da će uskotračna pruga biti tokom više decenija dovoljna za potrebe vojske i zemlje. Osim toga, moralo se voditi računa i o činjenici da se od austrijskog parlamenta nije mogao očekivati isti interes za gradnju normalne željeznice u dolini Bosne kao od ugarskog Sabora. Grof Taaffe je isticao da će se skuplji projekt u Austriji teže moći progurati. Po Haymmerleovim riječima, nije se smio napustiti fundamentalni princip da se anuiteti pokrivaju prihodima pruge i prihodima Bosne, niti su se troškovi smjeli postaviti tako visoko da zemlji bude nemoguće da ih pokrije<sup>150</sup>.

Kompromisnim rješenjem koje je na kraju usvojeno predviđeno je da se pruga Zenica — Sarajevo gradi kao uskotračna, ali da se prilikom izrade donjeg stroja uzme u obzir da se ona može docnije preurediti u normalnu. Stoga je zakonom bilo određeno da se svi vještački objekti, kao mostovi, tuneli i dr., te krivine i usponi grade odmah kao za normalnu željezničku prugu (RGBI Nr. 9 od 4. II 1881. i ugarski zak. član I: 1881). To je poskupljivalo troškove građenja za 453.000 forinti, odnosno za 12%<sup>151</sup>.

Ovakvo rješenje naišlo je na otpor opozicije u bečkom parlamentu, koja je bila protiv toga da se gradi trasa za jednu normalnu prugu na pravcu koji će direktno povezati Bosnu sa Ugarskom, dok ostvarenje normalnotračne željezničke transverzale u pravcu austrijskih zemalja nije tada moglo biti ne samo aktuelno, nego je bilo uopšte krajnje neizvjesno i za duže vrijeme skinuto sa dnevnog reda. Ipak je vladina većina odbila sa 171 : 150 glasova amandman da se svi radovi na pruzi Zenica — Sarajevo izvedu isključivo za uskotračnu željeznicu<sup>152</sup>.

Zalažući se za prihvatanje vladinog prijedloga u pogledu načina gradnje pruge Zenica — Sarajevo, ministar bez portfelja u Taaffeovoj vladi dr Pražak pledirao je za to da se mora voditi računa o svojevremenom uključenju pruge u cjelokupni željeznički sistem i svjetski saobraćaj. Pri tome je ukazao na austrijski interes da se radi povezivanja sa Dalmacijom pruga gradi na predviđeni

<sup>150</sup> Haymerle je tom prilikom podvukao: »Alles was in Bosnien geschieht muss sich nach dem Gebote richten, mit der möglicherweise zu erlangenden Mitteln das Auskommen zu treffen«. Ibidem.

<sup>151</sup> Kao napomena 84.

<sup>152</sup> U poslaničkoj kući usvojena je, ipak, rezolucija da minimalni radijus krivina bude 180 m umjesto predviđenih 250 m. Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Hauses der Abgeordneten des österreichischen Reichsrates, IX Session, IV Band, 102 Sitzung der 9 Session am 18 Dezember 1880, str. 3546—3582.

način i naglašavao da se moraju respektovati i ugarski interesi, kao i to da usvojeno rješenje predstavlja, u stvari, kompromis. Pražak nije ispuštao iz vida ni eventualnu potrebu da se bosanske željeznice jednom povežu sa orijentalnim<sup>153</sup>. Inače, krajem 1880. godine vođena je živa diskusija ne samo u Carevinskom vijeću nego i u austrijskim tehnički kompetentnim krugovima o načinu gradnje pruge Zenica — Sarajevo. Pri tome su snažno došla do izražaja nastojanja da se pomenuta željeznička pruga, kao i uopšte željeznice u Bosni i na Balkanskom poluostrvu grade kao uskotračne. Revnosan zagovornik ovih ideja u austrijskom ministarstvu trgovine bio je, kao što smo ranije spomenuli, sam direktor austrijskih željeznica Wilhelm v. Nördling<sup>154</sup>. Ova gledišta svakako su imala određen uticaj na dalju gradnju uskotračnih željeznica u Bosni i Hercegovini, ali njihov značaj ne treba precenjivati.

★

Iako je još 26. februara 1879. godine po odluci carevoj vođstvo bosanskohercegovačke uprave preuzeo u ime Zajedničkog ministarstva zajednički ministar finansija, uloga ministra rata u rješavanju problema gradnje pruge Zenica — Sarajevo ostala je, kao što smo vidjeli, i dalje prvorazredna. Ministarstvo rata u saglasnosti sa obje vlade izradilo je ofertni operat, a njemu je po Carevom odobrenju od 16. II 1881. godine pripalo vođstvo i nad izvođenjem radova. To je bilo učinjeno na prijedlog zajedničkog ministra finansija Szlavyja, s obzirom da je tada Ministarstvo rata bilo jedina zajednička ustanova koja je raspolagala potrebnim tehničkim kadrovima za taj posao<sup>155</sup>. Prilikom gradnje narednih pruga znatno će se izmjeniti odnos u tom pogledu i porašće uloga zemaljske uprave.

Od sedam prispjelih ponuda izabrana je kao najpovoljnija ponuda građevinskog preduzeća M. Gerstle & comp<sup>156</sup>, koje je poslije obavljenih potrebnih tehničkih priprema pristupilo u avgustu 1881. godine gradnji željezničke pruge Zenica — Sarajevo. Pruga je 5. oktobra 1882. godine bila dovršena i puštena u redovan saobraćaj.

<sup>153</sup> Ibidem, str. 3556—3557.

<sup>154</sup> W. v. Nördling, Ueber die bosnischen und serbischen Eisenbahnen. Vortrag gehalten im Club österreichischer Eisenbahnbeamten am 30. November 1880., Wien 1880. Isti, Die Fortsetzung der k.u.k. Bosnabahn von Sarajevo bis ans Meer. Wien 1883. Up. W. Rechberger, Orientbahnen, ÖOH, br. 2/1961, str. 104.

<sup>155</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, KZ Nr 702/1881. Vortrag des Reichsfinanzministers v. Szlavy dd 13 Februar 1881.

<sup>156</sup> HHStA Adm. Reg. F. 61/2-19 Offertverhandlungsprotokoll Zenica — Sarajevo, Wien 28, 30 Marz 1881. — Firma M. Gerstle & Comp. bila je konzorcij koji su sačinjavali: Hirschler & Comp. M. Gerstle & Comp, te H. Flesch, svi iz Beča, Ph. Basch i Gy. Basch iz Budimpešte, kao i inž. J. Siebenstein iz Zagreba.

Za izvedene radove, otkup zemljišta, vozni park i uređaje na pruži firmi je plaćeno 3,785.209,05 forinti, tj. 48.157,77 forinti po kilometru<sup>157</sup>.

Ograničene finansijske mogućnosti zemlje nisu dozvoljavale da se u narednim godinama priđe normalizaciji pruge u dolini Bosne istovremeno sa gradnjom linija koje su se na nju nadovezivale. Tako se polaganje uskog kolosijeka do Sarajeva pokazalo kao presudno za uskotračnu gradnju drugih željezničkih pruga, premda su se i kasnije javljale tendencije da se napusti uzani kolosijek i da se pristupi građenju normalnotračnih željeznica. Inače, izgradnja željezničke mreže u Bosni i Hercegovini zavisila je u najvećoj mjeri od opšteg stanja privrednih i političkih odnosa između Austrije i Ugarske i spoljnopolitičkog angažovanja Monarhije na Balkanu. Međutim, već dosadašnje naše izlaganje sasvim opovrgava rasprostranjenu tvrdnju kako je Austro-Ugarska gradila uskotračne željeznice u Bosni i Hercegovini s namjerom da je izoluje od susjednih zemalja<sup>158</sup>.

★

Već nekoliko mjeseci nakon produženja pruge do Sarajeva zemaljski poglavar Appel konstatovao je znatan porast putničkog i robnog saobraćaja na željeznici. Istovremeno on je ukazao da su se po otvaranju pruge Zenica — Sarajevo počele poboljšavati trgovačke prilike u Sarajevu, čemu je posebno doprinijelo regulisanje željezničkih tarifa<sup>159</sup>. Pored normalnih, uvedene su snižene, specijalne i izuzetne tarife<sup>160</sup>. Ove posljednje date su prvenstveno za prevoz uglja i ruda i njihov eksport iz zemlje. Visina ovih tarifa bila je katkad kao i na normalnim željezničkim prugama<sup>161</sup>. Nivo i struktura bosanske privrede i pravac njenog daljeg razvitka za okupacije usloviće stalan porast prevoza željeznicom kabaste robe, koja se morala tarifirati niže da bi mogla biti konkurentna. Međutim, prvih mjeseci po otvaranju pruge transport građevinskog i ogrjevnog drveta, kože i slične robe nije vršen željeznicom budući da je, po riječima zemaljskog poglavara, prevoz te robe još uvijek bio jeftiniji kolima i tovarnim konjima. Nasuprot tome, prevoz željeznicom drugih artikala, kao npr. suhих žljiva, veoma je značajno porastao. Takođe, izvjesne vrste robe koje su do tada išle preko Metkovića počele su već odmah da se transportuju novom željeznicom<sup>162</sup>, mada je opet u mnogim slučajevima bilo još uvijek

<sup>157</sup> F. Pfeuffer, op. cit. 5. — Najmanji radius krivina na pruži iznosio je 275 m, a najveći uspon bio je 8 ‰. Ibidem, R. Dimtschoff, op. cit., str. 130.

<sup>158</sup> Vidi: M. Mirković, Predgovor citiranoj knjizi Zv. Jelinovića, IX; Zv. Jelinović, op. cit., str. 37.

<sup>159</sup> ABH ZMF Pr BH Nr 89/1883, Appel Kallay 29/1. 1883.

<sup>160</sup> KA KM 5A 6 <sup>16</sup>/<sub>8-9</sub>/1882. Ministarstvo rata Direkciji Bosnabahna 7/8. 1882.

<sup>161</sup> Ibidem VAW HM 1884 Fasc. BH Nr 32244/1884. Ministarstvo rata Austrijskom ministarstvu trgovine 1/9. 1884.

<sup>162</sup> Kao napomena 159.

probitačnije dobavljati robu za Sarajevo preko Metkovića nego je dovoziti željeznicom<sup>162a</sup>. Inače, izgradnja pruge uticala je na usmjeravanje bosanske trgovine u pravcu sjevera i vremenom, s izgradnjom drugih priključnih linija, u velikoj mjeri djelovala je na opadanje robnog prometa sa Dalmacijom<sup>163</sup>.

Uključivanje Bosne i Hercegovine u zajedničko austrougarsko carinsko područje, kao i cjelokupna carinska i saobraćajna politika poslije okupacije, koja se odvijala u početnoj fazi izgradnje sistema carinske zaštite u Evropi, imali su za posljedicu da je Monarhija u potpunosti zagospodarila bosanskim tržištem, potisnuvši skoro sasvim proizvode iz drugih država. Kidanje starih trgovačkih veza i novi uslovi poslovanja doveli su do propasti mnogih domaćih trgovačkih kuća i otvorili proces brzog propadanja pojedinih starih zanata<sup>164</sup>. Ipak, dosta se sporo razvijao proces proširenja apsorpcione moći bosanskog tržišta, pa je uvozni saobraćaj željeznicom u drugoj polovini 1884. godine bio još uvijek najuže ovisan o jačini okupacionih trupa i obuhvatao je većinom takve artikle koji se visoko tarifiraju i na normalnim prugama. Za njih su bile odobravane snižene tarife, kao i tarife za skupni tovar za vagonске pošiljke da bi transport bio što jeftiniji<sup>165</sup>. S obzirom na malen uvozni saobraćaj, savezne tarife bile su u početku uglavnom ograničene na priključne ugarske državne željeznice, Donauschiffartsgesellschaft i Südbahn radi direktnog saobraćaja sa glavnim gradovima Monarhije Bečom i Peštom i lukama Trstom i Rijekom. Ovi gradovi bili su ishodišta bosanskohercegovačkog importa, a prema njima bilo je usmjeren i izvozni saobraćaj iz Bosne i Hercegovine<sup>166</sup>. Oni će u tom pogledu i ubuduće zadržati primat, premda će se vremenom i drugi centri u Monarhiji uključivati u direktan željeznički saobraćaj sa stanicama Bosnabahna.

Uskoro po izgradnji pruge Zenica — Sarajevo, na traženje ministra Kallaya, uspostavljena je 1883. god. direktna brzovozna veza u putničkom saobraćaju između Sarajeva i Beča preko Bu-

<sup>162a</sup> F. Hauptmann, Memorandum šefa finansijskog odjeljenja bosanskohercegovačke Zemaljske vlade ..., Glasnik VIII—IX, str. 552.

<sup>163</sup> Vidi: Naše željezničko pitanje. Spomenica spljetske trgovačke i obrtničke komore za Visoko c. k. Ministarstvo trgovine. U Spljetu 1893, str. 6.

<sup>164</sup> Vidi: A. Malbaša, Hrvatski i srpski nacionalni problem u Bosni u vrijeme režima Benjamina Kallaya, Osijek 1940, str. 10—14; P. F. Sugar, op. cit., str. 45—48; F. Hauptmann, Memorandum..., Glasnik VIII—IX, str. 550—551.

<sup>165</sup> VAW HM 1884 Fasc. BH Nr. 32244/1884. Ministarstvo rata Austrijskom ministarstvu trgovine 1/9. 1884.

<sup>166</sup> Ibidem: kao napomena 160.

Uspostavljene su takođe direktne tarife za prevoz robe između ovih centara i stanica na željezničkoj pruzi Banja Luka — Dobrljin. KA KM Allg. Index 1883, 5A 6  $\frac{17}{6}$  / Tarife für die direkte Beförderung von Frachten, Gütern zwischen Fiume, Triest und den Stationen der Banjaluka — Doberlin Bahn.

dimpešte, čemu je pogodovalo puštanje u promet ugarske državne željeznice Budimpešta — Subotica. Time je skraćena vožnja od Beča do Sarajeva od 51 do 52 sata na 38—39 časova. Na prvobitnoj ruti preko Pečuja, koja je bila podijeljena na pet željezničkih društava, bilo je mnogo teže postići brži putnički saobraćaj sa Bosnom. Inače, brzina kretanja putničkih vozova na pruzi od Bosanskog Broda do Sarajeva iznosila je tada samo 22 km na sat<sup>167</sup>.

Tarife su bile vrlo značajno sredstvo ekonomske politike i njihovo regulisanje predstavljalo je od samog početka veoma osjetljiv problem. Još prije nego što je bila završena pruga do Sarajeva, došao je na ovom području do izražaja sukob interesa i rivalitet između Austrije i Ugarske. Tako se Bečka trgovačka i obrtnička komora žalila da prelazna tarifa Budimpešta — Sarajevo sadrži tri specijalne tarife više od one Beč — Sarajevo. Prema navodima Komore, njima su bile normirane jeftinije prevozne stavke u korist Budimpešte za željezo, čelik, grubu željeznu i čeličnu robu, vino i brašno. Sa svoje strane Ministarstvo rata je nastojalo opovrgnuti tvrdnje o protežiranju budimpeštanskog tržišta u saobraćaju na Bosnabahnu, ukazujući na prednosti koje Budimpešti pruža sam njen geografski položaj u odnosu na Bosnu<sup>168</sup>.

Međutim, i ugarskoj vladi je bila trn u oku austrijska špediterska firma Rotter & Perschitz, koja je, usko povezana sa Donauschiffartsgesellschaftom, razvijala saobraćaj riječnim putem u pravcu Trsta i Beča<sup>169</sup>. Inače, ova firma je još u jesen 1879. godine izdala kao špediter Bosnabahna tarife za direktan robni promet između Beča, Budimpešte i Trsta, s jedne, i stanica Bosnabahna i Sarajeva, s druge strane<sup>170</sup>. Firma pak nije bila samo špediter, nego je obavljala za željeznicu i druge poslovne manipulacije osobito one koje se tiču komercijalne strane prevoza robe. Austrijsko ministarstvo trgovine suprotstavilo se tendenciji da se firma odstrani, videći u tome opasnost po austrijske interese. U slučaju odstranjenja špedicije vojni organi ne bi bili u stanju voditi komercijalne poslove na pruzi, pa bi u takvoj situaciji ugarske državne željeznice ponudile svoje usluge. One bi eksponirale svoje komercijalne organe na stanice Bosnabahna, koji bi obavljali poslove prevoza robe brinući se specijalno o ugarskim interesima. Nastojanje ugarske vlade da se ukloni pomenuta špediterska firma bilo je, po ocjeni Austrijskog ministarstva trgovine, motivirano težnjom da ugarskim državnim

<sup>167</sup> Dž. J u z b a š i ć, *Izvjestaj Hermana v. Sautera...*, Godišnjak XVIII, str. 66

<sup>168</sup> VAW HM 1880 Fasc. FB4 Nr 33759/1880. Ministarstvo rata Austrijskom ministarstvu trgovine 23/10. 1880, koncept u KA KM allg. 5A6<sup>16</sup>/<sub>248</sub>/1880; VAW 1881 Fasc. FB4 Nr. 34130/1881. Handels und Gewerbekammer für das Erzherzogtum Österreich unter der Ens, Austrijskom ministarstvu trgovine 19/10. 1881.

<sup>169</sup> VAW HM 1882 Fasc, BH Nr, 1491/1882. Votum HM 20/1. 1882.

<sup>170</sup> VAW HM 1879 Fasc. FB-4 Nr 35984/1879.

željeznicama pripadne dominirajući uticaj na prugu u dolini rijeke Bosne. Stoga se tada sa austrijske strane postavljalo kao glavna zadaća da se firma Rotter & Perschitz što duže održi<sup>171</sup>.

Zaobilazni pokušaj Mađara da odstranjenjem austrijskog špeditera realizuju ciljeve svoje saobraćajne politike uslijedio je nakon što je 1881. godine propao otvoreno formulisan plan ugarske vlade da ugarske državne željeznice preuzmu u svoje ruke vođenje prometa na željezničkoj pruzi Bosanski Brod — Sarajevo. Ovaj plan se pojavio onda kad su zajednička ministarstva rata i finansija sama predložila ugarskoj vladi da, po otvaranju pruge Sisak — Dobrljin, direkcija ugarskih državnih željeznica uzme pod svoju upravu željezničku prugu Dobrljin — Banja Luka<sup>172</sup>. Ministarstvo rata nastojalo je osloboditi se vođenja prometa na ovoj kratkoj i deficitarnoj pruzi, ocjenjujući da će on inače biti potčinjen diktatu ugarskih državnih željeznica, jer će one biti u prilici da u posjedu pruge Sisak — Dobrljin i u kartelnom savezu sa Südbahnom ostvare dominaciju na cijeloj liniji Sisak — Banja Luka<sup>173</sup>. Ugarska vlada je, međutim, usvojila prihvatanje datog prijedloga zahtjevom da se ugarskim državnim željeznicama takođe prepusti i upravljanje željezničkom linijom Brod — Sarajevo. Ovo je ona motivirala kako opštim ugarskim komercijalnim interesima, tako i posebno željom da se oživi i učini rentabilnim promet na pruzi Dalj — Brod<sup>174</sup>.

Austrijska vlada odlučno se je suprotstavila kombinacijama da Mađari preuzmu upravu nad pomenutim bosanskim željeznicama, ističući posebno komercijalni interes Cislajtanije za njihovo poslovanje. Ona je imala u vidu njihov značaj, kao najvažnijih puteva za trgovinu sa okupacionim područjem, a naročito za eksport industrijskih proizvoda. Pri tome je posebno isticala važnost linije Dobrljin — Banja Luka zbog njenog geografskog položaja i svojevremene realizacije plana željezničkog spoja sa Dalmacijom doli-

<sup>171</sup> Kao napomena 169. — Firma je ostvarila monopol u špediterskim poslovima na bosansko-hercegovačkim željeznicama i vojnoj pruzi Dobrljin — Banja Luka. Glavnu ulogu u firmi preuzeo je krupni bečki preduzetnik i finansijer Josip Baptista Schmarda i ona se 1898. pretvara u Trgovačko i transportno dioničko društvo u Sarajevu (Handels-und Transport — Aktiengesellschaft vormals J. B. Schmarda, Roter u. Perschitz in Sarajevo), ali su špediterski poslovi ostali najvažniji oblik djelatnosti Društva. Društvo je bilo u uskim poslovnim vezama sa Bosanskohercegovačkom vladom i imalo je veze takođe sa mađarskim poslovnim krugovima. U godinama poslije aneksije u njemu se osjećao i određeni mađarski uticaj. Dž. J u z b a š i ć, *Izvještaj Hermana v. Sautera...*, Godišnjak XVIII, str. 87.

<sup>172</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 4/8. 1881, KZ XXXVIII. — Pokušaj ugarske vlade u 1881. godini da preuzme bosanske željeznice samo spominje i P. Mechtler, *Eisenbahnpolitische Spannungen zwischen Osterreich und Ungarn nach dem Ausgleich (1867—1918)* MIOG LX, str. 315—316.

<sup>173</sup> VAW HM Präs Nr 1508/1881. Bylandt-Rheydt Taaffe u 16/10. 1881 (prepis note).

<sup>174</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 4/8. 1881, KZ XXXVIII.

nom Une<sup>175</sup>. Stoga je austrijska vlada smatrala neprihvatljivim da ugarskim državnim željeznicama pripadne pravo utvrđivanja i regulisanja tarifa na željezničkim prugama u Bosni i insistirala je da u svako doba može vršiti paritetan uticaj na obrazovanje tarifa. Osim toga, ona je imala pred očima i negativno političko djeljstvo koje bi izvršila predaja bosanskih željeznica ugarskoj vladi<sup>176</sup>.

Dok su austrijska vlada i Ministarstvo rata imali divergentna gledišta u pogledu svrsishodnosti predaje pruge Dobrljin — Banja Luka na upravu ugarskim željeznicama, u odnosu na željezničku prugu Bosanski Brod — Sarajevo njihova stanovišta bila su identična<sup>177</sup>. Ministarstvo rata je polazilo od toga da plan ugarske vlade da oživi promet s Bosnom prugom Dalj — Brod, kako bi je učinila rentabilnom, vodi nužno eliminiranju riječnog saobraćaja sa Bosnabahnom. Vojna uprava je smatrala da to ne bi bilo u njenom interesu budući da je svojim izvorima snabdijevanja bila višestruko upućena na riječnu plovidbu, a osim toga očekivala je i negativan uticaj na trgovinu Trsta, koja je bila živo zainteresovana za plovidbu na Savi i za bosansku trgovinu. Mada je naglašavao da želi prosperitet kako Trsta tako i Rijeke, ministar rata Bylandt-Rheydt je isticao veći značaj Trsta sa stanovišta vojnih interesa s obzirom na njegov strateški položaj prema Italiji<sup>178</sup>. Inače, vojska nije bila tada voljna da iz svojih ruku ispusti komunikaciju u dolini Bosne, kojom je išla glavna linija snabdijevanja trupa, dok još nije u okupiranoj zemlji bila isključena mogućnost preduzimanja vojnih akcija. U pogledu tarifiranja na Bosnabahn, ministar rata je smatrao da ono treba da bude uvijek pod uticajem obiju vlada<sup>179</sup>. Iako vlasništvo zemaljskog erara, pruga Zenica — Sarajevo je po otvaranju posebnim ugovorom od 13. oktobra 1882. predana vojnoj upravi, koja je na njoj do 1895. godine vodila promet kao na dijelu jedinstvene linije Bosanski Brod — Sarajevo. Ova cijela linija nosila je sad naziv »k. u. k. Bosnabahn«.

<sup>175</sup> »Ebenso überwiegend und noch bedeutsamer scheint mir das handelspolitische Interesse der österreichische Reichshälfte an dem Betriebe der in Rede stehenden Bahnen insofern als dieselben die wichtigsten Absatzwege für der Handel mit dem bosnischen Occupationsgebiete darstellen, wobei namentlich der Export von Industrieerzeugnisse der diesseitigen Länder in Betracht kommt. Für diese Export bildet die Eisenbahnstrecke Dobrlin — Banja Luka, sobald einmal deren Anschlussverbindung an das Bahnnetz der Monarchie hergestellt ist, infolge der geographischen Lage, den natürlichen Verkehrsweg, in welchem seinerzeit die projektierte Fortsetzung der Dalmatiener Staatsbahn von Siverich über Knin durch das Unatal einzumünden haben wird«. VAW HM Präs. Nr 1310/1881 Pino Taaffe 17/9. 1881.

<sup>176</sup> Ibidem.

<sup>177</sup> Ibidem, Präs Nr 1508/81 Taaffe Pinou 21/10. 1881.

<sup>178</sup> »Die Kriegsverwaltung wünscht gewiss lebhaft das Gedeihen von Triest und Fiume, muss aber erster Handelstadt eine grössere Wichtigkeit zuerkennen, weil die Aufmarschlinien gegen Italien in jener Richtung liegen...« Kao nap. 173.

<sup>179</sup> Ibidem.

Mada nisu uspjeli ni docniji pokušaji Mađara da stave pod svoju upravu željezničku prugu u dolini Bosne, njima je ipak pošlo za rukom da najveći dio bosanskog izvoza bude upućen u pravcu Rijeke, a ne preko Trsta. Tome su doprinijeli izgradnja linije Slavonski Brod — Sunja i ranije pominjani aranžmani ugarskih državnih željeznica sa Südbahnom. Tako je, na primjer, Trst bio zbog visokih tarifa Südbahna isključen kao izvozna luka za bosansko drvo<sup>100</sup>.

Međutim, i pored prednosti koje je Ugarska imala u saobraćaju sa Bosnom zahvaljujući svom geografskom položaju, nivo razvitka jedne i druge polovine Monarhije bio je takav da je austrijska industrija od samog početka zauzela dominantnu poziciju na bosanskom tržištu. Izvjesna pomjeranja koja će u tom pogledu vremenom nastupiti sa jačanjem mađarske industrije imaće odraza na opšti odnos ugarske vlade prema Bosni, a posebno na njenu saobraćajnu i tarifnu politiku.



<sup>100</sup> L. Dimitz, *Die forstlichen Verhältnisse und Einrichtungen Bosniens und der Hercegovina*. Wien 1905, str. 224; vidi Josip Gorinčić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*, Zagreb 1952, str. 19; Zv. Jelinović, op. cit., 71, 72.



### III. GLAVA

#### DJELATNOST OKUPACIONE UPRAVE NA PROŠIRENJU MREŽE ZEMALJSKIH ŽELJEZENICA DO 1895. GODINE

##### 1. PITANJE USPOSTAVLJANJA ŽELJEZNIČKE VEZE SA DALMACIJOM I GRADNJA PRUGE METKOVIĆ — SARAJEVO

Dok je do Berlinskog kongresa Austrija bila zainteresovana da željeznička veza sa Istokom ide preko Bosne linijom Dobrljin — Banja Luka — Sarajevo — Mitrovica, prije okupacije ona nije pokazivala sličan interes za željeznički spoj sa Dalmacijom preko bosanskog teritorija. Ali, nasuprot prvobitno općenito slabom interesovanju u Monarhiji za povezivanje željeznicom sa Dalmacijom, u samoj Dalmaciji su se već od sredine XIX vijeka pojavljivali sve češće prijedlozi i postavljali sve odlučniji zahtjevi za gradnju željezničkih veza sa zaleđem. Pri tome su planovi sa željezničkim linijama preko Bosne zauzimali veoma značajno mjesto. Cilj je bio: pomoću željezničkih veza intenzivirati trgovinu i promet na dalmatinskoj obali kako bi se stvorili uslovi za regeneraciju dalmatinskog brodarstva, pogođenog krizom jedrenjaka. Na ove planove nadovezivali su se i politički projekti o sjedinjenju Dalmacije sa Hrvatskom i Bosnom i Hercegovinom. Trgovačke veze Dalmacije sa Bosnom i Hercegovinom bile su daleko značajnije od onih sa Hrvatskom, pa se očekivalo da će te veze biti još više pojačane poslije uspostavljanja austrijske vlasti nad tim zemljama.

Rat sa Italijom, a docnije i nemiri na području Boke Kotorske skrenuli su pažnju odgovornih faktora u Monarhiji na hitnost gradnje željezničke veze sa Dalmacijom. Godine 1869. izrađen je projekt željezničke pruge koja bi vodila od Splita preko Knina kroz vojnu granicu do Karlovca, sa ograncima prema Trogiru, Šibeniku i Zadru. Projekt je docnije prerađen, a priključak pruge na sjeveru predviđao se na željezničku liniju Karlovac — Rijeka, čija je izgrad-

<sup>1</sup> Vidi: Zv. Jelinović, op. cit., str. 98, 100—101, 116—117, 168—171; up. I. Konta, op. cit., I Bd, II Teil, str. 198—199.

<sup>2</sup> R. Petrović, *Socijalno-ekonomske prilike u Dalmaciji u XIX stoljeću*, Godišnjak XVI, Sarajevo 1967, str. 72—74.

nja bila u međuvremenu već započeta<sup>3</sup>. Ministar rata je 21. marta 1870. godine u svom referatu podnesenom caru naglašavao eminentan vojni i privredni značaj željezničke veze sa Dalmacijom i tražio izgradnju pruge koja bi išla od Ogulina preko Knina do Splita, Zadra i Šibenika, kao i još poseban ogranak do Senja<sup>4</sup>. Godinu dana kasnije (1871) admiral Wüllerstoff predložio je austrijskoj vladi plan željezničke veze između austrijskog Südbahna i Splita, ukazujući istovremeno na opasnosti za Austriju od mađarskih težnja prema obali Jadrana<sup>5</sup>. Zapovjednik Vojne krajine FZM Mollinary s velikom upornošću je nastajao da se izgradi željeznička veza sa Dalmacijom i Splitom linijom koja bi išla od Novog Mesta u Kranjskoj preko Ogulina kroz Liku, pa je dao da se izradi njen detaljan projekt<sup>6</sup>. U cilju ostvarenja ovog projekta donesen je austrijski zakon od 30. aprila 1873 (RGLB Nr 80 : 6873), kojim je bila predviđena gradnja željeznice od Splita preko Knina do dalmatinsko-hrvatske granice, sa odvojkom od Perkovića do Šibenika. Međutim, izbijanje privredne krize 1873. godine dovelo je do odgađanja početka radova. S druge strane, izostalo je i ispunjenje datog obećanja ugarske vlade u pogledu izgradnje spojne linije preko Hrvatske. Zato je na osnovu novih zakonskih odredaba država u vlastitoj režiji izgradila u Dalmaciji prugu Split — Siverić, sa ogrankom od Perkovića do Šibenika, koja je 4. X 1877. dovršena i puštena u saobraćaj. Pri tome se imalo u vidu produženje pruge prema sjeveru kroz Hrvatsku nakon što se postigne sporazum sa ugarskom vladom<sup>7</sup>.

Sa okupacijom Bosne i Hercegovine u Dalmaciji je aktualizirano pitanje izgradnje saobraćajnih veza sa zaleđem. Osobito je aktualiziran problem povezivanja sa željezničkom mrežom Monarhije izgradnjom pruge preko zapadne Bosne, umjesto kroz Liku<sup>8</sup>, a zahtjevi u istom smislu javili su se tada i u austrijskoj javnosti<sup>9</sup>. Međutim, nadležni faktori u Austriji odnosili su se u početku prilično uzdržano prema planu izgradnje željezničkog spoja sa Dalmacijom kroz zapadnu Bosnu<sup>10</sup>.

<sup>3</sup> I. K o n t a, op. cit., I Bd, II Teil, str. 199—200.

<sup>4</sup> HHStA PA I rot. 621 Cabinet des Ministers (dalje C. d. M) III/12-c Z. 530/1904. Pitraich Goluchowskom 9/11. 1904.

<sup>5</sup> F. L a n g e, Das Eisenbahnwesen in Bosnien und der Herzegowina, u: Archiv für das Eisenbahnwesen XLII, Berlin 1919, str. 1098.

<sup>6</sup> Ibidem; HHStA, Kabinettsarchiv, Ung. Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 26/3. 1906. KZ XVIII; kao napomena 3; Zv. Jelinović, op. cit., str. 116.

<sup>7</sup> I. K o n t a, op. cit., Bd I, Teil II, str. 199—202.

<sup>8</sup> HHStA, Adm. Reg. Kart. 227 F 34 SR 22-<sup>12</sup>/<sub>7</sub>A/1879. Ministarstvo inostranih poslova, ZMF 19/4. 1879; VAW HM 1879 Fasc. FB-4 Nr. 38203/1880. Memoar Trg. i obrtničke komore u Splitu od 21. 11. 1879; Zv. Jelinović, op. cit., str. 101, 102; I K o n t a, op. cit., str. 348, 349.

<sup>9</sup> Vidi: C. B ü c h e l e n, op. cit., str. 22—24, 46—47; B. S i n g e r, op. cit., str. 36—43; W. v. N ö r d l i n g, op. cit., str. 16—17.

<sup>10</sup> Vidi: I. K o n t a, op. cit., str. 348, 349.

Prema ocjeni austrougarskog Ministarstva rata, koja je data neposredno pred okupaciju, na produženje dalmatinske željeznice do bosanske granice nije se tada moglo pomišljati budući da bi veliki troškovi gradnje ove pruge bili posve nesrazmjerni sa njenim sekundarnim vojnim značajem za predstojeće vojne operacije. S druge strane, Ministarstvo rata smatralo je u tadašnjem momentu: ako će se graditi jedna pruga iz Dalmacije prema Bosni, onda njena najprirodnija, najjeftinija i najsvrsishodnija trasa treba da ide dolinom Neretve". U tom smislu bili su odmah po okupaciji formulisani i zahtjevi vojnih organa da se Mostar poveže željeznicom s morem, a docnije i sa Sarajevom. Vojvoda od Württenberga, npr., iako nije potcjenjivao vojni značaj željezničke veze sa Dalmacijom dolinom Une, smatrao je da ona nije od bitnog značaja za interese Bosne, pa nije ni imao u vidu njenu izgradnju<sup>11</sup>.

★

I pored brojnih pototica iz Dalmacije i nastojanja vojnih vlasti da se izgradi željeznička veza dolinom Neretve u dubinu okupiranog teritorija, moglo se je tek šest godina nakon okupacije pristupiti samo gradnji linije Metković — Mostar. Razlozi finansijske prirode igrali su pri tome odlučujuću ulogu, posebno u situaciji kada je izgradnja željezničke pruge u dolini rijeke Bosne imala apsolutni prioritet u odnosu na sve druge projekte. Inače, zbog neprihvatljivih finansijskih uslova Ministarstvo rata odbilo je 1878. godine i ponudu firme R. v. Kaczkowski, W. Knaur i E. Gross da na vlastiti trošak izgradi normalnu željezničku prugu od Kleka do Mostara i vodi promet na njoj<sup>12</sup>.

Pored težnje da se Mostar poveže sa morem dolinom Neretve, pojavio se je u javnosti 1879. godine i plan Ed. A. Pegeta i A. Schmida iz Beča da se Mostar spoji sa Splitom željezničkom prugom preko Imotskog. Taj plan je svesrdno podržala i preporučila Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, istovremeno zahtijevajući da se i postojeća dalmatinska željeznica produži do Knina i dalje

<sup>11</sup> KA KM Präs. 55<sup>15</sup>/<sub>2</sub>/1878. Reichskriegsministerium: Expose über den Ausbau der an die bosnische Grenze führenden Anschlussbahnen. Wien am 27. juli 1878.

<sup>12</sup> KA KM Präs. 55<sup>6</sup>/<sub>4</sub>/1878. Württemberg, Memoire über Eisenbahnen in occupierten Ländern. Sarajevo, 28/2. 1879.

<sup>13</sup> Firma je svoju ponudu prvo uslovljavala zahtjevom da joj se prizna pravo na ubiranje veoma visokih tarifa (4.50 x za 50 kg) i da joj se garantuje za prvih 12 mjeseci minimalni prihod od prevoza robe od 225.000 forinti mjesečno. Ona je tražila i devedesetgodišnju zakonsku koncesiju za eksploataciju pruge, oslobađanje od poreza u roku od 30 godina, dozvolu za neograničeno iskorišćavanje bivših turskih državnih šuma za izgradnju pruge, pravo opcije na produženje željeznice u pravcu Sarajeva i dr. S druge strane, firma je pristajala i na to da godinu dana nakon puštanja u promet prugu otkupi Ministarstvo rata po cijeni od 60.000 forinti po kilometru. ABH ZMF BH Nr. 313/1878; KA KM Präs. 55<sup>23</sup>/<sub>3</sub>/1878. Bylandt-Rheydt Generalštabu 20/1. 1879.

na sjever prema Novom<sup>14</sup>. Inače, tehnički projekat 160 km duge željezničke linije Split — Imotski — Mostar bio je već ranije izradio građevinski poduzetnik Karl v. Schwarz u okviru svojih studija o bosanskohercegovačkim željeznicama<sup>15</sup>. Pristalice projekta Split — Mostar, kao npr. inž. Karl Büchelen, smatrale su da on ima prednost u odnosu na liniju u dolini Neretve. Pri tome se ukazivalo da bi pruga Split — Mostar otvorila daleko šire područje Dalmacije i Hercegovine, te stvorila mogućnost da se ona preko Splita poveže sa željezničkom mrežom Monarhije. Uz to su isticanе prednosti splitske luke nad eventualnom gradnjom pristaništa u Kleku, mada se nije moglo osporiti da je prugu u dolini Neretve graditi lakše i jeftinije nego liniju koja bi vodila preko kraškog terena<sup>16</sup>.

Međutim, linija Split — Imotski — Mostar bila je suviše skupa, teška i nepodesna za produženje prema Sarajevu. Vojska nije za nju pokazala interesovanje, niti joj je sa austrijske zvanіčne strane pridavan značaj. Nasuprot tome, od početka je austrijska vlada imala u principu pozitivan odnos prema projektima za gradnju željeznice u dolini Neretve.

U okviru tehničkih predradnji za jednu željezničku liniju koja bi išla od Broda na Savi preko Sarajeva, Mostara i Metkovića do Kleka na jadranskoj obali, bečki preduzetnik Karl v. Schwarz pozabavio se studiranjem željezničkog spoja Mostara sa morem. U vezi s tim iskrsao je problem da se u cilju zadovoljenja hitnih vojnih potreba izgradi pruga od Mostara do jednog pristaništa na Neretvi, a tek potom da se uzme u obzir njeno produženje na more prema Kleku, Neumu ili Dubrovniku. Schwarz je predlagao Opuzen kao prvobitnu polaznu tačku pruge prema Mostaru. On je ukazivao na velike teškoće oko gradnje pruge u pravcu Kleka i osobito na težak izlaz na obalu. Stoga je predlagao da pruga izađe u Neumu na more, a u Kleku da se napravi mala obala i poveže sa platom Neuma<sup>17</sup>.

Ministarstvo rata bilo je saglasno sa Schwarzom u pogledu izlaska pruge u Neumu, ali je davalo prioritet izgradnji kraće linije Metković — Mostar i nije pridavalo nikakvu osobitu važnost tome da Opuzen bude priključen na prugu. Vojna uprava je polazila sa stanovišta da se Metković već iskorištavao kao pristanište i istovarna stanica za cetovni saobraćaj i da se on može lakše direktno povezati sa Neumom nego Opuzen<sup>18</sup>.

<sup>14</sup> AVW HM 1879. Fasc F-B-4 Nr. 24569/1879, Wittekova bilješka od 27/7. 1879. Nr 38203/1879. bilješke uz memoar Trg. i obrtničke komore u Splitu od 21/11. 1879; up. Zv. Jelinović, op. cit., str. 221.

<sup>15</sup> AVW HM 1879. Fasc F-B-4 Nr. 5279/1879, Wittekov referat od 22/2. 1879; HM Präs Nr. 438/1884. Vortrag des Handelsministers Felix Freiherrn von Pino-Friedenthal, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Mostar nach Metković. 1/2. 1884.

<sup>16</sup> C. Büchelen, op. cit., str. 24.

<sup>17</sup> VAW HM 1879. Fasc. F-B-4 Nr. 5279/1879, Wittekov referat od 22/2. 1879.

<sup>18</sup> Ibidem.

Još prilikom diskusije o Schwarzovim tehničkim studijama bosansko-dalmatinskih željeznica, Austrijsko ministarstvo trgovine zauzelo je početkom 1879. godine stanovište da prugu do Mostara treba graditi ne kao normalnu, nego kao uskotračnu željeznicu radi njenog lakšeg produženja prema Sarajevu, ukazujući pri tom i na već započetu izgradnju uskotračne željezničke pruge od Bosanskog Broda prema Zenici. U situaciji kad su se Mađari suprostavljali izgradnji željezničke linije Sisak — Dobrljin, posebno se akcentiralo da Austrija nema interesa da se preko Dalja otvori najdirektnija i najkraća normalna željeznička veza između Ugarske i Jadranskog mora dok se Cislajtani ne osigura odgovarajući željeznički spoj sa okupiranim zemljama. Inače, sa austrijske strane linija Mostar — Sarajevo označena je kao komercijalno važna, a isto tako je tretiran i odvojak od Kleka preko Slanog do Gruža, odnosno Dubrovnika<sup>17</sup>.

Dok je problem produženja željezničke linije u dolini rijeke Bosne prema Sarajevu apsorbovao pažnju odgovornih faktora u Monarhiji, dubrovačka općina objavila je sredinom 1880. godine namjeru da izradi projekt normalne željezničke pruge koja bi vodila od Dubrovnika, odnosno Gruža preko Mostara do Sarajeva. U tu svrhu obrazovan je u drugoj polovini iste godine u Dubrovniku jedan konzorcij, koji su sačinjavali Anton Drobac, apotekar i ujedno predsjednik Trgovačke i obrtničke komore u Dubrovniku, dr Matijas od Zamanje, advokat, i Blaž Degiulli, trgovac iz Dubrovnika. Projekat koji je izradio konzorcij postao je od sredine 1882. godine predmet razmatranja od strane nadležnih<sup>20</sup>, tj. kad se već približila kraju izgradnja pruge Zenica — Sarajevo.

Ministarstvo rata ocijenilo je projektovanu liniju kao vrlo poželjnu i korisnu, ali je ujedno konstatovalo da njen čisto vojni značaj nije takav da bi bio u srazmjeri sa velikim žrtvama zemlje i države, koje bi bile potrebne da se ona izgradi. Ono je stoga bilo saglasno sa Zajedničkim ministarstvom finansija da se pruga od Sarajeva prema moru ne gradi kao normalna nego kao uskotračna. Ministarstvo rata imalo je pri tom u vidu ne samo da će izgradnja uskotračne pruge biti jeftinija, nego je smatralo da će ona moći zadovoljiti vojne potrebe, kao i skoromne potrebe privrede područja kroz koje bi prolazila. Osim toga, ono je isticalo da još dugo vremena neće biti sredstava za normalizaciju željeznica u dolini Bosne, te da će do tog vremena biti dovoljna i uskotračna veza sa morem<sup>21</sup>.

<sup>17</sup> Ibidem.

<sup>20</sup> VAW HM 1880. Fasc. F-B-4 Nr. 22816/1880. Statthalter Ministarstvu trgovine, Zadar 31/7. 1880; Nr. 35295/1880. Ministarstvo trgovine predsjedniku Trg. i obrtn. komore u Dubrovniku apotekaru Antonu Drobcu 6/12. 1880; KA KM allg 5 A 6  $\frac{78}{3}$ /1882, ZMF Ministarstvu rata 4/6. 1882.

<sup>21</sup> KA KM allg 5 A 6  $\frac{78}{3}$ /1882. Zajedničko ministarstvo finansija Ministarstvu rata 4/6. 1882; Ministarstvo rata Zajedničkom Ministarstvu finansija 10/7. 1882; VAW HM 1882. Facs BH Nr. 26521/1882. Zajedničko Ministarstvo finansija Austrijskom ministarstvu trgovine 9/7. 1882.

Dalje, Ministarstvo rata odbacivalo je prijedlog da trasa pruge ide od Mostara preko Stoca do Dubrovnika i smatralo je da uskotračnu prugu treba izgraditi tako da ona ide od Sarajeva preko Mostara na Metković i Neum, sa eventualnim produženjem od Neuma do Dubrovnika. Prema ocjeni Ministarstva rata, trasa preko Stoca bila je veoma teška i nepovoljna, pa bi linija tim pravcem imala karakter planinskih željeznica, kao što su npr. Innsbruck — Bozen, Glognitz — Mürzzuschlag i Sybusch — Neusandez<sup>22</sup>.

Izjašnjavajući se o projektu dubovačkog konzorcija, Generalna inspekcija austrijskih željeznica dala je prednost varijanti trase koju je predložilo Ministarstvo rata, ocjenjujući je kao pogodniju sa građevinskog i prometno-tehničkog stanovišta. Ipak, Austrijsko ministarstvo trgovine bilo je rezervisano u pogledu trase koja bi išla prema Dubrovniku preko Neuma i smatralo je, kao i Generalna inspekcija austrijskih željeznica, da treba obaviti temeljite studije različitih varijanata povezivanja sa Dubrovnikom. U tom pogledu Ministarstvo je ukazalo na razmatranja u stručnim krugovima da Gabela bude buduća raskrsnica za odvojak u pravcu Dubrovnika. Međutim, Austrijsko ministarstvo trgovine istovremeno je izražavalo i bojazan da, zbog visokih troškova gradnje, ne bude paralisan komercijalne koristi od dobijanja povoljnije luke u Gružu. Imajući u vidu finansijske i komercijalne razloge, Ministarstvo je preporučivalo da se projekt privremeno ograniči i reducira na liniju Metković — Mostar, bez prejudiciranja drugih priključnih veza. Ono je takođe ostalo bezrezervno na stanovištu da prilikom gradnje treba primijeniti uski kolosijek i odbacilo je prijedlog Generalne inspekcije austrijskih željeznica da se, zbog eventualne pregradnje u normalnu prugu, donji stroj, mostovi i krivine izgrade odmah za normalni kolosijek<sup>23</sup>.

Dubrovački konzorcij, međutim, mogao je pristupiti gradnji pruge samo uz izdašniju državnu pomoć, što nije bilo u skladu sa intencijama austrougarske politike. S obzirom na važnost željezničkog povezivanja Hercegovine sa dalmatinskom obalom sa stanovišta opštredržavnih interesa, proizašla je bila sama od sebe alternativna direktnog zahvata bosanskohercegovačke uprave. Pri tome

<sup>22</sup> Željeznička pruga Sarajevo — Dubrovnik bila bi duga 280 km, i u slučaju da se gradi kao normalna, koštala bi po ocjeni Ministarstva rata 97.000 forinti po kolimetru. Pretpostavljajući da bi gradnja uskotračne pruge stajala 55.000—60.000 forinti po km, Ministarstvo rata je proračunalo da bi uskotračna linija Sarajevo — Mostar — Stolac — Dubrovnik (280 km) koštala 15,4 do 16,8 miliona forinti, linija Sarajevo — Mostar — Metković — Neum (200 km) — 11 do 12. miliona forinti, a cijela uskotračna linija Sarajevo — Mostar — Neum — Dubrovnik (260 km) — 14,3 do 15,6 miliona forinti. Izjašnjavajući se i protiv uskotračne linije preko Stoca, Ministarstvo rata imalo je u vidu ne samo povećane troškove gradnje, nego i veće troškove prometa i rentabiletet pruge. KA KM allg. 5 A 6 <sup>78</sup>/<sub>3</sub>/1882. Ministarstvo rata Zajedničkom ministarstvu finansija 10/7. 1882. 1882.

VAW HM 1882. Fasc BH Nr. 26521/1882. Austrijsko ministarstvo trgovine Zajedničkom ministarstvu finansija 29/3. 1883.

su primijenjeni oni isti kriteriji koji su došli do izražaja prilikom diskusije o projektu dubrovačkog konzorcija, tj. izabrana je trasa dolinom Neretve kao najpogodnija u građevinsko-tehničkom i ekonomskom pogledu, usvojena je primjena uskog kolosijeka, privremeno je odložena realizacija skupe linije Sarajevo — Mostar i u prvoj etapi gradnja je bila ograničena samo na prugu Metković — Mostar, tim više što su i od nje same očekivane znatne koristi za trgovinu i saobraćaj zemlje<sup>24</sup>.

Gradnja željezničke linije Metković — Sarajevo bila je od opšteg političkog i strateškog interesa za Monarhiju kao cjelinu. Povezivanjem sa Bosnabahnom dobijala se magistralna saobraćajnica koja je vertikalno od sjevera prema jugu presijecala okupiranu zemlju. To je bilo u duhu zahtjeva koje su vojni faktori postavljali već na početku okupacije. Međutim, ostvarenje tada postavljenog strateškog cilja sticajem okolnosti otežalo se je godinama, i on je ostvarivan postepeno u užem obimu gradnjom ne normalno-tračne, kako se to prvobitno željelo, nego uskotračne željezničke linije u dolini rijeka Bosne i Neretve.

Metković je još u predokupaciono doba imao značajnu ulogu u trgovini sa Hercegovinom<sup>25</sup>. Njegova važnost još više je porasla neposredno poslije okupacije, dok su druga mjesta na obali, kao Slano, Malfi, Neum i Makarska (koja je inače bila glavni depo soli za zaleđe), izgubila svaki značaj za Hercegovinu. Robni promet iz Dalmacije prema Hercegovini odvijao se tada gotovo isključivo preko Metkovića i samo je za mjesta u neposrednoj blizini crnogorske granice (Trebinje, Bileća) Dubrovnik i dalje predstavljao izlaznu stanicu i stovarišta robe. Kako je Mostar već bio povezan cestom sa Nevesinjem i Stocem, poslije dovršenja ceste Stolac — Bileća i Bileća — Gacko u 1884, odnosno 1885. godini očekivalo se da će i ovaj dio zemlje biti uključen u saobraćajno područje glavne linije Metković — Mostar<sup>26</sup>.

Nakon što su 1875. godine završeni regulacioni radovi u donjem toku Neretve, lađe srednje veličine mogle su iz mora doprijeti do Metkovića<sup>27</sup>. Radovi na regulisanju i održavanju plovnosti rijeke nastavljeni su poslije okupacije, pa je austrijska vlada u tu svrhu u razdoblju od 1882. do 1889. godine izdala 7 miliona forinti<sup>28</sup>. Plovnost donjeg toka Neretve do Metkovića održavana je do prvog svjetskog rata stalnim bagerovanjem riječnog korita do

<sup>24</sup> VAW HM Präs 438/1884, Vortrag des Handelsministers Felix Freiherrn von Pino Friedentahl betreffend den Bau einer Eisenbahn von Mostar nach Metković. Wien, 1/2. 1884.

<sup>25</sup> Vidi: R. Petrović, op. cit., Godišnjak XVI, str. 46, 65.

<sup>26</sup> VAW HM Präs Nr. 438/1884. Motivenbericht zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Mostar nach Metković. Kállay je bio autor teksta obrazloženja zakonskog nacрта.

<sup>27</sup> Zv. Jelinović, op. cit., str. 198.

<sup>28</sup> F. Pfeuffer, op. cit., str. 4.

dubine od 5 metara, pa su Neretvom mogli ploviti brodovi nosivosti do 2.000 tona tereta. Međutim, razvojne mogućnosti Metkovića kao riječne luke bile su nužno ograničene<sup>29</sup>.

S obzirom na geografski položaj, Hercegovina je imala malo koristi od pruge Brod — Sarajevo. Usprkos postojanju relativno dobre ceste od Sarajeva do Mostara, import u Hercegovini išao je većim dijelom preko Metkovića, a ne preko Sarajeva<sup>30</sup>. Čak je u prvo vrijeme, kako smo to već ranije pomenuli, bilo u mnogim slučajevima, zbog visokih tarifa Bosnabahna, korisnije dobavljati robu i za Sarajevo preko Metkovića nego je dovoziti željeznicom. Zemaljska vlada u Sarajevu gledala je krajem 1883. godine na uspostavljanje željezničke veze sa morem kao na jedno od najaktuelnijih pitanja, čije je rješavanje zavisilo od stanja bosanskohercegovačkih finansija. Bosanske finansije nisu u prvim godinama okupacije omogućavale velike privredne poduhvate. Međutim, uprava je putem svoje finansijske i općenito ekonomske politike već dolazila do izvjesnih sredstava koja je ulagala u početke moderne industrije<sup>31</sup>. Ona je bila u stanju da zadužujući se ponovo kod zajedničkih aktiva pristupi i građenju uskotračne pruge Metković — Sarajevo kao prve etape u ostvarenju željezničkog spoja Sarajeva s morem, a neposredno zatim da gradi i vicinalnu prugu Doboj — Simin Han u cilju pomaganja razvoja industrije u tuzlanskom bazenu.

★

S okupacijom Monarhija je preuzela na sebe obaveze koje su zahtijevale trajna ulaganja znatnih finansijskih sredstava. Međutim, ona se, izuzev kratkotrajnog perioda neposredno po zaposjedanju zemlje, ograničila sve do pred prvi svjetski rat da sopstvena sredstva daje samo za potrebe vojničke okupacije. U tu svrhu zajednički budžet je sadržavao tzv. okupacioni kredit, koji je služio za podmirenje povećanih troškova nastalih dislociranjem jedinica zajedničke austrougarske vojske u Bosni i Hercegovini, odnosno Novopazarskom Sandžaku, kao i za izgradnju fortifikacija i održavanje vojnih objekata<sup>32</sup>. Ali, i to je u delegacijama i javnosti često nailazilo na snažan otpor i velike teškoće, osobito onda kada

<sup>29</sup> Zv. J e l i n o v i ć, op. cit., str. 198, 199.

<sup>30</sup> Ukupan import preko Metkovića iznosio je u 1883. godini oko 260.000 mtc, od čega je otpadalo samo na Mostar oko 160.000 mtc, a 100.000 mtc išlo je u druga mjesta. Istovremeno je eksport preko Metkovića iznosio iste godine oko 40.000 mtc. — Kao napomena 26.

<sup>31</sup> F. H a u p t m a n n, Memorandum šefa finansijskog odjeljenja bosanskohercegovačke Zemaljske vlade Plenkerera o finansijskoj situaciji Bosne i Hercegovine u prvim godinama austrougarske okupacije, Glasnik VIII—IX, str. 516—517, 523—552.

<sup>32</sup> Vidi: Bericht über die Verwaltung von Bosnien und der Hercegovina 1906, Wien 1906, str. 332.

je zbog vanrednih okolnosti, kao npr. za vrijeme ustanka 1882. godine, bilo potrebno izdještvoovati za okupacioni kredit veće novčane iznose<sup>33</sup>.

Dr F. Hauptmann s pravom je ukazao kako su finansije predstavljale čvorni problem austrougarske politike u Bosni i Hercegovini. Iako sa političkim obavezama jedne velesile, Austro-Ugarska je raspolagala u stvari finansijskim sredstvima koja bi odgovarala jednoj osrednjoj državi. Stoga su izdaci koje je iziskivala okupacija Bosne i Hercegovine ne samo iz političkih nego i iz čisto finansijskih razloga bili ozbiljan problem u objema državnim polovinama<sup>34</sup>.

U praksi izostale su subvencije Monarhije za investicije, koje su inače bile moguće po Zakonu iz 1880. godine, a uz snošenje izdataka za moderniju i daleko skuplju upravu Bosna i Hercegovina morala je učestvovati i u troškovima za oružane snage. Stoga je Zajedničko ministarstvo finansija kao vrhovna administrativna instanca za Bosnu i Hercegovinu bilo prinuđeno da se orijentira na razvijanje finansijskih izvora u samoj zemlji, na direktne i sistemske zahvate na planu razvitka privrede, i to tim više što dugo vremena nije postojao odgovarajući interes privatnog kapitala za okupirano područje. Osnovne koncepcije takve finansijske i privredne politike bile su dovoljno iskristalizirane već na početku Kállayeve uprave, ali su svoju punu afirmaciju doživjele u sljedećim godinama njegova režima<sup>35</sup>.

U Kállayu Monarhija je našla sposobnog i dinamičnog upravljača, koji je smatrao da prestiž Austro-Ugarske i interesi njene spoljne, prvenstveno balkanske politike zahtijevaju da upravljanje Bosnom i Hercegovinom mora da bude maksimalno uspješno. Polazeći od toga da je jaka i autoritativna uprava neophodna za postizanje tog cilja, on je njenu zadaću vidio ne samo u održanju »reda i mira«, nego i u ostvarenju materijalnog napretka i podizanju opšteg standarda okupiranih zemalja. Ipak, ambiciozni opštepolutički ciljevi, kao i realizacija velikih privrednih programa nisu mogli biti u skladu s ograničenim finansijskim mogućnostima uprave.

<sup>33</sup> Vidi: H. Kapidžić, *Hercegovački ustanak 1882. godine*, Sarajevo 1958, str. 319—320, 332.

O sredstvima koja je Austro-Ugarska u pojedinim godinama trošila na vojne izdatke u Bosni i Hercegovini od 1879. do 1911. vidi: Bericht über die Verwaltung von Bosnien un der Hercegovina 1913, Wien 1914, str. 142—145. — Međutim, i finansije Bosne i Hercegovine bile su angažovane za izdatke čisto vojne prirode. U tom pogledu najteža obaveza bila je izdržavanje iz zemaljskog budžeta bosansko-hercegovačkih trupa. U periodu od 1880. do 1912. godine uzeto je bilo 113,943.815 kruna i 48 helera iz zemaljske blagajne na ime troškova za bosansko-hercegovačke trupe, koje su činile posebno tijelo u sastavu zajedničke austrougarske vojske. Iznose izdate u pojedinim godinama za c. i k. bosansko-hercegovačke trupe vidi u Bericht 1913, str. 141.

<sup>34</sup> F. Hauptmann, *Djelokrug austrougarskog Zajedničkog ministarstva finansija*, Glasnik, III, Sarajevo 1963, str. 17.

<sup>35</sup> Ibidem, str. 17—19; F. Hauptmann, *Memorandum šefa finansijskog odjeljenja...*, Glasnik VIII—IX, str. 511. i dalje.

Međutim, i pored toga, na planu razvitka privrede postignuti su značajni rezultati, tako da period kada se na čelu zemaljske administracije nalazio zajednički ministar finansija Benjamin Kallay (1882—1903) zauzima najvažnije mjesto u ekonomskom razvitku Bosne i Hercegovine pod austrougarskom upravom. U to vrijeme u zemlji je izgrađena većina komunikacija i praktično podignuta gotovo sva industrija<sup>35</sup>.

Samo intenzivnim privrednim razvojem zemlje mogla se odstraniti briga da se Monarhija ne nađe u situaciji pa plaća troškove bosanskohercegovačke uprave. S druge strane, bilo je u interesu Monarhije da podržava razvitak privrednog potencijala Bosne i Hercegovine, jer se time ujedno povećavala i konzumna moć ovog područja, koje je svojom trgovinom, a specijalno u pogledu idustrijskih proizvoda, bilo isključivo orijentisano na Austro-Ugarsku. Konstantan porast trgovačkog saobraćaja sa Monarhijom bio je u najužnoj vezi sa jačanjem privrede u Bosni i Hercegovini, pa je bosanskohercegovačka okupaciona uprava smatrala da pomaganje tog procesa predstavlja njenu bitnu obavezu<sup>37</sup>.

Međutim, privrednoj aktivnosti Kállayeve uprave bile su unaprijed povučene određene granice, koje su rezultirale iz potčinjenog političkog položaja Bosne i Hercegovine. Privredna politika uprave bila je tako usmjerena da zemlja ostane pretežno upućena na iskorišćavanje svojih prirodnih bogatstava. Njihov plasman trebalo je osigurati djelomično u samoj zemlji, čija se potrošačka sposobnost povećavala, a dijelom na vanjskim tržištima. Razvitak takve industrije koja bi značajnije uticala na eksport iz Monarhije nije ulazio u opšti koncept privredne politike okupacione uprave<sup>38</sup>. Ipak, i u tom pogledu bilo je u praksi izuzetaka, kao na primjer kada se radilo o podizanju duhanske idustrije i industrije soli u zemlji i potisikivanju na tom području austrijske i ugarske konkurencije. To je učinjeno sa ciljem da bi se zemaljskom eraru osigurali prihodi od monopola, što je bio neophodan uslov za izgradnju finansijske samostalnosti uprave<sup>39</sup>.

Stavljajući u svojoj privrednoj politici težište na iskorišćavanje prirodnih bogatstava zemlje, Kállayeva uprava se orijentisala

<sup>35</sup> Vidi: ibidem i P. F. Sugar, op. cit., str. 61, 62.

<sup>37</sup> Bergündung zu dem Gesetzentwurfe betreffend den Bau einer schmal-spurigen Eisenbahn von Janjici nach Bugojno mit einer Flügelbahn von Dolnji Vakuf nach Jajce. 429 der Beilagen zu den sten. Protokollen des Abgeordnetenhauses — XI Session.

<sup>38</sup> »Das Entstehen einer Industrie im Lande selbst, welche Export aus der Monarchie im nennenswerter Weise beeinflussen vermöchte, ist unter der obwaltenden Verhältnissen in Bosnien und der Hercegovina in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Diese Länder werden somit zum ausschlaggebenden Teile lediglich auf die möglichst vorteilhafte Ausnützung ihrer Naturproducte angewiesen bleiben und die Verwertung dieselben teils im eigenem Lande, welches bei zunehmender Entwicklung auch consumtionsfähiger wird, teils an auswärtigen Märkten zu suchen haben«. Ibidem.

<sup>39</sup> F. Hauptmann, Memorandum šefa finansijskog odjeljenja..., Glasnik VIII—IX, str. 517.

na sukcesivno otvaranje njenih resursa. Njihova izdašna eksploatacija bila bi pri tadanjem razvitku transportnih sredstava jedino omogućena izgradnjom potrebnih željezničkih veza. Stoga su gradnja željezničkih pruga i tarifna politika na željeznicama zauzimale prvorazredno mjesto u Kállayevoj opštoj privrednoj politici<sup>40</sup>. Tek pri kraju Kállayeve uprave strateški i spoljopolitički momenti postaće dominantni pri gradnji bosanskohercegovačkih željeznica, što će imati dalekosežne finansijske, privredne i političke posljedice.

★

Bosanskohercegovačka uprava motivirala je u prvom redu privrednim razlozima potrebu da se gradi željeznička pruga Metković — Mostar. Kállay je isticao na zajedničkoj ministarskoj konferenciji 23. septembra 1883. godine da se početak privrednog poleta u okupiranom području mora podržati, te da sama pruga obećava da će postati rentabilna kad se nalazišta uglja kod Mostara budu izdašno eksploatisala u cilju izvoza u Italiju<sup>41</sup>.

Kállay je općenito očekivao da će se uspostavljanjem brže i jeftinije veze s morem privredna bogatstva zemlje moći u većoj mjeri iskorišćavati i izvoziti. Pri tome on je vidio najveću korist u mogućnosti izdašnije i racionalnije eksploatacije velikih šumskih kompleksa na Ivan-sedlu, u području gornje Neretve i istočno od Mostara, na Velež-planini. Na samu vijest o gradnji pruge Metković — Mostar zatražene su u srezu Konjic od vlasti tri koncesije za osnivanje pilana. Kállay je ukazivao kako je sredinom XIX vijeka propao prvi pokušaj profiterskog iskorišćavanja hercegovačkih šuma kada je jedan tršćanski konzorcij podigao blizu Mostara veliku pilanu, koja je prerađivala drvo iz doline gornje Neretve i izvozila ga u Dubrovnik i Levant. Preduzeće je propalo zbog tadanjih nesigurnih političkih prilika, ali je istovremeno bila ozbiljno pogođena i njegova rentabilnost, jer je moralo svoje produkte transportovati do mora pomoću tovarne stoke<sup>42</sup>.

Osim očekivane koristi od izvoza drveta i uglja, za izgradnju pruge vezane su bile i nade u pogledu eksporta vina i duhana iz Hercegovine. S druge strane, mada je međusobni saobraćaj između Bosne i Hercegovine bio neznatan, vjerovalo se da će trgovina Bosne uspijehom terenskim teškoćama izabrati put prema jugu

<sup>40</sup> Kao napomena 37.

<sup>41</sup> »Er (Kállay, primjedba Dž. J.) betonte den wirtschaftlichen Aufschwung, welcher sich in Occupations-Gebiete zu regen beginne und welchen man unter die Arme greifen müsse. Die Bahn verspreche, wenn einmal die Kohlenlager bei Mostar im Interesse des Exportes nach Italien ergiebig ausgebeutet werden, auch lukrativ zu werden«. HHStA PA XL Interna K. 293 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 314 od 23/9. 1883.

<sup>42</sup> Kao napomena 26. — O eksploataciji hercegovačkih šuma za vrijeme turske uprave vidi: B. Begović, Strani kapital u šumskoj privredi Bosne i Hercegovine za vrijeme otomanske vladavine (Prilog istoriji šumarstva Bosne i Hercegovine), Radovi Šumarskog fakulteta i Instituta za šumarstvo i drvnu industriju u Sarajevu, godina V, br. 5, Sarajevo 1960, str. 181 — 212.

koristeći se prugom Metković — Mostar za izvoz i uvoz mnoge robe koja se tada transportovala s mora ili na more zaobilaznim putem preko Broda i Rijeke. Očekivalo se u prvom redu da će proizvođači bosanskog rudarstva na svom putu prema moru biti orijentisani na rutu preko Mostara i Metkovića. Isticano je i kako će gradnja pruge otvoriti Austro-Ugarskoj veliko tržište s obzirom da će se uvoz robe vršiti pretežno iz Trsta i Rijeke<sup>43</sup>.

Mada je izgradnja pruge Metković — Mostar značila etapu u realizovanju šireg strateškog plana, i njoj samoj pridavan je ne mali vojni i politički značaj. Kao što je Sarajevo predstavljalo bazu i ishodišnu tačku za vojne operacije u jednom dijelu Bosne, takav isti strateški značaj davale su austrougarske vlasti Mostaru u odnosu na Hercegovinu, imajući pri tom sigurno u vidu i iskustvo u borbi protiv ustanika 1882. godine. Budući da se nije računalo poslije tog događaja sa potrebom da se iznenada nastupi sa većim vojnim snagama, smatrano je da su kratke željezničke pruge od neocjenjivog značaja za brzo pomjeranje pojedinih bataljona. Imalo se u vidu da će gradnja pruge Metković — Mostar ubrzati dolazak trupa iskranih u Metkoviću za 1—2 dana, što bi određenim okolnostima moglo imati presudnu ulogu, tim više što je marš od Metkovića do Mostara za trupe, često iscrpljene vožnjom morem, bio veoma tegoban. Osim toga, pruga je trebala da pojeftini transport materijala za snabdijevanje vojske. Inače, od pruge Metković — Mostar bosanskohercegovačka okupaciona uprava očekivala je i političke koristi u tom smislu što je vjerovala da će podizanje opšteg blagostanja uslijed gradnje pruge učiniti da stanovništvo bude manje pristupačno agitaciji usmjerenoj na nasilne promjene. Kao primjer navodila se je situacija u krajevima koji su ležali u saobraćajnom području Bosnabahna<sup>44</sup>, što se očito odnosilo na njihovo mirno držanje za vrijeme ustanka 1882. godine.

★

Uskoro po okupaciji austrijska vlada i vojne vlasti počeli su sa više interesa da tretiraju i pitanje produženja dalmatinske željeznice od Siverića preko Knina dolinom Une do Novog. Tako, kada je austrijska vlada početkom 1882. godine preduzela već i pripremne korake za izgradnju pruge od Siverića do Knina, imajući u vidu njeno produženje prema Novom, kao i gradnju ceste u istom pravcu, tadnji šef austrougarskog Generalštaba v. Beck izrazio je spremnost da pruži svoju punu podršku realizovanju željezničke veze sa Dalmacijom dolinom Une. S obzirom na skupoću gradnje ceste u Bosni, on je bio za to da se odmah predvidi građenje ove željezničke linije, ističući njen veliki vojni i privredni značaj, a osobito njenu važnost za saobraćaj na deficitarnoj banjalučkoj pruži<sup>45</sup>.

<sup>43</sup> Kao napomena 26.

<sup>44</sup> Ibidem.

<sup>45</sup> KA KM Allg 5 A 6 — 126/1882, vid. a. o. k. k. Chef des Generalstabes Beck, Wien, 12/4. 1882.

Prema zamisli austrijske vlade, izgradnjom unske pruge Cislajtanija je trebalo da uz pomoć brodarstva uspostavi trgovački put preko Trsta i dalmatinskih luka prema zapadnoj Bosni, koji bi bio van ugarskog tarifnog uticaja. S tim u vezi ona je, kao i 1881. godine, odlučno i u 1884. godini odbijala da pristane na ponovni prijedlog Ministarstva rata da se pruga Dobrljin — Banja Luka zbog rastućeg deficita, a u cilju rasterećenja okupacionog kredita preda na upravu ugarskim državnim željeznicama. Austrijska vlada je, očekujući dovršenje ugarskog priključka na orijentalne željeznice i računajući uskoro sa izgradnjom unske pruge, smatrala naročito važnim očuvati neokrnjen uticaj na tarifnu politiku željezničke pruge Dobrljin — Banja Luka, kako ne bi u tom veoma značajnom momentu za oblikovanje saobraćajnih odnosa sa Bosnom i Hercegovinom i balkaskim zemljama oslabila svoju trgovačko-političku poziciju u odnosu na ugarsku vladu. Sa austrijske strane odbacivana je argumentacija da bi predajom pruge Dobrljin — Banja Luka Mađarima bilo olakšano sporazumijevanje austrijske vlade sa ugarskom o zaštiti austrijskih interesa na budućoj unskoj pruzi, na koju bi ugarske državne željeznice posjedujući liniju Sisak — Dobrljin, prema ocjeni Ministarstva rata, vršile odlučujući uticaj kao i na prugu Dobrljin — Banja Luka<sup>46</sup>.

Ipak, austrijska vlada je na kraju formulisala svoj protu-prijedlog za rješenje problema tako što je pristala da se vođenje prometa na pruzi Dobrljin — Banja Luka preda ugarskim državnim željeznicama, ali je to uslovljavala ne samo time da joj ostane neokrnjeno pravo uticaja na utvrđivanje tarifa, nego je postavila i kompenzacioni zahtjev da se austrijskim državnim željeznicama prepusti eksploatacija kako uskotračne pruge Metković — Mostar, koja se tada tek gradila, tako i njenog eventualnog produžetka prema Sarajevu i Dubrovniku. U slučaju da se ne mogne na ovoj osnovi postići sporazum, austrijska vlada je nudila da austrijske državne željeznice preuzmu prugu Dobrljin — Banja Luka<sup>47</sup>. Međutim, kako se ni tada nije mogao riješiti ovaj problem, to je u pogledu željezničke linije Dobrljin — Banja Luka zadržan postojeći status quo, dok su se pregovori o gradnji unske pruge dalje nastavili.

Iako nije poricao važnost projekta Knin — Novi, zajednički ministar finansija Benjamin Kállay zauzeo je još 1884. godine stajalište da je u interesu Bosne kao i Monarhije da se prethodno

<sup>46</sup> AVAW MP Nr. 784/1884. Ministarstvo rata Predsjedništvu austrijske vlade 26/7. 1884; MP Nr. 817/1884. Pino Taaffeu 2/8. 1884. i Predsjedništvu austrijske vlade Ministarstvu rata 10/8. 1884; MP Nr. 866/1884. Ministarstvo rata Predsjedništvu austrijske vlade 24/8. 1884; MP Nr. 909/1884. Pino Taaffeu 9/9. 1884. i Predsjedništvu austrijske vlade Ministarstvu rata 12/9. 1884. Ova korespondencija može se pratiti i po dokumentima Verkehrsarchiva u Beču HM 1884. Fasc BH Nr. 28093/1884. i Nr. 32056/1884.

<sup>47</sup> AVAW MP Nr. 909/1884. Pino Taaffeu 9/9. 1884 i Predsjedništvu austrijske vlade Ministarstvu rata 12/9. 1884; HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 21 Jänner 1885. KZ II.

uspostavi željeznička veza Sarajeva sa dalmatinskom obalom. U skladu sa finansijskim mogućnostima okupirane zemlje, on se orijentisao prvo na gradnju uskotračne pruge Metković — Mostar, a zatim na njeno produženje prema sjeveru<sup>43</sup>.

★

U pogledu finansiranja gradnje željezničke pruge Metković — Mostar Kállay je smatrao da je najbolje ako se upotrijebe zajedničke aktive na isti način kako je to učinjeno prilikom građenja linije Zenica — Sarajevo<sup>44</sup>. Ali, u situaciji nakon što je 1882. godine propao plan aneksije, austrijska vlada, posebno austrijski ministar finansija Dunajevski, izražavao je rezervu da bi jedna takva investicija i angažovanje aktiva, dok još nije bio regulisan odnos Bosne i Hercegovine prema Monarhiji, mogli naići na teškoće. Tada je Kállay postavio obje vlade pred alternativu: ako žele da se pruga izgradi, onda će ili dati saglasnost da se angažuju zajedničke aktive, ili će pokrivati deficit bosanskohercegovačke uprave, budući da su zemaljska sredstva bila potpuno angažovana povećanjem žandarmerije osnivanjem četiri nove čete<sup>45</sup>. Međutim, zemaljska uprava uskoro je bila u stanju da svojim sredstvima i uz pomoć jednog kratkoročnog bankarskog kredita izgradi željezničku prugu Dobož — Simin-Han, kao i da učestvuje u finansiranju pruge Vogošća — Čevljanovići, pa je Kállayevu pesimističko ocjenjivanje finansijske situacije u 1883. godini moglo biti motivirano i težnjom da pribavljanjem novca iz zajedničkih aktiva za prugu Metković — Mostar, za koju je Monarhija imala neposredan politički i strateški interes, stvori mogućnost angažovanja zemaljskih sredstava i za druge objekte od značaja za razvitak bosanskohercegovačke erarne privrede. To je bilo općenito u duhu Kállayeve finansijske i privredne politike, usmjerene na jačanje ekonomskog potencijala zemlje.

Kállayevi prijedlozi bili su na kraju usvojeni, pa je austrijskim zakonom od 5. IV 1884. RGBl. Nr 92 i ugarskim zakonskim članom XXVII: 1884. bilo riješeno pitanje finansiranja pruge Metković — Mostar i otplate anuiteta na identičan način kako je to ranije bilo učinjeno za željezničku liniju Zenica — Sarajevo. Pomenutim zakonima odobreni kredit za izgradnju željezničke pruge Metković — Mostar iznosio je 1,700.000 forinti (3,400.000 kruna). Kao i u ranijem slučaju, i ovog puta su praktično angažovane za pružanje zajma Bosni i Hercegovini samo kamate, a ne i kapital zajedničkih aktiva, i takav postupak biće praktikovan i ubuduće. Odobravanje sredstava iz zajedničkih aktiva za produženje željeznice od Mostara prema Sarajevu nije više nailazilo na političke

<sup>43</sup> HHStA Kabinettsarchiv KZ Nr. 359/1888. Vortrag des Handelsministers Marquis v. Bacquehem, 22. Jänner 1888.

<sup>44</sup> KA KM allg 5 A 6<sup>6</sup><sub>03.7</sub>/1883. Kállay predsjedniku austrijske i ugarske vlade (prepis note) 15/12. 1882.

<sup>45</sup> Kao napomena 41.

teškoće. Tako je austrijskim zakonom od 7. juna 1886. RGBl Nr. 113 i ugarskim zakonskim članom XXV: 1886. odobren zajam za gradnju dijela pruge od Mostara do ušća rijeke Rame u iznosu od 2,800.000 forinti (5,600.000 kruna), a da se pruga odatle dovede do Sarajeva pozajmljeno je Bosni i Hercegovini daljih 5,500.000 forinti (11,000.000 kruna) na osnovu austrijskog zakona od 11. februara 1889. RGBl Nr 24. i ugarskog zakonskog člana I: 1889. Prema tome, ukupan iznos zajmova iz zajedničkih aktiva za cijelu uskotračnu željezničku liniju Metković — Sarajevo iznosio je 10,000.000 forinti (20,000.000 kruna).

Uz aktivno učešće austrijske i ugarske generalne inspekcije željeznica pri izradi elaborata i uz ingeneraciju organa obiju vlada u izboru ponuda, uslijedilo je izdavanje radova na pruzi Metković — Mostar, slično kao i prilikom gradnje pruge Zenica — Sarajevo. Međutim, sve ostale željeznice koje su poslije toga bile izgrađene na teret zemaljskih finansija bosanskohercegovačka uprava izvodila je potpuno samostalno, bez uticaja obiju vlada na izdavanje radova, građevinske elaborate i obračune. To je općenito odgovaralo relativnom osamostaljenju bosanskohercegovačke uprave postignutom za vrijeme Kállayevog režima. Izuzetak u tom pogledu bilo je samo građenje mosta preko Save i pruge Gunja — Brčko, koji su bili popola vlasništvo ugarske države i bosanskohercegovačkog erara. Tek pred prvi svjetski rat ponovo će se aktualizirati pitanje neposrednog uticaja austrijske i ugarske vlade na izdavanje i izvođenje radova u okviru realizacije velikog programa gradnje novih željezničkih linija<sup>51</sup>, u atmosferi krajnjeg zaoštavanja austrougarskih ekonomskih suprotnosti u Bosni i Hercegovini.

Od pozvanih 8 firmi iz Monarhije, ponude za gradnju pruge Metković — Mostar uputila su četiri preduzeća (dva bečka, jedno gradačko i jedno tršćansko). Kao najniža i najpovoljnija primljena je ponuda Karla v. Schwarza iz Beča. S njim je Zajedničko ministarstvo finansija sklopilo 12. juna 1884. godine ugovor o izgradnji pruge za paušalni iznos od 1,410.000 forinti, s tim što u tu sumu nisu bili uračunati troškovi otkupa zemljišta, nabavke voznog parka i telegrafa. Preduzimač je, inače, po ugovoru bio obavezan da potrebnim materijal za prugu, koliko je god to moguće, nabavlja u Monarhiji ili u okupiranom području<sup>52</sup>. Građenje 42,4 km duge linije Metković — Mostar trajalo je od 7. avgusta 1884. do 14. juna 1885, kada je pruga puštena u javni saobraćaj. Ukupni troškovi njene gradnje i opreme iznosili su oko 40.000 forinti po kilometru<sup>53</sup>.

Nakon što je zakonski osiguran izvor finansiranja, počeli su 1887. godine radovi na gradnji dijela pruge od Mostara do ušća Rame, i linija Mostar — Ostrožac puštena je u javni saobraćaj 22. avgusta 1888. godine. Troškovi građenja zajedno sa otkupom

<sup>51</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 528/1914.

<sup>52</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 529/1884.

<sup>53</sup> F. Pfeuffer, op. cit., str. 4.

zemljišta i voznim parkom iznosili su 50.000 forinti po kilometru. Prilikom produženja željeznice od Mostara prema Sarajevu (134,7 km) prvi put je bosanskohercegovačka uprava s uspjehom provela princip građnje pruge u vlastitoj režiji, dajući pri tom u stvari radove malim akordantima. Vođenje radova bilo je povjereno Građevinskom odjelu, odnosno od 1. januara 1891. godine Građevinskoj direkciji Zemaljske vlade u Sarajevu<sup>54</sup>. Ovo je bilo u skladu sa razvojem bosanskohercegovačke uprave i njenih ekonomskih funkcija u Kállayevo doba, i biće praktikovano i ubuduće.

Međutim, da bi se pruga dovela do Sarajeva, bilo je potrebno prethodno riješiti tehnički problem prelaska vododijelnice između sliva rijeke Neretve i Bosne. U tom pogledu mogle su biti uzete u obzir kao tehnički izvodljive samo dvije varijante trase preko dva planinska prevoja — Pogorelice i Ivan-sedla. U prvom slučaju trasa bi imala napustiti dolinu Neretve kod ušća Neretvice i njenom dolinom bi išla dalje u pravcu sjevera, gdje bi prešla vododijelnicu tunelom na 895 metara nadmorske visine, pa bi se onda preko Fojnice priključila u Visokom na prugu u dolini rijeke Bosne. Ova trasa bila bi duga oko 96 km, a gradnja samo ovog dijela pruge koštala bi 10,000.000 forinti, tj. više od 104.000 forinti po kilometru. U drugom slučaju trasa je trebalo da produži dolinom Neretve do Konjica, a odatle do Ivan-sedla, gdje bi na visini od 876 metara kroz tunel dug 648 metara izašla na drugu stranu planine i spustila se prema Sarajevu. Za savlađivanje velikog uspona odnosno pada sa obje strane planine od maksimalno 60‰ predviđena je bila upotreba zupčanice kako od Konjica u pravcu Ivan-sedla, tako i sa Ivan-sedla prema Sarajevu. Po ovoj varijanti dužina trase iznosila bi 79 km. a troškovi 5,500.000 forinti, tj. 69.620 forinti po 1 km, odnosno u cjelini manje za 4,500.000 forinti nego trasa preko Pogorelice<sup>55</sup>.

Osim što je bila kraća i omogućavala uštede u građevinskim troškovima, trasa preko Ivan-sedla bila je i zbog drugih značajnih oklonosti izabrana od strane bosanskohercegovačke uprave. Ona je direktno povezivala Mostar sa Sarajevom i u tom pogledu značila skraćenje puta između dva grada za 49 km u odnosu na varijantu preko Pogorelice. Njenim izborom htjelo se izbjeći i skretanje saobraćaja od Sarajeva kao glavnog trgovačkog centra zemlje. Uz to je isticano kao važan momenat da izabrana trasa prolazi kroz naseljena mjesta i plodne krajeve paralelno sa cestom Sarajevo — Mostar, pa bi se u slučaju rata mogla lakše vojnički nadzirati<sup>56</sup>.

<sup>54</sup> Ibidem, str. 13.

<sup>55</sup> HHStA, Kabinettsarchiv KZ Nr. 3785/1888, Vortrag über den im Reichsrat einzubringenden Gesetzentwurf, betreffend die Fortsetzung der schmalspurigen Eisenbahn Mostar — Ramamündung — Sarajevo, 17. 10. 1888; up. F. Pfeuffer, op. cit. — Tehničke podatke za trasu preko Ivan-sedla vidi u Bericht 1906, str. 561, 562.

<sup>56</sup> HHStA, Kabinettsarchiv KZ Nr. 3785/1888, Vortrag über den im Reichsrat einzubringenden Gesetzentwurf, betreffend die Fortsetzung der schmalspurigen Eisenbahn Mostar — Ramamündung — Sarajevo, 17. 10. 1888.

Dio pruge od Ostrošca do Konjica bio je izgrađen i pušten u promet 10. novembra 1889. godine, a cijela linija do Sarajeva bila je završena 1. avgusta 1891. godine. Time je konačno uspostavljena željeznička veza Sarajeva sa Metkovićem.

Odmah po dovršenju pruge Mostar — Metković promet na njoj povjerila je Zemaljska vlada posebnoj upravi sa sjedištem u Mostaru, a nakon produženja željeznice do Sarajeva — za upravljanje cijelom linijom Metković — Sarajevo formirana je 1891. godine Direkcija u Sarajevu. Ove institucije bile su prethodnici Direkcije bosanskohercegovačkih državnih željeznica, koja je osnovana u Sarajevu 1895. godine nakon preuzimanja pod civilnu upravu željeznica kojima je do tada upravljala Direkcija Bosnabahna<sup>57</sup>.

★

Prvotibna predviđanja u pogledu značaja metkovičke rute za trgovački promet pokazala su se kao suviše optimistička. Čak i po dovršenju cijele pruge od Metkovića do Sarajeva morski saobraćaj oba dijela Monarhije i Bosne i Hercegovine bio je sasvim neznatan. Preko Metkovića izvozila se krajem XIX vijeka uglavnom rezana građa iz pilane kod Hadžića, ugalj u Italiju i željezna ruda iz Vareša u Servolo kod Trsta<sup>58</sup>. Metković je tada bio prvenstveno izlazna stanica za one bosanske proizvode koji su išli preko mora, a koji ne bi mogli podnijeti transport preko Rijeke idući sjevernom rutom preko Bosanskog Broda usprkos znatnom tarifnom povlaštenju ove posljednje u odnosu na liniju preko Metkovića<sup>59</sup>. Izlaz Bosne i Hercegovine na more prugom do Metkovića bio je prilično nepodesan. Zupčanica preko Ivan-planine pokazala se vremenom kao usko grlo za odvijanje prometa, a posebno je negativno uticala na visinu troškova saobraćaja. Osim toga, i metkovička luka, udaljena 20 km od ušća Neretve, nije mogli biti pristupačna za veće morske brodove.

Iako je u prvoj deceniji XX vijeka, nakon što je ostvarena željeznička veza sa morskim pristaništem u Gružu, u izvjesnoj mjeri porastao saobraćajni značaj južne rute, karakter prometa na njoj nije se bitno izmijenio. Preko Metkovića i Gruža izvoženi su i dalje najviše ugljen, drvo i rude. Tako je u 1911. godini tim pravcem eksportovano ovih proizvoda u ukupnoj težini od 2,360.490 mtc, dok je svega 216.620 mtc otpadalo na eksport ostale robe<sup>60</sup>.

<sup>57</sup> F. Schmid, op. cit., str. 587.

<sup>58</sup> Željeznicom preko Bosanskog Broda uvezeno je 1899. godine 972.313 mtc, a izvezeno 2,758.752 mtc, dok je iste godine uvezeno preko Metkovića 191.900 mtc, a izvezeno 774.160 mtc. ABH Priv. Reg. Nr. 219/1900.

<sup>59</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1571/1900 Kállay Hegedűsü, Budapest 28/9. 1900 (prepis pisma), isto u HHStA PA C. d. M. rot 621/III—10, 20—30.

<sup>60</sup> Sumarni izvještaj trgovačke i obrtničke komore za Bosnu i Hercegovinu o stanju obrta, trgovine i prometa njezina područja u godinama 1911. i 1912. Sarajevo 1913, str. 31, 32.

Inače, i poslije uspostavljanja željezničke veze sa Gružom i Zele-  
nikom, preko Metkovića se odvijao daleko pretežniji dio prometa  
putnika i robe na južnoj ruti<sup>41</sup>.

Općenito, promet preko dalmatinske granice u XX vijeku  
srazmjerno je brže rastao, mada je bio još uvijek znatno slabiji  
od saobraćaja preko hrvatsko-slavonske granice. Tako je na saob-  
račaj preko hrvatsko-slavonske granice 1907. godine otpadalo  
71,47%, a preko dalmatinske 28,17% sveukupnog bosanskohercego-  
vačkog prometa, dok je u 1911. godini taj odnos već bio 69,16%  
prema 30,62%. Osobito pada u oči srazmjerno povećanje importa  
preko dalmatinske granice, koji je u razdoblju od 1907. do 1911.  
godine porastao za gotovo 7% (tj. od 15,62% u 1907. na 22,44% u  
1911. godini)<sup>42</sup>.

Mađari su, međutim, već od kraja XIX vijeka nastojali da  
ometu razvoj prometa na željezničkoj liniji u dolini Neretve, sma-  
trajući da ona služi interesima tršćanske luke i Austrije, a šteti  
Rijeci i ugarskim eksportnim interesima. To je dovelo do oz-  
biljnih razmimoilaženja između ugarske vlade, s jedne, i bosansko-  
hercegovačke uprave i austrijske vlade, s druge strane, i to oso-  
bito onda kada se pregovaralo o gradnji novih željezničkih pruga  
u Bosni i Hercegovini i o rješavanju opštih tarifnih pitanja. Inače,  
prilikom diskusije o gradnji pruge Metković — Mostar, kao i kad  
se radilo o njenom produženju prema Sarajevu, s mađarske strane  
nisu pravljene nikakve teškoće.

## 2. GRADNJA PRUGE DOBOJ — SIMIN-HAN I KALLAYEVA FINANSIJSKA POLITIKA

Paralelno sa početkom gradnje magistralne željezničke linije  
u dolini Neretve pristupilo se građenju i prvih vicinalnih željeznica  
koje su se odvajale od linije u dolini rijeke Bosne i vodile u pokraj-  
nje rudarske, industrijske i šumske revire. Na privredni značaj iz-  
gradnje takvih komunikacija, kako je to već ranije pomenuto, skre-  
nuo je svojevremeno pažnju zajednički ministar finansija Hofmann  
u svom referatu od 22. septembra 1879. godine, koji je podnio caru.  
Sam Benjamin Kállay pridavao je poseban značaj vicinalnim že-  
ljezničkim prugama. Prije nego je postao šef bosanskohercegovačke  
uprave, on se bavio problemom vicinalnih željeznica u Ugarskoj u  
jednoj svojoj brošuri koja je izdata 1880. godine (»Billige Vicinal —  
Eisenbahnen in Ungarn«). Tom prilikom Kállay je posebno isticao  
ekonomske koristi od ulaganja države u izgradnju željezničkih pru-  
ga'. Ovi Kállayevi pogledi imali su sigurno uticaja i na njegovu  
politiku dok se nalazio na položaju vrhovnog upravitelja Bosne i

<sup>41</sup> Zv. Jelino vi ć, op. cit., str. 227.

<sup>42</sup> F. Schmid, op. cit., str. 549; vidi: Sumarni izvještaj..., str. 31, 32.

<sup>1</sup> J. G o n d a, op. cit., Bd. III, str. 399.

Hercegovine. Na kraju austrougarske vladavine oko 70% bosanske drvene i rudarske proizvodnje ležalo je u dolinama rijeke Bosne i Neretve i njihovih pritoka<sup>2</sup>. Tome su u najvećoj mjeri doprinijele izgrađene željezničke pruge.

Izgradnja 66,7 km duge željezničke pruge Doboj — Tuzla — Simin-Han bila je u najjužoj vezi sa podizanjem solane u Simin-Hanu 1884. godine.

Od vode iz slanih izvora u okolini Tuzle od davnina se proizvodila so na vrlo primitavn način i u neznatnim količinama, tako da je proizvodnja podmirivala samo uže lokalne potrebe. Geološka istraživanja terena, kojima se pristupilo uskoro poslije okupacije, dala su vrlo povoljne rezultate. Bušenja preduzeta na početku Kállayeve uprave otkrila su bogate izvore slane vode i stavila van diskusije pitanje mogućnosti rentabilne proizvodnje soli. Stoga je Kállay pristupio izgradnji erarne tvornice u Simin-Hanu kod Tuzle, koja će iskuhavanjem slane vode proizvoditi so. Njen kapacitet bio je prvobitno predviđen na 50.000 mtc soli godišnje. Kako to nije moglo pokrivati potrebe zemlje, Kállay je imao u vidu proširenje geoloških istraživanja i povećanje obima proizvodnje<sup>3</sup>.

Kállay je posebno isticao privredne i fiskalne koristi od razvitka ovog preduzeća, koje je podignuto kao prva moderna solana u Bosni i Hercegovini<sup>4</sup>. U stvari, on je težio da Bosnu i Hercegovinu oslobodi od uvoza soli i tako spriječi odliv novca iz okupiranih zemalja. Povećanje prihoda vlastitom proizvodnjom monopolskih artikala, soli i duhanskih peradevina bio je pogodan način da bosanskohercegovačka uprava što prije finansijski stane na vlastite noge. Takva politika ubrzo je dala pozitivne rezultate pa je zemaljski erar tim putem došao do novih sredstava, koja je onda investirao u dalji razvitak industrije<sup>5</sup>.

Uspostavljanje željezničke veze od Tuzle, odnosno od Simin-Hana do pruge Sørajevo — Brod kod Doboja, po riječima Kállayevim, bilo je bitan preduslov za rentabilitet solane i za stvaranje

<sup>2</sup> Zv. Jelino vić, op. cit., str. 22.

<sup>3</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 891/1884. Kállay predsjedniku austrijske i predsjedniku ugarske vlade 22/11. 1884 (prepis note); Begründung zu dem Gezetzentwurfe, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Doboj über Dolni Tuzla nach Siminhan. 1115 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abgeordnetenhauses IX Session. Obrazloženje je izrađeno u Zajedničkom ministarstvu finansija Pr BH Nr. 115/1885. Vidi: F. Hauptmann, Memorandum šefa finansijskog odjeljenja Zemaljske vlade..., Glasnik VIII—IX, str. 516, 563—566. O proizvodnji soli u Tuzli vidi: J. Lakatoš i dr A. Despić, Industrija Bosne i Hercegovine, Zagreb 1924, str. 81—85.

<sup>4</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 891/1884. Kállay predsjedniku austrijske i predsjedniku ugarske vlade 2/11. 1884 (prepis note); Begründung zu dem Gezetzentwurfe, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Doboj über Dolni Tuzla nach Siminhan 1115. der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abgeordnetenhauses IX Session.

<sup>5</sup> F. Hauptmann, Memorandum šefa finansijskog odjeljenja..., Glasnik VIII—IX, str. 516—517.

mogućnosti da se veći dio zemlje snabdijeva domaćom solju<sup>6</sup>. Pored toga što bi jeftinijim transportom soli uticala na povećanje monopolskih prihoda erara, sama pruga bi se, po ocjeni bosanskohercegovačke uprave, brzo amortizirala.

Podizanje solane bilo je pak samo najbliži i najneposredniji povod da Kállay 1884. godine pokrene pitanje izgradnje pruge koja će dolinu Spreče, kao jedan od najbogatijih predjela u Bosni, otvoriti u saobraćajnom pogledu i povezati sa Monarhijom. Željeznica je posebno bila od velikog značaja za erarni rudnik uglja u Kreki, otvoren 1885. godine, koji je pružao mogućnosti izdašne eksploatacije uz relativno niske troškove proizvodnje. Međutim, on je prvobitno snabdijevao samo solanu. Po zamisli bosanskohercegovačke uprave, trebalo je da pruga omogući plasman uglja iz Kreke kako na tržište u zemlji, posebno za Bosnabahn, tako i van zemlje, kao što je to već bio slučaj sa ugljem iz zeničkog rudnika. Pri tom su se imale u vidu ne samo neposredne koristi za erar od dohodka rudnika Kreka, nego se prognoziralo da će i željeznica ostvariti velike prihode od transporta uglja, te da će upotreba uglja za pogon znatno smanjiti prometne troškove željeznice<sup>7</sup>. Inače, potrebu da se ugalj iskorišćava kao gorivo, Kállay je obrazlagao i sve jačom devastacijom šuma<sup>8</sup>.

Osim za potrebe erarne industrije, pruga Doboj — Tuzla — Simin-Han trebalo je, po zamisli bosanskohercegovačke okupacione uprave, da posluži i za prevoz poljoprivrednih proizvoda i da stimulira poljoprivrednu proizvodnju, zemljoradnju i voćarstvo, u dolini Spreče i susjednoj Posavini. Pri tome se nije ispuštalo iz vida ni to da je dolina Spreče bogata drvetom<sup>9</sup>.

Kállay je posebno skrenuo pažnju predsjedniku austrijske i ugarske vlade na kulturni uticaj koji će pruga Doboj — Simin-Han izvršiti na okolinu, ukazujući kako željeznica Brod — Sarajevo iz godine u godinu sve jače utiče na kultiviranje krajeva kroz koje prolazi. On je općenito isticao kako je gradnja pruge Doboj — Simin-Han vanredno korisna za zemlju i hitno potrebna za solanu<sup>10</sup>.

Isto kao i austrijska, i ugarska vlada je pozitivno ocjenila Kállayevu namjeru da gradi pomenutu prugu. Ona je prugu smatrala privredno korisnom i pogodnom da poveća izvore prihoda i poresku snagu okupiranih zemalja, ističući da privredno i finansijsko jačanje Bosne i Hercegovine nije samo u interesu tih zemalja, nego je s političkog i finansijskog gledišta poželjno i za Monarhiju<sup>11</sup>.

<sup>6</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 891/1884. Kállay predsjedniku austrijske i predsjedniku ugarske vlade 2/11. 1884 (prepis note).

<sup>7</sup> Kao napomena 4.

<sup>8</sup> ABH ZMF Nr. 1003/1884. Kállay Tiszi 25/12. 1884 (prepis note).

<sup>9</sup> Kao napomena 4.

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>11</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle KZ XXVIII od 26/11. 1884, KZ I od 5/1. 1885; kao napomena 8.

Međutim, i pored ovako izražene opšte saglasnosti sa Kállayevom privrednom politikom, ugarska vlada je svojim konkretnim postupcima često djelovala u suprotnom smislu. Ona se u prvom redu suprotstavljala Kállayevoj tendenciji potpunog osamostaljenja bosanskohercegovačke uprave u raspolaganju zemaljskim prihodima i vođenju investicione politike. Njen cilje je bio da se ograniči angažovanje sredstava bosanskohercegovačkog budžeta u investicione svrhe i da se eventualni budžetski suficit upotrebljava za podmirenje okupacionih troškova, kako bi se u tom pogledu što više olakšao teret Monarhiji. Ovakvo stanovište bilo je najviše uslovljeno time što je finansijski i privredni potencijal Ugarske bio u daleko većoj nesrazmjeri sa njenim političkim obavezama i ambicijama nego što je to bio slučaj kod Austrije. Već na pitanju finansiranja gradnje željezničke pruge Doboj — Simin-Han došle su do izražaja suprotnosti između Kállaya i ugarske vlade.

S obzirom na stanje zemaljskih finansija i očekivano povećanje prihoda, Kállay je krajem 1884. godine smatrao da Bosna i Hercegovina može u nekoliko slijedećih godina platiti troškove za prugu Doboj — Simin-Han, koje je prvobitno aproksimativno predvidio na 1,2 do 1,3 miliona forinti. Kako je prugu trebalo završiti u roku od jedne godine i podmiriti sve obaveze, to se Kállay već bio sporazumio sa bečkom Unionbankom da bosanska uprava, bez subvencije ili garancije Monarhije, digne zajam u iznosu od 1 miliona forinti, s rokom otplate od 5 godina i uz kamatnu stopu od 6%. Kállay je za ovu transakciju tražio saglasnost austrijske i ugarske vlade s obzirom na to da bi se bosanski budžet opteretio anuitetima novog zajma<sup>12</sup>.

Budući da investicija nije zahtijevala sredstva Monarhije, grof Taaffe je u ime austrijske vlade odmah izrazio bezrezervnu saglasnost sa Kállayevim namjerama. Nasuprot tome, ugarska vlada, koja se inače pozitivno odnosila prema gradnji pruge, suprotstavila se je predloženom načinu finansijskog pokrića. Ona je ukazivala kako odredbe zakonâ o izgradnji pruge Zenica — Sarajevo i Mostar — Metković propisuju da kamate i amortizacije zajmova uzetih iz zajedničkih aktiva treba plaćati iz čistih poslovnih prihoda pomenutih željezničkih linija i suficita zemaljskih prihoda koji se pokazuju nakon pokrića izdataka redovne uprave. Drukčija upotreba tog suficita, kako je to bio naumio Kállay, nije, po mišljenju ugarske vlade, mogla biti dopuštena bez odobrenja legislativa. U duhu svog tumačenja Zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom iz 1880. godine, koje je već bilo izraženo prilikom diskusije o izgradnji pruge Zenica — Sarajevo, ugarska vlada je zahtijevala da parlament mora odobriti pribavljanje novca i gradnju pruge Doboj — Simin-Han. Osim toga, ona je tražila od Kállaya da odmah podnese plan amortizacije kako zajmova iz zajedničkih aktiva, tako i zajma za novu prugu<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Kao napomena 6.

<sup>13</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 26/11. 1884, KZ XXVIII; kao napomena 8.

Stanovištu ugarske vlade energično se suprotstavio Kállay, ističući da bi ono, u slučaju da ostane neizmijenjeno, predstavljalo bitnu kočnicu za razvoj uprave u Bosni i Hercegovini. Tim povodom on je iznio i svoje opšte poglede na zadatke i način funkcionisanja okupacione uprave<sup>14</sup>.

Kállay je, prije svega, smatrao da zakoni o gradnji pruga Zenica — Sarajevo i Mostar — Metković ni na koji način ne označuju granicu izdataka redovne uprave. Inače, po njegovom mišljenju, i u modernoj državi teško se je mogla povući granica između čisto upravnih i investicionih izdataka. To je u Bosni i Hercegovini bilo daleko teže, jer u njoj Monarhija nije zatekla skoro nikakve upravne institucije, nego ih je tek morala da stvara. Kállay je isticao da bi uprava u Bosni bila nemoguća ako se pojam upravnih izdataka ne bi shvatio daleko šire nego što ga je potrebno shvatiti u modernim državama. Izgradnja službenih zgrada, tvornica duhana, magazina soli, cesta, crkava, škola, uvođenje katastra itd. može se zbog znatnih troškova smatrati investicijama u modernim zemljama, ali je to u Bosni, po riječima Kállayevim, bila neophodna potreba redovne uprave. On je otvaranje komunikacija označio kao nužan uslov za sigurnost zemlje, za nesmetan rad uprave i razvoj saobraćaja<sup>15</sup>.

Kállay je nastojao da se izgradnja željeznica tretira kao redovna aktivnost uprave, jednako kao što je to bio slučaj sa gradnjom cesta. On je podvlačio da pruga Doboj — Simin-Han treba da se gradi umjesto ceste i da, prema tome, njena izgradnja ne izlazi iz okvira redovnih izdataka uprave. Smatrao je da izdaci u budžetu za anuitete zajma za ovu prugu ne mogu biti tretirani kao neki suficit, nego kao iznos koji bi se inače morao predvidjeti za izgradnju komunikacija u tuzlanskom okrugu. Osim toga, Kállay je, na osnovu dotadanjeg iskustva stečenog u Bosni i Hercegovini, vjerovao da je svrsishodnije i rentabilnije odmah prići gradnji pruge nego graditi cestu. Pri tome je naveo primjer glavne ceste Bos. Brod — Sarajevo, koja je 1878 — 1879. koštala više miliona, a nije mnogo doprinijela podizanju saobraćaja, niti se je mogla održavati bez velikih novčanih žrtava<sup>16</sup>.

Pozivajući se na tekst Zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom, Kállay je — slično kao što su to svojevremeno činili raniji zajednički ministri uz podršku cara kad se radilo o pruzi Zenica — Sarajevo, ukazivao da nije potrebno odobrenje parlamenta, nego samo saglasnost obiju vlada ako se pruga gradi isključivo na teret zemlje. On je bio i protiv zakonskog odobravanja pribavljanja novca kad nije bila u pitanju garancija Monarhije, smatrajući to nepotrebnim presedanom za budućnost, koji bi značio bitnu izmjenu utvrđene ingerencije legislativa na upravljanje Bos-

<sup>14</sup> Kao napomena 8.

<sup>15</sup> Ibidem.

<sup>16</sup> Ibidem.

nom i Hercegovinom<sup>17</sup>. Osim toga, Kállay je zastupao mišljenje da bi parlamentarna procedura dovela do otezanja gradnje pruge Doboј — Simin-Han i do nepotrebnog gubitka vremena<sup>18</sup>.

U pogledu zahtjeva ugarske vlade da se podnese amortizacioni plan dotada podignutih zajmova iz zajedničkih aktiva, Kállay je zauzeo stanovište da je to u suprotnosti sa slovom i duhom zakonâ na osnovu kojih su ti zajmovi odobreni. On je smatrao da amortizacioni plan za naredne godine nije ni moguće utvrditi s obzirom na kolebanje zemaljskih prihoda. Isticao je da zemaljske finansije još nisu tako konsolidovane da bi se u toku niza godina moglo jamčiti redovno ostvarenje budžetskog suficita. Kállay je isticao da će se to tim ranije postići ako bosanskohercegovačka uprava bude imala više slobode kretanja u razvitku privredne snage zemlje. Suprotan efekat bio bi, po njegovom mišljenju, ako bi se uprava ograničila na upotrebu zemaljskih prihoda samo za čisto administrativne izdatke. Kállay je čak izjavljivao da će se odreći projekta željeznice ako se ugarska vlada ne složi sa njegovim argumentima<sup>19</sup>. Tako je za Kállaya rješenje problema izgradnje i finansiranja pruge Doboј — Simin-Han dobilo širi principijelni značaj za vođenje bosanskohercegovačke uprave.

Međutim, ugarska vlada je ostala pri svojim stavovima da se gradnja pruge i predviđena nabavka novca mogu realizovati samo ako se za to donese poseban zakon. Odbijajući Kállayeve interpretacije ranijih zakonskih odredaba u pogledu upotrebe zemaljskih prihoda, grof Tisza je u ime ugarske vlade skrenuo pažnju na okolnost da sva pitanja koja se tiču Bosne i Hercegovine dobijaju u Ugarskoj poseban prizvuk i stoga se moraju vrlo oprezno tretirati. To je, po mišljenju ugarske vlade, zahtijevalo da se postojeći zakoni »najstrožije tumače«<sup>20</sup>. Ovakvo stanovište održavalo je već ranije ispoljenu bojazan ugarske vlade da bez ovlaštenja Sabora preuzima odgovornost za finansijske transakcije bosanske uprave iz kojih bi eventualno moglo proizaći finansijsko opterećenje za Monarhiju. Inače, u pogledu interpretacije utvrđenih opštih principa za upravljanje Bosnom i Hercegovinom ugarska vlada će ići dotle da će 1891. godine formulisati zaključak kako jedino od vlastite odluke legislativa, odnosno vlada obiju država Monarhije zavisi koliko će one zadržati neposrednog uticaja na upravu okupiranih provincija, koju su sporazumno povjerile jednom trećem organu. Ovo je bilo u skladu sa opštim stavom Mađara prema zajedničkim poslovima i organima Monarhije i izraz njihovog trajnog

<sup>17</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 34/1885. Kállay Tiszi 21/1. 1885.

<sup>18</sup> Kao napomena 8.

<sup>19</sup> Ibidem.

<sup>20</sup> HHStA Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 5/1. 1885, KZ I; ABH ZMF Pr BH Nr. 34/1885. Tisza Kállayu 14/1. 1885.

podozrenja prema bosanskohercegovačkoj upravi kao novoj funkciji Zajedničkog ministarstva, koja je u sebi nosila potencijalnu opasnost za dualizam<sup>21</sup>.

Ostajući pri svojim načelnim stavovima, ugarska vlada je napravila značajan praktični ustupak jer je odustala od zahtjeva da se utvrdi amortizacioni plan sa fiksnim anuitetima za već uzete zajmove iz zajedničkih aktiva. Ona je podvlačila da time dokazuje kako pomaže intencije Kállayeve bosanske politike<sup>22</sup>. To je omogućilo da se na kraju postigne sporazum o tekstu zakonskog nacrtu, mada je Kállay zadržavao i dalje svoje rezerve u pogledu potrebe da se pitanje zakonski reguliše.

Paralelnim zakonima (RGBl Nr. 71 od 25. IV 1885. i ug. zak. član XIII: 1885) austrijska i ugarska vlada bile su ovlaštene da daju svoju saglasnost da se za izgradnju uskotračne željezničke pruge Doboj — Simin-Han upotrijebe suvišci zemaljskih prihoda Bosne i Hercegovine koji nisu angažovani za redovnu upravu, i to do maksimalnog iznosa od 1,3 miliona forinti (tj. 2,6 miliona kruna), odnosno da se na osnovu njih podigne jedan zajam do istog iznosa (§ 1). Ranije zakonske odredbe o otplati zajmova iz zajedničkih aktiva za željezničke pruge Zenica — Sarajevo i Mostar — Metković izmijenjene su novim zakonom utoliko što je za kamate i amortizaciju tih zajmova trebalo od sada da posluže samo poslovni suficiti pomenutih pruga i eventualni ostatak suviška zemaljskih prihoda sve dok se ne podmire troškovi izgradnje, odnosno isplati zajam za prugu Doboj — Simin-Han (§ 2).

Odugovlačenje početka izgradnje pruge zbog parlamentarne procedure Kállay je iskoristio za pregovore sa kreditnim institucijama kako bi pod povoljnijim uslovima pribavio jedan milion forinti, koji mu je, uz 300.000 forinti gotovine iz budžetskog suficita, bio potreban za realizaciju pruge Doboj — Simin-Han.

U novoj ponudi Unionbanka je snizila kamatnu stopu na 5 3/4%, ali je tražila izdavanje šest obligacija i njihovu otplatu u šest fiksnih godišnjih rata. Ponuda Opšte ugarske kreditne banke bila je znatno nepovoljnija, jer je Banka zahtijevala kamatu višu za 1 1/2% iznad svagdanje bankovne stope, koja je sredinom 1885. godine iznosila 5%. Pored ostalog, Opšta ugarska kreditna banka postavila je uslov da joj se na 6 godina preda maloprodaja duhana u Bosni i Hercegovini. Međutim, Bodencreditanstalt nudio je predujam od 1 milion forinti u vidu otvaranja jednog tekućeg računa. Pri tome je otpadala emisija obligacija i njihovo plasiranje na novčano tržište, kako je to bio slučaj kad se radilo o javnim zajmovima. S druge strane, Bodencreditanstalt je tražio da kamatna stopa bude za 1% viša od svakidašnje bankovne stope i ne manja od 5% go-

<sup>21</sup> Vidi: Dž. Juzbašić, O nastanku paralelnog austrijskog i ugarskog zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom..., Radovi ANUBiH XXXII, knj. 11, str. 176, 186.

<sup>22</sup> ABH ZMF Nr. 34/1885. Tisza Kállayu 14/1. 1885.

dišnje. Rok vraćanja bio je 6 godina, uz minimalnu amortizacionu ratu od 100.000 forinti godišnje. Osim toga, Bodencreditanstalt je zahtijevao da do povratka duga Zajedničko ministarstvo finasija kod njega uloži svoj raspoloživi novac uz kamatnu stopu nižu za 1% od bankovne<sup>23</sup>.

Neuobičajen način odobrenja kredita, kao i umjerena kamatna stopa, te osobito mogućnost da se zajam, ovisno o stanju zemaljskih prihoda, eventualno ranije vrati ili u nepovoljnijim godinama plati rata od samo 100.000 forinti — bile su, prema ocjeni Kállayevoj, značajne prednosti ponude Bodencreditanstalta u odnosu na uslove drugih dviju banaka. S druge strane, po mišljenju Kállayevom uslov Bodencreditanstalta o ukamaćenju raspoloživog novca Zajedničkog ministarstva finasija nije stipulirao novi odnos, jer je bilo prepušteno Ministarstvu da ocijeni koji se novac može smatrati raspoloživim i već su godinama kamate zajedničkih aktiva ulagane na tekući račun kod iste banke. Sa Kállayevim prihvatanjem ponude Bodencreditanstalta saglasile su se austrijska i ugarska vlada, a 6. juna 1885. i car, što je takođe bio jedan od uslova Banke<sup>24</sup>.

Pruga Doboj — Simin-Han bila je izgrađena i puštena u javni saobraćaj 29. aprila 1886. godine. Gradnja je izvršena pod vodstvom Direkcije K. u. k. Bosnabahna za sumu od 1,285.802 forinte<sup>25</sup> (tj. 2,571,604 krune). Po sporazumu zemaljske uprave sa Ministarstvom rata pomenuta Direkcija je upravljala i vodila promet na pruzi do 1. januara 1894. godine, kada je ugovor raskinut. Pruga Doboj — Simin-Han došla je zatim pod upravu novoosnovane Direkcije bosansko-hercegovačkih državnih željeznica.

Izgradnja željezničke pruge Doboj — Simin-Han pokazala se je kao vrlo korisna investicija, specijalno za razvoj industrije u tuzlanskom bazenu, i u tom pogledu je u potpunosti opravdala nade koje su u nju polagane.

★

Iako se prilikom pribavljanja sredstava za prugu Doboj — Simin-Han nije radilo o kreditu iz zajedničkih aktiva nego o pozajmici na teret zemlje, koju je bosanska uprava uzela na novča-

<sup>23</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 361/1885. Kállay vladaru 3/6. 1885.

<sup>24</sup> Ibidem. U drugoj polovini 1889. godine bosanskohercegovačka uprava postigla je sa Bodencreditanstaltom sporazum o produženju roka otplate nepodmirenog ostatka duga od 400.000 forinti do 1895, s tim da minimalna rata u razdoblju od 1890. do 1894. iznosi 50.000 forinti. (ABH ZMF Pr BH Nr. 803/1889. Bodencreditanstalt Kállayu 2/9. 1889.) Posljednja rata ovog kredita od 100.000 forinti plaćena je 1895. godine iz sredstava novog zemaljskog zajma koji je podignut iste godine, pa je tako željeznička pruga Doboj — Simin-Han bila u potpunosti otplaćena.

<sup>25</sup> R. M. D i m t s c h o f f, op. cit., str. 160.

nom tržištu, morala se je zbog mađarskog stava izdijeljivati saglasnost austrijskog i ugarskog parlamenta. To je bilo učinjeno u situaciji kada je, za razliku od prilika u prvim godinama okupacije, Kállayu bilo moguće da bez posebnog zakonskog pokrića od banke dobije potreban novac za prugu. Ovim je bio učinjen značajan presedan za budućnost, na koji su se pozivali ne samo sa ugarske nego i sa austrijske strane kada se radilo o dokizavanju prava legislativa Monarhije da učestvuju u davanju saglasnosti za podizanje zajmova na teret Bosne i Hercegovine. Tako je povodom bosanskohercegovačkog zemaljskog zajma iz 1895. godine u iznosu od 12 miliona forinti (tj. 24 miliona kruna) Željeznički odbor gornjeg doma austrijskog parlamenta zauzeo stanovište da se Monarhiji, koja ima sva prava posjednika i upravlja imetkom Bosne i Hercegovine, ne može osporiti vršenje ove funkcije putem Carevinskog vijeća, iako zakon o njegovom djelokrugu nije specijalno predvidio takvu djelatnost. Pri tome se naglašavalo da se od ovog polazilo prilikom odobravanja bosanskih zajmova, a naročito zamja za gradnju pruge Doboj — Simin-Han<sup>26</sup>. Postalo je uzus da Bosna bez odobrenja obiju država Monarhije i ratifikacije u oba parlamenta ne može uzimati zajmove, pa je to i Kállay morao priznati<sup>27</sup>.

Prije oktroiranja ustava u Bosni i Hercegovini bila je nezaoobilazna prethodna parlamentarna procedura u Carevinskom vijeću i Ugarskom saboru kad se radilo o kontrahiranju javnih bosanskohercegovačkih zajmova i emisiji njihovih obligacija. To se odnosilo i na sve pozajmice uzete na teret Bosne i Hercegovine za izgradnju zemaljskih željezničkih pruga na kojima se odvijao javni saobraćaj. Čak kad se radilo i o manjoj svoti, kao na primjer o pribavljanju 400.000 forinti (tj. 800.000 kruna) za učešće Bosne i Hercegovine u izgradnji mosta preko Save za željeznički i putnički saobraćaj između Gunje i Brčkog, bilo je potrebno da to odobri austrijski i ugarski parlament (R.GBl Nr 40 : 1894 od 27. II 1893. i ugarski zakonski član IV: 1894). Tek nakon toga je 1894. godine Kállay mogao sklopiti sporazum sa Bodencreditanstaltom o contourntnom predujmu<sup>28</sup>.

Mada su nakon donošenja Zemaljskog ustava 1910. godine uzimanje novih zajmova i konventiranje postojećih, otuđenje i op-

<sup>26</sup> Bericht des Eisenbahnkommission des Herrenhauses, betreffend die Aufnahme eines Landesanlehens seitens der Verwaltung Bosniens und der Hercegowina im Nominalbetrage von 24 Millionen Kronen (12 Millionen Gulden)... 464 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Herrenhauses — XI Session.

<sup>27</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1602/1900. Auszüge aus den Protokollen über die Gemeinsamen Ministerratskonferenz vom 22. September 1900. bis 7 November 1900, Protokoll vom 29/10. 1900 Z. 428.

<sup>28</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 248/1894. Bodencreditanstalt Kállayu 12/3. 1894, Kállay Bodencreditanstaltu 14/3. 1894.

terećenje zemaljskog imetka, kao i gradnja željeznica koje vlada predloži spadali u kompetenciju Bosanskohercegovačkog sabora (§ 42, tačke 2,3 i 23 Zemaljskog ustava), ugarskoj vladi je pošlo za rukom da 1913. godine izdaje odluku da izgradnju pruge Bihać — Bosanski Novi, koja je bila predviđena isključivo na teret Bosne i Hercegovine i već bila ozakonjena u Bosanskom saboru, treba ponovo ozakoniti i u oba parlamenta Monarhije. Takav postupak je od strane austrijske vlade i tadanjeg zajedničkog ministra finansija Bilinskog smatran suvišnim budući da je u datom slučaju, u skladu sa načelima utvrđenim u Zemaljskom ustavu, bila dovoljna samo saglasnost obiju vlada kao i za druge bosanske zakone. Međutim, mađarski zahtjev je prihvaćen da bi se nakon vrlo teško postignutog sporazuma o programu izgradnje željeznica u Bosni i Hercegovini izbjeglo dalje odugovlačenje. Bilinski je smatrao da je glavno da se pruga uopšte gradi, iako je sam postupak bio od strane grofa Stürgkha, predsjednika austrijske vlade, ocijenjen kao presedan koji je značio znatno proširenje kontrole obiju država nad Bosnom i Hercegovinom<sup>27</sup>. To je, u stvari, u pogledu kompetencija predstavničkih organa Monarhije u odnosu na finansiranje izgradnje željeznica u Bosni i Hercegovini bilo vraćanje na praksu iz predustavnog doba. Ta praksa, kao što smo već ranije vidjeli, nije takođe počivala na odredbama Zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom iz 1880. godine, već je bila rezultat prvenstveno intrasigentnog stava Mađara, koji su i dalje ostali dosljedni u tome da u praksi odstupaju od sporazumno utvrđenih zakonskih načela. Svoje insistiranje 1913. godine da ugarski parlament odobri gradnju pruge Bihać — Bosanski Novi tadanji predsjednik ugarske vlade grof Stephan Tisza obrazlagao je time što Ugarska nema pisanog ustava, pa je svaka ugarska vlada obavezna da izbjegne sve ono što bi moglo protivrječiti duhu ustava<sup>28</sup>. Ova izjava reljefno održava kontinuitet mađarske politike općenito u odnosu na tretman problema Bosne i Hercegovine, a posebno u pogledu izgradnje željeznica.

Međutim, Kállay je praktično znao da često pribavi novac ulazeći u takve finansijske transakcije koje su isključivale ne samo uticaj parlamenata, već i austrijske i ugarske vlade. Kállay je postupao potpuno samostalno prilikom pribavljanja novca za finansiranje gradnje pojedinih erarnih šumskih i industrijskih pruga sklapajući određene aranžmane sa privatnim firmama, o čemu će biti kasnije posebno govora. Osim toga, Kállay je otvarao kredite

<sup>27</sup> HHStA PA XL Interna, Gemeinsame Ministerratsprotokolle K. 311 GMKPZ 500 od 10/11. 1913.

<sup>28</sup> »Ungarn besitze keine geschriebene Verfassung, die jeweilige Regierung sei daher umsomehr verpflichtet, alles zu vermeiden, was dem Geiste der Verfassung widersprechen würde und daher habe sie darauf bestehen müssen, dass das ungarische Parlament sein Votum abgebe«. Ibidem.

kod pojedinih trgovačkih firmi i na taj način dopunjavao vozni park bosanskohercegovačkih državnih željeznica, čiji je promet bio u stalnom porastu. Potreba za povećanjem voznog parka bila je tim veća što je zbog uskotračnog kolisijeka bio onemogućen prelazak u Bosnu vagona i lokomotiva sa priključnih normalnih linija<sup>31</sup>. Nabavku vagona i lokomotiva vršila je bosanska uprava uglavnom putem obične veresije. Sa takvom praksom ona je nastavila i poslije Kállaya, pa čak i nakon uvođenja ustava, a da Sabor o tome nije ništa znao. Iz ustavnog perioda poznat nam je slučaj da se 1910. bosanskohercegovačka uprava zadužila i kod Zemaljske banke za Bosnu i Hercegovinu, koja joj je za pokriće duga željezničke uprave odobrila contocorrentni kredit od 2 miliona kruna, a da prethodno nije tražena saglasnost austrijske i ugarske vlade, ni odobrenje Bosanskog sabora<sup>32</sup>. Bilinski je bio zaprepašten kada je 1912. godine, po dolasku za zajedničkog ministra finansija, zatekao 9,2 miliona kruna duga za željeznički vozni park. Kamate za ovaj dug on je označio kao zelenaške. Paušalni iznos za nabavku vagona od 1,5 miliona kruna sadržan u nacrtu zemaljskog budžeta za 1913. godinu bio je, po riječima Bilinskog, nedovoljan da pokrije samo kamate pomenutog duga<sup>33</sup>. Zemaljskoj upravi je na kraju pošlo za rukom da Bosanskohercegovački sabor izglasa zakon o podizanju investicionog zajma za melioracije na postojećim zemaljskim želje-

<sup>31</sup> Od 1894. do 1901. godine nabavljene su 23 lokomotive i 753 vagona, koji su koštali ukupno 5,253.468 kruna. Od toga je do kraja 1900. bilo plaćeno 1,103.643 kruna, a ostatak od 4,149.825 kruna zajedno sa 624.937,92 k. kamata trebalo je platiti zaključno do 1906. (ABH ZMF Pr BH Nr. 1571/1900. Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln für die bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen von 1894 bis 1901.) Kállay je početkom 1901. postigao sporazum sa bečkom firmom Schoeller & Co o otvaranju jednog kratkoročnog kredita od 3 miliona kruna za nabavku transportnih sredstava za bh. željeznice. Kredit je trebalo vratiti do 31. XII 1903. godine, a njegove kamate iznosile su 1% više od važeće kamatne stope Austrougarske banke (ABH ZMF Pr BH Nr. 240/1901. Kállay firmi 14/2. 1901). Za iste svrhe i uz istu kamatnu stopu otvorio je Carl Neufeldt 7. juna 1903. godine kredit Zajedničkom ministarstvu finansija od 1,3 miliona kruna, sa rokom otplate do kraja 1908. godine. Kredit je poslužio za plaćanje 4 lokomotive i 145 teretnih vagona fabrikama u Aradu (Johan Wetzen Maschinen, Waagenfabrik und Eisengiesserei-Aktiengesellschaft in Arad) i Gracu (Grazer Waagon-und Maschinenfabriks-Aktiengesellschaft in Graz). Neufeldt je data uputa da se prilikom sklapanja narudžbi kao i u ranijim slučajevima što je moguće više drži kvotnog ključa između Austrije i Ugarske (ABH ZMF Pr BH Nr. 977/1903. C. Neufeldt — ZMF 7/7. 1903, ZMF Zem. vladi 8/7. 1903).

<sup>32</sup> Zajedničko ministarstvo finansija izdještvovalo je sredinom 1910. godine da Privilegovana zemaljska banka za Bosnu i Hercegovinu otvori privremeni conto-currentni krediti u visini od 2 miliona kruna radi pokrića duga bosanskohercegovačkih željeznica. Kamate za ovaj dug iznosile su 1% iznad svagdanje mjenične kamatne stope Austrougarske banke, s tim da ne mogu biti manje od 5%. Bosansko-hercegovačke zemaljske željeznice imale su pravo da u svako doba vrate kredit. ABH ZMF Pr BH Nr. 936/1910. Priv. zemaljska banka za BiH — ZMF 17/6. 1910, ZMF Priv. zemaljskoj banci 23/6. 1910, ZMF Zemaljskoj vladi 23/6. 1910.

<sup>33</sup> ABH Privat. Registratur (Priv. Reg.) Nr. 808/1912. Bilinski Potioreku 26/8. 1912.

znicama u iznosu od 35 miliona kruna<sup>24</sup>, od kojih je 17,8 miliona kruna trebalo da se upotrijebi za pokriće ranijeg duga za vozni park i nabavku novih prevoznih sredstava<sup>25</sup>.

★

S obzirom na komplikovan i nedovršen ustavni okvir unutar koga je Zajedničko ministarstvo finansija imalo da obavlja svoju funkciju vrhovnog organa bosanskohercegovačke uprave, njegova stvarna djelatnost i njeni rezultati zavisili su ne toliko od ozakonjenih načela koliko od realnog odnosa snaga i umješnosti da sa drugim faktorima nađe što bolji modus vivendi. U tom pogledu ono je u doba Kállayeva režima postiglo najviši stepen relativne samostalnosti prilikom formiranja i sprovođenja politike u Bosni i Hercegovini<sup>26</sup>. Poseban značaj za Kállayevu privrednu politiku imala je postignuta samostalnost u upotrebi zemaljskih prihoda. U vezi s tim poznate su osnovne karakteristike Kállayeve budžetske politike. Pri tome je niže preeliminiranje prihoda i rashoda od stvarnih za 15 — 33% i slobodna upotreba ovako nastalih »viškova« prihoda imala osobitu važnost<sup>27</sup>. Mi ćemo ukazati na izvjesne momente takve politike, koja je bila najuže povezana sa problemom plaćanja kamata i amortizacije zajmova za bosanskohercegovačke željeznice.

Nakon što je bilo već zakonski perfektuirano pitanje finansiranja gradnje željezničke pruge Doboj — Simin-Han, Kállay se sredinom 1885. godine obratio predsjedniku austrijske i predsjedniku ugarske vlade sa novim prijedlogom o načinu otplate kamata i amortizacije zajmova iz zajedničkih aktiva za željezničke pruge Zenica — Sarajevo i Mostar — Metković. On je predložio da se

<sup>24</sup> Glasnik zakona i naredaba za Bosnu i Hercegovinu, Godina 1914. 44. Zakon od 13. maja 1914.

<sup>25</sup> Prema obrazloženju Zakona koje je izrađeno 1912. godine, nabavljeno je do 1910. prevoznih sredstava u

ukupnoj vrijednosti od . . . . .	41,192.000 kruna.
Od toga je samo jedan dio, i to . . . . .	5,603.000 kruna,
bio plaćen iz zemaljskih zajmova koji su podignuti za građenje željeznica.	
Od preostatka, tj. od . . . . .	26,185.000 kruna
bila je isplaćena svota od . . . . .	17,058.000 kruna

na taj način što je svake godine izvjestan iznos bio uvršten u vanredno potraživanje proračuna bosanskohercegovačkih željeznica.

Iznos od . . . . .	9,100.000 kruna
--------------------	-----------------

nije bio plaćen, jer se zemaljski budžet nije mogao sasvim odreći suviška iz željezničkog prometa. Za nabavku novih prevoznih sredstava do kraja 1915. godine uprava je predviđala da će joj biti

potrebno novih . . . . .	8,700.000 kruna,
što je sa ranijim dugom od . . . . .	9,100.000 kruna
ukupno iznosilo . . . . .	17,800.000 kruna.

ABH Zemaljska vlada (ZV) Präs Nr. 4733/1912. Obrazloženje zakonske osnove o investicionom zajmu za melioracije kod bosanskohercegovačkih zemaljskih željeznica; uporedi P. F. Sugar, op. cit., str. 84—85.

<sup>26</sup> F. Hauptmann, Djelokrug austrougarskog Zajedničkog ministarstva finansija, Glasnik III, str. 16. i dalje.

<sup>27</sup> Vidi: P. F. Sugar, op. cit., str. 55. 68—71, 231—232.

kamate ovih zajmova unose svake godine u fiksnom iznosu u zemaljski budžet i tako plaćaju<sup>33</sup>, dok bi za amortizaciju služili prometni suficiti pomenutih pruga. I amortizacionu ratu kredita za prugu Doboj — Simin-Han Kállay je bio spreman da u fiksnom iznosu unosi svake godine u zemaljski budžet. Predloženi modaliteti trebalo je, prema Kállayevom obrazloženju, da osiguraju plaćanje anuiteta i odstrane teškoće oko nejasnog i spornog pojma redovnih izdataka uprave i suviška zemaljskih prihoda<sup>34</sup>.

Kállay je ocjenjivao da prihodi Bosne neće biti dugo sigurni i čvrsti kao u drugim, modernim zemljama. Primitivni način obrade zemlje, nedostatak industrije i kapitala, nesigurnost u priticanju desetine kao jednog od najjačih prihoda zemlje, zavisnost od dohotka monopola imali su, po Kállayevim riječima, za posljedicu da su se rezultati godišnjih prihoda mogli samo neodređeno planirati, — odnosno da bi se išlo nasigurno, moralo se pokriće u budžetu niže preliminirati. To se činilo sa ciljem da bi se izbjegli deficit i takva situacija u kojoj bi se moralo obratiti za pomoć delegacijama. Kállay je pravio bosanski budžet tako da prihodi mogu u svim okolnostima pokrivati rashode, i tek ako se ostvarenje prihoda pokaže povoljnije od predviđenog, odobravalo se plaćanje onih neophodnih izdataka koji nisu mogli biti u budžetu uzeti u obzir. Kállay se odlučno protivio da se to smatra nekim stvarnim suficitom s obzirom na potrebe zemlje, u kojoj je tada na 1,100.000 stanovnika bilo samo 47 škola, na hiljadu milja 17 ljekara i jedna bolnica, kotarska nadleštva i sudovi bili smješteni u ruinama itd. Ipak, on je smatrao da će zemlja biti u stanju da plaća zajmove aktivama i predlagao je da se plaćanju kamata dađe karakter redovnog budžetskog izdatka<sup>35</sup>, nudeći na izgled više nego što je to bilo zakonski određeno.

Međutim, ovaj Kállayev potez imao je u prvom redu smisao da bosanskohercegovačkoj upravi osigura slobodnije ruke u raspolaganju zemaljskim prihodima, jer po predloženom načinu plaćanja kamata i amortizacije zajmova iz zajedničkih aktiva sav »suficit« realizovanih prihoda, nastao gore opisanim Kállayevim postupkom prilikom sastavljanja budžeta, ne bi bio unaprijed vezan za otplatu anuiteta, kako je to proizlazilo iz dotadanih zakonskih propisa.

Austrijska vlada saglasila se je s Kállayevim prijedlogom pod uslovom da ne bude narušena ravnoteža bosanskohercegovačkog

<sup>33</sup> Počevši od 1886. godine trebalo je u budžet unositi stavku od 165.930 forinti za plaćanje 3% kamata na 5,531.000 forinti, koliko su ukupno iznosili zajmovi za obje pruge. Do kraja 1885. godine bosanskohercegovačka uprava imala je da isplati 187,216 f. 72 x na ime dospjelih kamata, za koje je do sredine 1885. bilo ukupno plaćeno 220.751 f. 74 x. Od prethodne sume plaćeno je 100.000 f. iz zemaljskih prihoda za 1883, dok je ostatak od 120.751 f. 74 x podmiren iz poslovnih viškova željeznice Zenica — Sarajevo u 1882, 1883. i 1884. godini. ABH ZMF Pr BH Nr. 421/1885. Kállay Taaffeu i Tiszi 2/7. 1885.

<sup>34</sup> Ibidem.

<sup>35</sup> Ibidem.

budžeta<sup>41</sup>. Međutim, ugarska vlada dala je svoj pristanak uz izričitu rezervu da se nakon predviđenih plaćanja ostatak vlastitih prihoda Bosne i Hercegovine ne bi mogao uvijek i neograničeno iskorištavati za potrebe uprave i investicije u okupiranim zemljama. Ona je zauzela stanovište da se, ako u narednim godinama dođe do značajnijeg porasta zemaljskih prihoda, ostvareni suficiti upotrijebe za olakšanje tereta okupacije koji snosi Monarhija, i to tako što bi se oni iskorištavali za otplatu zajmova zajedničkim aktivama ili za podmirenje troškova vojne okupacije, na čemu je ugarska vlada posebno insistirala. Istovremeno, ona je sebi zadržala pravo da u pogledu ugovorenog načina plaćanja kamata i amortizacije za zajmove iz aktiva zatraži odobrenje legislative<sup>42</sup>.

Zakonima kojima su 1886, 1889. i 1892. iz zajedničkih aktiva odobreni novi zajmovi Bosni i Hercegovini za izgradnju pruga Mostar — Rama, Rama — Sarajevo i Janjići — Bugojno sa odvojkom Donji Vakuf — Jajce utvrđeno je načelo da se kamate ovih kao i ranijih zajmova iz zajedničkih aktiva za gradnju željezničkih pruga Zenica — Sarajevo i Mostar — Metković plaćaju godišnje iz zemaljskih prihoda (ukupno iz aktiva za navedene pruge bilo je pozajmljeno 21,131.000 forinti, odnosno 42,262.000 kruna), dok su kao amortizacije rate imali da služe čisti poslovni suficiti svih navedenih željezničkih linija. Prema pomenutim zakonima, za amortizaciju zajmova iz zajedničkih aktiva trebalo je da se upotrijebe još eventualni suvišci zemaljskih prihoda<sup>43</sup>, ali praktično posljednje zakonske odredbe nisu imale nikakvog značaja.

U politici izgradnje željezničke mreže Kállay je pri kraju svoje uprave žrtvovao interese Bosne i Hercegovine ciljevima spoljne politike i vojnostrateškim interesima Monarhije. Izgradnja skupih i nerentabilnih strateških linija krajem XIX početkom XX vijeka predstavljala je teško finansijsko opterećenje zemlje. To se negativno odrazilo na djelatnost uprave na planu privrednog i kulturnog razvitka, kao i na stvaranje finansijskih preduslova za odlučnu akciju na planu rješavanja agrarnog pitanja kada je ono došlo u svoj akutni stadij pred prvi svjetski rat. Međutim, i pored takvog konačnog rezultata Kállayeve finansijske politike, Kállayu pripada zasluga što je u međuvremenu, suprotno intencijama ugarske vlade, zemaljska sredstva dobijena stalnim prekoračenjem niže planiranih budžetskih prihoda od realnih ulagao u razvoj privrednog potencijala Bosne i Hercegovine.

Ugarska vlada je više puta konstatovala da se godinama vrši znatno prekoračenje bosanskog budžeta, pa i takvih izdataka koji,

<sup>41</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 480/1885. Taaffe Kállayu 23/7. 1885.

<sup>42</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle KZ XIX od 20/9. 1885, KZ XXII od 8/10. 1885; ABH ZMF Pr BH Nr. 658/1885. Tisza Kállayu 25/9. 1885.

<sup>43</sup> RGBI Nr. 113 od 7/7. 1886. i ug. zak. član XXVI: 1886, RGBI Nr. 24 od 11/2. 1889. i ug. zak. član I: 1889, RGBI Nr. 135 od 28/7. 1892. i ug. zak. član XXII: 1892.

po njenoj ocjeni, nisu spadali u okvir redovne uprave nego su bili posljedica ekspanzivnog pravca razvitka. Ona je tu apostrofirala izdatke za poljoprivredu i zanatstvo, ali takođe i prekoračenje za izgradnju bolnica i rudarstvo. Suvišcima zemaljskih prihoda, koji su npr. po završnom računu za 1893. godinu dosegli cifru od 4,086.958 forinti, 56 1/2 x, a 1894. godine iznos od 4,050.161 f. 64x, raspolagala je bosanskohercegovačka uprava isključivo prema svome nahodanju, dok su se završni računi saopštavali objema vladama tek nakon što ih je sankcionisao vladar. Ugarska vlada je smatrala da ovakav postupak ograničava pa i osujećuje njen uticaj na upravljanje Bosnom i Hercegovinom u smislu Zakona iz 1880. godine. Takav način upravljanja činio je, po ocjeni ugarske vlade, nužnim da se traže vanredni načini pokrića u zajedničkim aktivama čim se u Bosni i Hercegovini pokaže potreba za većim investicijama, kao na primjer u slučaju izgradnje željeznica. Ugarska vlada je godinama ponavljala zahtjev da se Zajedničko ministarstvo finansija kreće samo u okviru odobrenog budžeta, a ako se pojavi potreba prekoračenja i odstupanja onda za to kao za dopuniski dio budžeta treba da traži unaprijed saglasnost obiju vlada, kao i za završne račune prije vladareve sankcije. Ugarska vlada je tražila da se budžetski suficit umjesto za investicije u zemlji preuzme u zajedničke prihode Monarhije i angažuje za vojne izdatke“.

Kállay je izjavljivao da je cilj uprave da postigne da Bosna i Hercegovina svojim prihodima pokriva vojne izdatke. Međutim, on je ponavljao da se samo postepeno može postići da prestanu dotacije Monarhije za vojne potrebe<sup>45</sup> i početkom 1897. godine ukazao je na činjenicu da Bosna i Hercegovina plaća čitav niz izdataka čisto vojne prirode (za kasarne, za puteve do vojnih objekata i dr.) i daje za vojne svrhe proporcionalno više nego Monarhija<sup>46</sup>. Time je Kállay objašnjavao predstavnicima austrijske i ugarske vlade stalno narastanje zemaljskog budžeta, naglašavajući važnost da obje vlade pomažu Bosnu i Hercegovinu u privrednim pitanjima, a posebno je apostrofirao gradnju željeznica. Kállay je smatrao da je pogrešno u razmatranjima zemaljskog budžeta i njegovog suficita

<sup>44</sup> HHStA PA XL Interna K. 294 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 331 od 25/9. 1886; K. 298 GMKPZ 399 od 30/1. 1897; Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle KZ XXXIX od 31/10. 1895, KZ VII od 17/2. 1897.

<sup>45</sup> HHStA PA XL Interna K. 294 Gemeinsame Ministerratsprotokolle K. 294 GMKPZ 331 od 25/9. 1886; K. 298 GMKPZ 399 od 30/1. 1897.

<sup>46</sup> HHStA PA XL Interna K. 298 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 399 od 30/1. 1897. Samo za bosanskohercegovačke trupe plaćeno je u 1896. godini 3,471.222 krune i 93 h., a u 1897. godini 3,717.965 k. i 60 h. iz zemaljskog budžeta. Istovremeno je iz zajedničkih sredstava Monarhije na ime tzv. okupacionog kredita izdato 1896. godine 3,519.000 k., a 1897. godine 3,489.000 k. Ranijih godina iznosi iz zemaljskog budžeta za bosansko herc. trupe bili su manji, dok su sredstva Monarhije za pokriće okupacionih troškova bila veća. O kretanju ovih izdataka u pojedinim godinama, koji su zavisili od unutrašnjih prilika u zemlji i vanjskopolitičke situacije, vidi: Bericht 1913, str. 141—145.

polaziti sa čisto fiskalnog stanovišta. Opravdavajući svoju praksu, on je isticao da se zbog specifičnosti prilika u Bosni i Hercegovini mora šefu uprave pokloniti izvjesno povjerenje<sup>47</sup>. Po njegovom mišljenju, povećanje investicionih izdataka u jednoj tako zaostaloj zemlji kao što je Bosna i Hercegovina bilo je posve motivisano i vrlo poželjno<sup>48</sup>.

Poslije 1897. godine ne susrećemo se sve do poslije aneksije sa primjedbama ugarske vlade na bosanskohercegovački budžet i upotrebu zemaljskih prihoda. To se podudara kako sa povećanjem iznosa zemaljskih sredstava za bosanskohercegovačke trupe, tako i sa preuzimanjem teških obaveza od strane zemlje za izgradnju strateških željezničkih linija.

Kállay je pokazao izvanrednu dovitljivost u finansiranju izgradnje željeznica koristeći se pri tom prihodima zajedničkih aktiva i već gotovih pruga kao hipotekom za nove zajmove.

Ne samo da je otplata kredita podignutog 1885. godine kod Bodencreditanstalta za izgradnju pruge Doboj — Simin-Han u iznosu od 1 milion forinti, tj. 2 miliona kruna, kao i kredita kod iste banke iz 1894. godine u iznosu od 400.000 forinti, tj. 800.000 kruna za uspostavljanje željezničke veze između Gunje i Brčkog dobila zakonski prioritet (RGl 40 ex 1894. od 27. 2. 1893. i ug. zak. čl. IV: 1894) u odnosu na otplatu zajmova iz zajedničkih aktiva, već su taj prioritet dobili i anuiteti bosanskih zajmova koji su uzeti 1895, 1898. i 1902. godine na evropskom novčanom tržištu u ukupnom iznosu od 124,000.000 kruna. Anuiteti tih zajmova imali su karakter redovnih budžetskih izdataka.

Uz pomoć zemaljskog zajma od 24,000.000 kruna iz 1895. godine bili su aktivama u potpunosti vraćeni krediti za izgradnju pruga Zenica — Sarajevo (7,662.000 k.) i Mostar — Metković (3,400.000 k.). Obje pruge bile su rentabilne u svom poslovanju, pa je do njihove potpune otplate njihov poslovni suficit bio angažovan za vraćanje duga zajedničkim aktivama. Kako pruge Mostar — Rama, Rama — Sarajevo i Janjići — Bugojno — Jajce nisu davale nikakvih suvišaka, to su plaćane aktivama samo 3% kamate na kapital od 31,200.000 kruna, investiran u njihovu izgradnju, dok nije dio poslovnog suficita pruge Brod — Zenica, koja je 1895. godine prešla u zemaljsko vlasništvo, počeo da se upotrebljava i za vraćanje duga aktivama. Pri tome se radilo o relativno malim iznosima. Sa preuzimanjem pruge Brod — Zenica u zemaljsko vlasništvo bosanska uprava je preuzela i obavezu da vrati 16,176.747,74

<sup>47</sup> HHSStA PA XL Interna K. 298 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 399 od 30/1. 1897.

<sup>48</sup> Ibidem, K. 294 GMKPZ 331 od 25/9. 1886.

kruna, koliko je Monarhija u nju investirala iz okupacionog kredita. Otplata je trebalo takođe da uslijedi iz prometnog suficita same pruge, ali tek pošto bude vraćen dug zemlje zajedničkim aktivama<sup>47</sup>.

Međutim, i pomenuti način otplate duga zajedničkim aktivama bio je praktično odgođen kada je 1902. godine od konzorcija banaka uzet zajam od 78,000.000 kruna za izgradnju željezničke pruge od Sarajeva do istočne granice. Tom prilikom je zakonom određeno da se iznosi koji su po ranijim zakonskim odredbama bili namijenjeni vraćanju duga aktivama privremeno imaju prvenstveno upotrijebiti za plaćanje kamata i amortizacije novog zajma<sup>48</sup>.

Zajedničkim aktivama su plaćane kamate na ime dugova koji će tokom vremena porasti za još novih 16,000.000 kruna. Ta nova sredstva bila su pozajmljena iz aktiva da bi Bosna i Hercegovina bila u stanju da plaća u prvih 10 godina anuitete bankarskog zajma od 22,000.000 kruna, koji je 1898. godine podignut za gradnju željezničke pruge od Gabele prema Boki Kotorskoj sa odvojcima do Trebinja i u pravcu Gruža, kao i da bi se u navedenom razdoblju pokrивao poslovni deficit ove pruge. Dio, pak, iznosa nove pozajmice koju su aktive dale Bosni i Hercegovini predstavljale su kamate koje su iz zemaljskih sredstava plaćane zajedničkim aktivama na ime zajmova za pruge Mostar — Rama, Rama — Sarajevo i Janjići — Bugojno — Jajce<sup>49</sup>.

Međutim, uskoro poslije aneksije donesena je odluka da se zajedno sa plaćanjem kamata iz sredstava zemaljskog budžeta počne vršiti i otplata zajmova uzetih od zajedničkih aktiva. Prema obračunu izvršenom 1909. godine, Bosna i Hercegovina je za kamate i amortizaciju duga aktivama, koji je tada iznosio 46,780.665,84 k., trebalo kroz narednih 50 godina da plaća godišnje iz budžeta

<sup>47</sup> Za tri godine, 1897, 1898. i 1899, zajedničkim aktivama je vraćeno svega 234.306 k. 92 h. ABH Priv. Reg. Nr. 257/1900. Bemerkungen zum Gesetzentwurf, Kállay 13/11. 1900; HHStA Kabinettsarchiv K. Z. Nr. 1192/1901. Begründung zu dem Gesetzentwurf über den Bau der Eisenbahn von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze; vidi: RGBI Nr. 95 od 8/7. 1895. i ugarzak. čl. XXXVIII: 1895; RGBI Nr. 106 od 15/7. 1895 i ug. zak. čl. XL: 1895.

<sup>48</sup> U tu svrhu po Zakonu iz 1902. godine imali su da služe poslovni suficiti pruga Mostar — Sarajevo, Janjići — Bugojno — Jajce, kao i odgovarajući dio poslovnog suviška pruge Brod — Zenica. Kako su prve dvije pruge bile deficitarne u svom poslovanju, to su praktično i za plaćanje anuiteta za istočnu prugu bila na raspolaganju samo sredstva iz poslovnog suficita pruge Bos. Brod — Zenica. RGBI 118 od 8/6. 1902. i ug. zak. čl. Nr. XIII: 1902. Kao napomene 42 i 49.

<sup>49</sup> RGBI Nr. 122 od 7/7. 1898. i ug. zak. čl. XXIV: 1898; ABH Priv. Reg. Nr. 257/1900. Bemerkungen zum Gesetzentwurf, Kállay 13/11. 1900; HHStA, Kabinettsarchiv KZ Nr. 1192/1901. Bemerkungen zu dem Gesetzentwurf. . .

sumu od 1,816.000 kruna<sup>52</sup>. Ova suma bila je unesena u zemaljski budžet za 1910. godinu bez posebne podjele na iznos za kamate i iznos za amortizaciju, dok su u budžetu za 1911. godinu kamate bile iskazane u visini od 1,370.546,73 k., a amortizacija u iznosu od 445.453,27 k<sup>53</sup>.

Počevši od 1912. godine bosanskohercegovačka uprava trebalo je da u toku narednih 48 godina plaća aktivama iznos od 1,816.000 kruna godišnje podijeljen u dvije semestralne rate, i to 1. januara i 1. jula svake godine. Plaćanje prve rate dospijevalo je 1. jula 1912, a posljednje 1. januara 1960. godine, kada je imao biti u potpunosti vraćen dug zajedničkim aktivama<sup>54</sup>.

Pedasetogodišnja renta od 1,816,000 kruna, koju je Bosna i Hercegovina na ime anuiteta plaćala zajedničkim aktivama, bila je upotrijebljena za pokriće kamata i amortizaciju predujma koji je Zajedničko ministarstvo finansija u ime obiju država Monarhije podiglo 1909. godine kod grupe banaka da bi na taj način namirilo dio sredstava potrebnih za isplatu odštete Turskoj za aneksiju<sup>55</sup>. Tako je aktiviranje otplate duga zajedničkim aktivama bilo direktno povezano sa olakšanjem tereta Monarhiji da snosi troškove aneksije Bosne i Hercegovine.

<sup>52</sup> ABH Priv. Reg. Nr. 715/1912. Communique über Kontokorrentvorschuss (turk. Schuld). Uz telegram Potiorekov Bilinskom od 23/7. 1912. Bosanskohercegovačka uprava pozajmila je iz zajedničkih aktiva slijedeće iznose za izgradnju željezničkih pruga:

Zenica — Sarajevo	7,662.000 kruna
Mostar — Metković	3,400.000 kruna
Mostar — Rama	5,600.000 kruna
Rama — Sarajevo	11,000.000 kruna
Lašva — Bugojno — Jajce	14,600.000 kruna
Gabela — Trebinje	16,000.000 kruna

To ukupno iznosi . . . . . 58,262.000 kruna

Od toga je do kraja 1909. godine bilo vraćeno . . . . . 11,481,334,16 kruna, tj. cijeli iznos duga za pruge Zenica — Sarajevo i Mostar — Metković i 419.334,16 k. za prugu Mostar — Rama.

Preostali dug zajedničkim aktivama odnosio se na kraju 1909. godine na pruge:

Mostar — Rama	5,180.665,84 kruna
Rama — Sarajevo	11,000.000 kruna
Lašva — Bugojno — Jajce	14,600.000 kruna
Gabela — Trebinje	16,000.000 kruna

Ukupno: 46,780.665,84 kruna

Стенографски извјештаји о сједницама босанско-херцеговачког Сабора (у даљем тексту Стен. извјештаји...) год. 1910, I засједање, Свезак I, Сарајево 1910, стр. 453—456.

<sup>53</sup> Ibidem; Стен. извјештаји..., Год. 1910/1911, I Засједање, Свезак III, стр. 1312. До краја 1911. године Босна и Херцеговина је за камате на име узетих позајмица платила активима укупно 24,775.552 k. 41 h. Bericht 1913, стр. 93.

<sup>54</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 504/1913. Zemaljska vlada ZMF 5/4. 1913, ZMF Zem. vladi 17/4. 1913.

<sup>55</sup> ABH Priv. Reg. Nr. 715/1912. Communique über Kontokorrentvorschuss (turk. Schuld) uz telegram Potiorekov Bilinskom od 23/7. 1912.

Za prenapregnuti budžet anektirane zemlje vraćanje duga aktivama predstavljalo je novo finansijsko opterećenje. Ono je padalo tim teže što nije rješavan, i to opet prvenstveno zbog držanja ugarske vlade, opravdani bosanski zahtjev za povećanje carinskog averzuma. Nije se takode izlazilo u susret ni molbama Zemaljskog savjeta da se smanji teret vojnih izdataka koje je snosila zemlja, kao ni želji da Monarhija preuzme plaćanje anuiteta zajmova uzetih kod banaka u ukupnom iznosu od 100 miliona kruna za izgradnju strateških pruga od Gabele prema dalmatinskoj granici i Trebinju i od Sarajeva prema istoku, koje su još bile i deficitarne. I minimalni zahtjevi Zemaljskog savjeta da austrijska i ugarska vlada djelomično preuzmu deficit strateških željeznica, kao i traženje da se otpisom duga aktivama olaška zemlji plaćanje anuiteta za strateške pruge ostali su bez odgovora<sup>56</sup>. Rate zajedničkim aktivama plaćane su redovno do propasti Monarhije, kao i anuiteti ostalih bosanskohercegovačkih zajmova<sup>57</sup>. Prilikom svoje posjete Sarajevu u jesen 1912. godine poznati austrijski političar

<sup>56</sup> Izdaci zemlje za bosanskohercegovačke trupe porasli su u razdoblju od 1883. do 1912. godine od 213.000 na 7.167.706 k. godišnje. U 1911. godini ti izdaci su predstavljali 8,5% zemaljskog budžeta. Kad se tome pridodaju i troškovi za žandarmeriju od preko 4 1/2 miliona kruna, onda se ukupni teret vojnih izdataka Bosne i Hercegovine penjao na blizu 11 1/2 miliona kruna (11.423.628 k.) i iznosio je 14,3% od cijelog budžeta u 1911. godini. Po proračunu Zemaljskog savjeta, to opterećenje u Austro-Ugarskoj (za vojsku, mornaricu, domobranstvo, žandarmeriju) iznosilo je 12,6%, tj. bilo je niže za 1,7% nego u Bosni i Hercegovini. Da ne bi Bosna plaćala za vojsku više nego Monarhija, Zemaljski savjet je tražio da se bosanskohercegovačke trupe, koje su inače bile sastavni dio oružanih snaga Monarhije, izdržavaju iz zajedničkih sredstava i da se na Bosnu primijeni kvotni ključ koji je važio u pogledu doprinosa zajedničkim izdacima za Austriju i Ugarsku. U tom slučaju zemlja bi snosila 1,8% od zajedničkih izdataka, odnosno 4,9 miliona kruna. To bi za Bosnu značilo uštedu od 2 miliona kruna. Dalje je traženo da Monarhija preuzme plaćanje kamata, amortizacije i prometnog deficita strateških pruga u iznosu od oko 5 1/2 miliona kruna (3.790.032 k. godišnje na ime kamata i amortizacije i 193.000 k. na ime prometnog deficita za prugu Sarajevo — istočna granica; 1.067.794 k. godišnje na ime kamata i amortizacije i 368.000 k. na ime prometnog deficita za prugu Gabela — zemaljska granica, Hum — Trebinje. — Ukupno: 5.418.826 kruna). Osim toga, zahtijevano je da Monarhija refundira Bosni 361.000 kruna godišnje na ime troškova carinske režije i povećā carinski averzum za 2,7 miliona kruna godišnje, za koliko je zemlja bila prikraćena. KA MKSM Sep. Fasc. 93, Persönliche Vormerkungen Potioreks. II vom 26 Jänner 1912. Memoranden des bosnisch-herzegovinischen Landesrates. Beilage 1,2 u. 3.

<sup>57</sup> Krajem 1913. godine bosanskohercegovačka uprava iskazala je ovo ukupno dugovanje:  
fundirani dugovi 161,121.689 kruna (anuitet 7,722.269 k.)  
viseći dugovi 22,077.768 kruna.  
Ukupno 183,188.457 kruna. — F. Hauptmann, *Finansiranje bosansko-hercegovačkog željezničkog programa iz godine 1913*, Radovi I, izd. Filozofskog fakulteta u Sarajevu, Sarajevo 1963, str. 120. i dalje. O dugovima Bosne i Hercegovine koje je poslije sloma Monarhije preuzela Jugoslavija i o problemu njihove otplate vidi: Compas, *Finanzielles Jahrbuch*, 1932, Jugoslawien, Wien 1932, str. 100—144, bilj. 1; Compas 1941, Jugoslawien, str. 201—204.

Joseph Redlich zabilježio je da se sa raznih strana čuju gorke izjave kako je Monarhija za 10 helera, koje je dala zemlji, uvijek tražila 20 helera nazad<sup>53</sup>.

Međutim, Austrija i Ugarska su pred prvi svjetski rat preuzele obavezu da po kvotnom ključu (63,6 : 36,4%) snose 2/3 troškova realizacije novog zamašnog željezničkog programa, koji je trebalo da košta 270 miliona kruna. Bilo je predviđeno uspostavljanje dvije normalnotračne linije, i to linije u dolini Bosne, od Šamca do Sarajeva, i linije od Banje Luke, preko Jajca, Bugojna i Rame, do Mostara. Program je takođe obuhvatio normalizaciju pruge Doboj — Tuzla, izgradnju normalne pruge Tuzla — Brčko sa ogrankom prema Bijeljini i Rači i uskotračne pruge Bugojno— Aržano. Posebno, samo na teret Bosne, trebalo je da se izgradi normalna pruga od Bosanskog Novog do Bihaća. Ostvarenje ovog programa bilo je ometeno izbijanjem prvog svjetskog rata<sup>54</sup>.

Obaveza koju su obje države Monarhije preuzele u pogledu učešća u finansiranju bosanskohercegovačkog željezničkog programa mogla je u stvari tek da predstavlja indirektnu kompenzaciju za izgradnju strateških pruga i za već postojeća finansijska potraživanja Bosne i Hercegovine prema Monarhiji<sup>55</sup>.

Pored ovog sažetog osvrtu na politiku finansiranja izgradnje željeznica u Bcsni i Hercegovini u Kállayevo doba i na njene posljedice, koje su prevazišle granice Kállayeve ere, mi ćemo se problemom finansiranja još detaljnije baviti kad bude govora o pojedinim željezničkim prugama.

### 3. IZGRADNJA PRUGE JANJICI — BUGOJNO SA OGRANKOM DONJI VAKUF — JAJCE I USPOSTAVLJANJE ŽELJEZNIČKE VEZE PREKO SAVE IZMEĐU GUNJE I BRČKOG

Nakon što je počela izgradnja dijela pruge od Mostara do ušća Rame (1886. godine) i tako se bližila kraju realizacija željezničkog povezivanja Sarajeva sa obalom Jadrana, austrijski ministar trgovine markiz v. Bacquehem pokušao je, po nalogu carevom, is-

<sup>53</sup> Das politische Tagebuch Joseph Redlichs-Schicksaljahre Österreichs 1908—1919 (Bearbeitet von Fritz Fellner) Bd I, Wien 1953, str. 160.

<sup>54</sup> Vidi: F. Schmid, op. cit., str. 604. i dalje; F. Lange, op. cit., str. 1108. i dalje; F. Hauptmann, *Finansiranje bosansko-hercegovačkog željezničkog programa...*, str. 121. i dalje.

<sup>55</sup> Svota koju su obje države Monarhije imale da plaćaju na ime zajmova za nove željeznice iznosila je već u prvoj godini 4,858,086 k. tj. onoliko koliki je bio i iznos koji je Bosna i Hercegovina plaćala za kamate i amortizaciju ranije uzetih zajmova za dvije strateške pruge. Suma od 10,458,086 kruna, na koliko je trebalo da se u trećoj godini popne doprinos Austrije i Ugarske za otplatu zajma za nove željezničke pruge (F. Hauptmann, *Finansiranje bosansko-hercegovačkog željezničkog programa*, str. 122, 123), bila je otprilike jednaka sumi ukupnih potraživanja Bosne od Monarhije koja su postavljena od strane Zemaljskog savjeta. Kao napomena 56.

pitati mogućnost učešća Bosne i Hercegovine u finansiranju pruge Knin — Novi. Da bi se pomoglo ostvarenje ovog projekta i uspostavila željeznička veza Dalmacije sa Monarhijom preko zapadne Bosne, počela je izgradnja 19,7 km duge pruge od Siverića do Knina, koja je dovršena 7. aprila 1888. godine. Želja za produženjem gradnje ove pruge došla je do izražaja u molbi dalmatinskih poslanika Carevinskog vijeća upućenoj caru, kao i u rezoluciji Poslaničke kuće usvojenoj prilikom debate o budžetu za 1887. godinu. Međutim, zajednički ministar finansija Benjamin Kállay zadržao je i dalje negativan stav u pogledu učešća bosanskohercegovačke uprave u finansiranju unske pruge. On je to krajem 70-ih godina motivirao okolnošću što će troškovi dovršenja pruge iz doline Neretve do Sarajeva, kao i željezničke linije Doboja — Simin-Han tako opteretiti zemaljske finansije da će njihovo dalje opterećenje biti u dogledno vrijeme nemoguće<sup>1</sup>.

Međutim, kada se uskoro postavilo na dnevni red pitanje izgradnje željezničke pruge iz doline rijeke Bosne prema Splitu, Kállay je u pogledu finansijskih mogućnosti Bosne i Hercegovine zauzeo sasvim drugačije stanovište, koje je bilo suprotno prethodno izraženim pesimističkim prognozama. U stvari, u Kállayevoj politici gradnje željeznica tada je odlučujuću ulogu igrala njegova ocjena ekonomskog značaja pojedinih pruga za privredu Bosne i Hercegovine. Kállay je tada općenito bio protiv toga da zemaljska uprava snosi troškove gradnje željeznica koje bi vodile kroz periferne krajeve na zapadu Bosne. Tako je on odbacio i ideju da zemaljska uprava preuzme troškove bosanskog dijela željezničke linije koja bi išla od Senja preko Bihaća na Novi, eventualno na Banja Luku, a za čiju se realizaciju zalagala Trgovačka i obrtnička komora u Senju. Kállay je to učinio sa obrazloženjem da bi pruga doticala beznačajne i u proizvodima siromašne predjele zemlje<sup>2</sup>.

Budući da nije moglo doći u obzir angažovanje finansijskih sredstava Bosne i Hercegovine za željezničku prugu Knin — Novi, sama Monarhija trebalo je da pribavi 20 miliona forinti, koliko je tada bilo proračunato da će koštati izgradnja pruge. Međutim, ugarska vlada, sa kojom je tada pregovarao markiz v. Bacquehem, ne samo da je odbila svako učešće u finansiranju unske pruge, nego nije bila spremna ni dati eventualno svoju saglasnost da se u tu svrhu upotrijebe zajedničke aktive. Ona je projekt smatrala veoma štetnim po interese riječke luke i za saobraćaj na južnim linijama ugarskih željeznica. Ugarska vlada se istovremeno pozivala i na uzus po kome troškovi gradnje željeznica važnih u vojnom pogledu padaju na teret onog upravnog resora preko čijeg područja prolazi pruga<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> HHStA, Kabinettsarchiv KZ Nr. 359/1888. Vortrag des Handelsministers Marquis v. Bacquehem 22. Jänner 1888.

<sup>2</sup> HHStA, Kabinettsarchiv KZ Nr. 1845/1890. Vortrag des ung. Handelsministers v. Baross, Budapest, 27/4. 1890.

<sup>3</sup> Kao napomena 1.

U takvoj situaciji jedina mogućnost da se izgradi unska pruga bila je da Cislajtaniya preuzme na sebe sve troškove, mada bi od oko 177 km cijele pruge otprilike samo 20 km išlo preko njenog teritorija. To austrijska vlada nije u principu smatrala opravdanim, s obzirom na državopravni status Bosne i Hercegovine kao austro-ugarskog okupacionog područja, u kome se, po njenoj ocjeni, moglo investirati samo na zajednički trošak. Osim toga, ona je početkom 1888. godine ukazivala na nepovoljnu finansijsku situaciju u Austriji i kao poseban argument protiv preuzimanja jednog takvog opterećenja isticala da Ministarstvo rata ne smatra izgradnju ove vojnički značajne linije neposredno hitnom<sup>4</sup>.

Ovakav stav vojnih vlasti bio je rezultat tadanjeg povoljnog stanja austro-italijanskih odnosa, osobito poslije obnavljanja Trojnog saveza 1887. godine i obrazovanja Sredozemne Antante od strane Engleske, Italije i Austro-Ugarske u cilju održavanja status quo-a na Mediteranu. Imanentne suprotnosti između interesa Italije i Austro-Ugarske ispoljiće se u punoj mjeri tek početkom XX vijeka, što će onda dati povoda vojnim krugovima da zaoštre pitanje uspostavljanja željezničke veze sa Dalmacijom. Međutim, ranije, u godinama poslije izbijanja bugarske krize (1885), kada je zbog zaoštavanja austro-ruskih odnosa na Balkanu postojala opasnost od rata sa Rusijom, austro-ugarsko Ministarstvo rata i Generalštab dali su prioritet daljoj izgradnji odnosno poboljšanju strateških željezničkih linija u pravcu ruske granice. Povećanje kapaciteta željezničkih linija u pravcu Galicije bilo je povezano sa znatnim izdacima koji su pali na teret austrijskih i ugarskih finansija, nakon što je u tom pogledu bio savladan otpor ugarske vlade<sup>5</sup>. Preduzete vojne mjere u doba krize bile su praćene povećanjem i zajedničkih izdataka za vojsku, te odobravanjem specijalnih kredita, od kojih su neki, kao oni za izgradnju utvrđenja, bili namijenjeni podizanju fortifikacija ne samo u Galiciji nego i u graničnim predjelima Bosne i Hercegovine, u području Trebinja, Bileće i Mostara, a nešto kasnije (1889) posvećena je bila posebna pažnja i gradnji utvrđenja oko Sarajeva<sup>6</sup>.

Austrijski ministar trgovine markiz v. Bacquehem došao je krajem 80-ih godina XX vijeka do zaključka da bi se željeznička veza Cislajtaniya sa Dalmacijom mogla ostvariti sredstvima okupiranih zemalja ako bi se pri tom više povelu računa o njihovim privrednim interesima. Stoga je on dao inicijativu da se ispita mo-

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> O problemu finansiranja gradnje strateških željezničkih linija prema Galiciji i stavu ugarske vlade — HHStA Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle KZ XXIX od 25/10. 1887, XXX od 26/11. 1887. i XXXII od 22/12. 1887; vidi: I. K o n t a, op. cit., str. 376—377; umjesto 33 voza dnevno u godini 1881, mogla su u 1890. voziti prema Galiciji dnevno 132 voza. O. Regele, Feldmarschal Conrad, Auftrag und Erfüllung 1906—1918. Wien — München 1955, str. 215.

<sup>6</sup> HHStA PA XL Interna Gemeinsame Ministerratsprotokolle. Inhalts-Auszug 1867—1897.

gućnost građenja, umjesto unske pruge, jedne željezničke linije čija bi trasa vodila dublje preko bosanskog teritorija. Prvobitno imale su se u vidu dvije varijante produženja dalmatinske željeznice, i to: 1. od Knina dolinom Sane preko Ključa i Sanskog Mosta do Prijedora i 2. od Knina dolinom Vrbasa do Banje Luke.

Austrijska vlada imala je jedno kraće vrijeme (1889—1892) u svom željezničkom programu uspostavljanje veze sa Dalmacijom linijom Knin — Prijedor i o tome je povelila pregovore sa Kállayem<sup>7</sup>. Rezultat ovih pregovora bio je da je Zemaljska vlada u Sarajevu izradila generalni projekt za normalnu željezničku prugu koja bi vodila trasom od Knina prema Maleševcima, a onda pretežno u sjeveroistočnom pravcu preko Preodca, Crne Gore i Borovca prema Ključu i dolinom Sane na sjever preko Vrhpolja i Sanskog Mosta do Prijedora. Ovaj projekt Zajedničko ministarstvo finansija poslalo je austrijskoj vladi u oktobru 1891. godine<sup>8</sup>.

Po ocjeni Generalne inspekcije austrijskih željeznica, podneseni projekt bio je neizvodljiv kako zbog abnormalno visokih troškova gradnje (27,655.800 forinti, tj. 131.650 forinti po kilometru), tako i zbog toga što bi očekivani rentabilitet pruge bio posve nepovoljan. Njena trasa dugo 253 km, od toga 210 km u Bosni, bila bi duža za 73 km od one koju je 1889. projektovala Generalna inspekcija austrijskih željeznica. Upravo dužina trase, kao i okolnost da bi ona prolazila područjem sa vrlo nerazvijenim saobraćajem, uz ostale negativne elemente projekta, bili su razlozi što je projekat austrijska vlada odbacila. Ona je preporučila da se prilikom preduzimanja novih studija vodi računa o dobijanju kraće i u tehničkom i komercijalnom pogledu povoljnije trase. Pri tome je predlagala da se u cilju smanjenja troškova gradnje i podizanja rentabiliteta pruge primijeni mješoviti athezioni i zupčanički sistem vuče, kao i uskotračni kolosijek<sup>9</sup>, očito ispuštajući iz vida teškoće i troškove koji bi nastali zbog dvostrukog pretovara u Kninu i Prijedoru sa normalnog na uskotračni kolosijek, i obratno.

Evidentno je, međutim, da bosanskohercegovačka uprava nije tada uopšte ozbiljno pomišljala na realizaciju željezničke veze Knin — Prijedor. Štaviše, ona je morala unaprijed znati da je projekt pomenute pruge, koji je sama dala da se izradi, neizvodljiv. S druge strane, zajednički ministar finansija Kállay, imajući u vidu privredni razvoj okupiranog područja, pokrenuo je upravo

<sup>7</sup> Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Hauses der Abgeordneten des österreichischen Reichsrates im Jahre 1890. Sitzung de X Session am 17. Mai 1890, str. 15766, 15767; Zv. Jelinović, op. cit., str. 117.

<sup>8</sup> VAW HM Fasc. BH 1891, Nr. 9891/1891. Baequehem Taaffeu 24/8. 1891; ABH Pr BH Nr. 1571/1900. Bahnverbindung gegen Spalato.

<sup>9</sup> ABH Pr BH Nr. 1571/1900. Bahnverbindung gegen Spalato; VAW HM Fasc. BH 1891. Aeusserung der. k. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen, Wien, 12/3. 1892.

<sup>10</sup> AVAW MP Nr. 553/1892. Baequehem Taaffeu 5/6. 1892. Taaffe Kálayu 10/6. 1892.

početkom 1891. godine pitanje izgradnje uskotračne željezničke pruge iz doline rijeke Bosne kod Janjića preko Travnika, Donjeg Vakufa i Bugojna do bosansko-dalmatinske granice, sa odvojkom od Bugojna do Jajca. Austrijska vlada trebalo je da prugu produži u Dalmaciji do Splita<sup>11</sup>. Uskoro potom Kállay je nagovijestio i interes Bosne da se svojevremeno željeznička pruga od Jajca produži do Prijedora. Time je on stavio u izgled realizaciju željezničke rute Split — Bugojno — Jajce — Prijedor kao nadomjestak za ranije projekte povezivanja zapadnog dijela Monarhije sa Dalmacijom<sup>12</sup>. Međutim, ostvarenje i ove zamisli naići će na velike političke i finansijske teškoće, pa će ona biti samo djelimično realizirana.

Inicijativu za izgradnju pruge prema Splitu Kállay je preduzeo u vrijeme kad je neposredno predstojalo puštanje u promet cijele željezničke linije Sarajevo — Metković. On je smatrao da jedan od najznačajnijih zadataka uprave mora biti dalja izgradnja željezničke mreže, ukazujući na okolnost da dotada izgrađene željezničke pruge ostavljaju sasvim po strani srednji dio zapadne Bosne<sup>13</sup>. Ovo bogato područje bilo je dotada skoro sasvim neiskorišćeno. Izgradnja jedne pruge koja bi išla od željezničke linije u dolini rijeke Bosne prema zapadu i omogućila izvoz prirodnih bogatstava, naročito iz bogate doline Vrbasa, trebalo je da, po ocjeni austrougarske uprave, ima dalekosežan značaj za privredni razvoj okupiranog područja<sup>14</sup>.

Znato više nego druge zemlje, Bosna i Hercegovina je cjelokupnom ekonomskom politikom uprave bila upućena na iskorišćavanje prirodnih bogatstava i njihovo plasiranje na inostrana tržišta. Izvoz u pravcu sjevera zauzimao je dominirajuće mjesto u eksportu skoro svih bosanskih proizvoda. Po ocjeni uprave, nije se mogla u susjednim istočnim i jugoistočnim zemljama sa sličnom privrednom strukturom tražiti prođa za bosanske sirovine, ali je niz bosanskih proizvoda mogao u Dalmaciji naći prirodno tržište ili se preko nje izvesti na prekomorska tržišta. Međutim, uslov za konkurentnu sposobnost bio je jeftin transport. Željeznička veza preko Metkovića pokazala se ubrzo nedovoljnom. Ona je prvenstveno služila za robni saobraćaj iz Hercegovine, dok je za masovni robni promet iz zapadne Bosne prema moru, i nakon izgradnje pruge do Bugojna i Jajca, dolazila u obzir samo u ograničenom obimu. Stoga se smatralo da će tek gradnja pruge do Splita omogućiti da se pod povoljnijim uvjetima dosegne tržište. Pri tome se isticalo da je Split, kao najveći grad Dalmacije, koji od svih dalmatinskih gradova pokazuje najveći polet, po svom položaju na obali i sa

<sup>11</sup> ABH Pr BH Nr. 1571/1900. Bahnverbindung gegen Spalato; AVAW MP Nr. 194/1891. Kállay Taaffe 23/2. 1891.

<sup>12</sup> ABH Pr BH Nr. 1571/1900. Bahnverbindung gegen Spalato; HHStA, Kabinettsarchiv, KZ Nr. 808/1892. Vortrag des Handelsministers Marquis Bacquehem 22/2. 1892, isto u VAW HM 1892. Fasc. BH P. Z. 10.604/92.

<sup>13</sup> AVAW MP Nr. 194/1891. Kállay Taaffe 23/2. 1891.

<sup>14</sup> 429. der Beilagen zu den sten. Protokollen des Abgeordnetenhaus — XI Session 1892.

svojom prostranom sigurnom lukom već od »prirode pozvan« da postane važno trgovište zaleđa, a naročito centralnog dijela zapadne Bosne. Ukazivalo se na veliko bogatstvo ovog područja u stoci, drvetu, rudama, uglju, žitu i dr. Specijalno se računalo sa izvozom ugljena iz Bosne za snabdijevanje obalne plovidbe i izvoz u Italiju<sup>15</sup>.

Prilikom projekotvanja trase imalo se u vidu bogatstvo krajeva kroz koje je pruga trebalo da prolazi. Od Janjića u dolini rijeke Bosne pruga je trebalo da ide dolinom Lašve do Travnika, koji je kao sjedište okruga bio ujedno i centar područja bogatog svim vrstama prirodnog blaga. Tu se u prvom redu ukazivalo na enormno bogatstvo zeničkog ugljenog bazena, koji se pruža na 10 km širine sjeverno od Travnika, i na velike naslage uglja u neposrednoj blizini ovog grada, zatim na bogata nalazišta antimona i žive, kao i na crnogorične šume na Štitu i Zec-planini, na ovčarstvo na planini Vlašiću, odakle će se ovčarski proizvodi lakše plasirati na tržište po izgradnji pruge<sup>16</sup>.

Pruga je preko Komara trebalo da pređe vododijelnicu i spusti se u plodnu naseljenu dolinu gornjeg Vrbasa kod Donjeg Vakufa. Odatle bi se odvajao jedan krak do Jajca, koje je zbog terenskih prilika (početak kanjona Vrbasa) bilo privremeno određeno kao sjeverna krajnja tačka pruge. Pri tome je ukazivano i na bogata rudna ležišta u brdima koja okružuju dolinu Vrbasa, a naročito na ležište manganove rudače, piritu i halkopiritu, te na okolnost da je zbog nepovoljnih transportnih prilika dotada samo rudarska zadruga »Bosnia« iskorišćavala u malom obimu bakarnu rudu u blizini Jajca<sup>17</sup>.

Pored odvojka prema Jajcu, trebalo je od Donjeg Vakufa trasa uskotračne željezničke pruge, koju je namjeravala izgraditi bosanskohercegovačka uprava, da ide prema jugu i preko Bugojna, najznačajnijeg mjesta u gornjoj dolini Vrbasa, da dopre do granice Dalmacije kod Aržana. Visoravni Kupres, Županjac i Buško blato, preko kojih je nova pruga trebalo da prolazi, obilovale su planinskim pašnjacima. Na njima je bilo razvijeno stočarstvo i od pruge se očekivalo da će olakšati izvoz stoke i sijena iz ovih krajeva<sup>18</sup>.

Okupaciona uprava očekivala je od pruge i znatne koristi u administrativnom i političkom pogledu. Okružna mjesta Travnik, Banja Luka i Bihać bila su bez neposredne željezničke veze sa glavnim gradom zemlje — Sarajevom. Travnik je bio udaljen od željezničke linije u dolini Bosne koji sat vremena putovanja cestom, dok je iz Banje Luke bilo moguće doći u Sarajevo željeznicom preko Hrvatske. Pošta je putovala od Sarajeva do Banje Luke i Bihaća tri do šest dana, a zimi i više, što je imalo nepovoljan uticaj na rad uprave. Izgradnjom planirane pruge Travnik bi se direktno povezao željeznicom sa Sarajevom, a predviđalo se da bi, nakon dovršenja relativno kratke ceste Banja Luka — Jajce, bilo skra-

<sup>15</sup> Ibidem; HHStA, Kabinettsarchiv, KZ Nr. 1192/1901.

<sup>16</sup> Kao napomena 14.

<sup>17</sup> Ibidem.

<sup>18</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, KZ Nr. 1192/1901.

ćeno i putovanje pošte do Banje Luke za jedan, a do Bihaća za dva dana. Tri udaljena sreza Livno, Županjac i djelimično Glamoč bila bi prugom povezana sa Sarajevom. Osim toga, s pravom se očekivalo da će pruga izvršiti civilizatorski i kulturni uticaj na krajeve kroz koje će prolaziti<sup>19</sup>.

Kállayeva inicijativa da bosanskohercegovačka uprava gradi prugu od željezničke linije u dolini rijeke Bosne do dalmatinske granice, koju bi austrijske vlasti produžile do Splita, objeručke je podržana u Dalmaciji kako od javnosti i Sabora, tako i od namjesnika Emilija Davida pl. od Rhonfelda. U pismu upućenom predsjedniku austrijske vlade grofu Taaffeu početkom 1891. on se žalio kako se nisu ostvarile nade Dalmacije u pogledu razvitka saobraćaja i trgovine sa Bosnom i Hercegovinom koje su se javile poslije okupacije. Nasuprot tome, došlo je do opadanja trgovačkog prometa budući da je zbog novootvorenih komunikacija u okupiranom području trgovina uzela drugi pravac, pa se Dalmacija sve više otuđivala od svog zaleđa. Propadanje brodarstva nanijelo je težak udarac privredi Dalmacije. Stanovništvo je onda posvetilo glavnu pažnju obradi zemljišta i u tome tražilo poboljšanje svoga ekonomskog položaja. Prepreku u tom pogledu predstavljao je nedostatak saobraćajnih veza kojima bi se poljoprivredni i drugi proizvodi iz Dalmacije brzo i bez većih troškova dopremili na tržište. Po mišljenju dalmatinskog namjesnika Davida, u situaciji opšte stagnacije na svim privrednim područjima bilo je najhitnije potrebno izgraditi jednu željezničku prugu koja bi Dalmaciju povezala kako sa okupiranim područjem, tako i sa Monarhijom. Istovremeno on je smatrao, ako se privremeno ne bi mogla ostvariti veza dalmatinskih željeznica a naročito veza Splita sa željezničkom mrežom Monarhije izgradnjom linije Knin — Novi, da bi bila nezaobilazna potreba realizovati bar projekat željezničke pruge Split — Janjčići, pa je tražio od austrijske vlade da upotrijebi sva sredstva kako bi došlo do njenog ostvarenja<sup>20</sup>.

Kada je Dalmaciju pogodila tzv. vinska klauzula u trgovinskom ugovoru sa Italijom 1891. godine, koja će zajedno sa filokserom nanijeti veliku štetu glavnoj poljoprivrednoj kulturi Dalmacije — vinogradarstvu, u Dalmatinskom saboru je jednoglasno prihvaćen prijedlog da vlada s, obzirom na potrebu direktnog izvoza dalmatinskog vina, pospješi ostvarenje želje Sabora izražene 3. avgusta 1889. godine u pogledu povezivanja Dalmacije sa austro-ugarskom i bosanskom željezničkom mrežom<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Ibidem; kao napomena 14.

<sup>20</sup> VAW HM Fasc BH 1891. Nr. 9891/1891. Emilije David v. Rhonfeld Taaffeu 18/2. 1891.

<sup>21</sup> Već 1889. Dalmatinski sabor je uz želju za realizaciju projekta Knin — Novi prihvatio i prijedlog dra Bulata da se vlada zauzme kako bi Sarajevo bilo što prije spojeno željezničkom prugom sa Splitom. Prijedlog je bio podnesen u vezi s izjavom Kállayevom u finansijskom odboru austrijske delegacije da bi Split bio mnogo pogodniji od Metkovića za uvoz i izvoz Bosne i Hercegovine. Naše željezničko pitanje. Spomenica spljetske trgovačke i obrtničke komore za visoko c. k. Ministarstvo trgovine. U Spljetu 1893, str. 5; Zv. Jelinović, op. cit., str. 222.

Privredni krugovi u Splitu previše su optimistički gledali na ekonomske koristi od realizacije spoja sa bosanskim željeznicama putem linije Split — Janjići. Oni su joj već tada davali širi internacionalni značaj. Polazeći od toga da će njome Dalmacija biti spojena ne samo sa Bosnom nego i sa Istokom i da će Split postati jadranska luka najbliža Crnom moru [Split — Janjići — Brod — Beograd — Niš — Solun (1.390 km), Carigrad (1.790 km), Varna (1.660 km)], Splitska trgovačka i obrtnička komora smatrala je da bi Split mogao biti prikladna tačka za tranzit proizvoda balkanskih zemalja preko Jadranskog i Sredozemnog mora i u skoroj budućnosti igrati onu ulogu koju je u staro doba imao obližnji Solin<sup>22</sup>.

U pogledu perspektive izvoza pojedinih dalmatinskih proizvoda posebno se očekivao porast eksporta vina u Bosnu, koje se tada transportovalo pomoću tovarne stoke. Izražavana je nada da će po izgradnji linije Split — Janjići i kvalitetno dalmatinsko maslinovo ulje naći dobru prođu na Balkanu. Od željeznice se očekivalo da će doprinijeti smanjenju troškova transporta i povećanju plasmana slane ribe u buradima, koja se mnogo trošila po balkanskim i podunavskim zemljama. U pogledu izvoza iz Bosne splitski privrednici su pridavali osobiti značaj proizvodima šumarstva i ukazivali na mogućnost njihovog uskladištenja u Splitu, kao i na činjenicu da je tada Dalmacija morala nabavljati drvo preko Trsta i Rijeke. Osim toga, i oni su smatrali da će postojeća trgovina stokom iz Bosne po izgradnji pruge znatno porasti<sup>23</sup>.

Međutim, iako je svesrdno podržavala realizaciju željeznickog povezivanja Splita sa centralnom Bosnom i preko nje sa željezničkom mrežom Monarhije, Splitska trgovačka i obrtnička komora zauzela je 1893. godine stav da će i nakon ostvarenja pome-

<sup>22</sup> Naše željezničko pitanje... , str. 9. i dalje.

<sup>23</sup> Prema službenim podacima, u 1892. godini došlo je iz Bosne pravcem Sinj — Split: 416 konja, 23 magarca, 27 mazgi, 5.873 goveda, 479 teladi, 20.259 ovaca i koza, 23.555 janjadi i jaradi. Od toga je izvezeno u Italiju: 176 konja, magaraca i mazgi, 45 goveda i teladi; u Trst je izvezeno 3.417 goveda i 2.484 grla sitne stoke. Ibidem.

Ukupan saobraćaj preko bosansko-dalmatinske granice iznosio je u 1899. godini 198.050 met. centi, i to preko granične stanice Arežin Brijeg — 4.761 mtc, Vaganj (Livno) — 40.854 mtc, Ljubuški — 9.646 mtc, Gorica — 7.181 mtc, Doljani — 37.258 mtc, Trebinje — 96.122 mtc, Grab — 2.228 mtc. Očekivalo se da bi za željezničku vezu sa Splitom preko Aržana mogao doći u obzir promet preko carine Vaganj (Livno) u cjelini i oko 1/3 saobraćaja preko Arežina Brijega, Gorice i Ljubuškog. Usprkos postojanju željezničke linije u dolini Neretve do Metkovića i okolnosti da je tada dolina Vrbasa i Lašve već bila spojena željeznicom sa Bosnabahn-om, održalo se je u navedenom opsegu kretanje roba preko dalmatinske granice, što je svjedočilo o atraktivnosti puta iz Bosne prema lukama srednje Dalmacije. Početkom XX vijeka računalo se da bi nakon povezivanja Splita sa bosanskim željeznicama u prvo vrijeme promet na pruzi u oba pravca mogao iznositi 63.000 tona godišnje (kao napomena 18). Međutim, u pogledu perspektive pruge prema Splitu Kállay je 1895. godine izjavio da bi se preko Splita moglo izvoziti oko 1½—2 miliona metričkih centi, tj. 150.000 — 200.000 tona, ne računajući tu znatne količine uvoza i tranzita. Zv. Jelinović, op. cit., str. 180.

nutog projekta pitanje izgradnje željezničke linije Knin — Novi ostati i dalje živo i aktuelno<sup>24</sup>. U tom pogledu postojala je bitna razlika između Kállayevog gledišta i težnja dalmatinskih faktora. Doduše, i kod njih je u jednom momentu prevagnulo mišljenje da bi ostvarenje plana o povezivanju Splita sa Prijedorom i Janjčićima bilo po dalmatinske i bosanske interese bolje i lakše izvedeno od gradnje pruge Knin — Novi, iako bi tim putem željeznička veza Dalmacije sa Monarhijom išla rutom dužom za 40 do 50 kilometara<sup>25</sup>.

Austrijska vlada zauzela je prvobitno veoma rezervisan stav prema Kállayevoj inicijativi da se izgradi željeznička linija Janjčići — Split. Donošenje takve odluke bilo je, po njenoj ocjeni, za Austriju veoma značajno, i to ne samo s obzirom na troškove gradnje pruge od zemaljske granice do Splita u iznosu od četiri do pet miliona forinti. Austrijska vlada je isticala da bi prihvatanje Kállayevog plana značilo potpun preokret u austrijskoj saobraćajnoj politici i dovelo do odustajanja od realizacije direktne željezničke veze zapadne polovine Monarhije sa Dalmacijom putem produženja normalnotračne dalmatinske željeznice od Knina prema sjeveru<sup>26</sup>. Tu je bilo takođe prisutno i strahovanje da se glavovina kopnenog saobraćaja Dalmacije ne usmjeri preko Bosne prema donjem toku Save i južnoj Ugarskoj.

Austrijska vlada tražila je sredinom 1891. godine od Kállaya da izmijeni i ograniči svoj prijedlog samo na izgradnju pruge Janjčići — Bugojno, sa odvojkom do Jajca. Ona je to motivirala ne samo prethodno pomenutim razlozima i okolnošću da je tada još računala sa gradnjom pruge Knin — Prijedor, nego i time što u Dalmaciji nisu bile izvršene odgovarajuće tehničke pripreme u pogledu produženja pruge od bosanske granice do Splita, pa je smatrala da bi trasa pruge u Bosni prejudicirala trasu u Dalmaciji<sup>27</sup>.

Karakteristično je da je upravo sa austrijske strane došao zahtjev za ograničenje Kállayevog projekta na gradnju pruge u pravcu Dalmacije samo do Bugojna, što je imalo presudan uticaj na dalju njegovu sudbinu. Pri tome je poseban značaj imala okolnost da je austrijska vlada smatrala troškove izgradnje dalmatinskog dijela linije od Splita do granice Bosne znatnim finansijskim opterećenjem za Cislajtaniju, a o svrsishodnosti tog dijela linije, ona je tek nakon temeljnijih tehničkih i komercijalnih studija bila sprem-

<sup>24</sup> Kao napomena 22.

<sup>25</sup> Zv. Jelinović, op. cit., str. 179.

<sup>26</sup> VAW HM Fasc. BH 1891. Nr. 9891/1891. Bacquehem Taafeur 24/8. 1891. Taafe Kállayu (nacrt note).

<sup>27</sup> Prema mišljenju austrijske vlade, već su dotadanje studije pokazale da bi u Dalmaciji pruga trebalo da ide drukčijom trasom od one koju je bio predložio Kállay, i to od Malovana, umjesto pravcem Šujica — Grahovica, i niz Buško blato do zemaljske granice, preko Livna i Sinja direktno na Split ili Solin, pa bi onda i veliki dio bosanske priključne pruge morao izabrati drugu trasu (Ibidem). O planovima koji su se javljali u Dalmaciji do 1918. godine u pogledu ostvarenja željezničke veze Splita sa srednjom Bosnom vidi: Zv. Jelinović, op. cit., str. 168, 170—172, 179—183, 186—187.

na da odlučuje. Ovakav uzdržan stav austrijske vlade bio je u duhu tadanjeg opšteg odnosa austrijskih političkih i poslovnih krugova prema Dalmaciji, odnosno posljedica nespremnosti da se u nju investira. Sam državnopravni položaj Dalmacije, tj. činjenica da je ona de facto pripadala Austriji, mada se zajedno sa Hrvatskom i Slavonijom ubrajala u zemlje krune Svetog Stjepana, mogao je imati stanovit uticaj na ovakvu politiku<sup>29</sup>.

Austrijska vlada nije početkom 90-ih godina uopšte imala u vidu uspostavljanje obiju željezničkih veza Dalmacije sa zaleđem, tj. od Knina preko zapadne Bosne i od Splita prema centralnoj Bosni, nego je postavljala alternativno realizaciju željezničkog spoja jednim ili drugim pravcem dajući prvenstvo pruži koja bi išla od Knina prema sjeveru. Kako nije bila uopšte voljna da finansira gradnju željeznice kroz Bosnu, a pruga u Dalmaciji do Knina bila je već izgrađena, Austrija je težila ostvarenju željezničke veze sa Dalmacijom onim pravcem na kome je to ne bi gotovo ništa koštalo, što je, pored ostalog, uticalo na njen odnos prema Kállayevom projektu. Ipak, s obzirom na teškoće realizacije željezničke linije Knin — Novi odnosno Knin — Prijedor, austrijska vlada je tražila od Kállaya da istovremeno sa ozakonjenjem gradnje pruge Janjići — Bugojna sa odvojkom do Jajca ima u vidu i njeno svojevremeno produženje, s jedne strane, od Bugojna do dalmatinske granice i, s druge, od Jajca prema Prijedoru<sup>30</sup>, čime bi se mogla dobiti kraća i za Austriju povoljnija veza Monarhije sa srednjom Dalmacijom od one preko željezničke linije u dolini rijeke Bosne. Kállay je takođe smatrao da bi željeznička linija od Jajca dolinom Plive i Sane prema Prijedoru bila od velikog interesa za Bosnu i Hercegovinu i obećao je da će bosanska uprava pristupiti studiranju njene trase, te ako ograničena zemaljska sredstva dozvole, stupiće u kontakt sa austrijskom i ugarskom vladom radi perfektuiranja njene izgradnje<sup>31</sup>.

Ugarska vlada nije imala ništa protiv izgradnje pruge od Janjića do Bugojna i odmah je dala svoju saglasnost<sup>31</sup>. Tek po završetku gradnje ona se suprotstavila Kállayevoj inicijativi da se od Bugojna željeznička linija produži do granice Dalmacije. U to vrijeme je i austrijska vlada počela pokazivati nešto više interesa da se Split poveže sa Bugojnom, ali će se Mađari tada pojaviti sa dalekosežnim kompenzacionim zahtjevima.

★

Neposredne troškove građenja cijele prvobitno predložene pruge od Janjića do dalmatinske granice i odvojka do Jajca u ukupnoj dužini od 210,6 km Kállay je početkom 1891. godine pro-

<sup>29</sup> Up. R. Sieghart, *Die letzten Jahrzehnten einer Grossmacht*, Berlin 1932, str. 340.

<sup>30</sup> VAW HM Fasc. BH 1891. Nr. 45640/1891. i kao nap. 12.

<sup>31</sup> ABH Pr BH Nr. 1571/1900. Bahnverbindung gegen Spalato.

<sup>31</sup> AVAW MP Nr. 48/1892. Kállay Taaffeu 15/1. 1892.

računao na 12 miliona forinti<sup>22</sup>. Docnije, kad se privremeno odustalo od produženja pruge dalje od Bugojna, za efektivne troškove gradnje bio je predviđen iznos od 6,5 miliona forinti. Finansiranje je, inače, imalo uslijediti iz zajedničkih aktiva, i to upotrebom samo njihovih kamatnih prihoda. Ali, kako su ti prihodi do kraja 1892. bili angažovani za finansiranje pruge od ušća Rame do Sarajeva, u predviđenom roku građenja nove željeznice od 2,5 godine oni nisu mogli doseći iznos od 6,5 miliona forinti. Stoga se Kállay odlučio da potrebni kapital nabavi na novčanom tržištu putem kreditne operacije koja bi se bazirala na kamatnim prihodima aktiva. Troškovi jedne takve operacije, proračunati na 800.000 forinti (troškovi pribavljanja novca i interkalarne kamate), bili su pridodani stvarnim troškovima građenja željeznice, pa je pruga trebalo da košta, 7,3 miliona forinti (tj. 14,6 miliona kruna)<sup>23</sup>. U visini tog iznosa 1892. godine odobren je Bosni i Hercegovini posebnim austrijskim i ugarskim zakonom novi zajam iz zajedničkih aktiva (RGBI Nr. 135 od 28. VII 1892. i ugarski zakonski član XXII: 1892).

Kállayu je pošlo za rukom da na osnovu pomenutog zakona početkom 1893. godine Bodencreditanstalt odobri Zajedničkom ministarstvu finansija jedan conto-correntni predujam od 7,3 miliona forinti (14,6 miliona kruna), sa rokom vraćanja od sedam godina i uz godišnju kamatnu stopu koja je trebalo da bude za 3/4% veća od svakidašnje mjenične stope Austrougarske banke, ali ne manja od 4 3/4%. Za razliku od ranijih zajmova koje je Zajedničko ministarstvo finansija dizalo u ime Bosne i Hercegovine, ovu pozajmicu ono je uzelo u ime zajedničke vlade<sup>24</sup>. Zajednička vlada se ovog puta sama zadužila da bi Monarhija mogla dati zajam Bosni i Hercegovini. Taj dug ona je vraćala iz kamatnih prihoda zajedničkih aktiva, kojima je opet Bosna i Hercegovina bila kao dužnik obavezna da plati troškove ovako dvostrukog kreditiranja. To je, u stvari, značilo pogoršanje uslova finansiranja u odnosu na ranije zajmove davane Bosni i Hercegovini iz zajedničkih aktiva.

<sup>22</sup> AVAW MP Nr. 194/1891. Kállay Taaffe 23/2. 1891, prilog: Gesetz betreffend den Bau der schmalspurigen Bahn von Janjici bis zur bosnisch-dalmatinischen Landesgrenze sammt der Flügelbahn von Dolnji Vakuf nach Jajce (nacrtno).

<sup>23</sup> HHStA, Kabinettsarchiv KZ Nr. 808/1892. Vortrag des Handelsministers Marquis Bacquehem 22/2. 1892, isto u VAW HM 1892 Fasc. BH P. Z. 10.604/1892. i kao napomena 14.

Već 1891. prilikom razmatranja finansiranja gradnje cijele pruge od Janjica do dalmatinske granice i Jajca Kállay je računao sa pribavljanjem novca na novčanom tržištu. On je polazio od toga da će za četiri godine, koliko je predviđao da će trajati realizacija cijelog prvobitno predloženog projekta, imati na raspolaganju samo oko 3,270.000 forinti od kamata zajedničkih aktiva, pa je ostatak od 8.730.000 forinti, koliko je nedostajalo do pokrivanja troškova građenja od 12,000.000 forinti, imao namjeru pribaviti na drugoj strani. Troškove pribavljanja tog novca Kállay je bio proračunao na 2,000.000 forinti. Oni su imali takođe pasti na teret Bosne i Hercegovine, koja je kod zajedničkih aktiva trebalo da se zaduži na ukupno 14,000.000 forinti, tj. 28,000.000 kruna. Kao napomena 32.

<sup>24</sup> ABH Pr BH Nr. 403/1893. Bodencreditanstalt Kállayu 27/4. 1893, Kállay Bodencreditanstaltu 28/4. 1893. Rok vraćanja ovog predujma bio je docnije produžen.

Međutim, svota od 7,3 miliona forinti (14,6 mil. kruna) pokazala se nedovoljnom za pokriće troškova građenja pruge. Usljed nepredviđenih građevinskih teškoća došlo je do prekoračenja prvobitno proračunatih izdataka za 1,4 mil. forinti (2,8 mil. kruna), što je pokriveno tek iz novog zemaljskog zajma uzetog 1895. godine<sup>35</sup>. Ukupna kreditna sredstva koja je bosanskohercegovačka uprava angažovala za izgradnju željezničke pruge Janjići — Bugojno (70,8 km) i Donji Vakuf — Jajce (33,6 km) iznosila su 8,725.690 forinti 5 x (tj. 17.451.381 krunu) uključujući tu i troškove finansiranja<sup>36</sup>.

Na Komaru, gdje je željeznica prelazila vododijelnicu između sliva rijeke Bosne i Vrbasa na nadmorskoj visin od 779,5 m pomoću tunela dugog 1.362 m, upotrijebljena je na dužini od 6,8 km zupčanica da bi se savladao maksimalni uspon od 45‰, dok je ostala pruga bila atheziona. Njen maksimalni uspon iznosio je 15 ‰, a minimalni radijus 125 m. Na odvojkui od Donjeg Vakufa do Jajca najveći uspon bio je 10 ‰, dok je najmanji polumjer u okukama iznosio 100 m<sup>37</sup>.

Pruga je etapno završavana i puštana u promet. Tako je ona 26. oktobra 1893. godine bila gotova do Travnika, 14. oktobra 1894. godine do Bugojna, a dio od Donjeg Vakufa do Jajca pušten je u saobraćaj 1. maja 1895. godine<sup>38</sup>. Pruga je bila zemaljsko vlasništvo i došla je pod upravu Direkcije bosanskohercegovačkih državnih željeznica, formirane 1895. godine.

\*

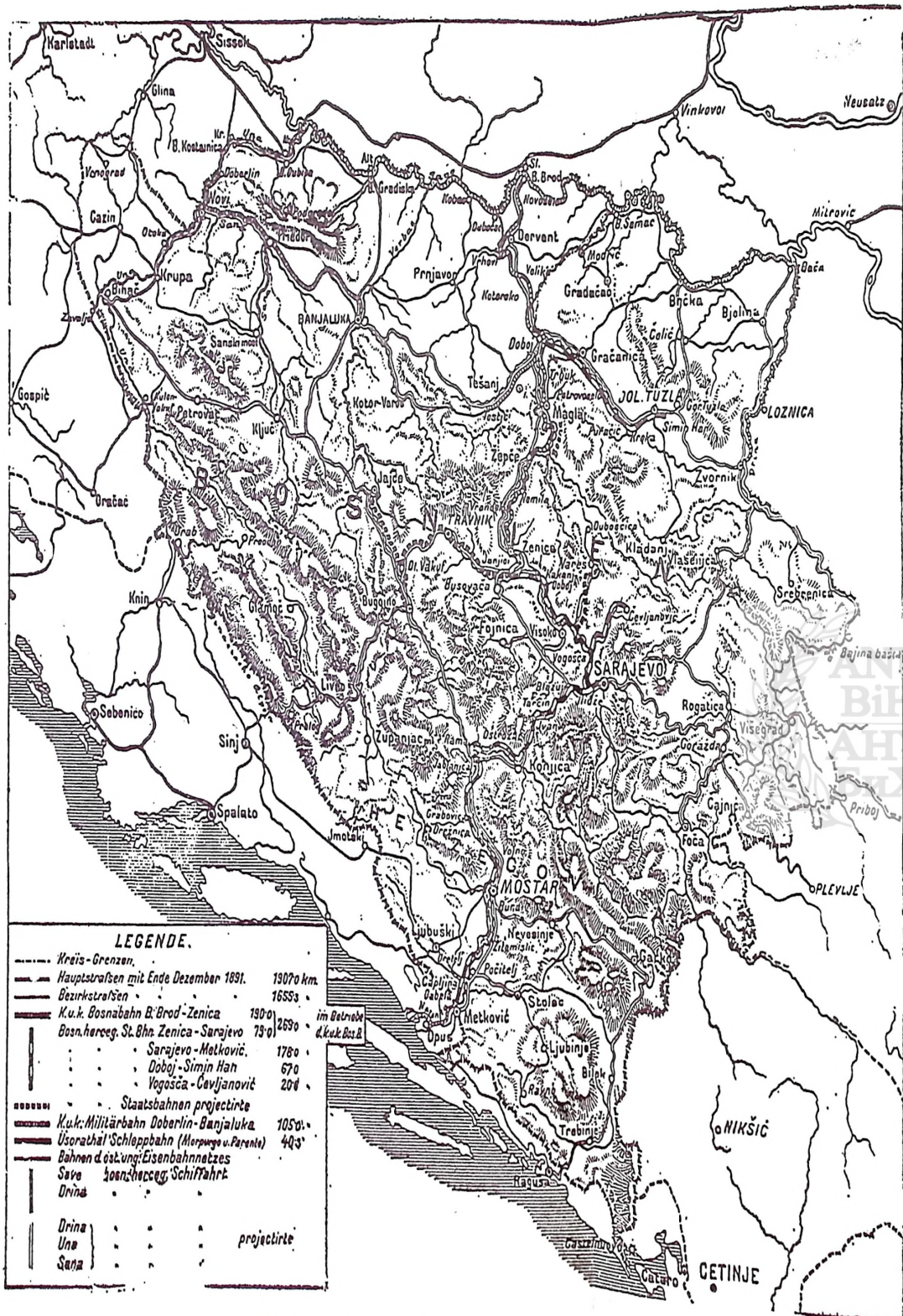
Kao što ugarska vlada početkom 90-ih godina XIX vijeka nije još bila istupila protiv planova da se Split poveže željeznicom sa linijom Brod — Sarajevo i prugom Banja Luka — Dobrljin preko centralne Bosne, ni austrijska vlada nije se tada protivila da se Brčko spoji mostom i kratkom prugom preko Save sa ugarskim željeznicama. Brčko je bilo važan trgovački i saobraćajni centar i ugarska vlada je smatrala da je u interesu kako ugarskih zemalja tako i Bosne i Hercegovine da se izgradi stalno saobraćajno sredstvo za olakšanje međusobnog prometa preko Save. Prvobitno se imalo u vidu uspostavljanje jedne skele na parni pogon, ali su

<sup>35</sup> HHStA, Kabinettsarchiv KZ Nr. 1725/1895. Bemerkungen zu dem Gesetzentwurf betreffend die Aufnahme eines Landesanlehens seitens der Verwaltung Bosniens und der Hercegovina im Nominalbetrage von 24. Millionen Kronen (12 Millionen Gulden); Vortrag des Finanzministers Dr von Plener, 19. IV 1895. P. F. S u g a r navodi (op. cit., str. 81) da je pomenuto prekoračenje troškova za prugu iznosilo 2 miliona forinti, ali to nije bio konačan iznos prekoračenja, kako će to i sam na drugom mjestu posredno iskazati (op. cit., str. 233).

<sup>36</sup> P. F. S u g a r, op. cit., str. 233, opet griješi kad navodi da je ta cijela suma pozajmljena iz zajedničkih aktiva.

<sup>37</sup> Bericht über die Verwaltung von Bosnien und der Hercegovina 1906, Wien 1906, str. 562.

<sup>38</sup> Bericht über die Verwaltung der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen im Jahre 1902, Sarajevo 1903, str. 14.



**LEGENDE.**

--- Kreis-Grenzen.		
== Hauptstraßen mit Ende Dezember 1891.	13070 km.	
— Bezirksstraßen	16553	
— K.u.k. Bosnabahn B. Brod-Zenica	1900	im Betriebe
Bosn. herzeg. St. Bhn. Zenica-Sarajevo	790	d. k.u.k. St. B.
• Sarajevo-Metković	1780	
• Doboi-Simjin Han	670	
• Vogosča-Cavtjanović	200	
----- Staatsbahnen projectirte		
— K.u.k. Militärbahn Doberlin-Banja Luka	1050	
— Usorathal-Schleppbahn (Morung u. Farent)	403	
— Bahnen d. ostung. Eisenbahnnetzes		
Sava	soenzstreege	Schiffahrt
Drina		
Una		projectirte
Sana		

Karta komunikacija u Bosni i Hercegovini iz kraja 1891. god.  
 (F. Pfeuffer, Ueber den Bau und Betrieb der bosnisch-herzegowinischen  
 Staatsbahnen, Wien 1892, str. 3.)

se docnije zainteresovani faktori, uz saglasnost Ministarstva rata, odlučili za gradnju mosta koji će služiti kako za željeznički tako i za cestovni saobraćaj. Na to je uticala i okolnost što nizvodno od Broda na Savi uopšte nije bilo mostova. Pored toga što je iz strateških razloga bilo poželjno da se uspostavi ova saobraćajna veza, od nje su se, i po Kállayevom mišljenju, očekivale znatne koristi za taj dio sjeverne Bosne. Prihvatajući ovu Kállayevu ocjenu, austrijska vlada je dala svoju saglasnost da se most izgradi i Brčko spoji normalnom željezničkom prugom sa Gunjom na drugoj obali Save, premda je smatrala da je to prvenstveno u interesu lokalne privatne pruge Vinkovci — Brčko, priključene na mrežu ugarskih državnih željeznica, i da ne donosi nikakve koristi zemljama austrijske polovine Monarhije<sup>39</sup>. Doduše, u to vrijeme nisu postojali još nikakvi planovi da bi se pruga od Brčkog produžila u unutrašnjost Bosne. Oni će postati aktuelni tek početkom XX vijeka.

U toku 1893/94. godine Sava je premoštena i lokalna normalna pruga koja polazi od Vinkovaca produžena je od Gunje na slavonskoj strani do Brčkog. Cijela željeznička linija bila je, izuzimajući most na Savi, vlasništvo Lokalnog željezničkog društva Vinkovci — Brčko, dok je sam most bio popola vlasništvo ugarske države i bosanskohercegovačkog zemaljskog erara. Efektivni troškovi gradnje priključne pruge i mosta kao i prometnih uređaja iznosili su 880.000 forinti, od čega je na ugarski dio otpadalo 480.000 forinti (960.000 kruna), a na bosanski 400.000 forinti (800.000 kruna)<sup>40</sup>.

Ovu svotu od 400.000 forinti Zajedničko ministarstvo finansija pribavilo je podizanjem opet jednog conto-currentnog predujma kod Bodencreditanstalta početkom 1894. godine na bazi paralelnog zakona usvojenog u austrijskom i ugarskom parlamentu (RGI Nr. 40 : 1894. od 27. II 1894. i ugarski zakonski član IV: 1894). Kredit je trebalo vratiti najdalje u roku od osam godina, a ostali uslovi otplate bili su isti kao i za predujam od 7,3 miliona forinti, koji je zajednička vlada dobila od iste banke godinu dana ranije u svrhu gradnje pruge od Janjica u dolini rijeke Bosne do Bugojna i Jajca u dolini Vrbasa. To je značilo da je kamatna stopa trebalo da bude veća od 3/4% iznad mjenične stope Austrougarske banke i nikad niža od 4 3/4%. Osim toga, kao i u slučaju svih ovakvih pozajmica od Bodencreditanstalta, i ovog puta je bilo stipulirano da do pune

<sup>39</sup> VAW HM 1891 Fasc. BH Nr. 47959/1891. austrijski ministar trgovine predsjedniku vlade 26. XII 1891; HHStA, Kabinettsarchiv KZ Nr. 2066/1893. Vortrag des ung. Handelsministers v. Lukacs 2/5. 1893.

<sup>40</sup> HHStA, Kabinettsarchiv, KZ Nr. 2066/1893. Vortrag des ung. Handelsministers v. Lukacs 2/5. 1893; up. Bericht 1906, str. 556; K a l m a n n, *Bosnisch-Hercegovinische Eisenbahnen* (u Dr. Freiherr v. Röhl, *Enzyklopädie des Eisenbahnswesens* II Band, Berlin — Wien 1912) str. 464; F. Schmid, op. cit., str. 585.

otplate kredita Zajedničko ministarstvo finansija treba svoj raspoloživi novac uložiti kod kreditora uz kamatnu stopu nižu za 1% od važeće<sup>41</sup>.

Kamate i amortizacija ovog zajma plaćeni su iz zemaljskog budžeta, dok su čisti prihodi pruge Gunja — Brčko, čija je virtualna dužina iznosila 12 km, obračunavani u omjeru 5:7 u korist Bosne i Hercegovine i »Lokalnog željezničkog društva Vinkovci — Brčko«. Na Društvo, odnosno na Ugarske državne željeznice, koje su vodile promet na pruzi Gunja — Brčko, padali su svi troškovi održavanja pruge i mosta. U pogledu vršenja državnih suverenih prava na dijelu pruge na bosanskom teritoriju bio je sklopljen poseban ugovor između bosanske uprave i ugarske vlade, po kome su ta prava (izrada građevinskih planova, kontrola građenja, nadzor nad prometom, utvrđenje voznog reda, nadležnost nad personalom i dr.) prenesena na ugarsku vladu<sup>42</sup>.

#### 4. ZEMALJSKI ZAJAM IZ 1895. GODINE, PRELAZAK PRUGE BROD — ZENICA U VLASNIŠTVO BOSNE I HERCEGOVINE I PROBLEM SVOJINE NAD ŽELJEZNICOM BANJA LUKA — DOBRLJIN

Već u toku građenja pruge iz doline Lašve preko Komara bilo je izvjesno da će doći do prekoračenja sume koja je bila odobrena za realizaciju nove željezničke linije, pa je odmah bilo otvoreno i pitanje pokrića tih nepredviđenih izdataka. U isto vrijeme bila je akutna potreba da se pribave posebna sredstva za izvođenje određenih radova na postojećim prugama u cilju njihovog poboljšanja, kao i za nabavku voznog parka. Potrebe ove vrste bile su stalno prisutne za cijelo vrijeme austrougarske uprave u Bosni i Hercegovini, što je bilo uslovljeno okolnošću da je razvoj privrede i saobraćaja bio mnogo brži nego što se očekivalo prilikom izgradnje relativno jeftinih uskotračnih pruga. Stoga su bile neophodne stalne investicije kako bi se otklonili prvobitni tehnički nedostaci i povećao kapacitet željeznica, a to je opet znatno opterećivalo zemaljske finansije. Početkom 90-ih godina okupacionoj upravi nedostajala su takođe sredstva za ostvarenje plana izgradnje kasarni. Realizacija tog plana trebalo je da predstavlja žrtvu Bosne i Hercegovine za zadovoljenje vojnih potreba.

Već 1893. godine u Zajedničkom ministrastvu finansija pojavio se plan da Bosna i Hercegovina podigne veći zajam na novčanom tržištu iz koga bi se podmirivali izdaci za gore navedene svrhe i ujedno vratio sav postojeći dug zajedničkim aktivama za

<sup>41</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 248/1894. Bodencreditanstalt Kállay 12/3. 1894, Kállay Bodencreditanstaltu 14/3. 1894; vidi ranije izlaganje o podizanju kredita kod Bodencreditanstalta u visini od 1 milion forinti za gradnju pruge Dobož — Simin-Han.

<sup>42</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 248/1894. Uebereinkommen... zwischen der Landesverwaltung Bosniens und Hercegovina... und der Vinkovec — Brčkaer — Localeisenbahngesellschaft; kao napomena 40.

željezničke pruge Zenica — Sarajevo i Metković — Sarajevo<sup>1</sup>. Bosanskohercegovačka uprava proračunala je početkom 1894. godine da bi za pokriće svih pomenutih potreba, kao i za isplatu ostatka kratkoročnog kredita uzetog od Bodencreditanstalta za prugu Doboj — Simin-Han trebalo raspisati novi zajam u iznosu od 17,6 miliona forinti (35,2 mil. kruna). Kad Bosna i Hercegovina vrati stari dug aktivama za željezničke linije Zenica — Sarajevo i Metković — Sarajevo, koji je tada iznosio 12,598.461 forintu, planirano je da iz tih vraćenih sredstava zajednička vlada vrati kredit Bodencreditanstaltu za gradnju pruge od Janjića do Bugojna i Jajca, s tim što bi ostatak novca ostao na raspolaganju aktivama centralnih državnih finansija<sup>2</sup>.

U Zajedničkom ministarstvu finansija se smatralo da ne odgovara principima racionalnog finansijskog poslovanja da se sav čisti prihod pruge Zenica — Sarajevo, koji je pokazivao stalnu tendenciju porasta, upotrebljava za amortizacionu ratu zajma iz zajedničkih aktiva, kako je to bilo zakonski regulisano, te uplatom sve većih iznosa ubrzava otplata zajma. Izraženo je mišljenje da bi se godišnja plaćanja Bosne mogla smanjiti ako bi bosanskohercegovačka uprava uzela novi dugorčni zajam i odmah vratila dug aktivama za prugu Zenica — Sarajevo. Podjelom amortizacije kapitala novog zajma na duži period postiglo bi se finansijsko olakšanje za Bosnu i Hercegovinu, dok bi aktive odmah dobile nazad uloženi kapital<sup>3</sup>.

Međutim, bosanskohercegovačka uprava je ocijenila da bi vraćanje duga aktivama za željezničku liniju Metković — Sarajevo sredstvima novoga zajma za zemlju bila veća žrtva od koristi koju bi ista finansijska operacija donijela u odnosu na prugu Sarajevo — Zenica. Linija Sarajevo — Metković, uzeta kao cjelina, nije tada ostvarivala nikakav višak prihoda u svom poslovanju, pa bi vraćanje starog i uzimanje novog duga dovelo do povećanja finansijskog opterećenja. Kamata novog zajma bila bi sigurno veća od dotadanje (3%), a njegova amortizacija morala bi se plaćati bez obzira na rezultate poslovanja pruge, što nije bio slučaj sa otplatom zajmova iz zajedničkih aktiva. Stoga je zauzet stav da bi Bosna i Hercegovina mogla preuzeti te povećane izdatke samo uz odgovarajuću kompenzaciju<sup>4</sup>. Ova kompenzacija sastojala bi se u tome što bi pruga Bosanski Brod — Zenica zajedno sa priključnom pru-

<sup>1</sup> Od 13.831.000 forinti pozajmljenih iz aktiva za gradnju pruga Zenica — Sarajevo i Sarajevo — Metković krajem 1892. godine bilo je vraćeno iz poslovnog suficita pomenutih pruga ukupno 973.677 forinti 84 x, pa je ostatak duga iznosio 12,857.322 forinte 84 x. Od toga je otpadalo 3,062.448 forinti 27 x na prugu Zenica — Sarajevo, a 9,794.873 forinte 43 x na liniju Metković — Sarajevo. ABH Priv. Reg. Nr. 39/1893.

<sup>2</sup> ABH Priv. Reg. Nr. 225/1894. Zusammenstellung der aus einem von Bosnien und der Herzegovina aufzunehmenden Darlehen rückzuzahlenden Beträge, 27/2. 1894.

<sup>3</sup> Kao napomena 1.

<sup>4</sup> Ibidem.

gom preko Save prešla u zemaljsko vlasništva, a osim toga trebalo je i da Zajedničko ministarstvo finansija raskine ugovore sa Ministarstvom rata na osnovu kojih su vojne vlasti vodile promet na zemaljskim prugama Zenica — Sarajevo i Doboj — Simin-Han. Cijela željeznička mreža koja je bila vlasništvo zemlje trebalo je da dođe pod jedinstvenu upravu, jer je to i u vezi sa izgradnjom nove zemaljske pruge prema Bugojnu i Jajcu postalo neophodno. Takođe i koristi od podržavljenja, odnosno centralizacije željeznica u Austriji a posebno u Ugarskoj, uticale su da se i u Bosni i Hercegovini preduzmu koraci za ujedinjenje svih javnih željeznica.

Budući da je prometni suficit pruge Bosanski Brod — Zenica dotada bio iskorištavan kako za investicije na njoj samoj tako i za subvencioniranje deficitarne pruge Banja Luka — Dobrljin, i bosanskohercegovačka uprava bila je spremna da sa preuzimanjem pruge Bosanski Brod — Zenica primi iste obaveze na sebe. Nadajući se pak smanjenju troškova prometa i povećanju prihoda na pruži u dolini Bosne, ona je imala namjeru da ih upotrijebi i za vraćanje dugova aktivama koji su ostali još nepodmireni, a poslije toga i za otplatu same pruge Bosanski Brod — Zenica, izgrađene iz okupacionog kredita.

Međutim, bilo je očito da bi ovako zamišljena kompenzacija malo pomogla zemaljskim finansijama u snošenju tereta novog velikog zajma. Stoga je Kállay odustao od namjere da se vrati aktivama dug za prugu Mostar — Sarajevo, čije je poslovanje bilo deficitarno. On je prvobitni plan reducirao na vraćanje aktivama duga samo za pruge Zenica — Sarajevo i Metković — Mostar, koje su davale suficit prihoda nad rashodima. U vezi s tim smanjen je novčani iznos koji je trebalo nabaviti putem novog zemaljskog zajma od ranije predviđenih 17,6 miliona forinti na 12 filiona forinti. Iz ove svote bilo je predviđeno da se vrati aktivama 4,139.000 forinti, koliko je početkom 1895. iznosio dug za pomenute dvije pruge, 3,500.000 forinti bilo je namijenjeno investicijama za poboljšanje postojeće željezničke mreže i nabavku voznog parka, 1,400.000 forinti imalo je poslužiti za pokriće prekoračenja nastalih u toku gradnje željezničke pruge od Janjića do Bugojna i Jajca, a 100.000 forinti za vraćanje posljednje rate kredita za prugu Doboj — Simin-

<sup>5</sup> Ibidem; ABH, Pr. BH, Nr. 261/1893. Kállay ministru rata 23/3. 1893.

<sup>6</sup> F. Zezula, *Die Eisenbahnen im Occupationsgebiete u: Geschichte der Eisenbahnen der österreich - ungarischen Monarchie* III Bd. Wien, Teschen, Leipzig 1898, str. 584; Vidi J. Gonda, op. cit., Bd. III, str. 407 408; I. Graier, *Das österreichische Verkehrswesen im Wandel eines Jahrhunderts u: Hundert Jahre österreichischer Wirtschaftsentwicklung 1848—1948.* Wien 1949, str. 546. i dalje.

<sup>7</sup> Kao napomena 1.

-Han, dok je 2 miliona forinti trebalo investirati u gradnju kasarni. Iznos od 861.000 forinti bio je predviđen za troškove finansiranja. Ovaj plan bio je i ozakonjen sredinom 1895. godine<sup>9</sup>.

★

Vraćanje dijela bosanskog duga aktivama bilo je povezano i sa upotrebom tih sredstava za austrougarsku ratnu mornaricu. Posjeta ruske eskadre Toulonu u oktobru 1893. godine, kojom je demonstrirano francusko-rusko zbliženje, izazvala je uznemirenje u Beču od eventualne francusko-ruske pomorske saradnje. Iako je krajem marta 1894. godine austrougarski ministar inostranih poslova Kálnoky konstatovao da je došlo do znatnog opadanja ruskog pritiska na istočne granice Monarhije i na Balkanu<sup>10</sup>, on je, ukazujući na odluku o formiranju ruske sredozemne flote i posjetu Toulonu, ocijenio da se ruski pritisak u pravcu Sredozemlja povećao i da će u bliskoj budućnosti ovo područje postati objekt ruske akcije. Kálnoky je izražavao bojazan od prodiranja ruske teške flote u Sredozemlje i njenog sjedinjavanja sa francuskom flotom, što je u to vrijeme bilo u suprotnosti s odredbama postojećih ugovora o Moreuzima. U tom slučaju on je smatrao da bi maritimni položaj Engleske u Sredozemnom moru postao neodrživ, pa bi Bliski istok faktički bio izručen ruskoj supremaciji. U takvoj situaciji Italija bi izmijenila svoje držanje, a onda bi i cijeli odnos snaga na kojem je počivao tadanji sistem međunarodnih odnosa bio srušen na štetu Austro-Ugarske. Kálnoky se potpuno slagao sa komandantom austrougarske ratne mornarice admiralom von Sterneckom da se opasnost od invazije dalmatinske obale mora na vrijeme preduzeti ubrzanjem tempa izgradnje ratne flote i u potpunosti je podržao njegov zahtjev da se u tu svrhu, osim prvobitno predviđenih, odobre i naknadna sredstva. Inače, Kálnoky je isticao da se austrougarska flota ne može porediti sa flotama drugih pomorskih država i da će ta disproporcija i ubuduće biti neizbježna<sup>10</sup>. Međutim, strahovanja Sternecka i Kálnokyja bila su u datom momentu pretjerana, jer su odredbe francusko-ruske tajne vojne konvencije od

<sup>9</sup> HHStA Kabinettsarchiv, KZ Nr. 1725/1895. Vortrag des Finanzministers Dr. von Plener, 19/4. 1895, Bemerkungen zu dem Gesetzentwurfe betreffend die Aufnahme eines Landesanlehens seitens der Verwaltung Bosniens und der Hercegovina im Nominalbetrage von 24 Millionen Kronen (12 Millionen Gulden); RGBl Nr. 95 : 1895. od 8/7. 1895. i ugarski zakonski član XXXVIII: 1895; uporedi: P. F. Sugar, op. cit., str. 81, gdje autor navodi još definitivno neutvrđene cifre.

<sup>10</sup> HHStA PA XL Interna K. 296. Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 384 od 28/3. 1894. Početkom ljeta 1894. Kálnoky i ruski ministar vanjskih poslova Giers postigli su sporazum da se neće miješati u unutrašnje prilike Srbije i Bugarske kako bi izbjegli stvaranje zategnutosti u međusobnim odnosima. Vidi: W. M. Carlgren, Iswolsky und Aehrenthal vor der bosnischen Annexionskrise. Russische und österreichisch-ungarische Balkanpolitik 1906—1908. Uppsala 1955, str. 7.

<sup>10</sup> HHStA PA XL Interna K. 296 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 384 od 28/3. 1894.

27. decembra 1893. godine bile uperene u prvom redu protiv Njemačke, a težište ruske politike u narednim godinama pomjerilo se na Daleki istok.

Ugarski premijer Wekerle suprotstavio se davanju vanrednih budžetskih sredstava za mornaricu, smatrajući da ne postoji neka velika opasnost koja bi to iziskivala. Pri tome je ukazao da izdaci za kopnenu vojsku i domobranstvo imaju laganiji tempo porasta od izdataka za ratnu mornaricu, izražavajući tako inače općenito rezervisan mađarski stav prema razvitku pomorskih oružanih snaga Monarhije. Da bi se ipak došlo do potrebnog novca za mornaricu, tadanji austrijski ministar finansija Plener predložio je da se posegne za kapitalom zajedničkih aktiva. Međutim, Kállay nije bio za to da se dira u kapital aktiva, smatrajući poželjnim da Monarhija u slučaju hitne potrebe ima na raspolaganje izvjesnu, makar i malu, svotu. On je ukazao na mogućnost da bosanskohercegovačka uprava putem jedne finansijske operacije pribavi sredstva i vrati dug aktivama za željezničke pruge Zenica — Sarajevo i Metković — Sarajevo, pa je početkom 1895. godine na Kállayev prijedlog donesena odluka da se od vraćenog novca aktivama (4,139.000 forinti), koji je u stvari predstavljao samo kamate aktiva, odvoji 1 milion kao vanredna dotacija mornarici za izgradnju torpednih lovaca. Dotacija je imala karakter definitivnog izdavanja pomenute svote iz zajedničkih aktiva". Međutim, vraćanje dijela bosanskog duga aktivama bilo je ipak u prvom redu motivirano Kállayevom težnjom da što prije stvori uslove kako bi ponovo mogao angažovati kamatne prihode aktiva za investicije u Bosni, i to sada za produženje željezničke pruge od Bugojna do dalmatinske granice.

★

Prije nego se je Zajedničko ministarstvo finansija obratilo bankama u cilju ugovaranja zajma, Wienerbankverein je u vlastito ime i u ime Ugarske banke za industriju i trgovinu nagovijestio svoj interes za ovaj posao i molio Ministarstvo da ih ima u vidu prilikom rješavanja konkursa za zajam. Wienerbankverein je u to vrijeme pokazivao živo interesovanje za bosanskohercegovačku privredu, a posebno za željeznu industriju u Varešu<sup>12</sup>. Stoga je u zajednici sa Ugarskom bankom za industriju i trgovinu pristao na uslove Zajedničkog ministarstva finansija da odobri Bosni i Hercegovini 12 miliona forinti, odnosno 24 miliona kruna, na 60 go-

<sup>11</sup> Ibidem; GMKPZ 385 od 29/3. 1894, K. 297 GMKPZ 387 od 18/4. 1895. ABH ZMF Pr BH Nr. 261/1895. Kállay predsjedniku austrijske i ugarske vlade 1/3. 1895. Inače, ukupni budžetski izdaci za kopnenu vojsku bili su za 1895. godinu planirani u iznosu od 134,153.828 forinti, a za mornaricu 12,981.260 forinti (GMKPZ 385 od 29/3. 1884).

<sup>12</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 693/1895. Wienerbankverein Zajedničkom ministarstvu finansija (bez datuma).

dina, uz kamatnu stopu od 4%<sup>13</sup>, dok je sporazumno utvrđeno da emisijski kurs obligacija zajma bude 96,10‰, a provizija za otkup kupona izvučenih obveznica da iznosi 1/4%. Zajedničko ministarstvo finansija trebalo je iz vlastitih sredstava da održava kotiranje zajma na Bečkoj i Budimpeštanskoj berzi do njegove potpune otplate i da zajmodavcu naknadi plaćanje pristojbe za uvođenje obligacija na njemačko tržište u iznosu od 72.000 forinti<sup>14</sup>.

Međutim, povodom kotiranja zajma na Berlinskoj berzi Deutsche Bank, koja je bila inače u najužim poslovnim odnosima sa Wienerbankvereinom, podnijela je 9. oktobra 1895. godine tužbu Vrhovnom berlinskom trgovačkom kolegiju (dem Aeltesten Collegium der Berliner Kaufmannschaft) i postavila zahtjev da Berzanski komesarijat revidira svoju raniju pozitivnu odluku i odbije prospekt zajma u onom obliku u kome je on podnesen od strane Zajedničkog ministarstva finansija. Deutsche Bank je, naime, zahtijevala da se u tekstu prospekta spomene državnopravni položaj Bosne i Hercegovine i citira 25. član Berlinskog ugovora. Ovome se odlučno suprotstavio Kállay, pa je preko Ministarstva vanjskih poslova i austrougarskog diplomatskog predstavništva uslijedila intervencija kod ministra trgovine u Berlinu, koji je pružio podršku austrougarskom stavu. Berzanski komesarijat ostao je pri svojoj prvobitnoj odluci i tražio je da se u formi jedne napomene ispod teksta prospekta ukaže na 25. član Berlinskog ugovora<sup>15</sup>. Tako je plasiranje obligacija prvog javnog bosanskohercegovačkog zajma na novčano tržište izvan Monarhije dobilo i svoju spoljnopoličku komponentu. Pominjati Berlinski ugovor u prospektu zajma bilo je isto što i ukazati na neregulisan državnopravni status Bosne i Hercegovine, pa je jasno zašto to nije odgovaralo Kállayu, tim više što se radilo o jednom dugoročnom zajmu.

Anuitet novog zajma od cca 531.000 forinti našao je svoje puno pokriće već u zemaljskom budžetu za 1895. godinu. Otpadalo je, naime, plaćanje kamata za zajmove koji su vraćeni aktivama (126.000 forinti), kao i plaćanje anuiteta za prugu Doboj — Simin-Han (103.000 forinti), a izostao je i ranije predviđeni vanredni budžetski izdatak za izgradnju novih objekata za smještaj vojske (75.000 forinti). Pored toga, vraćanjem starog duga oslobođen je

<sup>13</sup> Uz navedene uslove i poseban uvjet da emisijski kurs obligacija bude od 100% naviše pozvani su 28/6. 1895. da konkurišu za zaključenje zajma: Länderbank, Wienerbankverein, Bodencreditanstalt, Unionbank, Creditanstalt iz Beča, a iz Budimpešte Ugarska opšta kreditna banka, Ugarska eskomptna i mjenična banka, Ugarska banka za industriju i trgovinu, Ugarska hipotekarna banka, Peštanska ugarska komercijalna banka. ABH ZMF Pr BH Nr. 799/1895.

<sup>14</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 889/1895. Wienerbankverein i Ugarska banka za industriju i trgovinu d. d. Zajedničkom ministarstvu finansija 15/7. 1895, odgovor Zajedničkog ministra finansija 16/7. 1895; Nr. 958/1895. Wienerbankverein Zajedničkom ministarstvu finansija 30/7. 1895.

<sup>15</sup> ABH Pr BH Nr. 1314/1895. austrougarski ambasador u Berlinu ministru vanjskih poslova (prepis) 15/10. 1895, Nr. 1315/1895, isti istom, prepisi telegramâ od 22. i 24. oktobra 1895.

bio poslovni suficit pruge Zenica — Sarajevo i stajao je sada na raspolaganju upravi (160.000 forinti), a predviđeno je bilo i da vojska poveća naknadu za iskorištavanje zgrada za smještaj koje je podigao zemaljski erar (60.000 forinti). Tome treba dodati još i preliminarni budžetski suficit (74.270 forinti), pa je za pokriće anuiteta novog zajma u 1895. godini stajalo na raspolaganju 598.270 forinti<sup>16</sup>. Prema tome, podizanje novog zajma stvorilo je mogućnost Kállayu da uz malo povećanje dotadanih budžetskih izdataka zadovolji akutne finansijske potrebe bosanskohercegovačkih željeznica, izađe u susret zahtjevima vojske u pogledu gradnje novih kasarni i, uz to, da pomogne Monarhiji u izgradnji novih jedinica ratne flote.

Odobrenje povoljnog dugoročnog zajma bosanskohercegovačkoj upravi omogućilo je zajmodavcima da iste godine u Sarajevu osnuju Privilegovanu zemaljsku banku za Bosnu i Hercegovinu, pod čiju će kontrolu dospjeti veliki dio bosanske industrije. Na novu banku zemaljska uprava je odmah prenijela pravo distributivne prodaje duhana, koje je do tada pripadalo bečkoj Unionbanci. Međutim, mada je Ugarska banka za industriju i trgovinu bila zajedno sa Wienerbankvereinom suosnivač Zemaljske banke za Bosnu i Hercegovinu, njen značaj u ovoj instituciji bio je drugorazredan. Vodeća uloga pripala je Wienerbankvereinu, iza koga se nalazio njemački kapital<sup>17</sup>.

Kállayu je pošlo za rukom ostvariti plan da se vođenje prometa na uskotračnim željeznicama objedini u rukama civilne uprave. Zajedničko ministarstvo finansija postiglo je prethodno sporazum sa Ministarstvom rata o raskidanju ranijih ugovora koji su se odnosili na upravljanje vojnih vlasti prugama Zenica — Sarajevo i Doboj — Simin-Han, kao i o preuzimanju u zemaljsko vlasništvo pruge Bosanski brod — Zenica zajedno sa normalnotračnim spojem Slavnosti Brod — Bosanski Brod. Ovo posljednje bilo je i posebno ozakonjeno kada su obje vlade dale na to svoju saglasnost<sup>18</sup>. Kratak željeznički spoj preko Save između Bosanskog i Slavenskog Broda ostao je i dalje pod upravom Ugarskih državnih željeznica, dok je upravljanje svim uskotračnim željeznicama u zemaljskom vlasništvu na kojima se odvijao javni saobraćaj bilo koncentrisano u nov osnovanoj Direkciji bosansko-hercegovačkih državnih željeznica sa

<sup>16</sup> HHStA, Kabinettsarchiv KZ Nr. 1725/1895. Vortrag des Finanzministers Dr von Plener, 19/4. 1895; 1186 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abgeordnetenhauses. — XI Session 1895, Bericht des Budgetausschusses über die Regierungsvorlagen, betreffend die Aufnahme seitens der Verwaltung Bosniens und der Hercegovina eines Landesanlehens im Nominalbetrage von 24 Millionen Kronen (12 Millionen Gulden)..

<sup>17</sup> O ulozi Wienerbankvereina i njegove filijale Privilegovane zemaljske banke za Bosnu i Hercegovinu u bosanskokercegovačkoj privredi vidi: P. F. Sugar, op. cit., str. 82—83, 90—91, 108—112, 138, 156.

<sup>18</sup> ABH Pr BH Nr. 86/1895. Acten Auszug..., 1186 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abgeordnetenhauses — XI Session 1895. Bericht des Budgetausschusses...; RGBl Nr. 106 : 1895. od 15/7. 1895; ugarski zak. član XL : 1895.

sjedištem u Sarajevu<sup>19</sup>. To je omogućilo zemaljskoj upravi da pristupi uređenju jedinstvenog tarifnog sistema i putem tarifne politike da još intenzivnije utiče na razvitak privrede<sup>20</sup>.

Do 1895. godine željeznička linija Brod — Zenica javlja se kao zajedničko vlasništvo Monarhije sui generis. Kállay je smatrao da u datom slučaju nije moglo biti govora o istom vlasničkom odnosu kao kad je riječ o vojnim objektima, npr. utvrđenjima, jer pruga nije građena sa ciljem da se stvori trajno vojno postrojenje, nego samo da bi poslužila hitnim potrebama okupacione armije. Ali, budući da je pruga bila izgrađena zajedničkim sredstvima Monarhije iz okupacionog kredita, Kállay je tretirao prugu kao faktično vlasništvo vojnog erara<sup>21</sup>. Inače, poslije nagodbe 1867. godine u Monarhiji je ostao neregulisan pravni karakter zajedničkog imetka, a naročito nepokretnih vojnih dobara. Međutim, via facti započela je njegova likvidacija onda kad je Ministarstvo rata naredilo da kasarne i vojna vježbališta pripadaju onoj državi na čijem se području nalaze, tako da su na kraju samo pokretni vojni uređaji, provijant i zalihe pripadali starom vojnom eraru<sup>22</sup>. S obzirom na specifičnost međunarodnog i državnopravnog položaja Bosne i Hercegovine, u posebnom svjetlu javlja se problem pravnog statusa vojnih i drugih objekata koje je na tlu okupirane zemlje za svoje vojne potrebe i na svoj račun podigla Monarhija, ali u to se mi ovdje ne želimo dublje upuštati.

Sa prelaskom pruge Brod — Zenica u zemaljsko vlasništvo Bosna i Hercegovina je preuzela zakonsku obavezu da otplati sumu od 8,088.373 fr. 87 x, odnosno 16,176.747,74 kruna, koliko su izno-

<sup>19</sup> Naziv »Bosansko-hercegovačke državne željeznice« (Bosnisch-Herzegovinische Staatsbahnen) zamijenjen je poslije aneksije nazivom »Bosansko-hercegovačke zemaljske željeznice« (Bosnisch-Herzegowinische Landesbahnen). To je učinjeno na zahtjev ugarske vlade, koja je bila općenito protiv da se upotrebljava oznaka »državne« kad je riječ o bosanskohercegovačkim institucijama (HHStA PA rot. 638 Cabinet des Ministers VIIIc 12/1 Nr. 337 Protokoll über die unter dem Vorstize des k.u.k. Ministers des kaiserl. und königl. Hauses und des Äussern, Grafen Aehrenthal am 6 September 1909, Vormitags und Nachmitags, zu Wien, stattgehabte Konferenz der k.u.k. Gemeinsamen Minister). Ovakav stav je odražavao porast podozrenja Mađara prema svemu što je moglo imati prizvuk trijalizma.

U Bosni i Hercegovini bilo je 1895/96. godine ukupno 772,6 km željezničkih pruga. Od toga je 108,1 km (14%) otpadalo na normalni, a 664,5 km (86%) na uskotračni kolosijek. 638,84 km uskotračne pruge bilo je na athezioni pogon, dok je 25,66 km otpadalo na zupčanicu. Tada je postojalo još i 20 industrijskih pruga sa ukupno 58,1 km kolosijeka, kao i jedna uskotračna erarna šumska željeznica dužine 40,3 km (Usora-Prbinić). Vidi: A. Horn, op. cit., str. 15.

<sup>20</sup> Vidi: Bericht 1906, str 574; F. Schmid, op. cit., str. 588, 589.

<sup>21</sup> VAW HM 1894. Fasc. BH 57.154/94 Kállay Taaffe 12/7. 1893.

<sup>22</sup> Vidi: E. Bernatzik, Die österreichischen Verfassungsgesetze mit Erläuterungen. Wien 1911, str. 527; F. Tezner, Ausgleichsrecht und Ausgleichspolitik, Wien 1907, str. 7.

sili ukupni izdaci iz okupacionog kredita za pomenutu prugu<sup>23</sup>. Navedeni iznos trebalo je svojevremeno da se vrati objema državama Monarhije po kvotnom ključu, dok plaćanje kamata nije dolazilo uopšte u obzir. Razlog što je zakonom utvrđeno da se kamate ne plaćaju bio je, po Kállayevim riječima, u tome što su troškovi gradnje daleko prevazilazili stvarnu vrijednost pruge, a uz to i izdaci za prugu bili su pokriveni iz okupacionog kredita à fond perdu i već davno obračunati u završnom računu zajedničkih prihoda i rashoda. Osim toga, bosanskohercegovačka uprava preuzimanjem pruge Brod — Zenica preuzela je i niz znatnih finansijskih tereta. Poslovni viškovi pruge Brod — Zenica morali su se i dalje, dokle god to bude nužno, prema odredbama novog zakona, u prvom redu upotrebljavati za pokriće deficita na normalnotračnoj pruzi Banjaluka — Dobrljin, kojom je upravljala vojska. Odmah potom slijedila je zakonska obaveza da poslovne viškove pruge Brod — Zenica treba iskoristavati za investicije u cilju povećanja njenog kapaciteta, jer je znatan dio potrebnih radova ostao da ih u narednim godinama obavi bosanskohercegovačka civilna uprava. Preostali dio čistog dohotka pruge Brod — Zenica, odnosno cijeli njen suficit po prestanku plaćanja gore navedenih obaveza trebalo je upotrijebiti za bržu otplatu ostatka duga centralnim aktivama, koji je tada, 1895. godine, iznosio 15.600.000 forinti (31,200.000 kruna) i odnosio se na zajmove uzete za gradnju pruga Mostar — Sarajevo i Janjici — Bugojno sa odvojkom do Jajca. Tek po otplati ovih zajmova zakon je predviđao da se poslovni suficit pruge Brod — Zenica iskoristi za otplatu nje same<sup>25</sup>. Međutim, već 1902. godine novom zakonskom odredbom dat je prioritet upotrebi poslovnog suviška pruge Brod — Zenica za plaćanje kamata i amortizacije novog velikog zajma za izgradnju željezničke linije od Sarajeva do istočne granice u odnosu na otplate ranijih zajmova iz zajed-

<sup>23</sup> Tu su bili zaračunati uz troškove prvobitne izgradnje i izdaci za naknadna poboljšanja i pregradnje, kao i troškovi prometa i održavanja pruge u prvim godinama njenog deficitarnog poslovanja. O izdacima iz okupacionog kredita za prugu Bosanski Brod — Zenica zajedno sa priključnom prugom Bosanski Brod — Slavonski Brod vidi napomenu 39 u II. Glavi.

<sup>24</sup> Prema ugovoru između Zajedničkog ministarstva finansija i Ministarstva rata sklopljenom 1895. godine, subvencija je iznosila za narednih 5 godina po 65.000 forinti, odnosno 130.000 kruna godišnje. Naknadnim sporazumom iznos subvencije za razdoblje od 1901. do 1905. godine bio je utvrđen na 100.000 kruna, a po isteku tog roka bilo je obustavljeno subvencioniranje pruge Banja Luka — Dobrljin iz poslovnog suficita željezničke pruge Brod — Zenica. ABH, ZMF, Pr BH Nr. 86/1895. Acten Auszug..., Pr BH Nr. 252/1912 Burián predsjedniku austrijske i ugarske vlade 12/1. 1912; HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle, Ministerkonferenz am 3/1. 1901.

<sup>25</sup> Kao napomena 21; RGBI Nr. 106 : 1895. od 15/7. 1895, ugar. zakonski član XL : 1895; 1125 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abgeordnetenhauses. — XI Session 1895. Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Übergabe der aus dem Occupationscredite gebauten Eisenbahn Brod — Zenica einschlieslich der Verbindungsbahn Slavonisch Brod — Bosnisch Brod an Bosnien und die Hercegovina.

ničkih aktiva<sup>26</sup>. To je značilo ujedno i dalje pomjeranje u budućnost onog momenta kad je trebalo pristupiti vraćanju duga za prugu Brod — Zenica. Inače, dr M. Klaić pokretao je u dva maha u austrijskom parlamentu (1880. i 1895. godine) pitanje da se pruga Brod — Zenica preda Bosni kao poklon. On je isticao da bi to bio malen poklon, za kojim ne bi trebalo kukati, jer je Monarhija izvršila okupaciju u vlastitom interesu, a ne na osnovu izražene želje bosanskohercegovačkog stanovništva<sup>27</sup>. Međutim, mada je bilo sasvim neizvjesno kada će do isplate doći, obje države Monarhije nisu bile spremne da se odreknu svog udjela u kapitalu koji je investiran u prugu.

★

U pogledu prava svojine nad željezničkom prugom Banjaluka — Dobrljin, koja je nosila zvaničan naziv »K. u. k. Militärbahn Banjaluka — Dobrljin« i kojom je do kraja austrougarske vladavine upravljalo Ministarstvo rata, stvari su stajale drukčije nego što je to bio slučaj sa željezničkom linijom Brod — Sarajevo. Prugu Banjaluka — Dobrljin uzele su poslije okupacije u posjed austro-ugarske vlasti na isti način kao i ostale javne objekte u zemlji (ceste, karsarne i službene zgrade) koji su bili izgrađeni za vrijeme turske uprave. Istina, Compagnie générale pour l' exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europa pokušala je da odmah poslije okupacije povede pregovore sa vladom Monarhije o uslovima preuzimanja pruge od strane austrougarskih vlasti. U pismu od 19. novembra 1878. godine Društvo je isticalo da je na osnovu ugovora sa turskom vladom banjalučka pruga sa pripadajućom opremom postala vlasništvo Turske, koja je Društvo trebalo još da plati cijenu koštanjna opreme i neke druge dugove u ukupnom iznosu od 2,755.492,56 franaka, kao i da stvarno preuzme eksploataciju pruge. Budući da je to zbog događaja u Bosni izostalo, a saobraćaj na pruzi bio obustavljen, Društvo je tražilo da vlada Austro-Ugarske u jednoj pismenoj izjavi konstatuje kako se, u slučaju ponovnog otvaranja prometa na pruzi, neće time ni na koji način oštetiti prava Društva koja proizilaze iz ugovora sa Turskom, te da zakonski položaj Društva vis a vis turske vlade ostaje u tom pogledu isti kao da austrougarske vlasti nisu uopšte uzele u posjed prugu Banjaluka — Dobrljin<sup>28</sup>. Na taj način je baron Hirsch pokušao osigurati podršku Monarhije za realizovanje svojih potraživanja od Porte.

Vojna uprava polazila je, međutim, od toga da je pruga vlasništvo turske vlade i nije željela da ulazi ni u kakve aranžmane sa Društvom, ocjenjujući da je za Monarhiju neprihvatljivo dava-

<sup>26</sup> RGBl Nr. 118 : 1902. od 8/6. 1902, ugar. zak. član XIII : 1902.

<sup>27</sup> Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Hauses der Abgeordneten des österreichischen Reichsrates im Jahre 1895. XI Session, XVI Bd. 397. Sitzung des XI Session am 21 Juni 1895, str. 19637 — 19638.

<sup>28</sup> ABH ZMF BH Nr. 453/1878. KA KM Präs 55  $\frac{1}{1}$ /1879.

nje tražene izjave<sup>29</sup>. Ipak, ona je naložila da se povjerljivo ispita i ustanovi koji su dijelovi željeznice Banjaluka — Dobrljin još vlasništvo Društva i kolika je njihova vrijednost<sup>30</sup>. Tom prilikom ona je došla do zaključka da je cijela pruga sa staničnim zgradama i zgradama obiju ložionica u Dobrljinu i Banjaluci prešla u puno vlasništvo turske vlade i da su sva potraživanja za izgradnju ovih objekata potpuno izmirena. Samo nisu bile isplaćene zgrade na banjalučkoj stanici, i to tzv. činovnička kuća, upravna zgrada i zgrada za smještaj osoblja. Svojina Društva bile su i sve lokomotive, vagoni, stanični uređaji, kao i zatečene rezerve materijala. Međutim, aproksimativna procjena vrijednosti cijele imovine Društva koju su izvršili austrougarski organi poslije okupacije iznosila je 157.000 forinti, što je bilo daleko od sume koju je potraživalo Društvo<sup>31</sup>.

Naime, pruga Banjaluka — Dobrljin bila je u eksploataciji od 24. decembra 1872. do 14. novembra 1875. godine, kada je uskoro po izbijanju ustanka u Bosni promet obustavljen. Ustanak i paljenje mosta Prelugovac u stvari su dobro došli Društvu da obustavi saobraćaj na ovoj izolovanoj pruzi, koji je donosio deficit od 24 do 30 hiljada forinti godišnje. Upotreblijive zalihe materijala (oko 560 tona) transportovane su iz Novog u Ruščuk, dok je ostatak depovan u Banjaluci, gdje je dovezen i sav vozni park i ostavljen većinom pod vedrim nebom pod nadzorom jednog činovnika<sup>32</sup>. Okupacione trupe zatekle su prugu u veoma lošem stanju, jer su na pruzi, koja je inače bila građena nesolidno, nastale velike štete kako od nevremena, poplava, klizanja terena i dr., tako i od ustanka, dok je zatečeni vozni park bio uglavnom neupotrebljiv. Vozni park i pokretni materijal na pruzi austrougarske vojne vlasti inventarno su preuzele i činovniku Društva Geogru Manhartu izdale rekvizicione potvrde, ali su odbijeni zahtjevi u smislu osiguranja potraživanja Društva kod turske vlade<sup>33</sup>.

Da bi pustile ponovo u promet prugu Banjaluka — Dobrljin, austrougarske vojne vlasti morale su pristupiti njenoj rekonstrukciji, koja je na mnogim mjestima morala obuhvatiti i obnovu do-

<sup>29</sup> KA KM Präs 55  $\frac{33}{I}$ /1878. Akt austrougarskog Generalštaba od 6/12. 1878.

<sup>30</sup> KA KM Präs 55  $\frac{33}{I}$ /1878. Ministarstvo rata Željezničkoj građevinskoj upravi Dobrljin — Banjaluka 17/2. 1878.

<sup>31</sup> KA KM Präs 55  $\frac{4}{I}$ /1879. Željeznička građevinska uprava u Banjaluci Ministarstvu rata 20/1. 1879.

<sup>32</sup> Ibidem; ABH ZMF Pr BH Nr. 670/1887. Stand der Eisenbahn Banjaluka österr. ung. Grenze zur Zeit des Einmarsches der k. k. Truppen.

<sup>33</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 670/1887 Stand der Eisenbahn Banjaluka — österr. ung. Grenze zur Zeit des Einmarsches der k. k. Truppen, O uzajamnim potraživanjima Porte i barona Hirscha, kao i o njihovom poravnanju 1889. godine vidi: R. M. Dimtschhoff, op. cit., str. 49—51.

njeg stroja<sup>34</sup>. I poslije puštanja u saobraćaj na pruzi su godinama vršeni značajni investicioni zahvati u cilju njenog poboljšanja. Ove investicije finansirane su iz okupacionog kredita i njihova ukupna visina do kraja 1900. godine dosegla je cifru od 7,591.680 kruna<sup>35</sup>.

U prvim godinama poslije okupacije deficitarnost u poslovanju pruge, kao što smo ranije već pominjali, bila je razlog da je Ministarstvo rata pokretalo u dva maha (1881. i 1884. godine) pitanje njene predaje pod upravu Ugarskih državnih željeznica. Problem pokriva prometnog deficita docnije je riješen subvencioniranjem pruge iz poslovnog suficita željezničke linije Brod — Zenica. Ovo subvencioniranje vršeno je u razdoblju od 1889. do 1905. godine i ukupan iznos ove subvencije popeo se je na sumu od 1,280.000 kruna<sup>36</sup>. Pruga Dobrljin — Banjaluka služila je austrougarskim trupama kao objekt za vježbu i izobrazbu pionirskih vojno-željezničkih odreda, odnosno od 1883. godine za c. i kr. željezničko-telefonsku pukovniciju, ali se na njoj također odvijao i civilni saobraćaj, koji je poslije vrlo skromnih početaka postajao krajem stoljeća sve življi<sup>37</sup>. Sporazumom između Zajedničkog ministarstva finansija i Ministarstva rata sklopljenim 1895. godine, kojim je ugovoreno da će i nakon prelaska linije Brod — Zenica u zemaljsko vlasništvo iz njenog poslovnog suficita za daljih 10 godina nastaviti se subvencioniranje pruge Dobrljin — Banjaluka, bilo je takođe utvrđeno da će u tom periodu pruga Dobrljin — Banjaluka ostati kao i dotada potpuno pod vojnom upravom. Krajem 1905. godine zajednički ministar finansija baron Stephan Burián prihvatio je prijedlog ministra rata da i nakon isteka desetogodišnjeg roka, tj. i poslije 1. januara 1906. godine, pruga Dobrljin — Banjaluka ostane na neodređeno vrijeme pod vojnom upravom, ali uz rezervu da će on preduzeti potrebne mjere za preuzimanje pruge od strane civilne uprave onda kad to budu nalagali privredni ili saobraćajni razlozi. Izlazeći u susret želji ministra rata, Burián je obećao da će preuzimanje pruge od strane civilne uprave uslijediti sporazumno sa Ministarstvom rata<sup>38</sup>.

Poslije aneksije Burián je precizirao svoj stav i obavijestio predsjednika austrijske i ugarske vlade da u slučaju izgradnje željezničke linije Banjaluka — Jajce pruga Dobrljin — Banjaluka treba da dođe pod upravu bosanskohercegovačkih državnih željeznica. On je isticao da je vojna uprava nedvojbeno priznala pravo vlasništva zemlje nad pomenutom prugom i da prema sporazumu

<sup>34</sup> Samo obnavljanje prometa koštalo je oko 200.000 forinti. ABH ZMF BH Nr. 604/1878. Exposé über die Bahnstrecke Banjaluka — Dobrlin. Wien, 10/12. 1878 (prepis); vidi: A. Horn, op. cit., str. 7. i 8.

<sup>35</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1947/1912. Ministar rata zajedničkom ministru finansija 14/12. 1912.

<sup>36</sup> Kao napomena 21.

<sup>37</sup> A. Horn, op. cit., str. 7. i 8.

<sup>38</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 646/1905. Ministarstvo rata Zajedničkom ministarstvu finansija 13/5. 1905, Burián ministru rata 24/9. 1905, Nr. 1578/1905, ministar rata Buriánu 25/12. 1905, Burián ministru rata 3/1. 1906.

iz 1905. godine vojska vodi promet na pruži samo do daljnje<sup>37</sup>. Argumentirajući svoje gledište da se radi o pruži koja je vlasništvo zemaljskog erara, Burián je početkom 1912. godine ukazivao da je ova pruga već postojala u času okupacije kao erarni objekt koji je pripadao zemlji, te da je za uspostavljanje saobraćaja na njoj bilo potrebno utrošiti samo oko 200.000 forinti. On je podvlačio da je i nakon uzimanja u posjed pruge, kao i drugih javnih objekata od strane austrougarske uprave, pruga Dobrljin — Banjaluka ostala i dalje svojina zemlje, jer ne postoji nikakav pravni akt po kome bi Bosna to pravo izgubila. Činjenica da je vojska preuzela vođenje prometa na pruži bila je rezultat opštih prilika neposredno po okupaciji i etabiliranja vojne uprave, a što je vojska zadržala i docnije vođenje prometa na pruži, nije pravo vlasništva bilo razlog, nego to što je Ministarstvo rata htjelo da ima na raspolaganju prugu na kojoj će se vršiti izobrzaba vojno-željezničkog osoblja. Takođe, ni okolnost da je vojna uprava utrošila preko 7 miliona kruna na amelioriranje pruge nije, po mišljenju barona Buriána, mogla opravdati eventualni zahtjev u pogledu vlasništva nad prugom od strane ni vojne uprave niti Monarhije budući da takve investicije preduzima svako željezničko preduzeće, a njihovu amortizaciju i rentabilitet postiže povećanjem prihoda pruge. Burián je navodio kao još jedan dokaz da se radi o zemljaskom vlasništvu i činjenicu da je u periodu od 1895. do 1905. godine izdato 1,150.000 kruna zemaljskih sredstava za pokriće prometnog deficita pruge Dobrljin — Banjaluka. Stoga je smatrao da nije potreban nikakav poseban zakonski akt koji bi to pitanje regulisao, kao što je to bio slučaj sa željezničkom linijom Brod — Zenica<sup>38</sup>.

Međutim, ipak su, suprotno stavovima barona Buriána, u toku iste 1912. godine kako vlade Monarhije tako i novi zajednički ministar finansija Leon Bilinski akceptirali gledište da je pruga Dobrljin — Banjaluka svojina Monarhije, ali su istovremeno zauzeli stanovište da ona treba da pređe bez ikakve naknade u vlasništvo Bosne i Hercegovine. Pri tome je na insistiranje Ministarstva rata, a u smislu intencija samoga cara, odlučeno da prugom kao sastavnim dijelom bosanskohercegovačkih zemaljskih željeznica i dalje upravlja vojska i vodi na njoj promet za račun zemaljskih finansija. Zemaljskoj upravi pripalo je pravo odlučivanja o svim pitanjima u pogledu tarifa i odvijanja saobraćaja<sup>39</sup>. Inače, naoko nelogičan postupak: da se jedna pruga koju je sam zajednički ministar finansija Burián smatrao svojinom zemlje tretira potom kao svojina Monarhije i istovremeno predaje bez naknade u vlasništvo Bosne

<sup>37</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1854/1908. Burián predsjedniku austrijske i ugarske vlade 10/12. 1908.

<sup>38</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 252/1912. Burián predsjedniku austrijske i ugarske vlade 12/2. 1912.

<sup>39</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 609/1912. Auffenberg Bilinskom 6/4. 1912, Nr. 594/1912, Bilinski Auffenbergu 4/5. 1912; Nr. 858/1912. Bilinski Stürkghu i Lukacsu 25/5. 1912, Nr. 917/1912. Lukacs Bilinskom 4/6. 1912; Nr. 1830/1912. Auffenberg Bilinskom 2/12. 1912, Bilinski Auffenbergu 4/12. 1912; AVAW MP Nr. 2253/1913. Kroatina Stürkghu 10/5. 1913.

i Hercegovine — bio je motiviran političkim razlozima. Jedna deklarativna odredba u gornjem smislu bila je neophodna u zakonu o gradnji novih željeznica u Bosni i Hercegovini da bi vladina većina u Bosanskom saboru početkom decembra 1912. godine usvojila od vlade predloženi željeznički program. Faktičko ozakonjenje »pre-daje« pruge Dobrljin — Banjaluka u vlasništvo zemlje izvršeno je istovremeno sa ozakonjenjem programa gradnje željezničkih pruga u Bosni i Hercegovini u ugarskom i austrijskom dijelu Monarhije 1913, odnosno 1914. godine.





#### IV. GLAVA

### IZGRADNJA STRATEŠKIH ŽELJEZNICA U BOSNI I HERCEGOVINI I ZAOŠTRAVANJE SUPROTNOSTI IZMEĐU AUSTRIJE I UGARSKE

#### 1. KALLAYEVA POLITIKA IZGRADNJE ŽELJEZNICA IZMEĐU PASIVNOG DRŽANJA AUSTRIJE I MAĐARSKIH PRETENZIJA. POČETAK ZAOŠTRAVANJA ODNOSA

Po dovršenju pruge do Bugojna Kállay je krajem 1894. godine inicirao pregovore o njenom produženju u pravcu Dalmacije. Detaljan projekt bosanskog dijela pruge od Bugojna do Aržana bio je već gotov, pa je on smatrao da je ekonomično zadržati raspoloživo tehničko osoblje i odmah ga angažovati na novim radovima. Istovremeno ulazila je u završnu fazu i izrada generalnog projekta 140 km duge uskotračne željezničke linije Jajce — Ključ — Sanski Most — Prijedor, koju je Kállay ocjenjivao kao vrlo važnu za Bosnu<sup>1</sup>. I ovaj projekt bio je završen početkom 1895. godine i poslan austrijskoj vladi na uvid<sup>2</sup>.

U vezi s privrednim značajem pruge Jajce — Prijedor za Bosnu Kállay je u prvom redu ukazivao na ogromno šumsko bogatstvo, osobito u planinama oko gornjeg toka Sane, koje je zbog pomanjkanja odgovarajućih komunikacija stajalo još netaknuto. Jedino je firma Steinbeiss bila otpočela eksploataciju i izvoz drveta iz Ribničke doline, pa je projektovanje željezničke stanice u Rib-

<sup>1</sup> VAW HM Fasc BH 1894. Nr. 61.667/94 Kállay austrijskom ministru trgovine grofu Wurmbrandu 9/11. 1894.

<sup>2</sup> Trasa pruge trebalo je da ide od Jajca lijevom obalom Plive, preko Jezera i Šipova na Šajinovac. Odatle bi počinjala zupčanica, pa bi idući preko Sokoca i Gerzova pruga prešla planinsko sedlo kod Jakovljevića (maksimalni uspon 42 ‰, min. R 125 m), a zatim bi otpočeo silazak pruge u gornju dolinu Sane. Pri tome je trebalo preći još jedno planinsko sedlo niže Cerovca, a onda bi trasa išla dalje Bijelim potokom na Okandžije. Pruga bi kod Vrblijana prešla na lijevu obalu Sane, da bi se ubrzo vratila na desnu i tako neprekidno produžila pored Ribnika, Ključa i Sanskog Mosta do Prijedora. VAW HM Fasc BH 1895. Nr. 18430/95 Kállay Wurmbrandu; Beschreibung der Projects-Trace einer schmalspurigen Eisenbahnverbindung von Jajce nach Prijedor, 22/2. 1895.

niku imalo za cilj da se cijela Ribnička dolina poveže sa prugom i olakša izvoz drveta iz ovog kraja. Bosanskohercegovačka uprava imala je u vidu da bi izgradnja regularne erarne željeznice omogućila gradnju šumskih pruga koje bi se na nju nadovezivale<sup>3</sup>. Mada ova Kállayeva ideja nije mogla biti realizovana, ona umnogome predstavlja anticipaciju onoga što će docnije u vlastitoj režiji ostvariti firma Steinbeiss na planu izgradnje šumskih željeznica u zapadnoj Bosni.

Kállay je dalje isticao da će u dolini Sane, koja se sve više širi nizvodno od Ključa, prolazak pruge i stvaranje mogućnosti za izvoz na vanjska tržišta pozitivno uticati na dalji razvoj zemljoradnje i osobito stočarstva s obzirom na postojeće odlične sorte goveda i ovaca. On je posebno podvlačio da područje oko srednjeg toka Sane ne samo da ima sve uslove za procvat poljoprivrede i šumarstva, nego da je bogato i rudama, te da će pruga dovesti do intenzivnog razvitka rudarstva<sup>4</sup>.

Na planu vojnog značaja Kállay je ocjenjivao da će željezničkom linijom Jajce — Prijedor Monarhija dobiti još jednu upadnu liniju u unutrašnjost zemlje, kojom će se moći isto tako pogodno kao i preko Broda doseći kako Sarajevo tako i dalmatinske luke Metković i Split. Osim toga, cestom od Bugojna preko Makljenja i dolinom Rame, na koju bi se nadovezala željeznička linija Prijedor — Jajce — Bugojno, stvorila bi se, prema Kállayu, strateški važna, gotovo pravolinijska saobraćajna veza sa unutrašnjošću Hercegovine<sup>5</sup>.

Ukazujući pak na značaj uspostavljanja željezničke veze između vojne pruge Dobrljin — Banjaluka i bosansko-hercegovačkih državnih željeznica nakon izgradnje linije Jajce — Prijedor, sa stanovništa njenog značaja za upravljanje zemljom i u političkom pogledu uopšte, Kállay je podvlačio da će ona omogućiti da se cijeli sjeverozapadni dio Bosne, a naročito bihački okrug, uže poveže sa glavnim gradom Sarajevom, što će kod stanovništva izazvati jači osjećaj pripadnosti ostalim dijelovima zemlje<sup>6</sup>.

Međutim, uz prethodna Kállayeva razmatranja nužno je napomenuti da se je ovdje radilo o projektu jedne uskotračne pruge, koja bi znatnim dijelom imala karakter planinske željeznice sa velikim usponima i padovima. Njena preopusna moć morala bi biti znatno ograničena a rentabilitet prometa sigurno dugo vremena pasivan, kako je to pokazao primjer već izgrađenih pruga preko Ivan-sedla i Komara.

Generalna inspekcija austrijskih željeznica ipak je pozitivno ocijenila projekt željezničke linije Jajce— Prijedor, koji je izradila

<sup>3</sup> Kao napomena 1. i 2.

<sup>4</sup> Posebno je ukazano na okolinu Sanskog Mosta i Stari Majdan, gdje se izrađivalo sirovo lijevano željezo. Ibidem.

<sup>5</sup> Ibidem.

<sup>6</sup> Ibidem.

Zemaljska vlada u Sarajevu, ukazujući da je u njemu očuvano jedinstvo projekta dalmatinsko-bosansko-hercegovačke mreže uskotračnih željeznica, te da je on podesan kao supstrat za dalje pregovore<sup>7</sup>.

Grof Wurmbrand, austrijski ministar trgovine u kabinetu kneza Alferda Windischgrätza, obrazovanom nakon pada Taaffeove vlade, nastojao je da austrijska vlada svoj pozitivni stav prema gradnji dalmatinske pruge Split — Aržano i prema ostvarenju željezničkog spoja Bugojno — Split uslovi time da Zajedničko ministarstvo finansija dâ obećanje da će takođe izgraditi i željezničku liniju Jajce — Prijedor. Na taj način bi se osiguralo uspostavljanje željezničke veze Cislajtanijske sa Dalmacijom preko Bosne<sup>8</sup>.

Međutim, prvi problem koji je trebalo riješiti bilo je pitanje finansiranja. Kállay je tada bio aproksimativno proračunao da bi pruga Bugojno — Aržano koštala 10 miliona forinti (20 miliona kruna), a linija Jajce — Prijedor 10 1/2 miliona forinti (21 milion kruna) i, kao i u ranijim slučajevima, ukazao je na zajedničke aktivne kao na izvor finansiranja<sup>9</sup>. S obzirom pak na stanje kamatnih prihoda aktiva, Kállay je ubrzo modificirao svoje gledište utoliko što je predložio da bosanskohercegovačka uprava podigne jedan bankarski zajam za izgradnju pruge Bugojno — Aržano, ali je za pokriće njegovih anuiteta i očekivanog prometnog deficita pruge predvidio da se u roku od najduže 10 godina angažuju kamate zajedničkih aktiva. To je trebalo da bude nova pozajmica iz aktiva Bosni i Hercegovini, koju bi ona svojevremeno vratila iz poslovnog suficita pruge<sup>10</sup>. Bosanskohercegovačka uprava bila je u datom momentu spremna da tek pod gore navedenim uslovima pristupi izgradnji pruge Bugojno — Aržano, dok o istovremenoj izgradnji željezničke linije Jajce — Prijedor na račun zemlje nije moglo biti ni govora. Austrijska vlada nije u takvoj situaciji ni pomišljala da subvencionira njenu izgradnju. Ministar finansija u novoformiranoj austrijskoj vladi grofa Kasimira Badenija dr Leon Bilinski zauzeo je u jesen 1895. godine stanovište da projekt Jajce — Prijedor treba smatrati potpuno napuštenim. Nasuprot tome, novi austrijski ministar trgovine Glanz von Eich mislio je da potpuno napuštanje projekta ne bi bilo u interesu austrijske polovine Monarhije i sebi je rezervisao pravo da kasnije, u pogodnijem momentu, ponovo pokrene pitanje njegove realizacije. Bilinski je pokazao posebno usko-grudnost kada je, ocjenjujući da su male šanse za otplatu nove

<sup>7</sup> VAW HM Fasc BH 1895. Nr. 18430/95 Aeusserung der k.k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen zu HM 18430/95 Wien 9/4. 1895.

<sup>8</sup> VAW HM Fasc BH 1895. Nr. 18430/95 Wurmbrand austrijskom ministru finansija Pleneru 30/5. 1895.

<sup>9</sup> Kao napomena 1. — Procjena visine troškova gradnje pojedinih pruga u toku vremena je varirala. Tako su već uskoro troškovi izgradnje pruge Bugojno — Aržano bili proračunati na 14 miliona forinti, odnosno 28 miliona kruna. ABH ZMF Pr BH Nr. 820/1897. Guttenberg Kállay 10/6. 1897.

<sup>10</sup> Kao napomena 1.

pozajmice iz aktiva za prugu Bugojno — Aržano, insistirao da se ispita zemaljski budžet, kao i buduće poslovanje nove željeznice, kako bi austrijska vlada mogla uticati da ne bude prekoračen desetogodišnji rok predviđen za subvencioniranje pruge iz zajedničkih aktiva. To je bio jedan od uslova da austrijska strana prihvati način finansiranja koji je predložio Kállay". Bilinski se, kao što je poznato, docnije kao šef bosanskohercegovačke uprave pred prvi svjetski rat drukčije odnosio prema učešću Monarhije u finansiranju izgradnje željeznica u Bosni i Hercegovini".

U Poslaničkoj kući austrijskog parlamenta prilikom pretresanja zakona o bosanskohercegovačkom zemaljskom zajmu od 12 miliona forinti (24 miliona kruna) čuli su se sredinom 1895. godine glasovi kritike na politiku izgradnje željeznica u Bosni i Hercegovini u tom smislu da ta politika više služi mađarskim interesima. Izražavan je strah od eventualne normalizacije pruge Brod — Sarajevo i uspostavljanja direktne normalnotračne željezničke veze od Pešte do Sarajeva, a možda kasnije i do Mitrovice. Traženo je da se u sklopu dalje izgradnje željeznica u Bosni i Hercegovini izgradi u prvom redu pruga Banjaluka — Jajce, kako bi se uspostavila linija Banjaluka — Jajce — Travnik — Sarajevo i time preko Zagreba dobila najkraća željeznička veza Austrije sa okupiranim pokrajinama". Tako su se u austrijskoj javnosti poslije dugo vremena pojavili usamljeni glasovi koji su u stvari tražili da se aktuelizira stari austrijski željeznički program i tako vis à vis Ugarske osiguraju posebni austrijski saobraćajni interesi u Bosni i Hercegovini.

Austrijska vlada a takođe i Željeznička komisija Gornjeg doma Carevinskog vijeća odbacile su tada kao neosnovanu izraženu bojazan od normalizacije Bosnabahna i daljeg jačanja veza-nosti Bosne za Ugarsku". Pomenuta komisija smatrala je, doduše, da treba težiti ka tome da se izgradi pruga Banjaluka — Jajce, ali se protivila da se njenoj gradnji pristupi odmah. Komisija je u svom izvještaju podvlačila da pri građenju pruga na teret Bosne i Hercegovine okupaciona uprava mora najprije uzeti u obzir interese zemlje, koji prije svega nalažu izgradnju željeznice prema Splitu. Novom linijom, koja bi presijecala zemlju gotovo po sredini, dosegla bi se najveća i najbolja luka u srednjoj Dalmaciji i omogućio izvoz sirovina i polufabrikata iz Bosne. S druge strane, zato

<sup>11</sup> VAW HM Fasc BH 1895. Nr. 66539/95 Bilinski Glanzu 10/11. 1895, Glanz Bilinskom 20/11. 1895.

<sup>12</sup> Vidi: F. Hauptmann, *Finansiranje bosansko-hercegovačkog željeznikog programa iz godine 1913*, Radovi I, izd. Filozofski fakultet u Sarajevu, Sarajevo 1963, str. 121.

<sup>13</sup> Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Hauses der Abgeordneten des österreichischen Reichsrates im Jahre 1895. — XI Session. Sitzung der 10 Session am 21/6. 1895.

<sup>14</sup> Ibidem; Bericht des Eisenbahnkommission des Herrenhauses über die Regierungsvorlagen... 464 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Herrenhauses, XI Session, Wien, 26/6. 1895.

što bi se pomenutom prugom ostvarilo neophodno povezivanje Dalmacije sa zaleđem, Austrija je bila spremna platiti troškove izgradnje njenog dalmatinskog dijela. Željeznička komisija Gornjeg doma austrijskog parlamenta takode je isticala tada, sredinom 1895. godine, da je u interesu Dalmacije da se što direktnije poveže sa centrom države. Međutim, ona je istovremeno zauzela stanovište da je za ostvarenje toga cilja, tj. za realizaciju priključka bosansko-hercegovačke željezničke mreže na prugu Banjaluka — Dobrljin, a potom i za gradnju pruge Knin — Novi dolinom Une, pravedno tek onda angažovati finansijska sredstva Bosne kad već budu izgrađene druge, za zemlju važnije željezničke linije, odnosno kad to bude finansijski moguće<sup>15</sup>.

Austrija je poslije pada Taaffeovog kabineta 1893. godine bila sve više zaokupljena vlastitim unutrašnjim problemima. U situaciji političke nestabilnosti izredalo se je u Cislajtanijski od 1893. do 1900. godine sedam vlada, što je bilo odraz zaoštrenih nacionalnih, prvenstveno češko-njemačkih suprotnosti i međusobne borbe njemačkih političkih stranaka. U takvim okolnostima Austrija nije ni bila u stanju da povede neku aktivniju politiku radi učvršćenja i daljeg jačanja svojih privrednih pozicija u Bosni i Hercegovini. Ona se uglavnom zadovoljavala stečenim prednostima u odnosu na Ugarsku, koje su proizlazile iz nadmoći austrijske industrijske proizvodnje i omogućile joj da dominira na bosanskom tržištu. Stoga je tek nakon drugih pregovora došlo do saglasnosti između Kállaya i austrijske vlade samo o izgradnji željezničke veze sa Dalmacijom produženjem pruge od Bugojna do Splita.

★

Za razliku od tadanjeg interesovanja u Austriji za Bosnu i Hercegovinu i izgradnju novih željezničkih pruga na njenom području, ugarska vlada na čelu sa premijerom Bánffyjem formulisala je u oktobru 1896. godine veoma ambiciozan željeznički program. Ona je davanje svoje saglasnosti za produženje bosanske pruge od Bugojna prema Splitu usloвила izvjesnim tarifnim garancijama, kao i prethodnim osiguranjem izgradnje željezničkih linija Banjaluka — Gradiška, Rijeka — Senj, Bihać — Novi, te normalnotračne veze od Budimpešte do Sarajeva<sup>16</sup>, koja bi se u cijeloj svojoj dužini nalazila pod tarifnim suverenitetom ugarskih državnih željeznica<sup>17</sup>. Tako su Mađari u drugoj polovini 1896. godine napustili svoje više od jedne decenije relativno rezervisano držanje u odnosu na građenje bosanskohercegovačkih željeznica. Svojim kompenzacionim zahtjevima oni su ponovo, u novim unutrašnjim i vanjskopoli-

<sup>15</sup> Bericht der Eisenbahnkommission des Herrenhauses über die Regierungsvorlagen..., 464. der Beilagen zu den sten. Protokollen des Herrenhauses — XI Session, Wien, 26/6. 1895.

<sup>16</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1571/1900. Bahnverbindung gegen Spalato.

<sup>17</sup> HHS: A PA XL Interna. K 298 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 401 od 31/1. 1897. Up. J. M. Baerenreither, *Fragmente eines politischen Tagebuches*, Berlin 1928, str. 55—57.

tičkim uvjetima, inicirali na tom području politiku zaoštavanja odnosa sa Austrijom, dolazeći pri tome u sukob i sa intencijama bosanskohercegovačke uprave.

Ugarska vlada je smatrala prugu Bugojno — Split štetnom po ugarske ekonomske interese, posebno za trgovinu preko Rijeke. Ona je usprkos geografskim prednostima Ugarske bila nezadovoljna i postojećim željezničkim vezama sa okupiranim zemljama, a takođe i tarifnom politikom na bosanskohercegovačkim željeznicama. Tako je, prema ocjeni ugarske vlade, pruga Dobrljin — Banjaluka bila kao vicinalna željeznica više okrenuta prema austrijskom nego prema ugarskom tržištu. Sa mađarske strane se priznavalo da je željeznička linija Brod — Sarajevo jedina koja služi uporedo i mađarskim interesima, ali se istovremeno ukazivalo da ona po motivima svog postanka i pravcu trase nije položena u interesu Ugarske. Polazeći od Broda, a ne od Šamca na ušću Bosne, pruga je bila oslonjena na riječnu plovidbu na Savi i Südbahn i tako usmjerena na austrijsko tržište sve dok nije izgradnjom pruga u vojnoj granici Ugarska kod Broda dobila jedinu upotrebljivu vezu sa Bosnom. Ostale bosanskohercegovačke željezničke pruge ili su sporedne linije koje samo služe lokalnim interesima, ili vode na dalmatinsku obalu. Po mišljenu ugarske vlade, u direktnoj suprotnosti sa ugarskim saobraćajnim interesima bila je kako postojeća željeznička veza Bosne i Hercegovine sa morem, tako i planirana linija Bugojno — Split<sup>10</sup>.

Ugarska vlada se inače žalila da trgovina između Rijeke i okupiranih pokrajina već trpi štetu zbog porasta prometa preko Metkovića. Ona je tražila od Kállaya da se zbog težine puta i uspona na metkovićkoj ruti prilikom obračunavanja tarifa uvede poseban dužinski dodatak, čime bi se stvorila povoljnija situacija na pravcu preko Broda. Sa mađarske strane se isticalo da porast izvoza iz Ugarske u Bosnu, koji se od 1884. do 1895. godine, i nakon otvaranja linije preko Metkovića, utrostručio (od 2,382.000 na 7,260.000 forinti godišnje), obuhvata cjelokupni granični saobraćaj uključujući poštanski promet i svu austrijsku i drugu robu koja je bez obzira na njenu provenijenciju reekspedovana preko Ugarske. Ugarska vlada je smatrala da je, u poređenju sa sjajnim uspjesima uvoza iz Austrije, mađarska pozicija u okupiranom području vrlo skromna i bezizgledna. Ona je konstatovala da na bosanskohercegovačkom tržištu, iako još nedovoljno razvijenom, vlada vrlo oštra konkurencija. Od strane Mađara izražavana je bojazan da željezničkim vezama od dalmatinskih luka prema unutrašnjosti ne pri-

<sup>10</sup> 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 — Sarajevoi közvetlen vasúti összeköttetés tárgyaban«, bez datuma.

padne prvenstvo u prometu sa Bosnom. Isticano je da se ne radi o osiguranju samo postojećih potreba nego i o obezbjeđenju budućih, te o austrijskoj težnji da potpuno istisne konkurenta<sup>19</sup>.

U Riječkoj trgovačkoj obrtničkoj komori smatralo se da će bosanska trgovina, koja je išla većim dijelom preko Ugarske i Rijeke, po otvaranju pruge Bugojno — Split biti usmjerena u pravcu Splita, te da će tim putem i austrijska industrija, koja u Bosni nalazi vrlo povoljno tržište, slati svoje proizvode. Osim što je izražavana bojazan da će time Ugarska izgubiti bosansko tržište za svoj budući industrijski razvitak, ukazivano je i na opasnost koja može nastati od stvaranja jednog značajnog tržišta za bosansko drvo u Splitu. Strahovalo se da slavonska i hrvatska trgovina drvetom, koje gravitiraju Rijeci, ne orijentišu se na Split<sup>20</sup>.

Karakteristično je da su od strane ugarske vlade već u oktobru 1895. godine, dakle godinu dana prije nego što je ona istupila sa svojim kompenzacionim zahtjevima u vezi s planom izgradnje pruge Bugojno — Split, počele pritužbe kod Kállaya o navodnom zapostavljanju interesa ugarske industrije u Bosni i Hercegovini. Bosanskohercegovačkoj upravi se prebacivalo da ona ne daje odgovarajuću podršku filijali Kraljevskog ugarskog trgovačkog muzeja, koja je osnovana u Sarajevu 25. marta 1890. godine, ni njenim predstavnicima u Bosni i Hercegovini, te da je tako pomenutoj instituciji onemogućeno da štiti interese ugarske industrije. Sa mađarske strane se takođe prigovaralo da se prilikom većih erarnih gradnja ne uvoze u odgovarajućoj mjeri industrijski artikli iz Ugarske<sup>21</sup>.

Pobijajući ove pritužbe kao neosnovane, Kállay je isticao da je bosanskohercegovačka uprava pokazala u odnosu na djelatnost Ugarskog trgovačkog muzeja najveću susretljivost i nije se ograničila samo na moralnu potporu. Kao pomoć filijali Muzeja dato je za 6 godina, u razdoblju od 1890—1895. godine, 22,500 forinti iz zemaljskih sredstava. Pored toga, Muzej je bio oslobođen od poreza na trgovačke knjige, račune i ponude. Na Muzej je, uz proviziju od 5%, bila prenesena prodaja proizvoda erarne Radionice za umjetni obrt, Tkaonice ćilima i Tkaonice beza i vezionice u Sarajevu. Promet filijale Muzeja, prema podacima koje je naveo Kállay, udesetostručio se je za 6 godina (1890. godine 40.026 forinti, 1895. godine 507.166 forinti)<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 310/1897. »A bosnjak-herzegovinar Forgalmi politika targyaban«. Tekst nije datiran niti je označen autor, ali iz sadržaja može se zaključiti da je to bio ugarski ministar trgovine baron E. Daniel i da je tekst pisan 1897. godine.

<sup>20</sup> Pester Lloyd Nr 250 od 19/10. 1900.

<sup>21</sup> ABH ZMF BH Nr. 2739/1896. Kállay ugarskom ministru trgovine 20/3. 1896.

<sup>22</sup> Ibidem; vidi: Dž. Juzbašić, Izvještaj Hermana v. Sautera..., Godišnjak XVIII, napomena 10. na str. 83, 84.

Kállay je takode pobio i pritužbu Mađara u pogledu uvoza industrijskih proizvoda iz Ugarske. On je statističkim podacima dokazao da je u liferacijama materijala za gradnju željeznica u razdoblju između 1892. i 1895. godine, uključujući tu i pomenute godine, prosječno učestvovala Ugarska sa 32,3%, a Austrija sa 67,7%. Ako se izuzme 1892. godina i uzme samo prosjek od 3 posljednje godine, tada se učešće Ugarske penje na 34,8%. Međutim, u oba slučaja to je bio povoljniji odnos nego što je bio tada kvotni odnos prinosa obiju država Monarhije za zajedničke izdatke (31,4 : 68,6), koji je, po uzoru na učešće u liferacijama za zajedničku vojsku, sa ugarske strane bio označen kao poželjan i za učešće ugarske industrije u liferacijama za bosanskohercegovački erar. Kállay je napominjao da je apsolutno nemoguće u tim liferacijama za svaki pojedini artikal i za svaku godinu striktno se držati određenog kvotnog ključa, nego se za ocjenu učešća Austrije i Ugarske mora uzeti prosjek od više godina i učešće cijele industrije, a ne pojedinih firmi<sup>23</sup>.

Mađarski kompenzacioni zahtjevi, kojima je uslovljavana izgradnja željezničke linije Bugojno — Split, naišli su na energično protivljenje zajedničkog ministra finansija Kállaya. On je naglašavao da kao šef okupacione uprave ne može zastupati isključivo interese jedne države Monarhije. Kállay je odbacivao mađarski zahtjev u pogledu tarifnog suvereniteta nad prugom u dolini Bosne, ističući da isto pravo pripada i austrijskoj vladi. On je pobijao tvrdnje da tarifna politika bosanskohercegovačke uprave nanosi štetu eksportu iz Ugarske i nastojao je dokazati da pruga Bugojno — Split ne bi štetila saobraćaju Rijeke i ugarskim interesima. Pri tome je Kállay ukazivao da bi, imajući u vidu ekonomski prosperitet krajeva kroz koje bi prolazila planirana željeznička linija, ugarski izvoz samo mogao imati koristi. Traženje Bánffyjeve vlade da se u interesu Ugarske izgrade u Bosni određene željezničke pruge Kállay je početkom 1897. godine okarakterisao kao zahtjev za izgradnju više neproduktivnih linija koje bi koštale 47 do 50 miliona forinti<sup>24</sup>.

Austrijski ministar željeznica u Badenijevoj vladi Guttenberg bio je potpuno saglasan sa Kállayevim pobijanjem argumenata ugarske vlade protiv izgradnje pruge Bugojno — Split i bio mu je zahvalan zbog uzimanja u obzir saobraćajnih i trgovačkih interesa austrijske poslovine Monarhije. On je smatrao posve neprihvatljivim mađarske uslove za gradnju željezničke linije od Bugojna prema Splitu, ističući pri tom da bi njihovo ispunjenje imalo kao neposrednu posljedicu potpunu izmjenu prilika u Bosni i Hercegovini

<sup>23</sup> Kao napomena 21.

<sup>24</sup> HHStA PA XL Interna K 298 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 401 od 31/1. 1897.

na području željezničkih tarifa i saobraćajnih odnosa uopšte, tako da bi Bosna došla u punu privrednu zavisnost od Ugarske. Tako nešto moralo bi opet izazvati najodlučniji otpor Austrije<sup>25</sup>.

Ugarska vlada je već 1896. godine nagovijestila svoju spremnost da izgradi prugu kroz Liku od Oštarija, na liniji Zagreb — Rijeka, preko Otočca, Gospića i Knina. Ona je pretpostavljala da bi ostvarenje direktne željezničke veze sa Dalmacijom moglo za Austriju da bude odgovarajuća kompenzacija za uspostavljanje normalnotračne linije Budimpešta — Sarajevo. Premda je austrijski ministar željeznica Guttenberg pomenutu vezu sa Dalmacijom smatrao poželjnom, ipak je mislio da prema njenom ostvarenju austrijska vlada treba da zauzme stanovište tek kad projekt dobije konkretniju formu<sup>26</sup>. Na austrijskoj strani nije tada uopšte postojala namjera da se radi ostvarenja željezničke veze sa Dalmacijom austrijska vlada upušta u pregovore sa ugarskom vladom.

Prema riječima J. M. Baernreithera, pretjerani Banffyjevi zahtjevi u pogledu linije Budimpešta — Sarajevo odgovarali su općenito njegovom držanju prema Austriji<sup>27</sup>. Ovi zahtjevi i pojačan interes za plasman industrijskih proizvoda iz Ugarske na okupiranom području vremenski se podudaraju sa izbjicanjem privrednih problema u prvi plan u odnosima između Austrije i Ugarske i sa teškoćama prilikom pregovora o produženju carinskog i trgovinskog saveza i obnavljanja finansijske nagobde (1896—1898). Intenziviranje mađarskih težnja u odnosu na Bosnu i Hercegovinu krajem XIX vijeka sastavni je dio političkih kretanja u Ugarskoj nakon pada vlade grofa Kolomana Tisze (1875—1890), koji označava početak nove epohe čije su glavne karakteristike borba za ekonomsku i političku samostalnost Ugarske.

Brz razvoj kapitalizma i pojava monopolizma krajem XIX vijeka izmijenili su međusobne odnose vladajućih klasa na kojima je počivalo dualističko uređenje, uz zaoštavanje mnogobrojnih suprotnosti koje su proizlazile iz svojevrsne ekonomske baze dualizma, a prije svega iz zavisnog položaja Ugarske<sup>28</sup>.

Opkoljena austrijskim teritorijem, tako da su 3/4 njene granice bile prema Austriji, Ugarska je u velikoj mjeri bila zavisna od Austrije na području prometa stokom i mesom, kao i u pogledu željezničkih priključaka i tarifa, osobito u saobraćaju sa Njemačkom i zapadnom Evropom. To isto važi i u pogledu robnog prometa na Dunavu, a prije svega na području finansija<sup>29</sup>. Međutim, zahvalju-

<sup>25</sup> AVAW MP Nr. 73/1897. Guttenberg Badeniju 17/1. 1897.

<sup>26</sup> Ibidem; kao napomena 18.

<sup>27</sup> J. M. Baernreither, op. cit., str. 55—57.

<sup>28</sup> Vidi: P. Hanak, *Problem der Krise des Dualismus Ende des 19. Jahrhunderts* (u: *Studien zur Geschichte der österreichisch-ungarischen Monarchie*, Budapest 1961), str. 365. i dalje.

<sup>29</sup> Up. R. Sieghart, *Die letzten Jahrzehnte einer Grossmacht*, Berlin 1932, str. 121.

jući dualizmu i stalnom jačanju svoga uticaja u Monarhiji, Mađari su, i pored postojanja jedinstvenog carinskog područja, bili u stanju da vode sopstvenu protekcionističku politiku i da donekle kompenziraju nepostojanje carinskih barijera između Austrije i Ugarske. Oni su u cilju protežiranja razvitka vlastite industrije izgradili čitav jedan sistem dobro proračunatih i sistematski primjenjivanih upravnih mjera koje su se odnosile na besplatnu dodjelu zemljišta, oslobađanje od državnih, municipalnih i komunalnih poreza i daća, na davanje širokih pogodnosti na području željezničkih tarifa i komunikacija i dr.<sup>30</sup> Austrijska industrija postaće vremenom više ugrožena od ugarske konkurencije nego od inostrane. Tome će osobito doprinijeti ugarska državna željeznička mreža sa centrom u Budimpešti i tarifna politika, koja je bila jednaka izvoznim premijama, državne subvencije mađarskim fabrikama i carine sa ostalim državama skrojene pod mađarskim uticajem, kao i manje opterećenje ugarske industrijske proizvodnje socijalnim daćama<sup>31</sup>.

U poređenju sa prilikama u Austriji, u Ugarskoj je bio daleko snažnije izražen patronat države nad privredom, kao i direktna aktivna podrška državnih organa vlastitoj industriji i trgovini. Ovo je na poseban način došlo do izražaja i u borbi za bosanskohercegovačko tržište, osobito početkom XX vijeka, nakon izvršene aneksije<sup>32</sup>. U toj borbi Mađari su imali malo obzira i skrupula kako prema svome austrijskom partneru tako i prema interesima bosanskohercegovačkog naroda, što se na planu politike vezane za željeznice već dovoljno manifestovalo krajem XIX vijeka.

Pošto je 90-ih godina završen period relativnog unutrašnjeg mira, u ekonomskom, društvenom i političkom razvitku Austro-Ugarske sve su više postajali dominantni nacionalni i klasni antagonizmi i sukobi, kojima je u stvari bio obilježen početni stadij krize dualizma. Suprotnosti između i unutar austrijskih i ugarskih vladajućih klasa, koje su se snažno ispoljile krajem XIX vijeka, još će se produbiti početkom XX stoljeća paralelno sa narastanjem nacionalnih pokreta podređenih naroda<sup>33</sup>. Bitno obilježje ekonomske strane ovog složenog historijskog procesa bilo je stalno intenziviranje posebnih težnja građanstva pojedinih naroda na planu izgradnje vlastite nacionalne industrije, s ciljem da se potkopa i na kraju odstrani dominantni privredni položaj središnje Austrije. Tako se uporedo sa mađarskim težnjama za ekonomskom samostalnošću javljaju slične tendencije i kod ostalih naroda Monarhije<sup>34</sup>.

<sup>30</sup> K. H. Werner, op. cit., str. 435—436.

<sup>31</sup> H. Benedikt, op. cit., str. 79, 154—157, 172.

<sup>32</sup> Vidi: Dž. Juzbašić, Izvještaj Hermana v. Sautera..., Godišnjak XVIII, str. 45. i dalje.

<sup>33</sup> Kao napomena 28.

<sup>34</sup> Up. K. H. Werner, op. cit., str. 435—436; vidi E. März, Some economic aspects of the nationality conflict in the Habsburger empire, Journal of central European Affairs, University of Colorado Press, August 1953.

Porast relativnog ekonomskog značaja Ugarske<sup>35</sup> bio je praćen i pomjeranjem odnosa političkih snaga u Monarhiji. Tome je osobito doprinijela i relativna stabilnost političkog sistema u Ugarskoj, gdje, za razliku od prilika u Austriji, krajem XIX vijeka rad Sabora nije ometan nacionalnim borbama, niti su nacionalni pokreti izvan parlamenta bili tako razvijeni i organizovani kao u Cislajtanijski<sup>36</sup>. Ugarska strana koristila se u punoj mjeri prednostima svoga položaja ne samo za dobijanje što većih ustupaka u pogodbenim pregovorima sa Austrijom, već i u borbi za osiguranje svojih ekonomskih pozicija u Bosni i Hercegovini.

## 2. PLANOWI GRADNJE STRATESKIH ŽELJEZNICA UOČI KRETSKE KRIZE I IZGRADNJA ŽELJEZNIČKE PRUGE PREMA BOKI KOTORSKOJ, TREBINJU I DUBROVINKU

Osim sa zaoštrenim unutrašnjopolitičkim problemima, Monarhija je krajem XIX vijeka bila prinuđena da se suoči sa pogoršanom vanjskopolitičkom situacijom. 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 održavanje status quo-a 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 foederis*. 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 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 nje-

<sup>35</sup> Tako npr. između 1880. i 1900. godine porastao je kapital ugarskih banaka od 18 miliona na 609 miliona kruna, a austrijski od 606 miliona na 777 miliona kruna. U istom periodu porasla je proizvodnja uglja u Ugarskoj od 2 miliona tona na 6,5 miliona, u Austriji od 15,5 miliona tona na 32,4 miliona; proizvodnja željezne rudače u Ugarskoj je porasla od 294.000 tona na 1,5 miliona tona, u Austriji od 790.000 tona na 1,9 miliona tona. P. H a n a k, op. cit., str. 369, napomena 56.

<sup>36</sup> Ibidem, str. 369—377; J. Miskolczy, *Ungarn in der Habsburger-Monarchie*, Wien — München 1959, str. 170, 171, 173, 175.

<sup>1</sup> HHStA PA XL Interna K. 297 ad GMKPZ 393. K.u.k. Chef des Generalstabes FZM von Beck, Ischl am 14. August 1896.

nog saveznika i suparnika Italije. Iako Rusija zbog svog angažovanja na Dalekom istoku nije tada imala namjeru da pokreće Istočno pitanje<sup>2</sup>, u Beču se u avgustu 1896. godine ozbiljno kalkuliralo s tim da bi moglo doći do rata sa Rusijom, u kome Monarhija ne bi mogla računati na pomoć saveznika.

Po mišljenju tadanjeg 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 stvaranja uslova 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 od prije kojih petnaestak godina<sup>3</sup>. Od 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<sup>4</sup>. 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<sup>5</sup>.

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 okolnostima, imati željezničku prugu od Sarajeva prema Drini i smatrao je da odmah treba pristupiti studiranju izgradnje jedne željezničke linije od Višegrada do Mitro-

<sup>2</sup> 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. Carlgren, op. cit., str. 8—16.

<sup>3</sup> 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 Karpata, od kojih je linije Bartfa — Jaslo i Nagy Berezna — Sambor označio kao osobito važne sa vojnog stanovišta. Kao napomena 1.

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

<sup>5</sup> Ibidem.

vice. Što se tiče 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.

Prije nego što je istupio u avgustu 1896. godine prvi put sa kompletnim programom izgradnje strateških željeznica u Monarhiji, šef austrougarskog Generalštaba je 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 posjedovanje 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 i šef Generalštaba došli do zaključka da bi pomenuta akcija u datom trenutku bila preuranjena<sup>7</sup>, 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 je da preduzme sve potrebne mjere kako bi se uspostavila ova željeznička veza, koju je on tada označio kao strateški prevashodno važnu<sup>8</sup>.

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 bosansko-hercegovačke 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;

<sup>6</sup> HHStA PA XL Interna K. 298. Gemenisame Ministerratsprotokolle GMKPZ 398 od 30/1. 1897.

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 654/1896. Ministar rata Krieghammer Kállayu 13/7. 1896.

e. Sarajevo — Pale — Ustiprača — Višegrad — Mokra gora na srpskoj granici, sa jednim krakom od Ustiprače uz Drinu, pa preko Goražda i Foče do Vikoča na granici Novopazarskog Sandžaka'.

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 olakšanju saobraćaja sa ovim područjem bitno doprinosi i riječna plovidba na Savi i Drini, kao i ugarska željeznička mreža nakon izgradnje mosta u Brčkom. Stoga nije uopšte imao u perspektivnom planu izgradnju neke od prve tri navedene linije<sup>9</sup>. Da Kállay u ovom pitanju nije mogao ocijeniti dugoročnije privredne potrebe ovog regiona i cijele zemlje, kao 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 da se izgrade željezničke pruge 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 do Bijeljine i Rače, a posljednjih godina rata izgrađena je u cilju eksploatacije rudnika uglja u Ugljeviku uskotračna željeznička pruga Ugljevik — Bijeljina — Rača, duga 44 km.

U vezi s projektom 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 mislio da se osim izvoza drveta na ovoj liniji ne bi mogao očekivati drugi teretni saobraćaj. Stoga je smatrao da zemaljska uprava treba da dade prioritet realizaciji drugih projekata. Kállay je računao s tim 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". To se doista većim dijelom i ostvarilo kada je zemaljski erar sklopio 1889. godine ugovor sa Eisslerom i Ortliebom.

Kállay je mislio da je sa stanovišta interesa zemlje od daleko veće važnosti linija od Sarajeva prema Drini nego pruga 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 južno Srbije, koja je tada bila potpuno odvojena od postojeće srpske željezničke mreže. S druge strane, Kállay je vjerovao da će ogranak pruge koji

<sup>9</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 725/1896. Kállay Krieghammeru 24/9. 1896. U istom spisu nalaze se generalni dužinski profili i predračuni izdataka za slijedeće 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.

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>11</sup> Ibidem.

je trebalo da ide preko Foče do Vikoča privući preko Bosne cijeli trgovački saobraćaj Novopazarskog Sandžaka, a djelimično i Albanije<sup>12</sup>.

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 djelovati 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 Kállayevom mišljenju moguće dovesti srpsku vojsku u katastrofalnu situaciju<sup>13</sup>.

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 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<sup>14</sup>.

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 Banffy 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. Beck zatražio na zajedničkoj ministarskoj konferenciji 30. januara 1897. godine da se pristupi studiranju gradnje željezničke linije kroz Novopazarski Sandžak. Po Banffyjevoj koncepciji pruga Sarajevo — Mitrovica trebalo je da bude produženje normalnotračne linije Budimpešta — Sarajevo, čija je izgradnja tražena u okviru kompenzacija za prugu Bugojno — Split. Banffy 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<sup>15</sup>.

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 bosanskohercegovačke uprave troškove gradnje

<sup>12</sup> Ibidem.

<sup>13</sup> Ibidem.

<sup>14</sup> Ibidem.

<sup>15</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 310/1897. Banffy Kállayu 26/2. 1897.

njenog bosanskog dijela<sup>16</sup> imaće na kraju za posljedicu da će problem realizacije istočne pruge biti za izvjesno vrijeme skinut sa dnevnog reda. Tome je bitno doprinijela i činjenica što su vojni faktori dali prioritet izgradnji pruge prema Boki Kotorskoj u odnosu na željezničku liniju od Sarajeva prema Drini i Novopazarskom Sandžaku. Možemo takođe primijeniti 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 tvorovina, 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<sup>17</sup>.

Postavši kao šef bosanskohercegovačke uprave jedan od suodlučujućih faktora u utvrđivanju austrougarske spoljne politike, zajednički ministar finansija Benjamin Kállay prihvatio je načelno ideju o autonomnoj 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<sup>18</sup>. Rusofilska i nacionalistička politika Srbije za vrijeme Novakovićeve naprednjačke vlade (juni 1895 — decembar 1896), koja je nastavljena i od Simičevog radikalnog 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<sup>19</sup>.

<sup>16</sup> Kao napomena 6 i 9.

<sup>17</sup> F. Hauptmann, Uloga Zajedničkog ministarstva finansija u formiranju austrougarske politike..., Radovi IV, izd. Filozofski fakultet u Sarajevu, str. 36—44.

<sup>18</sup> Ibidem; H. Kapidžić, Pripreme za austrougarsko prodiranje u albansko etničko područje..., str. 424—429.

<sup>19</sup> Vidi: Сл. Јовановић, Влада Александра Обреновића, књига друга, Београд 1935, str. 124, 133, 138—145, 352.

Razumljivo je da je u novoj situaciji u okvirima austrougarske politike 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<sup>20</sup>.

Sasvim je jasno da su 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 što 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 u nemogućnosti da se obje željeznice istovremeno grade, nego i u procjeni tadanjih vojnostrateških i političkih prilika kao i odnosa snaga na Balkanu.

Srbija, koja se u svojoj spoljnopoličkoj orijentaciji za cijelo vrijeme vladavine kralja Aleksandra Obrenovića kolebala između Petrograda i Beča, bila je za ostvarenje intencija austrougarske balkanske politike krajem 1896. i početkom 1897. godine manje opasna od Crne Gore, koja je bila usko povezana sa Rusijom i pod neposrednim ruskim uticajem. Kako je Srbija u pogledu svog agrarnog izvoza bila u najvećoj mjeri zavisna od Monarhije, Austro-Ugarska je 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 Josipa I, označili su poboljšanje austro-srpskih odnosa, iako je Austro-Ugarska i dalje ostala nezadovoljna opštim pravcem spoljne politike Novakovićevog kabineta<sup>21</sup>.

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 Jadranu. On

<sup>20</sup> Kao napomena 17.

<sup>21</sup> Vidi: Сл. Јовановић, *op. cit.*, књ. друга, стр. 142-144; Д. Ђорђевић, *Царински рат Аустро-Угарске и Србије 1906-1911*, Београд 1962, стр. 16—17. *Podrobnije o spoljnoj politici Novakovićeve i Simićeve vlade: M. Војводић, Србија и грчко-турски рат 1897, Историјски часопис, књ. XVIII, Београд 1971, стр. 491—520.*

je smatrao potpuno izvjesnim da bi odmah došlo do osnivanja jedne ruske pomorske baze na Jadranskom moru ako bi se Crnogorci trajno utvrdili u Skadru ili na ušću Bojane<sup>22</sup>.

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 pričeka, 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 najbliža 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 trebalo 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 i ugroziti interese Monarhije<sup>23</sup>. Prema prvobitnom prijedlogu ministra rata Krieghammera, trebalo je uskotračnu željeznicu produžiti od Mostara preko Stoca, Bileća 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<sup>24</sup>.

<sup>22</sup> H. Kapidžić, *Pripreme za austrougarsko prodiranje u albansko etničko područje...*, str. 423, 424, 427, 428.

<sup>23</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1035/1896. Krieghammer Kállayu 19/11. 1896, Pr BH Nr. 1127/1896. isti istom 12/12. 1896; Pr BH Nr. 568/1897.

<sup>24</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1035/1896. Krieghammer Kállayu 19/11. 1896. Kállay Krieghammeru 30/11. 1896.

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<sup>25</sup>.

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 zahtjevali 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<sup>26</sup>.

Međutim, u odnosu na predloženu trasu Kállay je odmah imao ozbiljne zamjerke i ukazao je 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<sup>27</sup>.

Kállay je mislio 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 ogrankom 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 do-prijeti 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 je da bi to bilo i jeftinije nego povezivanje pravcem od Trebinja preko Graba, koji je predložio ministar rata<sup>28</sup>.

Uzimajući u obzir inetrese 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

<sup>25</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1035/1896. Kállay Krieghammeru 30/11. 1896.

<sup>26</sup> Ibidem.

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> Ibidem.

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<sup>27</sup>.

Međutim, u pogledu interesa Bosne i Hercegovine za ovu prugu, po mišljenju Kállayevom, 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 do Boke Kotorske<sup>28</sup>.

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 do Boke. On se općenito složio sa trasom koju je Kállay predlagao od Gabele do Trebinja, odnosno Dubrovnika. Međutim, bio je protiv toga da trasa od Gruža do Cavtata, kao i eventualno njen produžetak prema Boki ide neposredno uz more, jer bi mogla biti izložena djeinstvu neprijateljske ratne flote. Krieghammer je smatrao da treba izabrati takvu trasu koja će polaziti iz blizine Trebinja prema Cavtatu i biti što više zaklonjena. 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, Krieghammer je smatrao 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<sup>29</sup>. Upravo s obzirom na ove strateške momente, pruga će biti trasirana od Huma, gdje će se odvajati krak prema Trebinju, preko Uskoplja, odakle će polaziti odvojak prema Gružu, 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 cestovana mreža, usprkos njenom odličnom stanju, nije dovoljna da se u potpunosti administrativno ovlada ovom teškom granicom. Samo pruga od središta zemlje do crnogorske granice daje, po Kállayevom mišljenju, sigurnu garan-

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> Ibidem.

<sup>29</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1127/1896. Krieghammer Kállayu 12/12. 1896.

ciju da će uprava moći brzo i efikasno da preduzima sve potrebne mjere za održavanje reda i mira u normalnim prilikama, a u nemirnim vremenima omogućit će upravi da spriječi svaku neprijateljsku 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<sup>22</sup>. Inače, posebno značajnim smatrano je uspostavljanje željezničke veze sa Trebinjem kao snažno utvrđenom austrougarskom vojnom bazom čime se i utvrđeni grad Bileća dovodio u mnogo bližu vezu sa unutrašnjošću Monarhije<sup>23</sup>.

Tako su i u Kállayevoj politici gradnje željeznica u Bosni i Hercegovini spoljnopolitički 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 biti potisnuti u pozadinu, pa je takođe i Bosna »za ovaj veliki cilj obavezna podnijeti svaku žrtvu«<sup>24</sup>. Ovaj zakoret 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<sup>25</sup>, ostalo je i

<sup>22</sup> Ibidem, Kállay Krieghammeru 1/1. 1897.

<sup>23</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 568/1897.

<sup>24</sup> »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 Banffyju.

<sup>25</sup> Zaključeno je da se izgrade pruge Nagy Berezna — Lawow i Przeworsk — Rozwadow, da se poveća kapacitet linije Csap — Nagy Berezna i Csap — Nyiregyhaza, kao i linije Sambor — Stryj, da se izvrši revizija i poboljšanje pruge Tarnow — Premysl, te poveća kapacitet i izvrši revizija kolosijeka pruge Klagenfurt — Villach — Tarvis. Osim toga, odlučeno je da se utiče na Südbahn kako bi povećao 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.

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 stavio 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 privrednom pogledu za Dalmaciju bezvrijedna, a da se istovremeno ne pristupi izgradnji pruge prema Splitu<sup>25</sup>. Na važnost linije Bugojno — Split skrenuo je pažnju i ministar inostranih poslova Goluchowski, ukazujući na izolovanost Dalmacije i okolnost da je ona više nego i jedna 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 careva 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 prema Dalmaciji, imajući sigurno u vidu problem finansiranja. Međutim, Kállay je istupio sa izjavom da bi sa bosanske strane odmah mogla otpočeti gradnja linije 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<sup>27</sup>. Austrijska vlada bila se je već ranije pomirila s tim da se odgodi izgradnja željezničke veze između Bugojna i Splita<sup>28</sup>, dok je ugarska vlada, ostajući u biti na zazuzetnim pozicijama koje su za druge partnere bile neprihvatljive, samo iz obzira prema vladaru obećala da će problem bliže razmotriti i potom se izjasniti<sup>29</sup>.

<sup>25</sup> »Man könne demnach kaum die für Dalmatien in wirtschaftlicher Beziehung wertlose Bahn Gabela — Bocke bauen, ohne gleichzeitig auch die Bahn nach Spalato in Angriff zu nehmen«. HHStA PA XL Interna K. 298. Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 401 od 31/1. 1897.

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> »So sehr nun die im vorstehenden besprochenen Fragen vom wirtschaftlichen und Verkehrsstandpunkte zur Lösung drängt und meinerseits der lebhafteste 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«, AVAW MP Nr. 73/1897. Guttenberg Badenju 17/1. 1897.

<sup>29</sup> Kao napomena 36.

Predsjednik ugarske vlade Bánffy pismeno je krajem februara 1897. godine saopštio Kállayu da je ugarska vlada, s obzirom na političke i strateške potrebe, načelno saglasna sa izgradnjom pruge prema Boki Kotorskoj i Dubrovniku, mada ona 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<sup>40</sup>.

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 finasija 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 zajednički erar (pri čemu je očito podrazumijevao bosanskohercegovački zemaljski erar), nego direktno ili indirektno ugarsku državu koja preduzima akciju u svom privrednom interesu<sup>41</sup>.

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 normalnotračne linije Budimpešta — Sarajevo, izgradi privatno preduzeće. Takvo 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 o državnom trošku i, drugo, što bi se u slučaju gradnje privatne pruge u Bosni mogle izbjeći, odnosno lakše savladati teškoće državnopravne 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, niti bi opravdala 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

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

<sup>41</sup> 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 — Sarajevoi közzvetlen vasuti összekettetes tárgyaban« (bez datuma).

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<sup>42</sup>.

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 interenacionalnog puta koji će povezati Budimpeštu sa Bosnom i preko nje sa Solunom i Carigradom moguće samo pomoću privatnog preduzeća. On je podvlačio da upravo loše iskustvo sa srpskim i bugarskim državnim željeznicama sugerira neophodnost da se u principu isključi takvo raspoređivanje nove internacionalne saobraćajnice na željeznice pojedinih država<sup>43</sup>. 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<sup>44</sup>.

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 Szegszarda, Battaszeka i Osijeka do Šamca. Nju je trebalo realizovati kupovinom i pregradnjom vici-nalnih željeznica koje su već postojale ili se nalazile u izgradnji, kao i putem izgradnje novih pruga koje su nedostajale na pome-nutom pravcu. Peage ugovor sa ugarskim državnim željeznicama imao je da osigura direktni saobraćaj ovom linijom do Budimpešte<sup>45</sup>. Kao mogućeg izvođača cijelog plana ugarski premijer Bánffy ozna-čio je Opću ugarsku kreditnu banku. Ugarska vlada se zauzimala kod Kállaya da on izda Banci pretkoncesiju za izgradnju normalne pruge prvog reda od Šamca do Kotorskog i pregradnju postojeće linije Kotorsko — Sarajevo pošto je i sama prethodno odobrila da ista Banka obavi potrebne pregradnje za gradnju željezničke pruge od Osijeka do Šamca<sup>46</sup>.

Kállay je u načelu bio sklon da Banci izda pretkoncesiju za liniju Šamac — Kotorsko, jer se radilo o studiji jedne nepostojeće pruge, a sama pretkoncesija nije sadržavala nikakvo pravo na de-finitivnu koncesiju, niti je davala posebno prvenstvo pri even-tualnoj realizaciji pruge. Međutim, iako je sam izrazio spremnost da pregovora sa Općom ugarskom kreditom bankom o projektu pregradnje željezničke linije Kotorsko — Sarajevo, Kállay je sma-trao da u ovom slučaju za izdavanje pretkoncesije treba prethodno

<sup>42</sup> Ibidem.

<sup>43</sup> Ibidem.

<sup>44</sup> Kao napomena 40.

<sup>45</sup> Ibidem.

<sup>46</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1281/1897. Kállay Bánffyju 11/10. 1897.

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“.

Austrijska vlada najodlučnije se izjasnila protiv izdavanja pomenute pretkoncesije, smatrajući da bi takav korak implicirao pogrešno shvatanje kako se s austrijske strane protežira ideja o eventualnoj prodaji Bosnabahna. 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 eksploatisati. 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<sup>43</sup>. Polazeći od toga, austrijska vlada se protivila da se Bosnabahn kao najvažnija saobraćajna arterija okupirane zemlje ustupi bilo kakvom privatnom preduzeću“. 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 održavanju status quo-a 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 odnosâ između Austro-Ugarske i Rusije, koji su i poslije 1897. godine bili ispunjeni više međusobnim nepovjerenjem nego težnjom za iskrenom saradnjom. 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 budućnoj podjeli turskog posjeda na Balkanu u slučaju da se status quo ne bi mogao održati. Sve je to moralo uticati da Monarhija i poslije okončanja kretske krize ostane pri odluci da se gradi pruga prema Boki Kotorskoj, koja je inače za svaku eventualnost trebala da učvrsti austrougarske pozicije na južnom Jadranu i prema Crnoj Gori. Usprkos činjenici da je austro-ruski sporazum ojačao spoljopolitički položaj Monar-

<sup>42</sup> Ibidem.

<sup>43</sup> »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 zielbewusste Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes selbst entsprechende Gewähr geboten erscheint«. Ibidem, Guttenberg Kállay 2/10. 1897.

<sup>44</sup> Ibidem.

hije i u odnosu na Italiju, kao i okolnosti da su se prilikom susreta u jesen 1897. godine Goluchowski i Visconti-Venosta takođe načelno sporazumjeli o održavanju status quo-a na Balkanu i o 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 država)<sup>50</sup>, možemo pretpostaviti da je i podozrenje prema italijanskoj politici igralo određenu ulogu pri izgradnji pruge prema Boki Kotorskoj.

★

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 najviše u toku 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 anuiteti banci bi se plaćali 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. 3% kamatu iz zemaljskog budžeta, a amortizaciju iz poslovnog suficita pruge<sup>51</sup>. 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<sup>52</sup>. Međutim, iako je pruga prema Boki i Trebinju 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 po-

<sup>50</sup> Vidi: F. Fellner, *Der Dreibund. Europäische Diplomatie vor dem ersten Weltkrieg*, 2. Auflage, Wien 1960, str. 47.

<sup>51</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 20/1897. Kállay Badenju i Bánffyju 5/1. 1897, HHSIA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle KZ VI, Ministerkonferenz am 9/2. 1899; Kaiserliche Verordnung vom 7. Juli 1898. RGBI Nr. 122 : 1898, ugar. zak. član XXIV/1898.

<sup>52</sup> HHSIA PA XL Interna K. 298 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 407 od 10/10. 1897.

kriće anuiteta zajma koji je trebalo podići kod 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. S 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, kako smo to već ranije pominjali, 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 dra Josepha Kranza<sup>53</sup> preduzeo korake da na njemačkom novčanom tržištu pribavi potreban novac za izgradnju pruge. Kranzu je pošlo za rukom da za ovaj posao zainteresira Lajpcišku 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 ostvareni 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 o njemačkom imperijalizmu. 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<sup>54</sup>. Tako je i iskorišćavanje prirodnih bogatstava Bosne i Hercegovine morao austrijski i ugarski kapital znatnim dijelom prepustiti njemačkom kapitalu. Tome su prethodili privredna aktivnost okupacione uprave i izgradnja najneophodnijih cestovnih i željezničkih komunikacija u zemlji.

<sup>53</sup> Dr Joseph Kranz bio je ličnost veoma bliska vrhovima bosanskohercegovačke uprave. Blagodareći tim vezama i činjenici da je bio akcioner u nekim preduzećima u Bosni, on će postati jedan od najbogatijih ljudi u Beču. O ulozu dra Josepha Kranza u bosanskohercegovačkoj privredi i njegovim odnosima sa zajedničkim ministarstvom finansija vidi: P. F. Sugar, op. cit., str. 60, 110, 116, 118—120, 137, 138.

<sup>54</sup> Vidi: V. S a n d o r, *Der Charakter der Abhängigkeit Ungarns im Zeitalter des Daulismus* (u: *Studien zur Geschichte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*, Budapest 1961), str. 322—324.

Općenito uzevši, tempo ekonomskog razvitka Monarhije sve više je zaostajao iza tempa razvitka zapadnoevropskih 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 slijedeće 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 mladih industrijskih grana (npr. elektrotehničke industrije, proizvodnje bešavnih cijevi, vještačkih đubriva i dr.) i sirovina (ugalj, željezo, nemetali), dok su neke značajne grane, kao tekstilna i šećerna industrija, preživljavale krizu, a petrolejska, mašinska i metalna industrija relativno sporo se razvijale<sup>55</sup>. Na privredne prilike u Monarhiji negativno je uticao grčko-turski rat i djelimično obustavljanje trgovine sa Levantom. Uz to su slaba žetva u Ugarskoj 1897. godine i uvoz žita, kao i stočne zaraze doveli 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<sup>56</sup>.

Politička kriza u Cislajtaciji, 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 nagobda. To je opet izazvalo komplikacije u Ugarskoj i početkom 1889. godine dovelo do pada Bánffyjeve vlade<sup>57</sup>. 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<sup>58</sup>. 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 počivali su samo na principu reciprociteta. Period »jedностранog regulisanja« ekonomskih odnosa trajao je sve do 1907. godine, kada se završio deseto-godišnji nagodbeni provizorij<sup>59</sup>.

<sup>55</sup> Vidi: E. März, *Österreichische Industrie- und Balkanpolitik...*, str. 255—257, 289—291.

<sup>56</sup> H. Benedikt, op. cit., str. 145.

<sup>57</sup> Vidi: R. Charmatz, *Österreichs innere Geschichte von 1848 bis 1895*, Leipzig 1909, Bd. II, str. 108—118; K. u. M. Uhlirz, *Handbuch der Geschichte Österreich 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.

<sup>58</sup> Vidi E. März, *Österreichische Industrie- und Balkanpolitik...*, str. 291.

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

Politička situacija uticala je i na uslove pod kojima je krajem 1898. godine Lajpciška banka (odnosno konzorcij banaka pod njenim vođstvom) bila spremna 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<sup>60</sup>.

Međutim, prave motive zahtjeva za priznanje prava na odustajanje od ugovora Lajpciška banka je iznijela u pismu dru Josephu Kranzu. Ona je negirala postojanje bilo kakve bojazni od izbivanja 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 vidjeti kako u mjenjačnice ulaze kapitalisti koji prodaju svoje austrijske vrijednosne papire, zamjenjujući ih često za ugarske efekte. Prema zapažnju Lajpciške banke, u širokim krugovima polagalo se tada veliko povjerenje u budućnost Ugarske, dok to nije bio svugdje slučaj u odnosu na Austriju<sup>61</sup>. Banka je otvoreno priznavala da se zbog nejasnih unutrašnjih političkih prilika mora zaštititi od nepredviđenih događaja. Međutim, ona je istovremeno naglašavala da pregovora 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 i tim da njoj nije tako intimno 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 će, ukoliko u tom pogledu sam ministar nema nikakvih bojazni, i on lakše akceptirati zahtjev Banke za osiguranje prava na raskidanje ugovora o zajmu<sup>62</sup>.

<sup>60</sup> ABH Priv. Reg. Nr. 275/1898. Lajpciška banka dru J. Kranzu 7/10. 1898; ZMF Pr BH Nr. 1580/1898. Konzorcij banka Kállayu 6/2. 1898.

<sup>61</sup> »Was und den zweited 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 Wertpapieren 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 dru Josephu Kranzu 7/10. 1898.

<sup>62</sup> Ibidem.

Radu 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 pošto 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 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<sup>63</sup>. Osim toga, mislimo da je za Lajpcišku banku bilo od posebnog značaja to 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.

Postigavši 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, Joh. Berenberg, Gossler & Hamburg, K.k. priv. Oesterreichische Länderbank, Wien, Pester Ungarische Commerzialbank, Budapest), a kome je stajala na čelu Lajpciška banka, Kállay je bez ustručavanja prihvatio i zahtjev u pogledu osiguranja prava konzorcija na raskidanje ugovora<sup>64</sup>. 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% bosansko-hercegovački 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 go-

<sup>63</sup> Uporedi: K. u. M. Uhrliz, op. cit., II Band, 2. Teil., str. 1114—1116; H. Hantsch, Die Geschichte Österreichs 1648—1918, II Bd. Graz — Wien — Köln 1962, str. 448, 449.

<sup>64</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1580/1898. Kállay Lajpciškoj banci 20/12. 1898.

dina, 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% otkupna provizija za izvučene kupona. Zajam nije bio zlatni nego je glasio na krune, pri čemu je za Njemačku utvrđen obračunski kurs za 1 krunu 85 pfeniga<sup>45</sup>.

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<sup>46</sup>.

Međutim, u drugoj polovini 1898. godine situacija na novčanom tržištu bila je takva da bi se kamatna stopa od 4%, kao što je bila 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<sup>47</sup>. U toku pregovora o zajmu Lajpciška banka je skrenula pažnju na visoku konjunkturu njemačke industrije i enormnu potražnju kapitala, zbog čega je on i postao skup<sup>48</sup>. Mada je na osnovu iskustva smatrala da će konjunktura potrajati još nekoliko godina a onda da će doći do hiperprodukcije i sniženja kamatne stope, Banka nije

<sup>45</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1579/1898. Konzorcij banka Zajedničkom ministarstvu finansija, Leipzig 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.

<sup>46</sup> 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.

<sup>47</sup> 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%.

<sup>48</sup> »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.

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<sup>69</sup>.

Po pribavljanju finansijskih sredstava bosanskohercegovačka uprava odmah je pristupila izgradnji pruge na hercegovačkom teritoriju u vlastitoj režiji putem Građevinskog odjela Zemaljske vlade u Sarajevu. Dio pruge na teritoriji Dalmacija gradilo je građevinsko odjeljenje c. k. željezničke direkcije, pošto je prethodno s austrijske strane za ovu svrhu osiguran kredit od 11,6 miliona kruna. Zbog velikih teškoća na koje se naišlo prilikom građenja usljed specifičnosti terena, ovaj iznos pokazao se nedovoljnim, pa je Austrija morala odobriti dodatna sredstva<sup>70</sup>.

Trasa nove željezničke linije polazila je od stanice Gabela na pruzi Mostar — Metković i išla je 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 o trošku bosanskohercegovačke uprave i bio je zemaljsko vlasništvo. Konačno, izgrađen je od Huma do Trebinja 16,7 km dug ogranak željezničke pruge. Najmanji radijus 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 do Trebinja, 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<sup>71</sup>.

Iako je gradnja ove željezničke pruge bila inspirisana prevashodno vojnostrateškim motivima, pruga je, a osobito veza sa gruškou lukom, imala i određeni privredni i opštesaobraćajni značaj<sup>72</sup>.

<sup>69</sup> Osim toga, ako bi se nakon jednog ugovorenog termina morala kamatna stopa sniziti od 4 1/2% na 4%, konzorcij banaka bi 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% emisioni 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.

<sup>70</sup> A. H o r n, op. cit., str. 18.

<sup>71</sup> 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.

<sup>72</sup> Vidi: Zv. J e l i n o v i ć, op. cit., str. 227—230.

Međutim, koristi od pruge nisu za Bosnu i Hercegovinu bile u srazmjeri sa materijalnim žrtvama za njenu izgradnju i eksploataciju.

Na planu austrougarske balkanske politike 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 Meduniča i Dugopolja do Metkovića. Produženje dalmatinsko-bosanskih željeznica duž crnogorske i albanske obale Jadrana postaće jedan od strateških ciljeva Austro-Ugarske<sup>73</sup>.

### 3. GRADNJA ŽELJEZNIČKE LINIJE OD SARAJEVA DO ISTOČNE GRANICE

Još dok se gradila pruga od Gabele prema Boki Kotorskoj, Kállay se krajem marta 1900. godine obratio novom predsjedniku austrijske vlade Ernestu von Koerberu i ugarskom premijeru Kollomanu von Szellu sa prijedlozima u pogledu izgradnje magistralne željezničke linije kroz Bosnu i Novopazarski Sandžak i istovremeno ponovo aktualizirao pitanje uspostavljanja željezničke veze između Bugojna i Splita. Tom prilikom on je ukazao da je ideju o gradnji normalne željezničke linije Šamac — Sarajevo — Mitrovica potakao nedavno u usmenim razgovorima ugarski ministar trgovine. Kállay je predsjednicama vlade saopštio da je taj plan on pozdravio i izrazio je spremnost da pomaže prema svojim snagama realizaciju projekta, koji je smatrao odavno kao najvažniju zadaću cijele Monarhije<sup>1</sup>.

Kállay je podvlačio da je za Monarhiju veoma važno da posjeduje što više veza sa balkanskim zemljama kako bi im se pomoću tih veza materijalno i duhovno približila i ojačala svoj uticaj na njih. Ističući da Monarhija ima samo miroljubive ciljeve i da teži mirnom razvitku balkanskih država i naroda, on je ukazivao kako, s obzirom na nestabilnu situaciju u pojedinim područjima, postoji još opasnost od izbijanja kriza, pa bi svako utvrđivanje austrougarskog uticaja služilo interesima opšteevropskog mira. Pri tome bi, prema Kállayu, Monarhija došla u položaj da osigura za vlastitu industrijsku i trgovačku djelatnost polje koje će postajati sve veće i biti kvalitetno sve bolje, jer će, zbog kulturnog razvitka balkanskih zemalja, rasti i njihove potrebe za uvoznim artiklima, kao i njihova apsorpciona sposobnost. Stoga je Kállay

<sup>73</sup> HHStA 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 uređenju privrednih odnosa u Makedoniji i na Balkanu za vrijeme krize 1912/1913. godine, Prilozi br. 5, izd. Instituta za istoriju radničkog pokreta u Sarajevu, Sarajevo 1969, str. 181, 182, 187, 188.

ABH ZMF Pr BH Nr. 341/1900. Kállay predsjedniku austrijske i ugarske vlade 30/3. 1900.

pledirao da Monarhija treba da se pojavi kao »čuvar mira na Balkanu« i izgradnjom potrebnih komunikacija da zauzme takvu dominirajuću poziciju koja bi joj omogućila da uspješno obavlja tu funkciju<sup>2</sup>.

Mada su balkanske zemlje, prije svega Srbija i Bugarska, bile već duže vrijeme povezane željeznicom sa Monarhijom, ta jedina veza, ma koliko bila vrijedna, nije po, Kállayevoj ocjeni, bila dovoljna za ostvarenje prethodno navedenih političkih ciljeva. Balkanske države su dotada gradile pruge dijelom u pravcu istoka, prema Turskoj, a dijelom prema Dunavu, tako da cijeli zapadni bok ovih zemalja nije imao nikakve neposredne veze sa Monarhijom. Ako bi se preko Bosne ostvarila veza sa turskim željeznicama, Monarhija bi, smatrao je Kállay, ovladala ne samo srpskim i bugarskim saobraćajem, već bi posjedovala i jednu nezavisnu komunikaciju do u srce Turske, i to kako do Soluna tako i do Carigrada. To bi Austro-Ugarskoj omogućilo da sprovodi svoju politiku na Balkanu i olakšava ili otežava veze balkanskih zemalja sa Evropom, te da iz njihovog privrednog raztika izvlači sama direktne koristi. Kállay je naglašavao kako je okupacija Bosne i Hercegovine imala za cilj da ojača pozicije Monarhije na Balkanu. Da bi se taj cilj postigao, bila je najprije potrebna temeljita »kulturna djelatnost« u samoj Bosni i Hercegovini, ali dalji neophodan korak sastojao se, prema Kállayu, u iskorišćavanju okupiranih zemalja za uspostavljanje bližih odnosa Monarhije sa susjedima na Balkanu. Stoga je trebalo da se već postojeće veze sa balkanskim zemljama umnože i dopune novim, koje bi išle iz Bosne i Hercegovine<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> »Eines der hervorragenden politischen Interessen der Monarchie auf der Balkanhalbinsel besteht zweifellos darin, möglichst viele Verbindungen mit den Balkanstaaten zu besitzen, durch diese Verbindungen denselben materiell und intellectuell näher zu treten und den Einfluss der Monarchie auf diese Länder zu stärken. Da die Monarchie nur friedliche Ziele verfolgt, und nur die selbständige und ruhige Entwicklung der Balkanstaaten und Balkanvölker anstrebt, bei der Unfertigkeit der Zustände in manchen dieser Gebiete aber immer noch beunruhigende Krisen eintreten können, so wird jede Befestigung dieses Einflusses gewiss auch nur dem allgemeinen europäischen Friedensinteresse dienen, dabei aber die Monarchie in die Lage versetzen, der eigenen Industriellen und Handelstätigkeit ein immer grösseres, aber auch qualitativ immer besser werdendes Feld zu sichern, da die zunehmende kulturelle Entwicklung dieser Länder durch deren Bedürfnisse an Einfuhrartikeln und die Absorptionsfähigkeit für solche steigern wird. Darum aber soll die Monarchie auch als Wächter des Friedens am Balkan erscheinen und vermöge des Ausbaues der hiezu nötigen Communicationen eine derartig dominierende Position einnehmen, dass sie in der Lage sei mutwillige und abenteuliche Bestrebungen, die ruhige Entwicklung zu stören, verhindern zu können«. Ibidem.

<sup>3</sup> »Die Okkupation Bosniens und der Hercegovina verfolgte den Zweck, die Position der Monarchie am Balkan zu stärken. Um diesen Zweck zu erreichen war vorerst eine gründliche Kulturarbeit in Bosnien und der Hercegovina selbst vonnöten, der weiteres nötige Schritt aber besteht darin, durch Benützung Bosniens und der Hercegovina die Monarchie mit den Nachbarn am Balkan in engere Beziehungen zu bringen und die schon bestehenden Verbindungen mit den Balkanländer durch neu zu schaffende, die von Bosnien und der Hercegovina ausgehen, zu vermehren und zu ergänzen«. Ibidem.

Kállay je isticao da će sandžačka željeznica biti posebno značajna za jačanje vojnog položaja Austro-Ugarske. Ona će joj omogućiti da u Sandžaku u svako doba brzo uputi veće kontingente trupa i da eventualne nemire u klici uguši. Istovremeno on je naglašavao da bi se Monarhija na takvu intervenciju odlučila samo u slučaju nužde. Inače, pruga će, smatrao je Kállay, pružiti mogućnost da se i sa sjevera drži u šahu Austro-Ugarskoj nenaklonjena Crna Gora i poslužiće kao ubačeni klin između Srbije i Crne Gore da se potpuno isključi njihovo ujedinjenje. Osim toga, Monarhija će biti u situaciji da efikasno drži pod svojom kontrolom razvoj prilika u staroj Srbiji, pa i dalje u Makedoniji. Već samo jačanje pozicija Austro-Ugarske, vjerovao je Kállay, biće dovoljno da spriječi izvjesne eventualnosti, bez potrebe da se aktivno interveniše<sup>4</sup>. Štaviše, on je isticao da će sam zaključak o gradnji željezničke linije od Sarajeva do granice Sandžaka izvršiti takav uticaj na balkanske države koji će biti jednak postavljanju 50.000 vojnika na njihovim granicama<sup>5</sup>. Pri tome Kállay je u jesen 1900. godine imao u vidu i vojni značaj pruge s obzirom na vrenje u muslimanskom svijetu i opasnost od njegovog uticaja na muslimansko stanovništvo Bosne i Hercegovine. U tom pogledu on je posebno izražavao podozrenje zbog pisanja turske štampe prilikom posjete perzijskog šaha Carigradu<sup>6</sup>.

Nagli prekid privredne konjunktore u Njemačkoj 1900. godine značio je početak višegodišnje depresije, koja je s izvjesnim zakašnjenjem zahvatila i Austro-Ugarsku. Ova depresija tim teže je Monarhiju pogodila što je u prethodnoj fazi privrednog uspona u Austro-Ugarskoj došlo do dosta slabog i kratkotrajnog oživljavanja ekonomskog života<sup>7</sup>. Ukazujući na tešku depresiju koja je zahvatila industriju i trgovinu Austro-Ugarske, Kállay je podvlačio kako će nova željeznička veza sa Turskom doprinijeti oživljavanju privrede. S obzirom da Austro-Ugarska nije imala kolonijalne posjede, kao ni tako snažnu trgovačku flotu i trgovinu da bi njena industrija mogla izdržati konkurentsku borbu na prekomorskim tereitorijama, Kállay je smatrao da je tim značajnije da Monarhija što čvršće veže za sebe ono područje koje je od starina, peć po svom geografskom položaju, bilo upućeno na austrougarske industrijske proizvode. Tako je u situaciji kada se na svjetskom planu sve više zaoštravala borba za tržišta Kállay pridavao eminentan ekonomski značaj uspo-

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> »Der blosse Beschluss diese Linie auszubauen, werde eine grosse Wirkung auf die Balkanstaaten ausüben, und der Aufstellung von 50.000 Mann an den betreffenden Grenzen gleichkommen«. HHStA PA XL Interna K. 300 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 424 od 2/10. 1900.

<sup>6</sup> Ibidem.

<sup>7</sup> Vidi: E. März, *Österr. Industrie- und Bankpolitik...*, str. 293.

stavljanju direktne željezničke veze Monarhije sa turskim željeznicama, videći u njoj efikasno sredstvo za trajno učvršćenje privrednog položaja Austro-Ugarske na Balkanu<sup>9</sup>.

U pismu predsjedniku austrijske vlade Kállay je, imajući u vidu ranije austrijske rezerve prema projektu, ukazivao kako, s obzirom na geografski položaj, može izgledati da će planirana pruga samo koristiti ugarskoj industriji i zato je, nasuprot tome, isticao da će pruga ne manje služiti i interesima Austrije. Kállay je uvjeravao Koerbera da se nešto nepovoljniji geografski položaj Austrije kompenzira time što je austrijska industrija starija i jača od ugarske. On je podvlačio da se ostvarenjem predloženog projekta neće poremetiti postojeći odnosi, jer su sve željezničke veze Bosne u pravcu sjevera vodile prema Ugarskoj, kako je to i bilo jedino moguće<sup>9</sup>. S druge strane, Kállay je ugarskom premijeru skrenuo pažnju da je projekt u prvom redu u interesu ugarske industrije i trgovine. On je istovremeno izrazio mišljenje da koristi koje proizlaze iz geografskog položaja Ugarske neće dati povoda austrijskoj vladi da se suprotstavi projektu, jer i austrijska industrija po prirodi gravitira Balkanu, pa će i u njenom interesu biti izgradnja projektovane pruge<sup>10</sup>. Tako vidimo da se Kállay nije ustezao ni od davanja različito iznijansiranih ocjena samo da bi odgovorne faktore u Monarhiji pridobio za svoju ideju.

Zamišljena kao sredstvo u konkurentskoj borbi protiv privredno jačih država, planirana pruga trebalo je da jedino Monarhiji otvori cijelu Makedoniju i Albaniju i spriječi ostvarenje pro-

<sup>9</sup> »Eine ganz eminente Bedeutung würde aber einer direkten Verbindung des Schienennetzes der Monarchie mit den türkischen Bahnen auf wirtschaftlichem Gebiete zukommen, und in einer Zeit wo es das Bestreben aller grossen, wirtschaftlich kräftigen Staaten ist, ihren auswärtigen Handel möglichst auszudehnen, immer neue Absatzgebiete zu erwerben, auch auf den Handel und die Industrie Oesterreich-Ungarns neu belebend einwirken und in diese Zweige der Volkswirtschaft, welche gegenwärtig leider unter einer argen Depression leiden, neue Unternehmungslust und Schaffensfreudigkeit tragen. Wie notwendig es wäre durch eine erlösende Tat unsere gesammte Geschäftswelt aus dem Banne, unter welchem sie gegenwärtig leidet, zu befreien und dadurch die Monarchie zu befähigen den Weltbewerb der Völker aufzunehmen, bedarf keiner weiteren Begründung. Oesterreich-Ungarn hat weder einen Kolonialbesitz noch verfügen wir über eine derart kräftige Handelsflote und einen Kaufmannstand, die ermöglichen würden, dass unsere Industrie auf überseeischen Gebieten überall den entgegnetretenden Konkurrenzkampf bestehen könnte, vom umso grösseren Werte würde es mir daher erscheinen jenes Gebiet, welches schon infolge der geographischen Lage von altersher in erster Linie auf die Industrieerzeugnisse der österr. & ungar. Monarchie hingewiesen ist, möglichst fest an die Monarchie zu binden und durch Herstellung einer günstigen, directen Bahnverbindung jene Momente zu schaffen, welche vor allem vorhanden müssen um unsere wirtschaftliche Stellung am Balkan wirksam und dauernd behaupten zu können«. Kao napomena 1.

<sup>9</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 341/1900. Kállay predsjedniku austrijske vlade 30/3. 1900.

<sup>10</sup> Ibidem, Kállay predsjedniku ugarske vlade 30/3. 1900.

jekta dunavsko-jadranske željeznice, koja bi, po Kállayevoj ocjeni, zauvijek potisnula austrougarsku trgovinu iz zapadnog dijela balkanskog poluostrva". Mada je krajem XIX vijeka, i pored odluke o građenju željezničke pruge u dolini Timoka, ostvarenje projekta dunavsko-jadranske željeznice bilo više teoretski pokušaj bez tehničkih priprema, planova i osigurane materijalne podloge<sup>11</sup>, taj projekat je, kako nam to pokazuje i prethodno Kállayevo stanovište, izazivao u Monarhiji ozbiljnu zabrinutost i podozrenje. Ova zabrinutost postala je još veća kada je poslije ženidbe kralja Aleksandra Obrenovića, u ljeto 1900. godine, došlo do udaljavanja Srbije od Austro-Ugarske i približavanja Rusiji, pa je naredne, 1901. godine, uz rusku podršku, ponovo aktualiziran projekt jadranske željeznice. Projekt je odmah prihvaćen od strane Italije, a u izgledu je bila i francuska finansijska podrška za njegovu realizaciju, jer je i Francuskoj bilo u neposrednom privrednom interesu da potisne ekonomsku hegemoniju Austro-Ugarske na Balkanu<sup>12</sup>. Aktualiziranje projekta jadranske željeznice 1901. i 1902. godine predstavljalo je, pak, i reakciju na austrougarski projekt sandžačke željeznice.

Međutim, već sredinom 1900. godine Kállayevu pažnju privukao je izvještaj austrougarskog vicekonzula iz Bitolja, koji je ukazivao na ponovno pokretanje niza saobraćajno-političkih pitanja u zapadnom dijelu evropske Turske nakon izgradnje željezničke linije Solun — Bitolj. To su bili u prvom redu projekti kojima je trebalo luke na albanskoj obali Jadrana Drač, Valonu, Perviz povezati sa linijom Bitolj — Solun, kao i Skadar sa Prizrenom, odnosno sa željezničkom linijom Mitrovica — Skoplje<sup>13</sup>. Kállay je ukazivao Goluchowskom da bi, s obzirom na blizinu Italije, pome-

<sup>11</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 644/1900. Kállay austrijskom ministru željeznica i ugarskom ministru trgovine 11/6. 1900.

<sup>12</sup> Vidi: D. Đorđević, Projekt Jadranske železnice u Srbiji (1896—1912), Историски гласник 3—4/1956, str. 4—6.

<sup>13</sup> Ibidem.

<sup>14</sup> Radilo se o slijedećim projektima:

1. pruga koja bi se odvajala od linije Bitolj — Solun 60 km južno od Bitolja i išla preko Kastorije, Korče i Janjine do Perviza, sa eventualnim ogrankom prema Valoni. Kako se za vrijeme grčko-turskog rata 1897. pokazala puna vrijednost željezničkih veza, odmah poslije zaključenja mira povela se u Turskoj diskusija o izgradnji pruge do Janjine. Jedno vrijeme postojala je ideja da ovu prugu gradi vlada u vlastitoj režiji kao vojnu prugu;

2. produženje bitoljske pruge preko Resna, Ohrida, Struge i Elbasana do Drača. O tome su ranijih godina vođeni pregovori. Prvo je reflektirao na koncesiju konzorcij pod vođstvom Njemačke banke, a poslije njegovog odustajanja jedan milanski sindikat i denovljanski finansijski institut. Međutim, pregovori sa Turskom o finansiranju završili su se neuspjehom;

3. povezivanje Prizrena, odnosno linije Skoplje — Mitrovica sa Skadrom otprilike postojećom karavanskom trasom. Postojalo je uvjerenje da je ovaj projekt bio lansiran od strane Srbije;

4. kao transverzalna linija na ove tri pruge, koje bi išle od zapada prema istoku, predviđena je bila ruta jedne željeznice pravcem Janjina — Korča — Starova — Debar — Skadar. ABH ZMF Pr BH Nr. 701/1900. Izvještaj austrougarskog vicekonzula iz Bitolja, juni 1900. Ovaj izvještaj uputilo je Ministarstvo inostranih poslova Zajedničkom ministarstvu finansijska.

nuti lučki gradovi, u kojima bi se završavale projektovane željezničke linije, postali izvanredno pogodne odskočne tačke za italijansku trgovinu, koja bi potpuno zagospodarila Albanijom i Makedonijom. Što se tiče susjednih zemalja, smatrao je da bi realizacija pomenutih projekata koristila samo Srbiji. S druge strane, on je ocjenjivao da bi ostvarenje svih ili čak samo jedne od navedenih željezničkih linija nanijelo štetu ne samo ekonomskim interesima Monarhije, nego bi preovladavanje italijanskog privrednog uticaja na ovom području dovelo i do vrlo opasnih političkih posljedica. Jadran bi postao tako reći italijansko more, dok bi se Austro-Ugarska u svojim sjevernim lukama našla u jednom zatvorenom moru<sup>15</sup>.

Mada je, s obzirom na finansijsku situaciju u Turskoj, Kállay sredinom 1900. godine pretpostavljao da se ne može ubrzo očekivati realizacija pomenutih projekata, ipak je smatrao da se Monarhija ne smije uljuljkivati u sigurnosti. Strahovao je da, zbog strateške važnosti projektovanih linija, turska vlada neće žaliti materijalne žrtve da u dogledno vrijeme izgradi bar neku od tih pruga. Osim toga, Kállay je ukazivao i na opasnost od mogućnosti da se njemački kapital ponovo zainteresira za pojedine projekte. Stoga je smatrao da se samo ostvarenjem sandžačke željeznice može efikasno otkloniti opasnost po trgovinu Austro-Ugarske na Balkanu i njenu prevlast na Jadranu, te osigurati Monarhiji odlučujući uticaj na rješavanje problema željezničkih veza u Albaniji i Makedoniji<sup>16</sup>.

Prema najnovijem Kállayevom prijedlogu trebalo je da trasa predviđene normalnotračne linije ide u okupacionom području od Šamca dolinom rijeke Bosne do Sarajeva, a odatle dolinom Miljacke, Prače, Drine, i Lima do turske granice kod Uvca, sa jednim odvojkom preko Višegrada do Vardišta u dolini Rzava blizu srpske granice. U pogledu produženja pruge na turskom teritoriju bile su uzete u razmatranje dvije trase, i to: jedna, daleko lakša, od Uvca, preko Sjenice i Novog Pazara do Mitrovice, i druga preko Prijepolja i Peći, pa dolinom Bijelog Drima prema Vrbnici, a onda poslije prelaska preko Šar-planine i preko Kalkandela, do Skoplja. Mada je druga linija bila u tehničkom pogledu daleko nepovoljnija i znatno duža, Kállay je smatrao da ona ipak zaslužuje prednost kad se imaju u vidu privredni i politički interesi Austro-Ugarske u Albaniji i Makedoniji<sup>17</sup>. Ona je bila posebno podesna da onemogući projekt dunavsko-jadranske transverzalne željeznice, jer ako bi se od tako trasirane sandžačke željeznice izgradili ogranci prema moru, oni bi samo, po Kállayu, alimentirali prugu kroz Bosnu i Sandžak i došli bi, kao i područje kroz koje bi prolazili, pod austrougarski privredni uticaj. Kállay je uzimao u obzir mogući prigovor da je druga verzija trase preblizu crnogorske granice, tako da bi pruga

<sup>15</sup> Ibidem, Kállay Goluchowskom 30/6. 1900.

<sup>16</sup> Ibidem; HHStA PA I rot 621 C. d. M. III/10. Begründung zu dem Gesetzentwürfe über den Bau der Eisenbahn von Sarajevo bis zur Sandšhakgrenze. . .

<sup>17</sup> Kao napomena 1.

mogla biti ugrožena, ali je isticao da je ona daleko povoljnija od prve, koja bi bila izložena mnogo većoj opasnosti od strane Srbije, jer bi išla blizu srpske granice i kroz dio Sandžaka sa homogenim srpskim stanovništvom. On je ukazivao da bi druga trasa, za koju se opredijelio, relativno kratko išla duž crnogorske granice, i to kroz područje naseljeno albanskim stanovništvom, koje bi se odgo-varajućim postupkom od strane Austro-Ugarske moglo iskoristiti kao protuteža Crnoj Gori<sup>18</sup>.

Kállay je izgradnju sandžačke željeznice smatrao važnom i u vezi sa planovima o produženju grčke tesalijske željezničke pruge prema sjeveru i njenom povezivanju sa već postojećim željezničkim linijama. On je smatrao da bi za Monarhiju bilo od velike koristi da obilaženjem Srbije ostvari direktnu željezničku vezu sa Atenom. Pitanje željezničke veze sa Grčkom bilo je aktualizirano od momenta kada je grčka vlada, poslije 7 godina prekida radova, predala Eastern Railway Construction Syndicate Limited dalju izgradnju željezničke linije Pirej — Larisa<sup>19</sup>. S tim u vezi Kállay je u drugoj polovini 1901. godine pružio podršku i projektu austrijskog građevinskog poduzetnika Ludwiga Seefeldera, koji je predviđao povezivanje bosanskohercegovačkih željeznica sa Atenom (vidi kartu). Za njegovu realizaciju zauzimala se je austrougarska diplomacija kod Porte<sup>20</sup>. Inače, prema prvobitnoj Kállayevoj koncepciji trebalo je da koncesija za izgradnju pruge kroz Sandžak pripadne Društvu orijentalnih željeznica<sup>21</sup>.

Kállayevu novu inicijativu za uspostavljanje željezničke veze sa Turskom preko Bosne i Sandžaka svesrdno je odmah podržao ministar rata Krieghammer. On je podvlačio da je u vojnom interesu da se pomenuti projekt što prije ostvari i izražavao je želju da se takođe izgradi hrvatsko-dalmatinska željeznica od Karlovca odnosno Ogulina prema Kninu<sup>22</sup>.

Šef austrougarskog Generalštaba FZM von Beck polazio je sa stanovišta da Sandžak, Makedonija i Albanija, kao i uopšte zapadni dio Balkana predstavljaju interesnu sferu Monarhije, u kojoj ona ne može trpjeti uticaj nikakve strane sile. On je insistirao na tome da Austro-Ugarskoj mora biti zagarantovan uticaj na saobraćajne veze u tom dijelu evropske Turske<sup>23</sup>. Beck je ukazivao kako

<sup>18</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1342/1901. Kállay Goluchowskom 7/10. 1901.

<sup>19</sup> Kao napomena 14 i 15.

<sup>20</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1342/1901. Kállay Golchowskom 7/11. 1901. Calice Goluchowskom 14/9. 1901; Pr BH Nr. 276/1903. isti istom 4/2. 1903.

<sup>21</sup> Kao napomena 1.

<sup>22</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 450/1900. Krieghammer Kállayu 26/4. 1900.

<sup>23</sup> »In politischer Hinsicht bilden, nach Ansicht des Redners, das Sandjakat, Macedonien und Albanien wie überhaupt die westliche Hälfte der Balkanhalbinsel die Interessensphäre der Monarchie, in welcher dieselbe den Einfluss einer fremden Macht nicht dulden könne. Auf die Verbindungen in diesem Teile der europäischen Türkei müsse Oesterreich-Ungarn der Einfluss gewahrt bleiben...« HHStA PA XL Interna K. 299 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 422 od 21/9. 1900.

je u vojnom pogledu napovoljna okolnost da Monarhija ima samo do Sarajeva željezničku prugu. U slučaju da se Austro-Ugarska odluči na jednu akciju u Sandžaku ili Albaniji, ta akcija bi morala uslijediti brzo i sa dovoljnim snagama, pa bi snabdijevanje i dovoz trupa morali biti osigurani željezničkom vezom<sup>24</sup>.

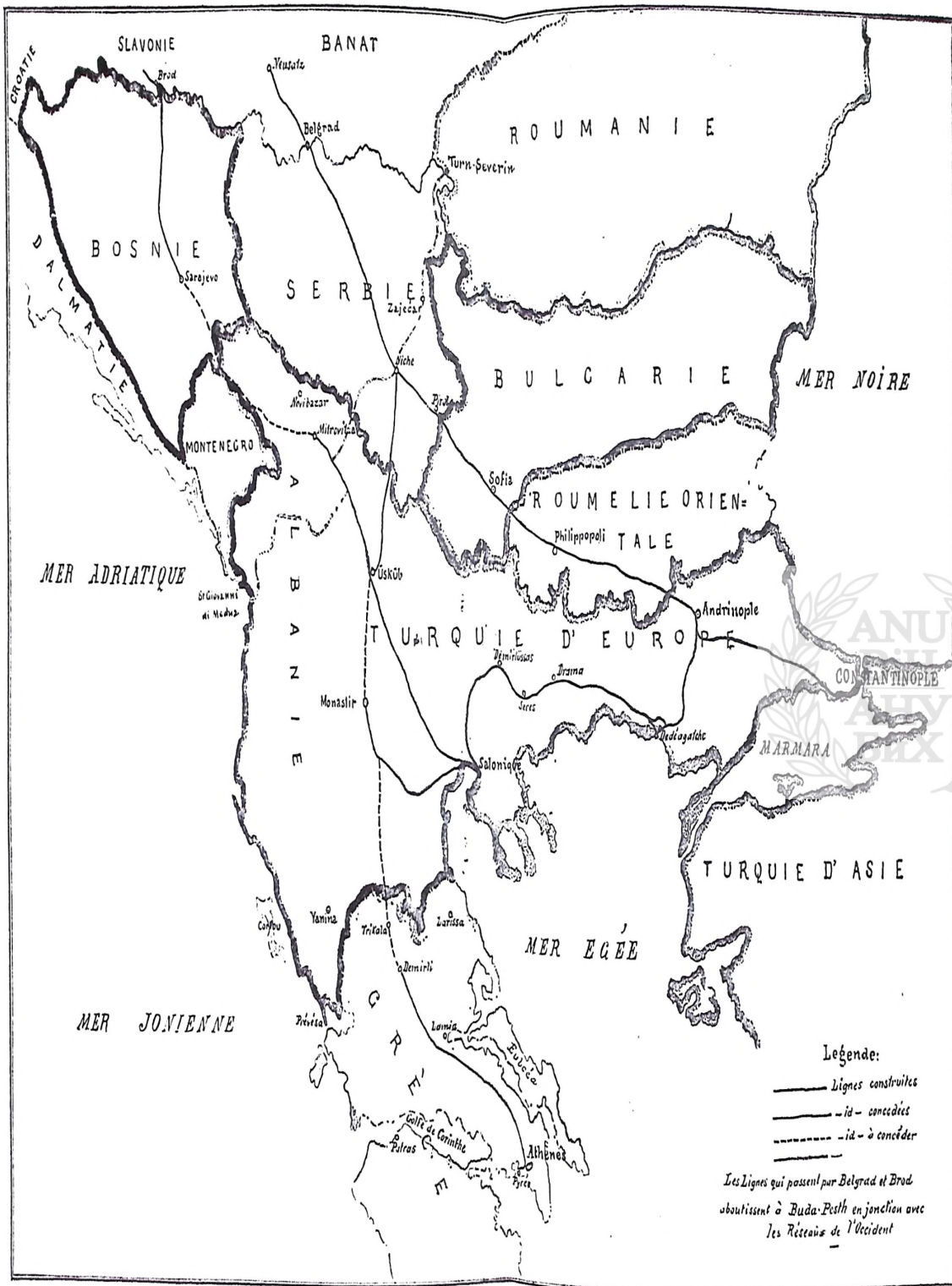
Šef austrougarskog Generalštaba motivirao je u drugoj polovini septembra 1900. godine potrebu Monarhije da se uspostavi nova željeznička veza sa Turskom i razvitkom najnovnijih političkih događaja na Balkanu. Ovo se prije svega odnosilo na situaciju u Makedoniji i bugarske aspiracije na to područje, kao i na izmjenu u spoljopolitičkoj orijentaciji Srbije. Beck je strahovao da se uz rusku podršku ne ostvare bugarske pretenzije na Makedoniju. U tom slučaju bi, s obzirom na prilike u Srbiji i težnje Crne Gore, po njegovoj ocjeni, mogle nastati takve promjene u zapadnom dijelu Balkana koje bi ugrozile ne samo položaj Monarhije u Bosni i Hercegovini, nego bi mogle dovesti i do nastanka jedne velike bugarske i južnoslovenske formacije, koja bi posegla ne samo za Hrvatskom i Slavonijom već i za južnom Ugarskom<sup>25</sup>.

Mada je u pogledu uticaja na balkanske države Rusija krajem XIX i početkom XX stoljeća imala više razloga da bude zadovoljna nego Austro-Ugarska, Beckova strahovanja bila su pretjerana, jer Rusija, zbog svoje istočnoazijske politike, nije bila spremna da se tada upušta u ozbiljnije komplikacije na Balkanu. Inače, Beck je 1897. godine predlagao da se između Austro-Ugarske i Rusije izvrši podjela Balkana na interesne sfere, dok je Goluchowski to odbijao kao i docnije slične Aehrenthalove ideje, koje je ovaj zastupao nakon imenovanja za austrougarskog ambasadora u Rusiji. Koncept balkanske spoljne politike Goluchowskog bio je održavanje status quo-a do daljnjega, uz istovremenu pripremu ravnomjerne podjele turskog nasljeđa na balkanske države, kojima je on namijenio ulogu pufer-država između dviju velesila. Pri tome su iz te buduće podjele morali biti isključeni kako Moreuzi tako i Sandžak, koji je Monarhija trebalo da zajedno sa Bosnom i Hercegovinom u pogodnoj prilici anektira, a takođe i albansko etničko područje, koje je trebalo da postane autonomno pod austrougarskim protektoratom<sup>26</sup>. Međutim, i takvo stanovište Goluchow-

<sup>24</sup> Ibidem.

<sup>25</sup> »Die neusten politischen Agitationen in Bulgarien zeigen zur Genüge die Aspirationen auf macedonische Gebiete. Sollten diese letzteren mit russischer Unterstützung gelingen so können, wenn man überdies die serbischen Zustände und die Aspirationen Montenegros in Erwägung ziehe, Umwälzungen auf der westlichen Balkanhalbinsel eintreten, welche nicht nur die Stellung der Monarchie in Bosnien und der Herzegowina bedrohen, sondern die durch die Bildung einer grossen bulgarischen und südslavischen Völkermasse in Aussicht stellen, deren Übergreifen nicht nur nach Croatien und Slavonien, sondern auch nach Südungarn zu erwarten steht«. Ibidem.

<sup>26</sup> Vidi: W. M. Carlgren, op. cit., str. 11—32, 40; F. Hauptmann, Uloga Zajedničkog ministarstva finansija u formiranju austrougarske politike prema Albaniji..., Radovi Filozofskog fakulteta u Sarajevu, knj. IV, str. 35—54.



Projekt Ludwiga Seefeldera o uspostavljanju direktne veze  
 bosanskih željeznica sa Atenom  
 (ABH ZMF Pr BH 1342/1901)

skog takode je impliciralo pogled na zapadni dio Balkana kao na austrougarsku interesnu sferu, mada je politika održavanja teritorijalnog status quo-a podrazumijevala jačanje uticaja Monarhije na cijelom balkanskom području. Zato je Goluchowski prihvatio Kállayev plan izgradnje sandžačke željeznice i svesrdno se zalagao za njegovo osvarenje<sup>27</sup>.

Možemo konstatovati da je, nadovezujući se na ranije planove i inicijative, Kállayev željeznički program u bitnim pitanjima anticipirao austrougarsku politiku izgradnje željeznica na Balkanu u XX vijeku. Osnovne intencije te politike nastojali su da realizuju kako Goluchowski tako i njegovi nasljednici na položaju ministra inostranih poslova — Aehrenthal i Berchtold. Ta nastojanja bila su najuže povezana sa razvitkom cjelokupne međunarodne situacije i predstavljala su jedan od najvažnijih elemenata balkanske politike dvojne Monarhije<sup>28</sup>.

★

Kállay je obraćajući se austrijskoj i ugarskoj vladi ukazivao da će prolazak internacionalne željezničke pruge biti od koristi za okupiranu zemlju, ali je ujedno podvlačio da se izgradnja njenog dijela kroz Bosnu ne može dovoljno motivirati zemaljskim privrednim interesima. Slično kao i kad je bila u pitanju pruga u pravcu Boke Kotorske, Kállay je isticao kako je Bosna i Hercegovina obavezna podnijeti određene žrtve u interesu cijele Monarhije, te izražavao spremnost bosanskohercegovačke uprave da sa svoje strane što je moguće više učestvuje u realizaciji novog željezničkog projekta<sup>29</sup>. Kako je bilo apsolutno isključeno da bi Bosna i Hercegovina bila u stanju u dogledno vrijeme iz vlastitih sredstava plaćati anuitete jednog zajma od 154 miliona kruna, koliko bi koštala prema Kállayevom proračunu normalnotračna željeznička linija od Šamca do turske odnosno srpske granice, on je nastojao naći finansijske modalitete za ostvarenje projekta. Pri tome Kállay je ovog puta zauzeo odlučno stanovište da bi cijelom prugom kroz Bosnu mogla upravljati samo Zemaljska vlada, kao dijelom bosanskohercegovačke željezničke mreže<sup>30</sup>.

<sup>27</sup> W. M. Carlgren, op. cit., str. 44.

<sup>28</sup> Vidi: W. M. Carlgren, op. cit., str. 43—47, 115—118, 122, 195—290; Д. Ђорђевић, Аустро-српски сукоб око пројекта Новопазарске жељезнице, И. Ч. VII, Београд, 1957, стр. 218—248; isti Царински рат Аустро-Угарске и Србије, Београд, 1962, стр. 414—418, 521—528; В. Ђоровић, Односи Србије и Аустро-Угарске у XX веку, Београд 1936, стр. 380, 391, 511—516; Љ. Алексић—Пјековић, Односи Србије са Француском и Енглеском 1903—1914, Београд 1965, стр. 737. i dalje; Д. Јузбашић, О неким питањима аустро-угарске политике према уређењу привредних односа у Македонији и на Балкану за vrijeme кризе 1912/1913, Прилози br. 5, изд. Институт за историју радничког покрета у Сарајеву, Сарајево 1969, стр. 181. i dalje.

<sup>29</sup> АВН ZMF Pr BH Nr. 5/1901. Kállay ugarskom ministru trgovine Hegedüsu 2/1. 1901, i kao napomena 1.

<sup>30</sup> Kao napomena 1.

Za slučaj da Bosna i Hercegovina bude morala snositi sve troškove, prvobitni projekat bi se mogao, po Kállayevom mišljenju, realizovati samo u etapama. On je bio spreman da bosansko-hercegovačka uprava kao prvu etapu preuzme odmah izgradnju 66 km pruge od Šamca do Doboja (oko 19 mil. kruna) pod uslovom da se Bosna oslobodi otplate duga za uskotračnu prugu Brod — Zenica, koja je bila izgrađena iz okupacionog kredita, kao i da slobodno upotrebljava njen poslovni suficit. Uz to je Kállay od obiju vlada tražio ponovo i saglasnost za izgradnju uskotračne pruge Bugojno — Aržano. On je isticao da će Bosna i Hercegovina moći plaćati anuitete zajma za normalnu prugu Šamac — Doboj samo ako se podizanjem prihoda zemlje pribave za to potrebna sredstva. Tome cilju je imala da posluži nova izvozna linija prema Splitu, koja uz to, kako je Kállay tada isticao, ne bi nijednoj državi Monarhije donijela posebnu korist, niti nanijela osjetljiviju štetu. On je smatrao da bi se obje pruge, Šamac — Sarajevo i Bugojno — Split, morale bezuslovno istovremeno početi graditi. Vjerovao je da će one nakon pet-šest godina od puštanja u promet postati potpuno aktivne, tako da će zemlja biti u stanju da jamči za plaćanje kamata i amortizaciju kapitala utrošenog za njihovu izgradnju. Taj kapital (oko 19 miliona kruna za prugu Šamac — Doboj i oko 28 miliona kruna za prugu Bugojno — Aržano) trebalo je da bosanskohercegovačka uprava pribavi putem zajma u iznosu koji bi, osim troškova građenja, sadržavao i sredstva za otplatu anuiteta u prvih pet-šest godina po otvaranju prometa na pomenutim prugama. Kad poslovanje obiju pruga postane aktivno, tad bi se uz iste modalitete finansiranja pristupilo pregradnji postojeće uskotračne pruge od Doboja do Sarajeva u normalnu. Po dovršenju normalne pruge do Sarajeva, uz iste uslove, izgradilo bi se i njeno produženje do turske i srpske granice<sup>21</sup>.

Kako je prethodno izloženi način ostvarenja željezničkog programa zahtijevao dugi niz godina, Kállay je, s obzirom na značaj što bržeg uspostavljanja željezničke veze sa Istokom preko Bosne za oijelu Monarhiju, apelirao da obje njene države učestvuju u finansiranju. Pri tome je smatrao i dalje da Bosna pod ranije navedenim uslovima može da snosi troškove gradnje normalne pruge Šamac — Doboj i uskotračne pruge Bugojno — Aržano. Kállay je pledirao za to da jedna država Monarhije jamči za troškove pregradnje pruge Doboj — Sarajevo, a druga za izgradnju normalno-trračne željezničke linije od Sarajeva do turske i srpske granice<sup>22</sup>.

Međutim, Kállay je mogao teško računati na materijalnu podršku Monarhije, u što se očito već uvjerio poslije razgovora sa austrijskim i ugarskim resornim ministrima u Budimpešti krajem maja 1900. godine. Stoga, da bi ubrzo realizaciju svog željezničkog programa, on se odlučio na reduciranje troškova izgradnje.

<sup>21</sup> Ibidem.

<sup>22</sup> Ibidem.

Najprije je odustao od normalnog kolosijeka na pruzi od Sarajeva prema Istoku, opredijelivši se za uskotračni kolosijek na normalnoj trasi, a potom i od normalizacije uskotračne pruge Doboj — Sarajevo. Istovremeno je nastojao da dobije garanciju obiju država za finansiranje pruge od Sarajeva prema istočnoj granici, koja bi se, u slučaju da za nju bude morala jamčiti Bosna i Hercegovina, shodno Kállayevom početnom stanovištu, mogla graditi tek pošto se izgradi normalna pruga Šamac — Doboj i uskotračna Bugojno — Aržano<sup>33</sup>.

Odstupanje od prvobitnog projekta Kállay je obrazlagao i mogućnostima prometa na uskotračnim prugama na osnovu dotadnjih iskustava u Bosni i Hercegovini. On je posebno isticao rezultate saobraćaja na pruzi Brod — Sarajevo, na kojoj je u 1899. godini bilo prevezeno 324.704 tone robe, ostvaren prihod od oko 3.560.000 kruna, odnosno 13.288 kruna na 1 km, i postignut prometni koeficijent od 54,4%. Kállay je smatrao da bi se uz odgovarajuće povećanje voznog parka i proširenje staničnih postrojenja mogao na bosanskohercegovačkim željeznicama odvijati 3—4 puta veći saobraćaj. On je podvlačio kako bi uskotračna pruga u pravcu Sandžaka i Skoplja mogla ne samo potpuno odgovarati potrebama još privredno nedovoljno razvijenih područja kroz koja bi prolazila, nego i potrebama internacionalnog prometa sa Solunom. Kállay je vjerovao da se na toj liniji ne bi mogao prije isteka više decenija, pa možda čak i pola stoljeća, očekivati tako veliki promet koji bi prevazišao mogućnosti uskotračnog kolosijeka. Po njegovom mišljenju, kapacitet normalnotračne pruge bio bi dugo vremena iznad stvarnih saobraćajnih potreba. Stoga normalna pruga ne bi zadugo mogla postati finansijski aktivna, već bi se morala subvencionirati. Osim toga, ako se izabere uski kolosijek i tako snize troškovi izgradnje, Kállay je pretpostavljao da će se lakše pridobiti turska vlada i Društvo orijentalnih željeznica za produženje linije na turskom području<sup>34</sup>.

Koliko je Kállay vodio malo računa o interesima Bosne, svjedoči njegova izjava u odnosu na troškove pretovara sa normalne na uskotračnu prugu. Istakavši da Monarhija u okupirane zemlje i Tursku ne izvozi sirovine i kabastu robu već idnustrijske proizvode, on je skrenuo pažnju predstavnicima austrijske i ugarske vlade da će pretovar tek nešto malo uticati na poskupljenje tih proizvoda<sup>35</sup>. Nasuprot tome, već postojeći troškovi pretovara u Brodu od 2 helera po mtc. znatno su opterećivali bosanski izvoz.

<sup>33</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 644/1900. Kállay austrijskom ministru željeznica Witteku i ugarskom ministru trgovine Hegedüsu 11/6. 1900.

<sup>34</sup> Ibidem, i kao napomena 23.

<sup>35</sup> »Auch dürfte nicht übersehen werden, dass aus der Monarchie nach den occupierten Länder und der Türkei keine Rohstoffe oder Massenproducte, sondern Industrieerzeugnisse ausgeführt werden, bei welchen eine kleine Verteuerung infolge des Transbordements kaum ins Gewicht falle«. HHStA PA XL Interna K. 299 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 423 od 22/IX 1900.

Pretovar je značio i gubitak vremena od 14 do 18 h<sup>25</sup>. Ovo je padalo tim teže što su i u prvoj deceniji XX vijeka sirovine sačinjavale prosječno 83% cjelokupnog bosanskog izvoza, koji je količinski bio više nego trostruko veći od uvoza, dok je po novčanoj vrijednosti import bio jači od eksporta. Ovakvi odnosi bili su uslovljeni strukturom bosanskohercegovačke ekonomike<sup>27</sup>.

Razvitak bosanskohercegovačke privrede i porast saobraćaja, osobito na željezničkoj pruzi Brod — Sarajevo, demontovali su već u narednoj deceniji Kállayeve prognoze da će uskotračni kolosijek duže vremena odgovarati prometnim potrebama.

Saobraćaj na glavnim bosanskohercegovačkim prugama, koji se u početku kretao u granicama lokalnih željeznica, približio se po svom karakteru i obimu po isteku prve decenije XX vijeka prometu na glavnim željeznicama drugog reda normalnog kolosijeka iako nije došlo do uspostavljanja nove željezničke veze sa Turskom. Tako je, na primjer, u 1896. godini masa prevezene robe na bosanskohercegovačkim zemaljskim željeznicama prevalila 156 miliona brutotonskih kilometara, a 1910. godine 710 miliona, što je značilo povećanje prometa za 355%<sup>28</sup>. Promet na svim bosanskim prugama iznosio je u 1910. godini na 1 km pruge 256.602 netotona-kilometara, a na pruzi Bos. Brod — Sarajevo 664.000. Ova posljednja cifra bila je nešto malo viša od prosječnog prometa u godini 1909. na austrijskim željeznicama pod državnom upravom, a gotovo je dostigla prosječni promet svih austrijskih pruga u 1909. godini, koji je iznosio 681.068 netotona-kilometara na kilometar. U godini 1883. prevezeno je prugom Bos. Brod — Sarajevo samo 34.390 tona robe i 79.534 osobe, u 1900. godini 582.127 tona robe i 460.862 lica, a u 1910. godini 997.371 tona robe i 1,023.941 osoba<sup>29</sup>. Tako se promet na glavnoj saobraćajnoj magistrali zemlje približio granici njenih mogućnosti kao uskotračne željezničke linije. Ograničena propusna moć uskotračnih željeznica pojavila se kao prepreka daljem privrednom razvitku zemlje, a u doba aneksione krize pokazale se takođe da postojeće uskotračne željeznice nisu u stanju da zadovolje ni potrebe vojske.

★

Sve Kállayeve prijedloge u vezi sa realizacijom željezničkog programa ugarska vlada je ocijenila kao potpuno suprotne njenoj ideji da jedno privatno preduzeće povezano sa ugarskim državnim željeznicama gradi normalnu internacionalnu željezničku liniju preko

<sup>25</sup> ABH Priv. Reg. Nr. 219/1900.

<sup>27</sup> Vidi: F. Schmid op. cit., str. 549—551; Dž. Juzbašić, Izvještaj Hermana v. Sautera..., Godišnjak XVIII, str. 56—57.

<sup>28</sup> ABH Zemaljska vlada (Z. V.) Präs. Nr. 4733/1912. Obrazloženje zakonske osnove o investicionom zajmu kod bosansko-hercegovačkih željeznica.

<sup>29</sup> Јово Симић, Изградња босанско-херцеговачке жељезничке мреже, Сарајево 1912, str.23—25; F. Schmid, op. cit., str. 590.

Bosne i da je poslije eksploatiše<sup>40</sup>. Stoga je ona na početku pregovora o Kállayevom programu zauzela pro foro interno stanovište da se pruga prema Novopazarskom Sandžaku, koliko je god moguće, ima realizovati prema prvobitnom mađarskom planu, tj. putem privatnog preduzeća pod uticajem ugarske vlade. Jedino u krajnjem slučaju ugarska vlada je bila tada spremna dati saglasnost da se dio te linije od Sarajeva prema istočnoj granici izgradi kao bosanska državna željeznica, i to bez ikakve finansijske podrške obiju država Monarhije. Najveća koncesija bosanskohercegovačkoj upravi mogla je da bude oslobođanje od obaveza vraćanja duga za prugu Brod — Zenica i ukidanje ograničenja u pogledu raspolaganja poslovnim suficitom te pruge<sup>41</sup>.

U odnosu na prugu Bugojno — Aržano Szellova vlada zauzela je još negativniji stav od Banffyjeve. Polazeći od gledišta da je pruga Bugojno — Aržano štetna za Ugarsku i da nema internacionalni politički i strateški značaj, Szellova vlada je zauzela stav da ta pruga treba da otpadne iz programa gradnje<sup>42</sup>.

Predstavnici ugarske vlade (premijer K. Szell, ministar finansija L. Lukacs i ministar trgovine A. Hegedüs) nastojali su na sjednicama zajedničkog ministarskog vijeća održanim 21. i 22. septembra 1900. godine da se prihvate maksimalni mađarski zahtjevi, a da pri tome sa svoje strane ne učine nikakve ustupke. Oni su insistirali da pitanje izgradnje pruge od Šamca do granice Sandžaka, kao objekta od značaja za cijelu Monarhiju, treba odvojiti od ostalih bosanskohercegovačkih projekata, ističući da je to uslov da pruga prema Sandžaku bude odobrena od ugarskog parlamenta. Podvlačili su da ne treba rasipati snage na izgradnju sporednih linija s obzirom na vrlo nepovoljnu finansijsku situaciju za ostvarenje glavnog projekta. Mađarski ministri su insistirali da pruga u pravcu Sandžaka bude normanlog kolosijeka i uvjeravali svoje austrijske kolege da se to može postići jedino ako se gradnja povjeri jedno privatnom društvu<sup>43</sup>.

Predstavnici austrijske vlade (premijer Koerber, ministar finansija Böhm i ministar željeznica Wittek) nisu dovodili u pitanje političku i stratešku važnost željezničke linije u pravcu Sandžaka za Monarhiju, nego su podvlačili da i austrijska vlada potpuno cijeni dalekosežnost tog velikog projekta. Međutim, izražavali su skepsu da se može s njim ozbiljno kalkulirati s obzirom da

<sup>40</sup> »Sämtliche Vorschläge des Herrn gemeinsamen Finanzministers stehen im krassen Widerspruch mit jener durch die ungarische Regierung vertretene Idee, laut welcher die in Rede stehende internationalen Linien durch eine mit den ungarischen Staatseisenbahnen in Interessengemeinschaft stehende Privatunternehmung gebaut und in Betrieb erhalten werden«. HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle. Ministerkonferenz am 13/9. 1900. KZ XXVI.

<sup>41</sup> Ibidem.

<sup>42</sup> Ibidem.

<sup>43</sup> HHStA PA XL Interna K. 299, Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 422 od 21/9. 1900. i GMKPZ 423 od 22/9. 1900.

se ne zna hoće li turska vlada odobriti produženje pruge na svom teritoriju. Oni su, kao i šef Generalštaba Beck, bili za to da se prethodno traži turska saglasnost. Međutim, prihvatili su ipak Kállayevo gledište da se najprije počne sa gradnjom u Bosni, a tek potom da uslijedi obraćanje Turskoj. Ovo je podržao i Goluchowski, koji je smatrao da bi u protivnom slučaju mogao sandžački projekt propasti, i istovremeno izražavao mišljenje da je i pruga do granice Sandžaka već sama po sebi od velike važnosti<sup>44</sup>.

Koerberov kabinet, kao i ranije Badenijeva vlada, bio je odlučno protiv toga da prugu kroz Bosnu gradi privatno društvo. Austrijski ministar željeznica Wittek podsjećao je na loša iskustva sa privatnim društvima u Austriji i Ugarskoj. On je ukazivao na mogućnost da koncesiju dobije čak i strano društvo, jer je mislio da se politički i vojnički tako značajna linija ne smije uopšte povjeriti privatnom društvu ni stranom kapitalu, pa čak ni njemačkom. Spominjao je primjer Sueckog kanala i prelazak akcija suecke kompanije iz francuskih u engleske ruke. Austrijski ministri zauzeli su stanovište da realizacija planirane željezničke linije do granice Sandžaka može biti povjerena jedino bosanskohercegovačkoj upravi, kao organu koji bi jednako čuvao interese obiju polovina Monarhije. Oni su, inače, s obzirom na geografske okolnosti, smatrali da će realizacija glavnog projekta donijeti znatno veće privredne koristi Ugarskoj nego Austriji. Time su članovi austrijske vlade obrazlagali zahtjev da se uzme u obzir i izgradnja kraćih željezničkih linija za koje je bila zainteresovana austrijska polovina Monarhije i upozoravali da je to uslov za dobijanje saglasnosti austrijskog parlamenta. Tražili su izgradnju pruge Bugojno — Aržano i Banja Luka — Jajce, ali na ovoj posljednjoj nisu insistirali, premda je ona ostala kao sastavni dio austrijskog programa za uspostavljanje pogodnije i kraće željezničke veze Austrije sa Bosnom i Hercegovinom i njenim glavnim gradom Sarajevom. Inače, austrijska vlada bila je već na početku pregovora načelno spremna da prihvati Kállayev reducirani program izgradnje željeznica u Bosni i Hercegovini. Ona je bila za gradnju uskog kolosijeka, što je bilo motivirano ne samo finansijskim razlozima, već i usmjerenom protiv mađarskih interesa<sup>45</sup>. Austrijska vlada je vjerovala da dokle god ostaje uski kolosijek na Bosnabahnu — dotle ne mogu nastupiti znatnije promjene u saobraćaju obiju državnih polovina sa Bosnom. Smatrala je da do tih promjena neće doći ni poslije izgradnje sandžačke linije i linije Doboj — Šamac<sup>46</sup>.

Kada je ranije Kállay tražio samo izgradnju pruge od Bugojna prema Splitu, Banffyjeva vlada postavljala je 1896. i 1897. godine kompenzacione zahtjeve, od kojih je bio najvažniji usposta-

<sup>44</sup> Ibidem.

<sup>45</sup> Ibidem.

<sup>46</sup> HHStA PA I rot 621 C. d. M. III/10 ff 94. i dalje, Begründung zu dem Gesetzentwurfe über den Bau der Eisenbahnen von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze...

ljanje normalnotračne željezničke veze između Budimpešte i Sarajeva — kao dijela buduće internacionalne željezničke linije prema Istoku. Da bi to postigli, Mađari su 1896. godine pokazali spremnost da izađu u susret želji Austrije u pogledu izgradnje i ličke pruge. Međutim, kada je docnije sam Kállay, imajući u vidu opštepolitičke interese Monarhije na Balkanu, aktualizirao pitanje ostvarenja nove željezničke veze sa Istokom i dobio punu podršku ministra inostranih poslova, ministra rata i šefa Generalštaba, onda je Szellova vlada mogla doći do uvjerenja da nije potrebno da Ugarska čini ustupke za realizaciju jednog sada »zajedničkog projekta«, čiji je politički i strateški značaj priznavala i austrijska strana. Tako se Koerberova vlada našla, za razliku od Badenijeve, u situaciji da ona, a ne više ugarska vlada, zahtijeva kompenzacije, i to znatno skromnije od onoga što su Mađari svojevremeno već nudili. Međutim, prilike su evoluirale i u drugom pravcu. Za razliku od višemane pasivnog stava i pomanjkanja odgovarajućeg interesovanja prethodnih vlada u Austriji prema izgradnji novih željezničkih veza na jugu Monarhije, Koerberovo ministarstvo je ispoljavalo znatno aktivniji odnos prema toj izgradnji.

Koerberovoj vladi, kao ni ranijim vladama, nije pošlo za rukom da riješi jezični problem u Češkoj. Nova rješenja koja je ona u tom pogledu ponudila naišla su na opstrukciju čeških poslanika u Donjem domu austrijskog parlamenta, koji je zbog toga bio i raspušten 8. juna 1900. godine, pa su za decembar iste godine raspisani novi izbori. S ciljem da utiče na predstojeće izbore i odvrti pažnju stanovništva od angažovanja isključivo na planu nacionalne problematike, Koerberova vlada je istakla u prvi plan pitanja privrednog razvitka. Tako je u prvo vrijeme težište političke djelatnosti Koerberovog kabineta bilo prvenstveno usmjereno na formulisanje i realizaciju jednog zamašnog investicionog programa izgradnje i modernizacije željeznica, regulisanja rijeka i gradnje kanala u Cislajtaciji. U programu je bila, pored ostalog, predviđena izgradnja još jedne željezničke linije prema Trstu (tzv. Tauernbahn), gradnja pruge u Dalmaciji i uspostavljanje direktne željezničke veze između Cislajtacije i Bosne. To svjedoči i o većoj pažnji nove vlade prema južnoslovenskom problemu, koji je, inače, do tada bio sasvim zapostavljen u austrijskoj politici, a uskoro će u XX vijeku postati dominirajući u Monarhiji<sup>47</sup>.

Međutim, izgradnja željeznica, među kojima su bile i posljednje velike saobraćajnice u Cislajtaciji, bila je vrlo značajno sredstvo kojim se Koerberova vlada borila i za ublažavanje ekonomske depresije, pa je to uticalo da stagnacija nije prerasla u sveopštu krizu. Isti motivi bili su prisutni i u politici ugarske vlade pri izgradnji ugarske željezničke mreže početkom XX stoljeća<sup>48</sup>.

<sup>47</sup> Vidi: R. Sieghart, op. cit., str. 44. i dalje; K. u. M. Uhlirz, op. cit., II Bd, 2. Teil, str. 1118. i dalje; P. Mechtler u: Inventar des Verkehrsarchivs (Inventare österreichischer Archive IX), Wien 1959.

<sup>48</sup> Vidi: E. März, Österr. Industrie- und Bankpolitik..., str. 293, 294.

Neriješen problem izgradnje željezničkih veza sa zaledem i neizvjesnost u pogledu obnavljanja tzv. vinske klauzule izazivali su široko rasprostranjeno nezadovoljstvo u Dalmaciji, što je u jesen 1900. godine pred izbore za Carevinsko vijeće ozbiljno zabrinjavalo austrijsku vladu<sup>47</sup>. To takođe objašnjava upornost sa kojom će se Koerberova vlada boriti da pruga Bugojno — Aržano ostane u bosanskom željezničkom programu.

Kada su obje vlade precizirale polazna stanovišta i konfrontirale svoja gledišta, Kállay je na zajedničkom ministarskom vijeću istupio 22. septembra 1900. godine sa novim prijedlogom, s ciljem da se postigne bar minimalni sporazum koji bi omogućio ostvarenje glavnog strateškog projekta. On je izjavio da se, iako teška srca, privremeno odriče izgradnje pruge Bugojno — Aržano, budući da opšti interesi Monarhije moraju biti ispred lokalnih interesa okupiranih zemalja. Po novom Kállayevom prijedlogu, bosanskohercegovačka uprava trebalo je da odmah pristupi samo izgradnji uskotračne željeznice od Sarajeva do turske i srpske granice uz pomoć jednog zajma. Kállay je tražio jedino moralnu potporu obiju vlada pri podizanju zajma i oslobađanje Bosne i Hercegovine od obaveza u odnosu na prugu Brod — Zenica<sup>48</sup>.

Za Kállayev novi prijedlog, kao jedino moguće rješenje, izjasnio se je šef Generalštaba FZM von Beck, ističući da pruga od Bugojna prema Splitu vojnički nema neki veliki značaj, te da se saobraćajnoj izolaciji Dalmacije mora učiniti kraj izgradnjom ličke pruge<sup>49</sup>. To je bilo u skladu sa stanovištem ministra rata Krieghammera, koje je on zauzeo već na početku pregovora. Krajem juna 1900. godine Krieghammer je izrazio mišljenje da bi brzo ostvarenje kompletnog prvobitnog Kállayevog plana najbolje odgovaralo vojnim interesima, ali je u vezi sa teškoćama da se on realizuje smatrao da prije svega treba izgraditi željezničku liniju od Sarajeva do granice na istoku. Ministar rata je pristao takođe da pruga privremeno bude uskotračna, ali postavljena na normalni donji stroj, slično kao i pruga Zenica — Sarajevo. Gradnju normalne linije Šamac — Doboj on je ocjenjivao kao manje hitnu, dok je posve na kraju ostavljao pitanje uspostavljanja željezničke veze između Bugojna i Splita<sup>50</sup>.

Austrijska vlada bila je voljna prihvatiti novi Kállayev prijedlog pod uslovom da se sporazumno utvrdi da će se odmah po dovršenju željezničke linije od Sarajeva do istočne granice prići izgradnji pruge Bugojno — Aržano. Osim toga, ona je tražila da sa ugarskom vladom potpiše tarifni sporazum u pogledu tretmana austrijskog tranzita na željezničkim prugama kroz Ugarsku. Spo-

<sup>47</sup> AVAW MP Nr. 1159/1900. Namjesništvo u Zadru predsjedniku austrijske vlade 28/11. 1900.

<sup>48</sup> HHStA PA XL Interna K. 299. Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 423 od 22/9. 1900.

<sup>49</sup> Ibidem.

<sup>50</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 720/1900. Krieghammer Kállayu 27/6. 1900.

razum je trebalo da austrijskoj polovini Monarhije trajno garantuje efikasno iskorišćavanje nove željezničke linije prema istoku. To je, inače, bio za austrijsku vladu *conditio sine qua non* u svim kombinacijama za gradnju bosanske istočne željeznice<sup>33</sup>.

I ugarska vlada se saglasila s tim da bosanskohercegovačka uprava izgradi željezničku prugu od Sarajeva do istočne granice privremeno kao uskotračnu na normalnoj trasi. Ona se sada izjasnila za to da se, kad jednom istočna pruga bude gotova, pristupi izgradnji normalne pruge Šamac — Doboj i načelno je pristala na gradnju uskotračne pruge Bugojno — Aržano<sup>34</sup>. Međutim, odstupanje od svog prvobitnog stanovišta ugarska vlada je nastojala kompenzirati dobijanjem novih dalekosežnih tarifnih povlastica za ugarsko-bosanski saobraćaj na štetu direktnog austro-bosanskog prometa i na račun privrednih interesa okupirane zemlje<sup>35</sup>.

Iako je o glavnoj stvari — o izgradnji istočne pruge relativno brzo postignuta saglasnost, problem formulisanja tarifnih sporazuma o internacionalnom i unutrašnjem bosanskom saobraćaju ostao je predmet dugotrajnih natezanja. Isto tako, bilo je sporno pitanje na koji način osigurati izgradnju drugih željezničkih pruga, jer je austrijska vlada insistirala na garancijama da će pruga Bugojno — Aržano biti stvarno izgrađena odmah poslije istočne.

Austrijska vlada je u prvom redu tražila da se odmah zakonski utvrdi da će se nakon izgradnje istočne pruge prići gradnji pruga Bugojno — Aržano i Šamac — Doboj. U tu svrhu trebalo je da se istim zakonom bosanskohercegovačka uprava ovlasti na dizanje zajma u potrebnom iznosu, čiji bi prvi dio bio upotrijebljen za istočnu prugu, a drugi dio za pruge Bugojno — Aržano i Šamac — Doboj, koje bi se, shodno ugarskom zahtjevu, gradile istovremeno. Ako Bosna i Hercegovina ne bi bila u stanju da plaća anuitete tako velikog zajma, po austrijskom prijedlogu, svaka vlada bi izdještovala odgovarajuću potporu za priključnu liniju u pravcu svoje teritorije. Međutim, ukoliko se ne prihvati da gornje odredbe uđu u tekst zakona, sa austrijske strane je kao alternativni zahtjev istaknuto da se izjava o gradnji pruga Bugojno — Aržano i Šamac — Doboj unese u protokol zajedničkog ministarskog vijeća i obrazloženje zakona i pri tome utvrdi: ako u roku od pet godina (tj. do 1905. godine) ne bude izgrađena pruga Bugojno — Aržano, austrijska vlada dobija pravo da, u sporazumu sa Zajedničkim ministarstvom finansija, osigura njenu izgradnju odobrenjem vlastite finansijske potpore. Isto pravo priznalo bi se i ugarskoj vladi u pogledu pruge Šamac — Doboj. Austrijski ministri zastupali su gledište da u datom slučaju ne bi bio potreban votum obiju legi-

<sup>33</sup> HHStA PA XL Interna K. 299. Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 424 od 2/10. 1900.

<sup>34</sup> Ibidem.

<sup>35</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1571/1900. Hegedüs Kállayu 26/9. 1900. Kállay Hegedüsü 28/9. 1900, njemački prevodi pisma. Isti se nalaze i u HHStA PA C. d. M. rot 261/III-10, 20—30 ff.

slativa, već da je dovoljno da se svaka vlada u pogledu subvencije obrati samo svome parlamentu. Tako su oni interpretirali Zakon o upravljanju Bosnom i Hercegovinom iz 1880. godine, smatrajući da svaka država Monarhije ima pravo da se sama pobrine za gradnju jedne željezničke linije u okupiranom području<sup>64</sup>.

Članovi ugarske vlade smatrali su, naprotiv, da duh Zakona iz 1880. godine isključuje zahvatanje sredstava jedne ili druge države u Monarhiji posebno, kao i da bi samostalan postupak jedne države protivrječio principu zajedništva. Isticali su da su sva pitanja koja se tiču Bosne i Hercegovine (dotada rješavana preko zajedničke vlade i uz sadjeystvo obiju legislativa, pa bi zaobilazjenje tog principa značilo opasan presudan za budućnost. U konkretnom slučaju mađarski ministri su izražavali bojazan da se ne izgradi samo pruga Bugojno — Aržano, jer sa svoje strane nisu bili spremni da se izjasne za subvencioniranje izgradnje željezničke pruge za koju je bila Ugarska zainteresirana. Oni su bili protiv i austrijskog prijedloga da bosanskohercegovačka uprava uzme zajam istovremeno za istočnu prugu i za pruge Bugojno — Aržano i Šamac — Doboj, jer su smatrali da će Bosna i Hercegovina moći plaćati jedva samo anuitete zajma za prugu od Sarajeva prema istoku. Za razliku od stanovišta austrijske vlade, ugarska vlada nije bila voljna da prihvati riziko pokrivanje bosanskog budžetskog deficita. S druge strane, i sam Kállay je vjerovao da se sa jednim tako velikim bosanskim zajmom od oko 150 miliona kruna ne bi moglo istupiti s obzirom na nepovoljne odnose na novčanom tržištu<sup>65</sup>.

Dok su još pregovori između vlada Monarhije bili u toku i razlike u gledištima prijetile da oni pretrpe potpun neuspjeh, u međunarodnoj javnosti otpočela je diskusija o namjeri Austro-Ugarske da gradi sandžačku željeznicu. Naročito je štampa malih balkanskih država vidjela u projektu prijetnju uperenu protiv tih zemalja i pozivala je da se on onemogući. Goluchowski je smatrao da će prestiž Monarhije pretrpjeti nepopravljivu štetu ako ne dođe do izgradnje planirane pruge. U tom slučaju bi izgledalo da je Austro-Ugarska najprije prijetila, a onda se zbog uzbuđenja u balkanskim zemljama prepala od ostvarenja svoje prijetnje. Zato je Goluchowski upozoravao da bi izostanak gradnje željezničke linije Sarajevo — Uvac bio za Monarhiju prava politička katastrofa<sup>66</sup>.

<sup>64</sup> HHSStA PA XL Interna K. 299 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 424 od 2/10. 1900, GMKPZ 425 od 7/10. 1900, GMKPZ 426 od 27/10. 1900, GMKPZ 428 od 29/10. 1900.

<sup>65</sup> Ibidem.

<sup>66</sup> »Wenn es nicht zum Ausbau dieses Schienenweges kommen sollte, so werde es den Anschein haben als ob Österreich — Ungarn zuerst gedroht habe und dann angesichts der hierdurch in Balkanländer hervorgerufenen Erregung vor der Ausfführung seiner Drohung zurückgeschreckt sei. Aus diesem Grunde müsste Redner das Unterbleiben des Ausbaues der Linie Sarajevo — Uvac, welche eine Lebensfrage für Österreich - Ungarn geworden sei geradezu als eine politische Katastrophe für die Monarchie ansehen. HHSStA PA XL Interna K. 299. Gemeinsame Minister-ratsprotokolle GMKPZ 426 od 27/10. 1900.

Goluchowski je nastojao da se između vlada postigne što prije sporazum o otvorenim pitanjima, pa je predlagao da se problem osiguranja izgradnje i finansiranja željezničkih pruga Bugojno — Aržano i Šamac — Doboj riješi u vezi sa slijedećom privrednom nagodbom, što je prihvatila ugarska, a odbacila austrijska vlada. Istu sudbinu doživio je i prijedlog Kállayev i Goluchowskog da se u posebnoj izjavi fiksira obaveza Bosne i Hercegovine da će ona nakon izgradnje istočne pruge, kad to bude moguće, početi izgradnju pruga Bugojno — Aržano i Šamac — Doboj. Austrijska vlada je odbacila i kombinovani prijedlog ugarskog premijera K. Szella sa prijedlogom Goluchowskog, po kome je trebalo da obje vlade daju međusobno obećanje da će u svojim parlamentima pravovremeno podnijeti zakonske prijedloge za pruge Bugojno — Aržano i Šamac — Doboj kako bi njihova izgradnja mogla uslijediti najkasnije u roku od dvije godine po dovršenju istočne pruge. Pridržavanje ovog sporazuma od strane kako postojećih tako i budućih vlada trebalo je da bude garantirano time što bi njegov sadržaj vladar primio na znanje i u tom smislu izdao svoje uputstvo objema vladama. Međutim, za austrijsku vladu to bi bilo jemstvo samo utvrđeno pro foro interno, koje ne bi predstavljalo nikakvu garanciju protiv parlamentarnih teškoća, osobito s obzirom na neriješen problem finansiranja. Osim toga, vladareva izjava ne bi bila pristupačna javnosti i ne bi mogla izvršiti umirujući uticaj na šire političke krugove u Cislajtaniji, do čega je austrijskoj vladi bilo tada posebno stalo<sup>57</sup>.

Kállay, kao i Goluchowski, bio je spreman da prihvati prijedlog ugarskog premijera smatrajući da je preokret u gledanju ugarske vlade na saobraćajno-politički značaj pruge Bugojno — Split najvažnija garancija za ostvarenje željezničke veze između Bosne i Dalmacije. Budući da je već bio postignut sporazum o tarifnim pitanjima, Kállay je insistirao da se i ostali problemi što prije riješe kako bi se mogao obratiti finansijerima radi pribavljanja novčanih sredstava za istočnu prugu, do čije mu je izgradnje tada bilo najviše stalo. Goluchowski je pak, s namjerom da izvrši pritisak na austrijsku vladu, izjavio na zajedničkom ministarskom vijeću 29. oktobra 1900. godine kako je već obavijestio cara da će podnijeti ostavku ukoliko ne bi došlo do realizacije projekta željezničke linije Sarajevo — Uvac, jer u tom slučaju ne bi bio u stanju da dalje snosi odgovornost za vođenje spoljne politike Monarhije<sup>58</sup>. Na ovo je predsjednik austrijske vlade Koerber rea-

<sup>57</sup> Ibidem GMKPZ 426 od 27/10. 1900, GMKPZ 428 od 29/10. 1900, VAW Präsidium des k.k. Eisenbahnministeriums Nr. 1526/1900. Expose 1/11.

<sup>58</sup> »Der Vorsitzende ergreift hierauf das Wort um zu erklären, dass er sich gestattet habe, sich Seiner kaiserlichen und königlichen Apostolischen Majestät gegenüber dahin auszusprechen, dass die Linie Sarajevo — Uvac gebaut werden müsse, und er, falls dieses Project nicht zustande kommen sollte, nicht in der Lage wäre, noch weiter die Verantwortung für äussere Politik der Monarchie zu tragen«. HHStA PA XL Interna k. 299. Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 428 od 29/10. 1900. Up.: W. M. C a r l g r e n, op. cit., str. 44.

govao, ističući da on sa svoje strane snosi odgovornost za unutrašnju politiku i da je čak prije spreman podnijeti ostavku caru nego akceptirati rješenje koje bi unutrašnju situaciju nesagledivo kompliciralo<sup>61</sup>. Ove izjave dovoljno pokazuju kakav je značaj dobilo pitanje izgradnje željezničkih pruga u Bosni i Hercegovini u vanjskoj i unutrašnjoj politici Monarhije na prelazu iz XIX u XX stoljeće.

Austrijska vlada je ponovo aktualizirala raniji Kállayev prijedlog podnesen na početku pregovora, prema kome bi se finansiranje istočne pruge osiguralo na osnovu garancija obiju država, dok bi se pruge Bugojno — Aržano i Šamac — Doboj izgradile iz zemaljskih sredstava uz pomoć jednoga zajma. Austrijska vlada je predlagala da se u tom smislu podnesu identični zakonski nacrti austrijskom i ugarskom parlamentu. Ako pretresanje tih nacрта u austrijskom parlamentu ne bude moguće zbog njegove radne nesposobnosti, Koerberova vlada je bila spremna da izgradnju istočne pruge obezbijedi neredbodavnim putem na osnovu čl. 14 austrijskog temeljnog državnog zakona. U tom slučaju ona bi se zadovoljila i s posljednjim prijedlogom ugarskog premijera Szella u odnosu na izgradnju pruge Bugojno — Aržano, jer bi odgovornost što nije osigurano povoljnije rješenje palo na parlament<sup>62</sup>. Međutim, ni ovaj prijedlog nije mogao biti prihvaćen, jer se Mađari nisu nikako htjeli izvrnuti opasnosti da plaćaju za izgradnju željezničkih pruga u Bosni i Hercegovini, i u tom svom stavu ostali su tada dosljedni.

Sporazum je ipak na kraju postignut na taj način što je, vodeći računa o želji austrijske vlade, u zakonski nacrt o gradnji istočne pruge unesena odredba da se odmah po dovršenju ove pruge ima pristupiti izgradnji pruga Bugojno — Aržano i Šamac — Doboj, te da u tu svrhu treba pravovremeno parlamentima podnijeti odgovorajuće zakonske nacрте o načinu finansiranja. Ove odredbe bile su konačno fiksirane nakon devet uzastopnih sjednica zajedničkog ministarskog vijeća posvećenih pitanju izgradnje željeznica u Bosni i Hercegovini, a docnije su bile i ozakonjene<sup>63</sup>.

<sup>61</sup> »Mit Beziehung auf die letzte Aeusserung des Vorsitzenden erklärt Redner, dass er seinerseits die Verantwortung für die innere Politik zu tragen habe und es sogar vorziehen würde, Seine Majestät zu bitten, ihn von der ihm übertragenen Mission Allergnädigst zu entheben, als für eine Lösung der Frage einzutreten, welche die innere Situation in unansehnlicher Weise complizieren würde«. HHStA PA XL, Interna K. 299. Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 428 od 29/10. 1900.

<sup>62</sup> VAW Präsidium des k.k. Eisenbahnministeriums Nr. 1526/1900. Expose 1/11. 1900, Extract aus dem Expose: Antrag der k.k. österreichischen Regierung 3/11 (1900).

<sup>63</sup> HHStA PA XL Interna K. 299 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 429 od 6/11. 1900, GMKPZ 430 od 7/11. 1900; austrijski zakon od 8/6. 1902, RGBl 188. i ugar. zak. čl. XIII: 1902. Prva sjednica zajedničkog ministarskog vijeća posvećena Kállayevom željezničkom programu održana je 21. septembra 1900. godine u Beču, a posljednja deveta, 7. novembra 1900. godine u Budimpešti.

Međutim, činjenica da je tada donijeta samo odluka o finansiranju izgradnje željezničke pruge od Sarajeva do granice na istoku, dok je pitanje finansiranja ostalih pruga ostalo u stvari otvoreno, imaće presudan značaj za dalju sudbinu njihovih projekata.

★

U zakonskom nacrtu o izgradnji željezničke pruge od Sarajeva do istočne granice, usvojenom na zajedničkom ministarskom vijeću početkom novembra 1900. godine, još nije bio utvrđen iznos zajma koji je bosanskohercegovačka uprava trebalo da podigne na novčanom tržištu. To nije bilo učinjeno stoga što još nisu bili poznati uslovi finansiranja (kamatna stopa, emisioni kurs, rok otplate i eventualna provizija). Uz faktičke troškove izgradnje proračunate na 60 miliona kruna, trebalo je da suma novog zajma sadrži i iznose potrebne za plaćanje kamata i amortizacije zajma u roku od šest godina po otvaranju pruge. U tom periodu, po Kállayevoj ocjeni, zemaljski prihodi ne bi bili dovoljni za pokriće potraživanja novog zajma. Stoga je Kállay na zajedničkom ministarskom vijeću 6. novembra 1900. godine izdjejtvoavao ovlašćenje da pregovara sa bankama o pribavljanju zajma u iznosu od 85 miliona kruna<sup>44</sup>.

Kállay je najprije početkom 1901. godine pregovarao sa Rotschildovom grupom, ali je krajnji rezultat ovih pregovora bio negativan. Ocjenjujući da se potrebnii iznos u krunama ne može naći u Monarhiji, predstavnici Rotschildove grupe nudili su zaključenje zajma koji bi se u inostranstvu plasirao kao zajam u zlatu. Kamatna stopa takvog zajma trebalo je da bude 5%, eventualno najniže 4,1/2%, a rok amortizacije 60 godina. U pogledu emisionog kursa zajma Rotschildova grupacija je stajala na stanovištu da se kurs ima fiskirati neposredno pred samu emisiju, što je Kállayu dalo najviše povoda da postavljene uslove označi nemogućim. Inače, pri tadanjim uvjetima na novčanom tržištu u Monarhiji bilo je vrlo teško zaključiti zajam pod iole povoljnim uslovima<sup>45</sup> budući da je tržište tih godina bilo angažovano emisijom, odnosno konverzijom austrijskih i ugarskih državnih papira<sup>46</sup>.

Još za vrijeme pregovora sa Rotschildovom grupom Kállayu je bilo jasno, kao i austrijskim i ugarskim ministrima sa kojima se on konsultovao, da bi zbog nepovoljnih prilika na novčanom tržištu nominalna suma zajma morala znatno prevazići cifru od 85 miliona kruna. Predstavnici obje vlade, a naročito austrijske, bojali su se da će zbog visoke svote zajma biti otežano prihvatanje zakonskog nacrta o izgradnji istočne pruge od strane austrijskog i ugarskog parlamenta. Oni su insistirali na smanjenju sume zajma,

<sup>44</sup> HHStA PA XL Interna K. 299 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 429 od 6/11. 1900; ABH ZMF Pr BH Nr. 1515/1900. Kállay ugarskom ministru finansija Lukacsu 28/12. 1900.

<sup>45</sup> ABH Priv. Reg. Nr. 42/1901. Kállay Lukacsu 1/3. 1901.

<sup>46</sup> Vidi: E. März, Österr. Industrie- und Bankopolitik..., str. 298—299.

i to tako što bi ona umjesto šestogodišnjih anuiteta sadržavala sredstva za anuitete samo za tri godine<sup>67</sup>, usprkos Kállayevoj skepsi u pogledu finansijskih mogućnosti Bosne i Hercegovine. Međutim, obje vlade izrazile su spremnost da prihvate i riziko pojave deficita u bosanskom budžetu<sup>68</sup>, pa se Kállay nakon toga složio s njihovim zahtjevom i u skladu s tim preduzimao nove korake za pribavljanje novca.

U proljeće 1901. godine Kállay je pregovarao sa Wienerbankvereinom i bio je spreman da prihvati njegovu ponudu o zaključenju zajma u nominalnom iznosu od 80 miliona kruna, sa rokom otplate od 60 godina. Kamatna stopa ovog zajma trebalo je da iznosi 4 1/2%, a kurs preuzimanja da bude 92 1/2%. Zajam je trebalo da bude označen kao željeznički hipotekarni zajam. Bosanskohercegovačka uprava trebalo je da plaća 1/4% provizije i snosi ostale troškove pri otkupu kupona i obligacija. Zajedničko ministarstvo finansija moralo bi raspoložive iznose zajma, koji ne bi bili odmah upotrijebljeni, deponovati kod Wienerbankvereina uz 1/2% nižu kamatnu stopu od svagdanje kamatne stope Austrougarske banke za mjenične eskonte, ali maksimalno od 4%. Wienerbankverein je sebi pridržavao pravo da odustane od preuzimanja zajma ako odgovarajući zakon o zajmu ne bi bio donesen u oba dijela Monarhije do 15. jula 1901. godine, i ako bi do pomenutog datuma kurs 4% austrijske krunske rente, koji je tada, 30. aprila 1901. godine, iznosio 97,6%, spao za 2% niže<sup>69</sup>.

Dok je ugarski ministar finansija Lukacs dao odmah, bez ustezanja, saglasnost za zaključenje ugovora o zajmu<sup>70</sup>, austrijski

<sup>67</sup> Po Kállayevim proračunima kapital potreban za izgradnju pruge iznosio je 60 miliona kruna, dok su 4 1/2% kamate i amortizacija od 1/2% za šest godina iznosili 26 miliona kruna, što je zajedno davalo cifru od 86 miliona kruna. Međutim, u ukupnu sumu zajma morao se uračunati i kursni gubitak. Pri kursnom gubitku od 5% iznos zajma morao bi dostići 90 miliona kruna, pri gubitku na kursu od 10% iznos zajma bi se popeo na 95 miliona kruna, a pri kursnom gubitku od 15% čak na 101 milion kruna.

S druge strane, 4 1/2% kamate i 1/2% amortizacione rate za tri godine iznosile bi 10,5 miliona kruna, što bi zajedno sa 60 miliona kruna kapitala za izgradnju pruge bilo jednako sumi od 70,5 miliona kruna. U tom slučaju bi pri kursnom gubitku od 5% zajam morao iznositi 74,2 miliona kruna, pri gubitku od 10% — 78,3 miliona kruna, a pri gubitku od 15% — 83 miliona kruna. Inače, ukupni zemaljski prihodi Bosne i Hercegovine u 1900. godini iznosili su 42 1/2 miliona kruna. Međutim, sa ovakvim proračunima kao obrazloženjem visoke cifre zajma nije se moglo istupiti u zakonodavnim tijelima, jer bi priznanje da zajam sadrži i šestogodišnje anuitete onemogućilo da se on plasira u Evropi. ABH ZMF Pr BH Nr. 96/1901. Vertrauliche Besprechung mit den österreichischen Ministern am 11 Jänner 1901. Vertrauliche Besprechung mit den ungarischen Ministern am 19 Jänner 1901. Vertrauliche Besprechung mit den österreichischen Ministern am 23 Jänner 1901.

<sup>68</sup> Ibidem.

<sup>69</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 648/1901. Wienerbankverein Zajedničkom ministarstvu finansija 30/4. 1901, Wienerbankverein Kállayu 1/5. 1901; Kállay austrijskom i ugarskom ministru finansija 2/5. 1901.

<sup>70</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 659/1901. Lukacs Kállayu 4/5. 1901.

minister finansija Böhm je ocijenio da je ponuda Wienerbankvereina neprihvatljiva, pa je zauzeo stanovište da se ugovor ne može sklopiti. Ukazujući na nepovoljne uslove zajma, on je u prvom redu isticao ponudeni kurs preuzimanja u odnosu na srazmjerno visoku kamatnu stopu. Osim toga, austrijski ministar finansija je smatrao da ponudu Wienerbankvereina treba odbiti i stoga što je isključeno da ugovor o zajmu sadrži rok o donošenju zakona<sup>71</sup>. To je pak bio i glavni razlog da austrijska vlada zauzme negativan stav prema ponudi, jer ona nije bila u stanju da osigura u ljetnoj sesiji svoga parlamenta 1901. godine uspješno razmatranje zakonskog nacrtu o izgradnji željezničke pruge od Sarajeva do istočne granice<sup>72</sup>. Na dnevni red novoizabranog austrijskog parlamenta, u kome su Česi za izvjesno vrijeme obustavili svoju opstrukciju, došao je zamašni Koerberov investicioni program, čije je pretresanje imalo apsolutni prioritet<sup>73</sup>.

Obraćajući se Goluchovskom Kállay je izražavao svoje žaljenje zbog odbijanja ponude Wienerbankvereina. On je smatrao da će se docnije, po donošenju Zakona, teško dobiti tako povoljna ponuda. Bio je prvenstveno zabrinut zbog ponovne neizvjesnosti u pogledu realizacije projekta istočne pruge<sup>74</sup>. Stoga Kállay nije odustajao od pokušaja da pribavi novu ponudu, pa je u maju 1901. godine vodio nove pregovore o zajmu sa grupom banaka koju su sačinjavali Wienerbankverein, Deutsche Bank i Leipziger Bank<sup>75</sup>, ali bez određenog rezultata.

Tek godinu dana kasnije, pošto je prethodno kako u ugarskom tako i u austrijskom parlamentu usvojen a potom i sankcionisan zakon o izgradnji istočne pruge<sup>76</sup>, Kállayu je pošlo za rukom da postigne pozitivan rezultat u pregovorima sa konzorcijem banaka koji su sačinjavali: Wienerbankverein i Unionbank iz Beča, Ugarska hipotekarna banka iz Budimpešte, Deutsche Bank i Berliner Handelsgesellschaft iz Berlina i Privilegovana zemaljska banka za Bosnu i Hercegovinu iz Sarajeva. Sa pomenutim konzorcijem, kome je staja na čelu Wienerbankverein, bosanskohercegovačka uprava sklopila je u junu 1902. godine ugovor o zajmu od 78 miliona kruna. Kurs zajma fiksiran ugovorom iznosio je 97 3/4%, a provizija Banke za troškove i biljege 1 1/2%, tako da se bosanskohercegovačkoj upravi imalo isplatiti 96 1/4% od nominalne sume zajma<sup>77</sup>. Inače,

<sup>71</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 665/1901. Böhm Kállayu 5/5. 1901.

<sup>72</sup> HHStA PA I rot. 621 C.d.M. III 10 Nr. 418 Kállay Szellu 20/4. 1901, prepis šifrovanog telegrama.

<sup>73</sup> Vidi: R. Sieghart, op. cit., str. 56, 57; K. u. M. Uhlirz, op. cit., II Bd, 2. Teil, str. 1118.

<sup>74</sup> HHStA PA I rot. 621. C.d.M. III 10 Nr. 166 Kállay Goluchovskom 6/5. 1901.

<sup>75</sup> ABH Priv. Reg. Nr. 76/1901. Direkcija Lajpciška banke Kállayu 25/5. 1901.

<sup>76</sup> RGBl Nr. 118 od 8/6. 1902. i ug. zak. čl. Nr. XIII: 1902.

<sup>77</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 891/1902. Wienerbankverein u. Consorten Kállayu 19/6. 1902, Kállay Wienerbankvereinu 21/6. 1902, Pr BH Nr 902/1902. Wienerbankverein u. Consorten Kállayu 22/6. 1902.

maksimalni troškovi izgradnje istočne pruge bili su utvrđeni zakonom na 75 miliona kruna, što je otprilike odgovoralo neto-iznosu zaključenog zajma<sup>71</sup>. Kamatna stopa zajma iznosila je 4 1/2%, a rok amortizacije 60 godina. Za otkup izvučenih kupona i isplatu dospjelih obveznica Zajedničko ministarstvo finansija imalo je da plaća 1/4% provizije i da snosi troškove kotiranja zajma na bečkoj, peštanskoj, berlinskoj, frankfurtskoj, amsterdamskoj i švajcarskoj berzi do njegove potpune otplate. Na iznose zajma koje bosansko-hercegovačka uprava neće odmah upotrijebiti zajmodavci su se obavezali plaćati za 1% manju kamatu od kamatne stope Austrougarske banke, ali ne veću od 4%. Zvanični naziv zajma bio je »4 1/2% bosansko-hercegovački željeznički zemaljski zajam iz 1902. godine« (»4 1/2% bosnisch-hercegovinische Eisenbahn-Landes-Anleihe vom Jahre 1902«)<sup>72</sup>.

Uslovi pod kojima je zaključen zajam 1902. godine bili su povoljniji od onih koje su sadržavale ponude iz prethodne godine. Međutim, u poređenju sa uslovima zajmova koji su ranije podignuti na teret Bosne i Hercegovine uvjeti zajma iz 1902. godine bili su nepovoljniji (kamatna stopa zajma iz 1895. godine bila je 4%, a kurs 96,10%, dok je za zajam 1898. godine kamatna stopa bila ugovorena 4 1/2%, kurs 100%, a provizija 1 1/2%). Kállay je ipak, s obzirom na situaciju na novčanom tržištu, bio zadovoljan zaključenim poslom, pri čemu je posebno isticao okolnost da je zajam ugovoren samo u krunskoj valuti, a ne i u zlatu<sup>73</sup>. Takođe, ovog puta ni ugarska, a ni austrijska vlada nisu imale ništa protiv ugovornih uvjeta<sup>74</sup>.

Jedini ustupak koji su učinile obje države Monarhije da okupirana zemlja lakše snosi teret novog nametnutog duga bio je privremeno odgađanje plaćanja amortizacije zajmova iz zajedničkih aktiva. Pri tome, kako smo to već ranije pominjali, praktično se radilo samo o manjim iznosima što su otplaćivani aktivama iz suficita pruge Brod — Zenica, koje je bosanska uprava mogla sada

<sup>72</sup> 96 1/4% od nominalnih 78,000.000 kruna iznosilo je 75,075.000 kruna. Wienerbankverein trebalo je da otkupi obligacije zajma u gotovom iznosu od 75.000 kruna, tako da je bosanskohercegovačkoj upravi trebalo da ostane za prugu efektivnih 75,000.000 kruna. (ABH ZMF Pr BH Nr. 905/1902. austrijski ministar finansija Kállayu 24/6. 1902. Primjedba ZMF na aktu). Pri podizanju ranijih zajmova zakonski je bio fiksiran nominalni novčani iznos, dok je u slučaju zajma iz 1902. godine zakonom utvrđena maksimalno potrebna svota za prugu od 75,000.000 kruna kao osnova za uzimanje zajma. U tu svotu ulazile su, osim građevinskih troškova i troškova nabavke voznog parka, takođe i interkalarne kamate za vrijeme dok se pruga bude gradila, kao i anuiteti za prve tri godine poslije otvaranja pruge. (ABH ZMF Pr BH Nr. 694/1901. Wittek Kállayu 13/5. 1901, Kállay Witteku 14/5. 1901.)

<sup>73</sup> Kao napomena 77.

<sup>74</sup> HHStA Kabinettsarchiv KZ Nr. 1635/1902, Vortrag des gemeinsamen Finanzminister von Kállay, d. d. 25. Juni 1902.

<sup>75</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 905/1902. Böhm Kállayu 24/6. 1902; Pr BH Nr. 909/1902. Lukacs Kállayu 23/6. 1902.

angažovati za otplatu novog zajma za istočnu prugu<sup>82</sup>. Treba istaći da nije udovoljeno Kállayevom zahtjevu da se Bosna, poslije preuzimanja obaveze da gradi prugu od Sarajeva prema istoku, oslobodi vraćanja duga za prugu Brod — Zenica. Tako je Mađarima pošlo za rukom da izbjegnu davanje »najveće koncesije« bosanskoj upravi, koju su prvobitno bili spremni da u krajnjem slučaju daju za realizaciju istočne pruge.

★

Kállay je nastojao da se što prije otpočne sa gradnjom istočne pruge. On je podvlačio da je to u interesu prestiža i ugleda Monarhije na Balkanskom poluostrvu s obzirom da se zbog otezanja u balkanskim zemljama već glasno izražavala sumnja u ostvarenje najavljenog projekta<sup>83</sup>. Stoga je Kállay, kad su osiguranja finansijska sredstva, preduzeo korake da odmah otpočnu građevinski radovi.

Radovi na pruži otpočeli su 14. avgusta 1902. godine i izvođeni su u vlastitoj režiji uprave pod rukovodstvom Građevinskog odjela Zemaljske vlade, na čijem čelu je stajao dvorski savjetnik F. Passini<sup>84</sup>. Prije početka radova Kállay se saglasio sa Passinijem da sve tunele treba izgraditi po normama za uskotračnu prugu. Dozvolio je da se na novoj pruži u iznimnim slučajevima može primijeniti u krivinama radijus od 180 m<sup>85</sup>. Ovo je, u stvari, značilo odstupanje od suštine i duha sporazuma postignutog 1900. godine o načinu izgradnje istočne pruge.

Protiv ovakvog postupka intervenisalo je Ministarstvo rata i tražilo da se bar veći i teži objekti, a naročito tuneli, izgrade kao za normalnu željeznicu, pa je Kállay dao nalog Zemaljskoj vladi da ispita koliko je moguće izaći u susret ovom zahtjevu<sup>86</sup>.

Šef Zemaljske vlade general Appel ukazao je na velike terenske teškoće, koje su još potencirane time što se prema odredbama zakona mora graditi uskotračna pruga sa trasom koja je u pogledu uspona i pravca kao za normalnu željeznicu. Šezdeset miliona kruna bilo je označeno kao krajnja granica troškova za izgradnju, vozni park i opremu pruge (56,791.692 kruna za studije, pregradnje, otkup zemljišta, građevinske radove, opremu, telegraf i 3,208.308 k. za vozni park) i Zemaljska vlada nije bila u stanju u okviru raspoloživog novca izgraditi tunele i veće objekte kao za normalnu prugu. Za to bi joj bilo potrebno još 5 miliona kruna. Međutim, šef Zemaljske vlade nije smatrao ni svrsishodnim ni eko-

<sup>82</sup> Kao napomena 76.

<sup>83</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 855/1902. Kállay austrijskom i ugarskom ministru finansija 13/6. 1902.

<sup>84</sup> Bericht 1906, str. 595; vidi: P. F. Sugar, op. cit., str. 76, 77.

<sup>85</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 910/1912.

<sup>86</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1618/1902. Šef Zemaljske vlade general Appel ZMF 1/12. 1902, Kállay ministru rata 22/12. 1902.

nomski opravdanim da se to čini, jer je ocjenjivao da nema izgleda da bi u dogledno vrijeme moglo doći do normalizacije pruge Sarajevo — istočna granica, jer je to pretpostavljalo i uspostavljanje normalnog kolosijeka do Sarajeva. Osim toga, on je izražavao uvjerenje Zemaljske vlade da će uskotračne bosanskohercegovačke željeznice, i pored toga što se očekuje znatan porast saobraćaja, biti potpuno dovoljne da daleko više od jednog ljudskog vijeka zadovolje privredne potrebe zemlje i Monarhije. Ovo je bilo, u stvari, identično sa gledištem koje je Kállay zastupao na zajedničkom ministarskom vijeću u jesen 1900. godine. Imajući u vidu vojne momente, Appel je ukazivao da izgradnja tunela i mostova kao za normalnu željeznicu ne bi kasnije omogućila brzu normalizaciju istočne pruge. Normalizacija bi zahtijevala pregradnju i cijelog donjeg stroja pruge, za što bi pri održavanju saobraćaja bilo potrebno 3—4 godine, a u tom roku mogli bi se i tuneli i mostovi pregraditi<sup>67</sup>.

Ovu argumentaciju Kállay je potpuno akceptirao i na nju se pozivao u svom odgovoru ministru rata krajem 1902. godine. On je isticao da zakonski tekst ne obavezuje bosansku upravu da veće objekte i tunele na istočnoj pruzi gradi kao za normalnu željeznicu<sup>68</sup>. Da bi udovoljila zahtjevu ministra rata, bosanska uprava bi se morala obratiti objema vladama da od legislativa izdjevstvuju odobrenje za podizanje novog zajma u iznosu od 5 miliona kruna. To bi naišlo kod vlada i u zakonodavnim tijelima na teškoće i dovelo bi do nepoželjnih rasprava, koje bi izazvale nepovoljan vanjskopolitički efekt u Carigradu, na što je već upozorio ministar inostranih poslova Goluchowski. Kállay je ukazivao ministru rata na nepovjerenje Porte prema Monarhiji i njenu bojazan od austrougarskog prodora u tursko područje. Ako bi se na istočnoj pruzi odmah pristupilo izgradnji tunela za normalnotračnu željeznicu, po mišljenju Kállayevom, Porta, a specijalno sultan vidjeli bi u tome pripreme za prodor u Novopazarski Sandžak, jer se to ne bi moglo dovoljno pravdati privrednim interesima. Kállay je upozoravao da je u najvećem interesu Monarhije da se upravo u datom trenutku sve brižljivo izbjegava što bi moglo pobuditi nepovjerenje Turske, jer je uskoro vlada Monarhije imala namjeru da se obrati Porti radi produženja željezničke linije na turskom području i osvajanja njenog priključka na tursku željezničku mrežu<sup>69</sup>.

<sup>67</sup> Ibidem.

<sup>68</sup> Ibidem. Prema tekstu Zakona, trebalo je da se gradi uskotračna pruga »jedoch im Träçe einer normalspungen Hauptbahn« (RGI Nr. 118 od 8/6. 1902). U obrazloženju koje je podneseno Donjem domu Austrijskog parlamenta na koje se pozivao Kállay stajalo je da »die ganze Bahnanlage in Träçe einer normalspurigen Bahn, das heisst mit Richtungs- und Neigungsverhältnisse einer Vollbahn, jedoch mit 760 mm Spurweite ausgeführt werden soll«. Citirano prema Kállayevom pismu ministru rata od 22/12. 1902. Pr BH Nr. 1618/1902.

<sup>69</sup> Ibidem. O aktivnosti Monarhije na međunarodnom planu krajem 1902. i početkom 1903. u cilju osiguranja izgradnje sandžačke željeznice vidi: W. M. Carlgren, op. cit., str. 45—47.

Ova obrazloženja bila su dovoljna da ministar rata odustane od postavljenih zahtjeva. Time je bila konačno zapečaćena sudbina istočne pruge kao uskotračne željeznice, premda se u datom slučaju radilo o samo 5 miliona kruna koje nije bilo moguće tada pribaviti. Cijeli istorijat bosanske istočne pruge najbolje pokazuje koliko je dvojna Monarhija po svom unutrašnjem ustrojstvu i finansijskim mogućnostima bila u stanju da vodi politiku jedne velesile.

Izgradnja uskotračne pruge od Sarajeva do istočne granice predstavljala je težak građevinski poduhvat. Trasa pruge išla je od Sarajeva uz dolinu rijeke Miljacke, a zatim prelazeći vododijelnicu na nadmorskoj visini od 946 m kroz tunel dug 850 m spuštala se u dolinu Prače i slijedeći njen tok dolazila u dolinu Drine. Glavna linija, koja je išla prema turskoj granici, napuštala je dolinu Drine kod ušća Lima i vodila uz Lim do Uvca. Ogranak prema srpskoj granici išao je Drinom do Višegrada, a zatim uz dolinu Rzava do Vardišta. Maksimalni nagib na trasi bio je 18 ‰, a minimalni radijus krivina iznosio je 200 m<sup>99</sup>. To bi za nuždu moglo odgovorati i za normalnu prugu da nije sve ostalo, kao planum, tuneli, galerije, objekti i zidovi, građeno za uskotračnu željeznicu<sup>99</sup>.

U stjenovitim i uskim kanjonima Miljacke, Prače i Drine moralo se izgraditi 98 tunela i 23 galerije u ukupnoj dužini od preko 14 km. Na mnogim mjestima bilo je nužno prugu postaviti na visoke potporne zidove i izvoditi posebne radove da bi se spriječilo odronjavanje terena. Osim toga, terenske teškoće iziskivale su opsežne i skupe pripremne radove. Prije nego se pristupilo izgradnji same pruge, morali su se prethodno napraviti prilazni putevi da bi do gradilišta mogli doći radnici i da bi se omogućila doprema potrebnog građevinskog materijala, kao i životnih namirnica za radnike. Potrebno je bilo izgraditi magazine, barake za smještaj radnika i tehničkog osoblja i druge objekte, jer je trasa na malo mjesta prolazila blizu naselja<sup>99</sup>.

Željeznička linija Sarajevo — Uvac u dužini od 137,2 km i ogranak od Međeđe do Dobruna dug 24,2 km pušteni su u javni saobraćaj 4. jula 1906. godine, a produžetak od 7,3 km pruge od Dobruna do Vardišta otvoren je za saobraćaj 1. avgusta iste godine<sup>99</sup>.

★

Željeznička veza sa Solunom preko Bosne i Sandžaka, čiji je sastavni dio trebalo da bude pruga Sarajevo — Uvac, imala bi veoma problematičnu privrednu vrijednost. Ta veza bila bi ne samo oko 200 km duža od postojeće željezničke linije preko Beog-

<sup>99</sup> Bericht 1906, str. 595, 596.

<sup>99</sup> Inž. J. Alačević, Građenje željeznica, Zagreb 1950, str. 138.

<sup>99</sup> Detaljnije o tome, kao i o broju zaposlenih radnika na pruzi u pojedinim godinama gradnje vidi: Bericht 1906, str. 595—597.

<sup>99</sup> Bericht 1907, str. 190.

rada nego bi se na njoj morao vršiti i dvostruki pretovar: sa normalnih ugarskih na uskotračne bosanske i ponovo na normalne turske željeznice. Treba imati na umu da se međunarodna a takođe i austrougarska trgovina sa evropskom Turskom, a posebno sa Makedonijom, Kosovom, pa donekle i jednim dijelom Novopazarskog Sandžaka odvijala pretežno morskim putem preko Soluna i pored postojanja željezničke magistrale preko Srbije i izgradnje bosanske istočne pruge<sup>54</sup>.

Uz postojanje kraće i pogodnije željezničke veze preko Srbije i jeftinijeg transporta morem, željeznička linija preko Bosne i Sandžaka imala bi vrlo slabe šanse da u normalnim političkim prilikama privuče na sebe izvozni saobraćaj prema Turskoj. Međutim, željeznička veza sa Turskom preko Bosne kao instrument političke moći mogla je istovremeno da indirektno posluži za očuvanje i proširenje privrednih pozicija Austro-Ugarske na Balkanu. Očito je da bi neposredni ekonomski značaj nove željezničke magistrale prema Istoku mogao biti daleko veći da se je pristupilo njevoj realizaciji kao normalnotračne linije, kako su to svojevremeno inicirali Mađari i kako je to bilo prvobitno zamišljeno i od strane Kállaya.

Međutim, kako Monarhiji nije pošlo za rukom da realizuje svoj sandžački projekt<sup>55</sup>, bosanska istočna pruga ostala je jedan torzo. Potrebno je istaći da su još pred izbijanje prvog svjetskog rata austrougarski mjerodavni faktori došli do uvjerenja kako je uskotračna pruga od Sarajeva do Uvca nepodesna da se pregradi u normalnu i posluži kao dio normalnotračne linije kroz Bosnu i Sandžak. Ovaj problem postao je aktuelan u vezi sa usvajanjem programa izgradnje normalnih željeznica u Bosni i Hercegovini i pregovorima koji su u prvoj polovini 1914. godine vođeni između

<sup>54</sup> Vidi: R. M. Dimtschoff, op. cit., str. 193—197; M. Димитријсвић, Привреда и трговина у новој Србији, Београд 1913, str. 78, 115, 133—134; М. Савић, Занати и индустрија у присаједињеним областима и занати у старим границама Краљевине Србије, Београд 1914, str. 33; Д. Ђорђевић, Излазак Србије на Јадранско море и конференција амбасадоре у Лондону 1912, Београд 1956, str. 32; isti, Аустро-српски сукоб око пројекта Новопазарске железнице, ИЧ VII, str. 245, 246; Дž. Јузбашић, О неким питањима аустроугарске политике према уређењу привредних односа у Мakedoniji и на Balkanu за вријеме кризе 1912/1913 године, Прилози бр. 5, str. 167, 187.

<sup>55</sup> У историографији је посвећена посебна пажња настојањима Аустро-Угарске у XX вијеку да изгради sandžačku željeznicu. Spomenућемо само неке radove и djela što tretiraju ovaj problem: A. J. May, The Novibazar railway project, The Journal of modern history, vol. X, 1938, str. 496—527; isti, Transbalkan railway schemes, The Journal of modern history, vol XXIV, 1952, str. 352—367; W. M. Carlgren, op. cit., str. 43—47, 115—118, 122, 195—290; Д. Ђорђевић, Аустро-српски сукоб око пројекта Новопазарске железнице, ИЧ. VII, str. 219, и даље (у напомени 7 на str. 214. autor је навео опсежну литературу о новопазарској željeznici); Д. Ђорђевић, Царински рат..., str. 414—418, 521—528; В. Ђоровић, op. cit. str. 380, 391, 510—516; Н. Капидџић, Skadarska криза и изузетне мјере у Bosni и Hercegovini у мају 1913, Godišnjak XIII, Sarajevo 1962, str. 15—17, 40—43; Јб. Алексић — Пејковић, op. cit., str. 770. и даље; Дž. Јузбашић, О неким питањима аустроугарске политике..., Прилози бр. 5, str. 181. и даље.

Austro-Ugarske i Srbije<sup>66</sup>. Tako je zajednički ministar finansija L. Bilinski izjavio u maju 1914. godine u Bosanskom odboru austrijske Delegacije da se zbog uskotračnih tunela istočna pruga ne može pregraditi u normalnu i da će, u slučaju izgradnje pruge od bosanske granice prema Solunu, biti potrebno graditi novu normalnotračnu liniju vjerovatno od Sarajeva prema Foči<sup>67</sup>. Treba pomenuti da je još početkom 1913. godine zemaljski poglavar Bosne i Hercegovine FZM O. Potiorek tražio da Monarhija kao direktni priključak na liniju orijentalnih željeznica Mitrovica — Solun izgradi o svom trošku normalnu željezničku prugu od Sarajeva preko Foče, Pljevalja, Bijelog Polja, Berana, Đakovice i Prizrena do Skoplja<sup>68</sup>. Međutim, pola godine docnije on je čak smatrao da je vrijedno razmisliti ne bi li trasa Višegrad — Han-Pijesak — Zavidovići bila najsvrsishodnije produženje buduće normalne sandžacke željeznice u unutrašnjost Monarhije<sup>69</sup>. Ovo pokazuje kako se kratkovidno i neodgovorno postupilo sa novcem okupirane zemlje kad je svojevremeno donošena odluka o izgradnji bosanske istočne pruge.

Iako nije ostvareno njeno produženje kroz Novopazarski Sandžak, istočna pruga je doprinijela porastu austrougarskog izvoza u ovo područje, koje je bilo neosporno tržište Monarhije. Iz Beča, Budimpešte, Trsta i Sarajeva izvoženi su u Sandžak kafa, šećer, petrolej, špirit, pivo, brašno, pamuk, željezo, bakar, manufakturna, sukna i kožna roba. Ovaj eksport išao je većim dijelom preko Sarajeva i iznosio je pred balkanske ratove oko 100 vagona šećera, 40 vagona riže, 20—30 vagona kafe, oko 1 milion kruna gotovih odijela i ostalih suknenih stvari<sup>100</sup>. Pruga je omogućila intenzivniji izvoz ne samo u Sandžak nego i u okolna područja. Međutim, i pored toga privredna vrijednost pruge bila je malena. Tako je npr. 1910. godine ukupan promet pruge iznosio oko 1,5 milion mtc. Od toga je na drvo otpadalo oko 1.200.000 mtc, a na sav ostali promet 300.000 mtc. Istovremeno je bruto-prihod pruge iznosio oko 440.000 kruna, od čega je otpadalo opet preko polovine na transport drveta<sup>101</sup>. Takav obim i struktura prometa bili su uzrok deficitarnosti pruge, o čemu je bilo govora u prethodnom poglavlju.

Još kada je 1896. godine Kállay prvi put istupio sa svojim planom izgradnje istočne pruge, on je imao u vidu da pruga treba na sebe da privuče saobraćaj iz jednog dijela Srbije. Stoga je on prilikom konačnog projektovanja pruge predvidio da jedan njen krak ide do srpske granice kod Vardišta. Prema statističkim po-

<sup>66</sup> O austro-srpskim pregovorima 1914. vidi: В. Т о р о в и ч, op. cit., str. 4—516; Љ. А л е к с и н - П е ј к о в и ч, op. cit., str. 770—796.

<sup>67</sup> Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltung. Jhrg. LIV, Nr. 41, Berlin 27. Mai 1914, str. 656, članak »Die bosnischen Bahnen«.

<sup>68</sup> Н. К а п и д ж и ć, Skadarska kriza..., Godišnjak XIII, str. 15—16.

<sup>69</sup> KA MKSM Sep. Fasz. 93. Persönliche Vormerkungen Potioreks, XXI vom 15 August 1913.

<sup>100</sup> Дž. Ј у з б а ш и ć, O nekim pitanjima austrougarske politike..., Prilozi br. 5, str. 192.

<sup>101</sup> Стенографски извјештаји о сједницама и прилозима Босанско-херцеговачког сабора, год. 1910/11, I заседање, Свезак III, str. 1718.

dacima saobraćaj na graničnim prelazima na sandžačkoj granici u 1899. godini iznosio je oko 6200 mtc, a na srpskoj granici oko 14.600 mtc, tj. bio je više nego dvostruko veći<sup>102</sup>. Međutim, poslije izgradnje pruge promet sa Sandžakom znatnije je porastao od saobraćaja sa Srbijom, što je bilo i u direktnoj vezi sa stanjem političkih odnosa između Austro-Ugarske i Srbije u XX vijeku.

U Kállayevo doba još se nije postavljalo pitanje povezivanja bosanskih željeznica sa srpskim. Tek kad izgradnja bosanske istočne pruge bude privredna kraju, postaće u austrougarskoj politici aktuelan problem njenog priključka na srpske željeznice, u cilju privlačenja srpskog prekomorskog izvoza preko bosanskih željeznica na dalmatinske luke. U tom pogledu iskrnuće dilema oko toga koja je najsvrsishodnija željeznička ruta preko Bosne i Hercegovine i najpogodnija izlazna luka. Svi ovi problemi daće povod novim kontraverzama, prvenstveno između austrijske i ugarske vlade, ali i bosanske uprave, budući da se radilo o različitim privrednim i saobraćajnim interesima. I pored toga, pitanje priključka bosanske istočne pruge, koja se završavala kod Vardišta, na željezničku liniju u zapadnoj Srbiji, koja je išla od Stalaća prema Užicu, zauzeće značajno mjesto u vanjskoj politici Monarhije i u austro-srpskim odnosima u XX vijeku<sup>103</sup>. Međutim, tek poslije propasti Austro-Ugarske uspostavljena je veza između bosanskih i srpskih željeznica izgradnjom pruge Užice — Vardište.

#### 4. TARIFNI SPORAZUMI IZ 1900. GODINE I PROBLEMI TARIFNE POLITIKE

Kao što smo već spomenuli, austrijska vlada je uslovljavala 1900. godine svoju saglasnost za izgradnju željezničke linije od Sarajeva prema istoku i zaključenjem posebnog tarifnog sporazuma u pogledu austrijskog tranzita preko Ugarske. Ona je željela da taj sporazum trajno osigura Cislajtaciji kako efikasno iskorišćavanje buduće transportne linije u međunarodnom prometu, tako i općenito da obzbedi što povoljniji tretman austro-bosanskog saobraćaja preko priključnih linija ugarskih državnih željeznica. Sa austrijske strane se isticalo da izgradnja željeznica u Bosni i Hercegovini poslije okupacije nije bila u skladu sa specifičnim austrijskim interesima, te da je, u trenutku kada se radi o izgradnji jedne željezničke linije koja treba da izmijeni lokalni karakter bosanskih željeznica, dužnost austrijske vlade da postavi određene zahtjeve<sup>1</sup>.

<sup>102</sup> Kao napomena 46.

<sup>103</sup> Vidi: Д. Ђорђевић, Царински рат..., стр. 414—418, 551—557; исти, Излазак Србије на Јадранско море..., стр. 20, 21, 27; В. Ђоровић, оп. cit., стр. 380, 391, 510, 516; Н. Капидžić, Skadarska kriza..., Godišnjak XIII, стр. 16—17; Љ. Алексић—Пејковић, оп. cit., стр. 770. и dalje; Дž. Јузбашић, О неким питањима austrougarske политике..., Прилози бр. 5, стр. 182, 183.

<sup>1</sup> HHStA PA XL Interna K. 299, Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 424 od 2/10. 1900. i GMKPZ 425 od 7/10. 1900.

Austrijska vlada je zahtijevala da se utvrdi da se austrijski tranzit na linijama ugarskih državnih željeznica u saobraćaju sa Bosnom i Hercegovinom, kao i preko Bosne sa balkanskim zemljama ne smije nepovoljnije tretirati od tranzitnog saobraćaja preko dunavskih graničnih stanica. Trebalo je da ugarska vlada preuzme obavezu da će ona jedinačne stavke, koje su tada važile u austro-orijentalnom saobraćaju via Beograd i dr., priznati i austrijskom saobraćaju s Bosnom i preko Bosne, te da se pri tome neće praviti nikakva razlika između priključnih tačaka Dobrljina, Bosanskog Broda i Brčkog. Austrijska vlada je tražila da se pomenute jedinačne stavke trajno fiksiraju, nezavisno od važnosti privredne nagodbe, i istacala da bi u protivnom ugarske države željeznice mogle Austriju potpuno odvojiti od Bosne<sup>2</sup>.

Ugarska vlada je pravila bitnu razliku između budućeg austrijskog tranzitnog saobraćaja preko Bosne prema istoku i austro-bosanskog saobraćaja. Ona je izrazila spremnost da, u smislu traženja austrijske vlade, osigura tranzitu iz Austrije prema balkanskim zemljama i vice versa paritetni tretman obiju ruta — via Beograd i via Bosna, ne odričući se pri tome prava slobodnog protežiranja vlastitih ekonomskih interesa na ruti preko Beograda. Međutim, ugarska vlada je smatrala neprihvatljivim austrijski zahtjev da Ugarska prizna jedinačne stavke odobrene austro-orijentalnom saobraćaju via Beograd takođe i austro-bosanskom saobraćaju<sup>3</sup>.

Motivirajući ovo svoje stanovište u odnosu na austro-bosanski saobraćaj, ugarska vlada je ukazala da je utvrđivanje sniženih taksa u orijentalnom saobraćaju uslijedilo na osnovu međudržavnog ugovora, po kome su se Austro-Ugarska, Srbija, Bugarska i Turska obavezale da će za internacionalni saobraćaj ispostaviti direktne tarife na bazi istih jedinačnih stavki (Convention à quatre od 9. maja 1883). Ugarska je imala specijalno veliki interes da, s obzirom na konkurenciju plovidbe na Dunavu i morskim putem, pridobije za željeznicu austrijski i njemački robni saobraćaj sa balkanskim zemljama. Zbog pomenute saobraćajne konkurencije i eminentnog ekonomskog interesa da se što više pomogne konkurentna sposobnost ugarske i austrijske industrije na veoma značajnom istočnom tržištu vis à vis dominirajuće industrije zapada, s ugarske strane se smatralo potpuno opravdanim što ugarske i austrijske željeznice sporazumno sa željeznicama balkanskih zemalja primjenjuju u orijentalnom saobraćaju snižene prevozne stavke, koje se razlikuju od normalnih<sup>4</sup>.

Ugarski ministar trgovine Hegedüs je podvlačio kako je neosnovan austrijski zahtjev da se austro-bosanskom saobraćaju priznaju trajno snižene savezne jedinačne stavke, koje su sporazum-

<sup>2</sup> Ibidem, GMKPZ, 424 od 2/10. 1900.

<sup>3</sup> Ibidem, GMKPZ 425 od 7/10. 1900.

<sup>4</sup> Ibidem.

no utvrđene za orijentalni saobraćaj i koje mogu na isti način i da se izmijene. On je smatrao da nema razloga da ugarske državne željeznice primjenjuju u saobraćaju s Bosnom drukčije tarife od onih koje se primjenjuju u internom ugarskom saobraćaju, u saobraćaju sa Srbijom, kao i u najvećem dijelu inostranog saobraćaja. Ocjenjivao je kao suprotno postojećim ugovorima ako se s austrijske strane zahtijeva da se austro-bosanskom saobraćaju stave na raspolaganje jeftinije tarife od onih koje Ugarska odobrava za vlastiti saobraćaj. Prema mišljenju ministra Hegedüsa, ako bi se udovoljilo austrijskom zahtjevu, krajnji rezultat bi bio totalni preokret tarifnih odnosa na ugarskim državnim željeznicama. Iste snižene jedinačne stavke morale bi se takođe priznati i saobraćaju Bosne sa Ugarskom, pa bi izvoz iz Bosne u Austriju, a i u Ugarsku bio u većoj mjeri povlašten nego vlastiti produkti Ugarske u eksportu u Austriju, odnosno u internom ugarskom saobraćaju. Time bi postala neodrživa tarifa ugarskih državnih željeznica za interni saobraćaj, kao i za saobraćaj sa Austrijom i zapadnom Evropom, i to za mnogobrojne artikle i relacije. Osim toga, primjena orijentalnih saveznih jedinačnih stavki u austro-bosanskom saobraćaju dovela bi do njegovog odvratanja od budimpeštanske rute na rutu preko Siska i Barcsa, što bi osjetno pogodilo saobraćajne i finansijske interese ugarskih državnih željeznica<sup>5</sup>.

Hegedüs se odlučno suprotstavio i zahtjevu austrijske vlade da se austrijskom tranzitu odobre, bilo uračunato u jedinačnim stavkama ili stupnjevito, svi oni tarifni popusti i transportne olakšice koje ugarske državne željeznice odobravaju svom vlastitom saobraćaju prema bosanskim graničnim stanicama i u obratnom smjeru. On je smatrao da ugarska vlada u pogledu prevoznih popusta u saobraćaju sa Bosnom nije dužna da ulazi u dalje obaveze od već dogovorenih za saobraćaj između Austrije i Ugarske, a eventualne ustupke mogla je dati samo na bazi reciprociteta<sup>6</sup>.

Dualističkim ustrojstvom Monarhije 1867. godine stvorena je mogućnost za samostalnu željezničku politiku obiju državnih polovina. U pogledu željezničkih tarifa carinski i trgovinski savez nije do 1899. godine sadržavao nikakav sporazum, ali u praksi ustupci priznati trgovačkim ugovorom trećoj državi važili su i za saobraćaj između Austrije i Ugarske. Tek u privrednoj nagodbi iz 1899. godine bilo je utvrđeno da i za međusobni unutrašnji saobraćaj treba da važe odredbe završnog protokola, uz čl. 15 trgovinskog i carinskog ugovora sa Njemačkom od 6. decembra 1891. godine, koje su se odnosile na međusobno potpomaganje na području direktnih tarifa i paritetan tretman proizvoda obostarane provenijencije. Izričita recepcija načela pomenutog ugovora u nagodbeni sporazum 1899. godine izvršena je na insistiranje Mađara, prije svega radi osiguranja povoljnog tretmana ugarskog trazita na austrijskim željeznicama, koji se sastojao od kabaste robe i lako ga

<sup>5</sup> Ibidem.

<sup>6</sup> Ibidem.

je bilo pogoditi mjerama tarifne politike. S obzirom na svoj promet sa zapadom, Ugarska je bila daleko više ovisna o austrijskim željeznicama nego što su Austriji bile potrebne ugarske željeznice. Osim toga, Mađarima je pošlo za rukom da se u nagodbi iz 1899. godine fiksiraju kao maksimalni postojeći sniženi prevozni udjeli direktne tarife za tranzitni saobraćaj drugog državnog područja. S druge strane, sva tarifna sniženja i popusti priznati tranzitnom saobraćaju inostranstva morali su se odobriti na istoj relaciji i eksportnom saobraćaju drugog državnog područja. Izuzetak je pri tome bio samo učinjen u pogledu tranzita ruskog žita na galicijskim prugama. Ove posljednje odredbe bile su na snazi do kraja 1907. godine, a tada je prilikom sklapanja nove privredne nagodbe uspostavljena puna tarifna autonomija svake države<sup>7</sup>.

Zahtjevi austrijske vlade u pogledu austro-bosanskog saobraćaja postavljeni 1900. godine označeni su sa mađarske strane kao pritisak za izmjenu postojećih odredaba privredne nagodbe o željezničkim tarifama i ocijenjeni kao opasan presedan za budućnost zbog mogućnosti proširenja takvog postupka i na druga područja nagodbenog sporazuma. Ugarska vlada je smatrala neopravdanim da se u vezi sa izgradnjom pruge od Sarajeva do istočne granice postavljaju zahtjevi koji mogu potresti čitav ugarski tarifni sistem i dovesti u pitanje nagodbu. Ugarski ministri su ukazivali da izgradnja pruge Sarajevo — Uvac ne znači i uspostavljanje nove internacionalne saobraćajne linije, te da bi se tek po osiguranju priključka na turske željeznice moglo pregovarati o tarifama<sup>8</sup>.

Međutim, članovi austrijske vlade smatrali su da bi Austrija došla u vrlo nepovoljnu situaciju ako bi se do priključenja nove pruge na turske željeznice moralo čekati na zaključenje načelnog tarifnog sporazuma. Oni su podvlačili da žele sporazum koji će osigurati austrijski tranzit od štetnih poteza ugarske tarifne politike. Austrijski ministri su smatrali da to ne bi značilo izmjenu postojećih stipulacija privredne nagodbe, jer bi sporazum imao za cilj prije svega obezbjeđenje austrijskih interesa pošto nagodba istekne<sup>9</sup>.

Konačan rezultat pregovora o ovoj problematici bio je: sklapanje »Sporazuma A,« koji je 7. novembra 1900. godine u ime aus-

<sup>7</sup> E. Bernatzik, op. cit., str. 651-653; Moritz Ritter von Pöschel. Der neue Ausgleich vom 8. October 1907. u: Jahrbuch der internationalen Vereinigung für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre zu Berlin. IX Band, 1 Abteilung, str. 622—624; P. Mechtler Eisenbahnpolitische Spannungen zwischen Österreich und Ungarn nach dem Ausgleich (1867—1918) MIOG, LX, 1952, str. 310—313.

<sup>8</sup> Kao napomena 3.

<sup>9</sup> Ibidem.

trijske vlade potpisao austrijski ministar željeznica Wittek, a u ime ugarske vlade ugarski ministar trgovine Hegedüs<sup>10</sup>.

Prema zaključenom Sporazumu ugarske državne željeznice bile su obavezne da na svojim linijama odobravaju direktne tarife za robni tranzit iz Austrije prema Bosni i Hercegovini i dalje preko nje, kao i za tranzitni saobraćaj u obratnom smjeru. Bilo je dogovoreno da se postojeći sniženi udjeli ili prevozne stavke, koje su odobrene na linijama ugarskih državnih željeznica za saobraćaj iz Austrije prema Bosni i Hercegovini za pojedine artikle i relacije, fiksiraju za vrijeme trajanja Sporazuma kao maksimalne. Sporazum je isključivao primjenu tajnih tarifnih stavki. Izričito je rečeno da i za željeznički saobraćaj između Austro-Ugarske i Bosne i Hercegovine i preko Bosne i Hercegovine treba u potpunosti da vrijede odredbe završnog protokola, uz čl. 15 trgovinskog i carinskog ugovora sklopljenog 6. decembra 1891. godine između Austro-Ugarske i Njemačkog Reicha (tačka 1). Ove stipulacije značile su, u stvari, recepciju odredaba postojeće nagodbe.

Međutim, odmah po otvaranju željezničke linije od Sarajeva do granice Sandžaka trebalo je ugarske državne željeznice na svojim linijama koje vode direktno od Bos. Broda do jedne austro-ugarske granične stanice da za tranzit iz Austrije prema Turskoj i obratno snize u slučaju potrebe jedinačne stavke do nivoa jedinačnih stavki koje su ugovorene za orijentalni saobraćaj via Beograd. Pretpostavka za ovo bila je istovetan postupak drugih željeznica koje će učestvovati u prometu (tačka 2).

Dalje je Sporazumom bilo utvrđeno da će, po uspostavljanju priključka na turske željeznice kroz Sandžak, ugarske državne željeznice u tarifnom pogledu jednako tretirati austrijski saobraćaj sa Turskom na ruti preko Bosne i na ruti preko Beograda. Ovo se imalo izvesti tako što će ugarske državne željeznice za svoje linije koje vode direktno od Bos. Broda i od Šamca (nakon izgradnje pruge Šamac — Doboj) do jedne austro-ugarske granične stanice izdavati prevozne stavke na osnovu istih jedinačnih stavki kao i u saobraćaju via Zemun (tačka 3).

Austrijske državne željeznice bile su obavezne da u smislu uzajamnosti saobraćaju iz Ugarske prema Bosni i Hercegovini i dalje preko okupiranih zemalja, kao i vice versa, daju na svojim linijama iste ustupke koje su po Sporazumu ugarske državne željeznice preuzele u pogledu austrijskog tranzitnog saobraćaja. (tačka 4). Ove načelne odredbe nisu mogle imati gotovo nikakav praktični značaj s obzirom na geografske prilike i postojeću saobraćajnu politiku, ali su za svaki slučaj bile unesene u Sporazum.

<sup>10</sup> »Vereinbarung A. betreffend die Regelung eisenbahntarifischer Fragen für den Güterverkehr einerseits zwischen den im Reichsrath vertretenen Königreichen und Ländern, dann den Ländern der ungar. Krone und andererseits Bosnien und der Herzegovina, sowie darüber hinaus«. Ibidem GMKPZ 430 od 7/11. 1900; prepis teksta ovog sporazuma nalazi se u ABH, ZMF Pr BH Nr. 1571/1900.

Na kraju je određeno da Sporazum stupa na snagu sa puštanjem u saobraćaj željezničke linije od Sarajeva do granice Sandžaka, odnosno nakon izgradnje pruge kroz Sandžak (u smislu odredaba iz tačke 3). Sporazum je imao važiti 5 godina, a po isteku tog roka trebalo je sklopiti nov sporazum (tačka 5). Tako je i poslije zaključenja citiranog Sporazuma od 7. novembra 1900. godine austro-bosanski željeznički saobraćaj, kao i promet Austrije sa Turskom preko Bosne, ipak u budućnosti ostao, suprotno intencijama austrijske vlade, i dalje zavisao od promjena u mađarskoj saobraćajnoj politici.

Željeznička pruga od Sarajeva do istočne granice puštena je, međutim, u promet tek 1906. godine, dok je izgradnja sandžačke željeznice izostala. Sklapanjem nove privredne nagodbe 1907. godine ukinuta je odedba nagodbe iz 1899. o utvrđivanju kao maksimalnih postojećih sniženih udjela za tranzitni saobraćaj drugog državnog područja, pa je time bila prevaziđena i identična stipulacija austro-ugarskog tarifnog Sporazuma od 7. novembra 1900. godine koja se odnosila na austro-bosanski tranzit na linijama ugarskih državnih željeznica".

Kao što smo ranije spomenuli, nakon sklapanja privredne nagodbe 1907. godine uspostavljena je puna tarifna autonomija obiju država Monarhije, naročito u pogledu tranzitnog saobraćaja. Posebnim ugovorom između uprava državnih željeznica od 31. decembra 1907. godine postignut je sporazum o odstupanju od regularnog obrazovanja tarifa u međusobnom tranzitnom saobraćaju prema inostranstvu samo na prugama na koje djeluje konkurencija plovidbe na Dunavu. Inače, pomenuti ugovor sadržavao je i odredbu preuzetu iz dotadašnjih sporazuma po kojoj su državne željeznice obiju država obavezne za tranzitni promet drugog državnog područja odobriti u svakom slučaju direktne tarife. Međutim, stipulacije o najvećoj mogućoj saglasnosti tarifnih odredaba i klasifikacije tereta odnosile su se samo na normalne tarife, dok davanje vanrednih olakšica i povlastica, koje su se, inače, skoro isključivo odobravale vlastitim proizvodima, nije bilo ničim ograničeno ni u nutrašnjem ni u eksportnom saobraćaju. Iako su takve tarifne olakšice i povlastice po slovu sklopljenih sporazuma imale pripasti robi druge državne polovine, one su bile u većini slučajeva takve prirode da se njima drugi dio države nije mogao praktično koristiti. Mada su izmjene na području tarifne politike do kojih je došlo poslije

" Zajednički ministar finansija Bilinski izjavio je na zajedničkom ministarskom vijeću 16. oktobra 1912. godine kako, zato što raniji sporazum o provoznim tarifama iz Austrije prema Bosni nije u 1905. godini bio obnovljen, od tada na tom području vlada nezakonito stanje (HHStA PA XL Interna K. 310 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 498 od 16. oktobra 1912). S druge strane, Austrijsko ministarstvo željeznica nije početkom 1912. godine bilo u stanju da se decidirano izjasni da li su odredbe austro-ugarskog sporazuma o tranzitu na ugarskim državnim željeznicama u saobraćaju sa Bosnom od 7. novembra 1900. godine uopšte ikada bile praktično primijenjene (AVAW MP Pr Nr. 1435/1912. II. Bestimmungen betr. die österr. ungar. Bahnen).

1907. godine bile inicirane od strane Austrije zbog snažne opozicije austrijskih agrarnih krugova protiv ustupaka datih 1899. godine ugarskom agrarnom izvozu na zapad, njima je bila takođe pogođena i sama Austrija. Neposredno pred prvi svjetski rat austrijski eksport u balkanske zemlje bio je otežan novim ugarskim tarifnim stavkama. Usprkos izričitim izjavama obiju vlada prilikom sklapanja privredne nagodbe 1907. godine da vraćanje tarifne samostalnosti neće poslužiti kao prohibitivno sredstvo protiv tranzita druge države i da nijedna država ne namjerava nanijeti štetu izvoznim interesima druge države<sup>12</sup>, željezničke tarife na tranzitnim prugama predstavljale su veoma značajno sredstvo u konkurentskoj borbi između Austrije i Ugarske. To je u narednom periodu naročito važno za austrijski promet sa Bosnom i Hercegovinom, koji je u najvećoj mjeri zavisio od ugarskih državnih željeznica.

★

Paralelno sa pregovorima o problemima austro-bosanskog tranzitnog saobraćaja preko Ugarske vođeni su u jesen 1900. godine takođe pregovori o tarifnoj politici na bosansko-hercegovačkim željeznicama, i to u prvom redu između ugarskog ministra trgovine A. Hegedüsa i zajedničkog ministra finansija B. Kállaya. Hegedüs je postavio dalekosežne zahtjeve u interesu ugarskog željezničkog saobraćaja sa Bosnom kao kompenzaciju za odlaganje izgradnje normalnotračne internacionalne željezničke linije kroz Bosnu i pristanak ugarske vlade da se u datom momentu gradi samo uskotračna pruga od Sarajeva do istočne granice. Potrebu za usvajanje postavljenih zahtjeva Hegedüs je motivirao unutrašnjopolitičkim razlozima i željom da se položaj ugarske vlade ne oteža optužbama protiv tarifne politike bosanskih željeznica<sup>13</sup>.

Ugarski ministar trgovine je zahtijevao da se svaka povlastica koja je data za direktni saobraćaj na liniji preko Metkovića odobri takođe i na liniji preko Bosanskog Broda. Tražio je da se u korist brodske linije, i to bez obzira na odredište pošiljki, primjenjuju iste jedinačne stavke kao i na metkovičkoj ruti. Osim toga, trebalo je, prema Hegedüsu, da se zbog velikih uspona na metkovičkoj ruti obračunava, u skladu sa zahtjevima rentabilnog vođenja prometa, odgovarajući dužinski dodatak<sup>14</sup>.

Kao što smo već ranije spomenuli, ugarska vlada se već 1897. godine žalila da trgovina između Rijeke i okupiranih pokrajina trpi štetu zbog porasta saobraćaja preko Metkovića. Izvozno-uvozni saobraćaj koji se ranije odvijao preko B. Broda u pravcu Rijeke i Trsta, prema tvrđenju ugarske vlade, sve više se orijentisao na rutu preko Metkovića u pravcu Trsta. S mađarske strane se

<sup>12</sup> Kao napomena 7.

<sup>13</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1571/1900, Hegedüs Kállayu 26/9. 1900, njemački prevod pisma; takođe i u HHStA PA I C. d. M. rot 621/III-10.

<sup>14</sup> Ibidem.

smatralo da razvoj prometa preko Metkovića služi potiskivanju plasmana industrijskih proizvoda iz Ugarske u korist austrijske industrije. Kállay se tada prebacivalo da postojanje jedinstvenih prevoznih cijena na svim bosanskohercegovačkim državnim željeznicama, bez obzira na otežan saobraćaj zbog uspona na metkovićkoj ruti, znači de facto privilegovanje ove posljednje u tarifnom pogledu i favorizovanje prometa preko Metkovića. Ugarska vlada je podvlačila da je to, zbog ranijih dobrih trgovačkih odnosa između Trsta i Metkovića, istovetno sa favorizovanjem tršćanske luke i austrijske trgovine. Ona je ukazivala Kállayu da Rijeka uopšte nema trgovačkog prometa s Bosnom preko Metkovića, mada mu je od Trsta bliža za 125 km. Takva razlika u udaljenosti imala je u pomorskom saobraćaju dugorazredan značaj, a osim toga prevoz na relaciji Trst — Metković i Rijeka — Metković obavljala su kartelizirana brodarska preduzeća. Time je ugarska vlada još 1897. godine obrazlagala svoj zahtjev da se, zbog težine puta i uspona, na metkovićkoj ruti uvede poseban dužinski dodatak, čime bi se stvorila povoljnija situacija za promet preko Bosanskog Broda<sup>15</sup>.

Kállay je pobijajući zahtjeve A. Hegedüsa ukazivao da, izuzevši samo eksport erarnog uglja iz ugljenokopa kod Zenice u Italiju, bosanskohercegovačke državne željeznice ne daju nikakve povlastice za saobraćaj na metkovićkoj ruti koje ne bi u istoj mjeri važile i za saobraćaj preko Broda. Pomenuti izuzetak u pogledu transporta ugljena preko Metkovića (jedinačna stavka od 0,25 helera u odnosu na opštu tarifu od 0,32 helera) učinjen je zbog toga što bi prevoz preko Broda i Rijeke bio nekoliko stotina kilometara duži i ne bi mogao doći u obzir i u slučaju primjene nižih jedinačnih stavki od 0,25 hel. Kállay je tvrdio da nema protežiranja metkovićke rute, nego da je doneseno niz mjera koje i onaj saobraćaj koji, inače, prirodno gravitira morskoj ruti preko Metkovića okreću preko Broda. Prema Kállayevom tvrđenju, bosanska uprava nije sklopila nikakav tarifni sporazum sa nekim parobrodarskim preduzećem po kome bi postojeće tarife za prevoz željeznicom via Metković na posve isti način važile za Trst i Rijeku<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 310/1897. A bosnjak-herzegovinai Forgalmi politika tárgyaban. Tekst nije datiran, niti je potpisan autor, ali se iz sadržaja vidi da je to bio ugarski ministar trgovine baron E. Daniel i da je tekst pisan 1897. godine. Mada je promet preko Metkovića za ugarsko-bosanski saobraćaj bio oduvijek od sporedne važnosti, ipak je ugarska vlada subvencionirala parobrodarsku liniju Rijeka — Metković. U tu svrhu je za 1886. godinu bila predviđena subvencija od 50.000 forinti. HHStA, Kabinettsarchiv, Ungarische Ministerratsprotokolle KZ XXIX od 8. 12. 1885.

<sup>16</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1571/1900. Kállay Hegedüsu 28/9. 1900 (prepis pisma), takođe i u HHStA PA I C. d. M. rot 621/III-10. Bosansko-hercegovačka uprava sklopila je 1889/1890. godine sporazum sa firmom J. B. Schmarda, Rotter i Perschitz o subvencioniranju jedne parobrodarske linije Trst — Metković, koju je trebalo da uspostavi pomenuta firma (ABH ZMF Pr BH Nr. 727/1889, Nr. 619/1890). Nije nam poznato kako je ugovor realizovan.

Kállay je ukazao kako su bosanskohercegovačke željeznice u punoj saglasnosti sa ugarskim državnim željeznicama uspostavile niz direktnih tarifa koje skreću saobraćaj od željezničke rute preko Metkovića na rutu preko Broda. U tom pogledu je tarifna konferencija održana 25. septembra 1896. godine u Sarajevu izašla vrlo široko u susret željama predstavnika ugarskih državnih željeznica. Sporazumno sa ugarskim državnim željeznicama izvršena je prerada savezne tarife, koja je od prvog maja 1893. godine važila u ugarsko-bosanskom željezničkom saobraćaju, pa je tako peradena nova savezna tarifa stupila na snagu 1. decembra 1897. godine. Ona je 1. oktobra 1899. godine dopunjena unošenjem novih ugarskih željezničkih stanica u izuzetne tarife za željezo, brašno i proizvode od brašna, vino, pivo i žitarice, koje su važile samo u saobraćaju iz Ugarske prema Bosni. U interesu brodske rute, odnosno u interesu Ugarske i ugarskih državnih željeznica uspostavljena je 1. septembra 1898. godine savezna tarifa za bosansko-jadranski željeznički saobraćaj sa Trstom i Rijekom, kojom je promet ovih luka bio skoro isključivo upravljen na rutu preko Broda. Bosanskohercegovačke državne željeznice morale su odobriti veoma značajne tarifyne povlastice da bi se omogućilo izdavanje gore pomenutih tarifa<sup>17</sup>. Osobito su od strane bosanskohercegovačkih željeznica priznati niski udjeli za saobraćaj via Brod prema stanicama Mostar, Capljina i Metković. Kao primjer može poslužiti tarifa za prevoz brašna od Budimpešte preko Broda do Mostara, u kojoj je udio bosanskohercegovačkih državnih željeznica odgovarao jedinačnoj stavci od 0,54 hel., dok se za prevoz brašna od Metkovića do Mostara primjenjivala jedinačna stavka od 1,2 hel.<sup>18</sup>

Kállay je odbacivao kao neosnovane optužbe da bosanske željeznice vode tarifnu politiku u korist Austrije, a na štetu Ugarske. On je, nasuprot tome, uvjeravao ugarskog ministra trgovine da tarifna politika bosanskohercegovačke uprave u prvom redu povlašćuje ugarski saobraćaj i koristi Ugarskoj<sup>19</sup>.

Mađarski zahtjev za obračunavanje dužinskog dodatka na metkovićkoj ruti Kállay je ocjenjivao kao mjeru koja bi onemogućila bosanski izvoz preko Metkovića. On je podvlačio da je Metković prvenstveno izlazna stanica za one bosanske proizvode koji su se izvozili preko mora, a koji, usprkos postojećem tarifnom pov-

<sup>17</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1571/1900. Kállay Hegedüsu 28/9. 1900 (prepis pisma), takođe i u HHStA PA I C. d. M. rot 621/III-10.

<sup>18</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1571/1900 ff. 26—28.

<sup>19</sup> »Diese Verhältnisse sind Dir wohl — da alle diese Tarifmassnahmen in Einvernehmen mit der M. A. V. — erfolgten, vollkommen bekannt, und glaube ich wohl sagen zu dürfen, dass diese, unsere Tarifpolitik in erster Linie dem ungar. Staate zu Gute kommt...«

»Wie aus meinen Ausführungen hervorgeht, und Dir bekannt ist, wird von Bosnien gerade der ungarische Verkehr in erster Linie begünstigt«. Kao napomena 17.

lašćenju brodske rute, ne bi mogli podnijeti transport preko Rijeke. Kállay je upozoravao Hegedüsa da bi onemogućavanje eksporta preko Metkovića nanijelo zemlji veliku štetu i ujedno naškodilo Monarhiji, a naročito Ugarskoj, jer bi u tom slučaju opala potrošačka sposobnost Bosne, a s tim u vezi i import iz Monarhije. On se protivio da se promet preko Metkovića paralizira i da se stvori saobraćajni monopol brodske rute, koja je inače bila protežirana<sup>20</sup>.

Međutim, ugarska vlada je protegnula svoj zahtjev za obračunavanje virtuelnog dužinskog dodatka na sve postojeće i buduće bosanskohercegovačke željezničke pruge sa preko 25 ‰ uspona<sup>21</sup>, i to onda kada je u oktobru 1900. godine već načelno pristala da se nakon izgradnje istočne pruge pristupi građenju pruga Šamac — Doboj i Bugojno — Aržano. Tako je pomenuta mjera imala pogoditi ne samo saobraćaj na pruzi Sarajevo — Metković, već i promet na budućoj željezničkoj vezi sa Splitom. Suprotstavljajući se tome, bosanska uprava je isticala u pogledu očekivanog prometa na novoj željezničkoj liniji prema Splitu slične argumente kao i u pogledu saobraćaja na željezničkoj pruzi u pravcu Metkovića.

Bosanska uprava je 1900. godine, da bi umirila Mađare, nastojala dokazati da će uspostavljanje željezničke veze sa Splitom biti bez osobitog značaja za trgovačke odnose Bosne prema Austriji i Ugarskoj. Ona je ukazivala na težinu rute od Lašve do Splita, koja bi u dužini od 259 km vodila kroz teški planinski teren, uz primjenu zupčanice za prelaz preko najvećih visova. Isticano je da takva pruga ne može služiti velikom saobraćaju i odvratiti promet od glavne linije preko Bosanskog Broda. Nova željeznička veza imala bi samo lokalnu vrijednost i služila bi za eksport na more preko Splita onih bosanskih proizvoda (drvo, ugalj, rude) koji se, s obzirom na mjesto proizvodnje, ne bi drukčije mogli izvoziti. U tom pogledu promet na željezničkoj pruzi prema Splitu bio bi sličan saobraćaju preko Metkovića. Riječka luka sa svojim odličnim uređajima i širokim trgovačkim vezama zadržala bi, prema tadanjoj ocjeni bosanske uprave, i kasnije trajno značenje za bosanski izvoz. Dalje se od strane bosanske uprave isticalo da će, i nakon izgradnje željeznice do Splita, za import iz Beča biti korisniji put za Bosnu preko Budimpešte i Broda nego morska ruta preko Trsta i Splita. Smatrano je izlišnim strahovanje od skretanja austrijskog a još više ugarskog saobraćaja sa rute

<sup>20</sup> Ibidem.

<sup>21</sup> Kao napomena 18.

Budimpešta — Bosanski Brod<sup>22</sup>. Trema imati na umu da u Kállayevu doba, prilikom diskusija o gradnji pruge Bugojno — Aržano i njenom tarifnom tretmanu, nije još bilo govora o mogućnosti da ona jednog dana postane dio transverzalne linije koja bi preko Bosne povezala Srbiju sa Splitom. To će biti aktuelno tek docnije.

Mađarski zahtjev za uvođenje virtuelnog dužinskog dodatka na prugama sa većim usponom sadržavao je prvenstveno tendenciju da se direktni austro-bosanski saobraćaj bez posredovanja ugarskih državnih željeznica oteža. Ipak, bila je pretjerana Kállayeva tvrdnja da bi takva mjera onemogućila neposredni bosanski izvoz na Jadran. Tako nešto nije se dogodilo kada je prilikom izmjene lokalne željezničke tarife 1910. godine uveden na bosanskohercegovačkim državnim željeznicama virtuelni dužinski dodatak, i to od 25% pri usponu od 15 % do 20 %, dok je pri usponu preko 20 % pomenuti dodatak iznosio 50% od kilometarske dužine<sup>23</sup>.

Ugarski ministar trgovine A. Hegedüs tražio je 1900. godine posebno od Kállaya da ugarsko-bosanski saobraćaj uživa na bosanskohercegovačkim državnim željeznicama isti tarifni tretman kao bosanski eksportni ili unutrašnji saobraćaj. Kállay je pak ocijenio da takav zahtjev nije u skladu sa svuda uobičajenom praksom da se za vlastite proizvode daju niže tarife. U vezi s tim on je ukazao na postupak u Ugarskoj za zaštitu vlastite proizvodnje, smatrajući ga potpuno opravdanim<sup>24</sup>.

<sup>22</sup> Konstatovano je da željeznička ruta Beč — B. Brod — Sarajevo iznosi 937 km, Budimpešta — B. Brod — Sarajevo, 645 km; kombinovana željeznička i morska ruta Beč — Trst — Metković — Sarajevo 1312 km, Budimpešta — Rijeka — Metković — Sarajevo 1185 km; kilometarska udaljenost Beč — Trst — Split — Sarajevo iznosila bi 1294 km, a Budimpešta — Rijeka — Split — Sarajevo 1194 km.

Ako se uzmu Budimpešta i Trst kao izlazne stanice za import u Bosnu, u tom slučaju bi udaljenost na kombinovanoj morskoj i novoj željezničkoj ruti Trst — Split — Sarajevo iznosilo 710 km, dok je, naprotiv, udaljenost Budimpešta — Brod — Sarajevo 645 km. Osim toga, Rijeka je u odnosu na Trst bila bliža Splitu, odnosno Metkoviću za oko 100 km. Pored toga, istaknuto je da je prevoz morskom rutom opterećen dvostrukim pretovarom. Pretovar u Trstu iznosio je 8—10 hel. za 100 kg, u Metkoviću 8 hel, a u Splitu ne bi bio manji od 10 hel, tako da bi morska ruta bila opterećena troškovima pretovara od 16—20 hel. po 1 mtc. Na relaciji Budimpešta — Sarajevo vršio se jedan pretovar u Brodu po cijeni od 2 hel. po 1 mtc. Mađarima se skretala pažnja da je razlika u troškovima pretovara od 14—18 hel. po 1 mtc tako značajna da, bez obzira na druge okolnosti, morska ruta ne bi mogla eventualno prevagnuti zbog manjih transportnih troškova prevoza morem. Ibidem.

<sup>23</sup> Bericht 1911, str. 217—218.

<sup>24</sup> Kállay je naveo nekoliko primjera za takav postupak. Tako se prevozio ugarski šećer od Szerensa do Broda po jedinačnoj stavci od 0.218 h za 100 kg i 1. km, dok za neugarski šećer na istoj distanci trebalo je platiti jedinačnu stavku od 0.851 h. Isti odnos važio je za prevoz šećera od Botfalu, Nagy Suranya, Dioszegha itd.

Za prevoz neugarske željezne i čelične robe od Rosznyó do Broda plaćala se jedinačna stavka od 0.270 h za 100 kg i 1 km, dok je na istoj distanci jedinačna stavka za neugarsku željeznu i čeličnu robu iznosila 0.497 h. Papir proizveden u Ugarskoj prevožen je od Miskolcza do Broda uz plaćanje jedinačne stavke od 0.374 h, a na istoj distanci za prevoz neugarskog papira plaćala se jedinačna stavka od 0.512 h, itd. Kao napomena 17.

Kállay je podvlačio da mu ne pda na um da pravi poređenje između Bosne i Ugarske ili Monarhije, te da je, s obzirom na državopravni položaj Bosne, potpuno svjestan da mnoge mjere, koje u oba dijela Monarhije imaju puno opravdanje, ne mogu se na isti način primijeniti na Bosnu. Međutim, Kállay je smatrao da bi, u slučaju da se realizuje princip jednakog tarifnog tretmana bosanskih proizvoda sa proizvodima koji dolaze iz vana, dosadašnji postepeni privredni razvoj okupiranih zemalja bio ukočen. On je ukazivao da Bosna, koja pripada Monarhiji nije tako po prirodi bogata da bi, kao npr. prekomorske kolonije, omogućila metropoli izvoz većih bogatstava. Bosna i Hercegovina mogla je, prema Kállayu, Austro-ugarskoj Monarhiji, osim koristi u političkom pogledu, donositi i materijalnu dobit samo pod uslovom da se ne koči njen postepeni privredni razvoj, već da se, naprotiv, on pomaže svim »dopuštenim sredstvima«, kojima se nikom ne nanosi šteta vrijedna spomena. Dotada ostvareni napredak na području privrede, po ocjeni Kállayevoj, znatno je uzdigao potrošačku sposobnost Bosne u korist Monarhije, a naročito Ugarske<sup>25</sup>.

Zahtjevi ugarske vlade u pogledu tarifne politike na bosanskohercegovačkim željeznicama, koji su postavljeni 1900. godine, predstavljaju još jednu ilustraciju uskogrudnog i bezobzirnog, a uz to i, sa stanovišta šire shvaćenih interesa Monarhije, kratkovidnog odnosa Mađara prema privrednom razvitku okupiranih zemalja.

Kállay je dao na bosanskohercegovačkim željeznicama značajne tarifne povlastice ugarsko-bosanskom saobraćaju, a posebno ugarskom importu, ali kao zajednički ministar finansija i šef bosanskohercegovačke uprave on nije bio spreman da ide preko određene granice. Na planu tarifne politike Kállay je ostao dosljedan

<sup>25</sup> »Selbstverständlich fällt es mir nicht bei, einen Vergleich zwischen Bosnien und Ungarn oder der Monarchie ziehen zu wollen, und weiss ich vollkommen die staatsrechtliche Stellung Bosniens zu würdigen und bin ich mir bewusst, dass viele Massnahmen, welche in den beiden Teilen der Monarchie ihre volle Berechtigung haben, nicht in gleicher Weise auch auf Bosnien angewendet werden können.

In dem in Rede stehenden Falle möchte ich mir aber einige Momente der Billigkeit und der eigenen Interessen der Monarchie hervorzuheben gestatten.

Nahdem Bosnien zur Monarchie gehört, und nicht von Natur aus mit jenen Segnungen bedacht ist, welche dem Mutterlande z. B. in überseeischen Colonien das Herausbringen grosser Schätze gestattet — so kann Bosnien & Hercegovina der Monarchie, abgesehen von dem politischen Vorteile, nur dann auch einen materiellen Gewinn bringen, wenn die allmälige wirtschaftliche Entwicklung nicht gehemmt, sondern durch alle zulässigen, in keinerlei Richtung einen nennenswerten Nachteil involvirende Mittel gefördert wird.

Eine solche Hemmung würde aber eintreten, wenn das von Dir in Deinem Schreiben ausgedrückte Princip der vollkommen gleichen tarifarischen Behandlung der bosn. Erzeugnisse mit den von aussen kommenden durchgeführt würde. Weil dies bisher nicht der Fall war, konnten jene Fortschritte auf wirtschaftlichem Gebiete erzielt werden, welche die Consumtionsfähigkeit Bosniens zum Vorteile der Monarchie und insbesondere Ungarns erheblich gehoben haben«. Ibidem.

svojoj koncepciji o razvitku bosanske privrede. S druge strane, žrtvujući zemaljske finansije za gradnju strateških željezničkih pruga, on je već time bio nanio dovoljno težak udarac interesima Bosne i Hercegovine.

Na kraju su rezultati pregovora o tarifama i saobraćajnim odredbama na bosanskohercegovačkim željeznicama sumirani u »Sporazumu B«, koji su 7. novembra 1900. godine potpisali Kállay u ime zajedničke, Wittek u ime austrijske i Hegedüs u ime ugarske vlade<sup>25</sup>.

Na prvom mjestu bilo je utanačeno da se na svim postojećim bosanskohercegovačkim državnim željeznicama, kao i na onim koje će se ubuduće izgraditi, treba da primjenjuje jedinstvena tarifna barema (tačka 1). Time je bila isključena mogućnost da na izrazito planinskim linijama dođe do primjene više tarifne bareme, što je bilo od značaja za saobraćaj kako na metkovičkoj ruti, tako i na pruzi od Travnika prema Donjem Vakufu, a takođe i za promet na planiranoj željezničkoj liniji prema Splitu.

Sporazumom B bilo je utvrđeno da se proizvodi Austrije i Ugarske prilikom transporta na bosanskohercegovačkim državnim željeznicama imaju jednako tretirati. U poblizim odredbama kako treba da se ovo načelo realizuje, bilo je rečeno da sve povlastice i snižene prevozne stavke koje se odobre za proizvode jedne države Monarhije treba istovremno i na isti način priznati i za proizvode druge države, tako da, pod pretpostavkom da su u pitanju iste otpremne daljine na bosanskohercegovačkim državnim željeznicama, prevozne jedinačne stavke za željezničku rutu iz Ugarske ne bi mogle nikada biti nepovoljnije od onih za željezničku rutu iz Austrije, a takođe i obratno (tačka 2).

Austrijski i ugarski produkti nisu se, prema Sporazumu B, smjeli na bosanskohercegovačkim državnim željeznicama nikada nepovoljnije tretirati od proizvoda iste vrste iz drugih zemalja. Sve povlastice i snižene prevozne stavke koje se odobre za proizvode strane provenijencije morale su se odmah i na isti način dati i istim austrijskim i ugarskim proizvodima (tačka 3). Sporazum iz 1900. godine nije, međutim, sadržavao načelo o paritetnom tretmanu proizvoda austrijske i ugarske provenijencije sa domaćim bosanskim proizvodima, što je predstavljalo Kállayev uspjeh u odnosu na zahtjeve koje je u tom smislu postavljala ugarska vlada.

Dalje odredbe Sporazuma B odnosile su se na eksportne i tranzitne tarife. Tako je bilo dogovoreno da se svi prevozni popusti koji se od strane bosanskohercegovačkih željeznica odobre za izvoz

<sup>25</sup> »Vereinbarung B, betreffend die Tarife und Verkersbestimmungen auf den bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen. HHStA PA XL Interna K. 299 Gemeinsame Ministerratsprotokolle GMKPZ 430, prepis u ABH ZMF Pr BH Nr. 1571/1900. i Priv. Reg. Nr. 1085/1912; AVAW MP Pr 1435/1912. Bestimmungen betreffend die bosn. hercegovin. Eisenbahnen.

vlastitih zemaljskih proizvoda na željezničkoj ruti koja ne vodi preko Ugarske moraju uvijek u istoj mjeri i istovremeno, pretpostavljajući istu transportnu udaljenost, priznati i na ruti koja vodi do ugarske granice. Vice versa sve povlastice za saobraćaj prema ugarskoj granici imale su, pretpostavivši istu transportnu udaljenost, da se u smislu pariteta priznaju i prometu prema austro-bosanskoj granici. Isti princip imao je da važi i u pogledu tretmana tranzitnog saobraćaja preko Bosne iz Turske ili u pravcu Turske (tačka 4). Međutim, tarifni sporazumi iz 1900. godine nisu sadržavali nikakve posebne odredbe u pogledu srpskog tranzitnog saobraćaja, jer tada nije ni bilo aktuelno pitanje povezivanja bosanskih sa srpskim željeznicama.

Citirani Sporazum na kraju je obavezivao Zemaljsku vladu da na bosanskohercegovačkim željeznicama primjenjuje propise koji su u pogledu odobravanja i publikovanja tarifnih popusta važili u obje države Monarhije. Osim toga, bosanskohercegovačke željeznice trebalo je da pristupe Bernskoj konvenciji o internacionalnom željezničkom teretnom saobraćaju (tačka 5). Ove odredbe unesene su na izričit zahtjev ugarske vlade, a njihov smisao je bio da se osujete tajne tarifne povlastice i da se na planu tarifne politike osigura potpunija kontrola bosanskohercegovačke uprave. Naime, do 1900. godine pored oficijelnog i svakom pristupačnog popisa tarifnih povlastica na bosanskohercegovačkim željeznicama postojala je još i jedna povjerljiva sveska tarifnih popusta, koji su *expressis verbis* bili priznati pojedinim konkretno naznačenim firmama. Ove tzv. tajne refakcije ukinute su pristupanjem bosanskohercegovačkih željeznica Bernskoj konvenciji 1901. godine, pa su od tada sve tarifne povlastice bile publikovane i svakom pristupačne<sup>27</sup>. Osnovna intencija tarifnog Sporazuma B bila je da se stavi neutralni položaj bosanskohercegovačkih željeznica u odnosu na saobraćaj sa Austrijom i Ugarskom<sup>28</sup>. Inače, Sporazumom je bilo stipulirano da njegove odredbe koje su se odnosile na primjenu jednake tarifne bareme, način odobravanja i publikovanja tarifnih popusta, kao i na pristupanje bosanskohercegovačkih željeznica Bernskoj konvenciji (tačka 1 i 5) stupe na snagu sa vladarevim sankcionisanjem zakona o izgradnji novih željezničkih pruga Sarajevo-istočna granica, Bugojno — Aržano i Šamac — Doboj, dok su ostale odredbe (2,3 i 4) imale da važe od trenutka puštanja novih pruga u javni saobraćaj. Trajanje Sporazuma B nije bilo ograničeno.

Tarife bosanskohercegovačkih državnih željeznica razvile su se sa razvitkom saobraćaja postepeno, od primitivnih početaka do čvršćih i jedinstvenih normi. U tom pogledu učinjen je odlučujući preokret 1895. godine, kada su se sve uskotračne željezničke pruge u Bosni i Hercegovini našle pod jedinstvenom upravom. Opšte osnove za formiranje tarifa na bosanskohercegovačkim željeznicama

<sup>27</sup> ABH Priv. Reg. Nr. 619/1912. Tarifbegünstigungen der bosn.-herceg. Landesbahnen.

<sup>28</sup> AVAW MP Pr. 1435/1912.

postale su identične sa onim koje su važile u obje države Monarhije. Robne tarife utvrđivane su u okviru tarifne šeme koja je bila zajednička kako za austrijske i ugarske, tako i za bosanskohercegovačke državne željeznice. Pri utvrđivanju jedinačnih stavki uprava bosanskohercegovačkih državnih željeznica polazila je od načela da željeznice treba iz vlastitih prihoda da pokrivaju troškove eksploatacije i održavanja, a takođe da daju i određeni prinos zemaljskom budžetu za pokriće troškova njihove izgradnje<sup>29</sup>.

U poređenju sa tarifnom baremom austrijskih i ugarskih državnih željeznica, stavke bosanskohercegovačkih državnih željeznica bile su znatno više. Tome je prije svega bio uzrok uskotračni kolosijek, jer su troškovi prevoza na uskotračnim prugama bili znatno viši od onih na normalnim. Osim toga, mreža bosanskohercegovačkih zemaljskih željeznica velikim dijelom se sastojala od teških brdskih pruga, od kojih su neke imale vrlo nepovoljan pravac i veliki uspon, tako da je npr. preko Ivan-planine i Komara bila neophodna upotreba zupčanice. To je negativno uticalo na prometne troškove, a time i na ukupne poslovne rezultate svih željeznica. Dalje, zaostalost zemlje i niska kupovna moć stanovništva uticali su da prevoz potrošne robe, koja se visoko tarifirala, kao npr. manufakturna i kolonijalna roba i sl., bude daleko manji nego što je to bio slučaj u drugim razvijenim zemljama. To je bio samo vrlo mali dio u poređenju s onim što se prevozilo po nižim tarifnim stavkama. Konačno, količinski eksport iz Bosne i Hercegovine bio je nekoliko puta veći od importa, pa se veliki broj vagona morao vraćati prazan. To je takođe vršilo vrlo nepovoljan uticaj na rentabilnost prometa. Inače, uskotračni kolosijek u Bosni onemogućavao je i normalnu cirkulaciju voznog parka sa priključnim normalnim željeznicama.

Sirovine su u prvoj deceniji XX vijeka sačinjavale prosječno godišnje 83% cjelokupnog bosanskog izvoza. Skoro dvije trećine tog izvoza bili su proizvodi koji su pripadali zemaljskom eraru i stranim kapitalistima. Nasuprot tome, oko 2/3 bosanskog uvoza činili su gotovi fabrikati. Kako smo već ranije pominjali, mada je po količini izvoz bio preko tri puta veći od uvoza, po novčanoj vrijednosti import je bio jači od eksporta<sup>30</sup>.

Cjelokupni obim bosanskohercegovačke spoljne trgovine iznosio je u vrijeme aneksije 1908. godine oko 230 miliona kruna, što je bilo blizu 7 puta više nego u doba koje je prethodilo oku-

<sup>29</sup> ABH ZMF ad Pr BH Nr. 20/1912. Kurze Denkschrift betreffend die demnächst in Bosnien-Herzegovina zur Ausführung gelangenden Bahnbauten. O tarifama na bosanskohercegovačkim željeznicama i njihovim poslovnim rezultatima vidi Bericht 1906, str. 571—578, i F. Schmid, op. cit., str. 588—592.

<sup>30</sup> U 1910. godini izvezno je oko 11 miliona mtc robe, a uvezno samo 3 miliona mtc. Istovremeno je vrijednost cjelokupnog eksporta iznosila cca 135 miliona kruna, a importa 144 miliona kruna. ABH ZMF ad Pr BH Nr. 20/1912 Kurze Denkschrift betreffend die demnächst in Bosnien-Herzegovina zur Ausführung gelangenden Bahnen; up. Dž. J u z b a š i ć, Izvještaj Hermana v. Sautera..., Godišnjak XVIII, str. 56.

paciji. Ako se izuzme drvo kao najznačajniji eksportni artikl bosanske privrede (1908. godine drvo i proizvodi drvne industrije predstavljali su 63% težine izvezenih produkata iz Bosne i Hercegovine), od koga je samo 1/4 izvožena u Austro-Ugarsku, oko 97% ostalog trgovačkog prometa odvijalo se sa Monarhijom. Samo mali broj proizvoda uvožen je direktno iz inostranstva, a i indirektni import bio je minimalan. Do aneksije inostranstvo uopšte nije ni obraćalo pažnju na bosansko tržište, a ni poslije strani import nije postigao veći uspjeh<sup>31</sup>.

U bosanskohercegovačkom izvozu na kraju prve decenije XX vijeka, pored drveta i uglja, važnu ulogu igrale su rude, zatim proizvodi zemljoradnje i stočarstva (osobito stoka za klanje i tegleća, voće i povrće, žitarice i dr.), a od industrijskih proizvoda željezo, željezna roba i pomoćne hemijske materije. U uvozu su najvažnije mjesto zauzimale životne namirnice (žito, sočivo, pirinač, brašno, pice i dr.) i proizvodi tekstilne industrije, a zatim produkti drugih industrijskih grana. U ovakvoj fizionomiji bosanskohercegovačke vanjske trgovine održavala se je kako zaostalost poljoprivrede, tako i svojevrsna struktura industrije, koja se sastojala iz daleko jačeg dijela ekstraktivne i prerađivačke eksportne industrije i nekoliko desetina sitnih preduzeća lokalnog karaktera<sup>32</sup>.

Struktura robe koja se prevozila na željeznicama u Bosni i Hercegovini diktirala je potrebu široke primjene povlaštenih prevoznih stavki. U tom pogledu odobran je veći broj izuzetnih tarifa za kabastu robu, a postojale su i snižene tarife za određene relacije. Pored toga, odobravane su za pojedine artikle na određenim rutama tzv. tarifne povlastice, koje su važile samo za jednu kalendarsku godinu i mogle su se po potrebi obnavljati. U izvještaju o upravi namijenjenom delegacijama 1906. godine istaknuto je da već godinama od ukupnog prometa robe na bosanskohercegovačkim državnim željeznicama 90—92% čini kabasta roba koja se prevozi po nižim tarifnim stavkama<sup>33</sup>. I poslije tarifne reforme 1910. godine, kada je učinjen pokušaj da se što više ograniče ranije izuzetne tarife i snižene tarifne stavke<sup>34</sup>, samo je cca 13% robe transportovano po normalnim tarifnim stavkama, dok je i dalje oko 87% robe prevoženo po umanjenoj tarifi<sup>35</sup>. Za rezanu drvenu građu, ugalj, rude i sl., koji su bili najvažniji bosanskohercegovački izvozni artikli, jedinačne stavke su bile jednake onim na normalnim željezničkim prugama u Monarhiji<sup>36</sup>.

<sup>31</sup> Vidi: Dž. Juzbašić, *Izvještaj Hermana v. Sautera...*, Godišnjak XVIII, str. 56, 57.

<sup>32</sup> Ibidem; K. Hrelja, *Industrija Bosne i Hercegovine do kraja prvog svjetskog rata*, Beograd 1961, str. 175.

<sup>33</sup> Bericht 1906, str. 576.

<sup>34</sup> Bericht 1911, str. 217, 218; F. Schmid, op. cit., str. 589.

<sup>35</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 20/1912. Kurze Denkschrift...

<sup>36</sup> K a l m a n n, *Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahnen*. u: Dr. Freiherr v. Röll, *Enzyklopädie des Eisenbahnswesens*, II Bd., Berlin — Wien 1912, str. 466.

Kako su od 1901. godine sve tarifne povlastice bile javne i svakome pod istim uslovima jednako pristupačne, to se formalno nije moglo govoriti o posebnim tarifnim popustima za proizvode bosanskohercegovačke, austrijske ili ugarske provenijencije. Praktično, pak, većina tarifnih popusta je nastala iz konkretnih potreba pojedinih preduzeća u Bosni i Hercegovini i po njima bila je skrojena<sup>37</sup>. Već prilikom dodjeljivanja koncesija zemaljska uprava je odobravalala i tarifne popuste pojedinim firmama na određeni broj godina, pa je i na taj način potsticala plasman kapitala u bosansku privredu<sup>38</sup>. Ipak, ni u takvim slučajevima nije bilo isključeno iskošćavanje datog tarifnog popusta od strane drugih preduzeća, što može da ilustruje i sljedeći primjer. U korist rafinerije »Danica« u Bosanskom Brodu postojao je tarifni popust za petrolej i dr., koji je bio povezan sa određenom količinom isporučenih proizvoda od 1500 tona. To je imalo za cilj da spriječi preduzeća sa strane da se za svaku pojedinačnu pošiljku koriste tarifnim popustom. Međutim, kad su pošiljke rafinerije iz Oršave u 1908. godini dosegle kvantum od 1500 tona, onda se i njoj morala obračunati odgovarajuća refakcija<sup>39</sup>. Budući da je proizvodna djelatnost u Bosni i Hercegovini, u skladu sa intencijama privredne politike uprave, bila uglavnom ograničena na proizvodnju sirovina i polufabrikata, tarifni popusti na bosanskohercegovačkim državnim odnosno zemaljskim željeznicama, kako su one poslije aneksije službeno nazvane, imali su cilj da osiguraju konkurentnu sposobnost tih proizvoda. Koristi od takve tarifne politike imala su, s obzirom na postojeće prilike, u prvom redu krupna preduzeća, koja su pripadala zemaljskom eraru ili su se nalazila u rukama stranog privatnog kapitala.

Međutim, bosanskohercegovačka uprava je i na području željezničkih tarifa vodila u punoj mjeri brigu o specijalnim interesima Austrije i Ugarske. Ona je isticala da se pri odobravanju tarifnih popusta na bosanskohercegovačkim državnim željeznicama strogo drži principa ugovorenog sa objema vladama o paritetnom tretmanu saobraćaja sa austrijskim i ugarskim dijelom Monarhije<sup>40</sup>.

Za željeznički saobraćaj između Bosne i Hercegovine i Monarhije važile su direktne prevozne stavke u tzv. saveznom tarifama. U tom pogledu najznačajnije mjesto zauzimaju austro-ugarsko-bosanski željeznički savez za teretni saobraćaj između austrij-

<sup>37</sup> Kao napomena 27.

<sup>38</sup> Стен. извјештаји . . . год. 1910. I засједање, св. I, стр. 700—703; up. P. F. S u g a r, op. cit., стр. 135, 136.

<sup>39</sup> Kao napomena 27.

<sup>40</sup> Važilo je načelo da se svaki tarifni popust koji se odobri za jednu robu u saobraćaju u pravcu granice, odnosno od granice jednog državnog područja istovremeno priznaje za istu robu u saobraćaju prema granici, odnosno od granice drugog državnog područja, uz pretpostavku da su iste ili veće transportne distance na bosanskohercegovačkim državnim željeznicama. ABH ZMF Pr BH Nr. 20/1912. Kurze Denkschrift. . .; up. Bericht 1906, стр. 576—577.

skih i bosanskohercegovačkih željezničkih stanica, ugarsko-bosanski željeznički savez za saobraćaj između ugarskih i bosanskohercegovačkih željezničkih stanica i bosansko-jadranski željeznički savez za saobraćaj između Bosne i Hercegovine i lučkih gradova Rijeke i Trsta<sup>41</sup>.

Od importirane robe iz Austro-Ugarske na bosanskohercegovačkim zemaljskim željeznicama prevoženo je početkom XX vijeka oko 48% po normalnim i oko 52% po sniženim prevoznim stavkama. Kada se uzme u obzir struktura uvoza i okolnost da je on kvantitativno bio nekoliko puta manji ali vredniji od izvoza, onda se vidi kako je import iz Monarhije bio protežiran<sup>42</sup>. Prema inž. dru Jovi Simiću, poslaniku Bosanskohercegovačkog sabora, suficit koji su u svom poslovanju pokazivale pojedine pruge u Bosni i Hercegovini dolazilo je od prevoza robe domaće provenijencije<sup>43</sup>.

Poslanici Bosanskohercegovačkog sabora priznavali su da se u tarifnoj politici donekle išlo naruku »velikoj industriji« pri izvozu njenih proizvoda iz zemlje. Međutim, oni su isticali da tarifne pogodnosti domaćoj »sitnoj, srednjoj i maloj industriji, postaju u mnogo slučajeva iluzorne time, što (se) iste pogodnosti daju uvozu sličnih proizvoda iz Austrije i Ugarske. Prevlast stare industrije u objema polama Monarhije tako u klici uništava mladu biljku domaće industrije!<sup>44</sup>. Tarifna politika na bosanskohercegovačkim željeznicama optuživana je u Saboru za »strašno unazađivanje domaće industrije, ukoliko ona postoji, prema industriji, koja uglavnom leži u rukama stranaca i prema industriji u austrijskim zemljama i u Ugarskoj...<sup>45</sup>.

Obrazovanje tarifa na bosanskohercegovačkim željeznicama vršilo se pod vrlo jakim uticajem ugarske tarifne politike. Ugarska je odobravalala posebne tarife na željeznicama prema Brodu, a isto

<sup>41</sup> Ibidem; F. Schmidt, op. cit., str. 589.

<sup>42</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 20/1912, Kurze Denkschrift...

<sup>43</sup> J. Симич, Изградња босанско-херцеговачке жељезничке мреже, Сарајево 1912, str. 22.

<sup>44</sup> Стен. извјештаји... год. 1910/11. I засједање, св. III, Сарајево 1911, str. 1729.

<sup>45</sup> Стен. извјештаји... год. 1910. I засједање св. I, Сарајево 1910, str. 227, 228. Navođeni su primjeri kako na istoj udaljenosti nije bila ista vozarina za prevoz piva iz Sarajevske, odnosno Tuzlanske pivare, koje su radile sa stranim kapitalom, i za prevoz vina iz mostarskih vinarskih podruma. Tako se za prevoz piva od Sarajeva do Mostara plaćala 1,5 k. za 1 km, a za prevoz vina od Mostara do Sarajeva 1,65 k. Za prevoz vagona šećera od Usore, gdje se nalazila šećerana osnovana stranim kapitalom, do Mostara plaćano je 148 k, dok je vrijednost pošiljke bila 10.000 k. Prevoz vagona kukuruza od Usore do Mostara koštao je 227 k, mada je njegova vrijednost bila samo 1100 k. (Ibidem; Стен. извјештаји... 1912/13. III засједање, Сарајево 1913, str. 341).

Kako se željeznička tarifna politika odražavala na pojedine grane privrede u Bosni i Hercegovini i na pojedina preduzeća — donosi izvjesne podatke Sumarni izvještaj Trgovačke i obrtničke komore za Bosnu i Hercegovinu o stanju obrta, trgovine i prometa njezina područja u godinama 1911. i 1912, Sarajevo 1913 (u daljem tekstu Sumarni izvještaj...), str. 50, 51, 54, 57, 67—68, 75—76, 80—84, 99, 100, 138.

tako i za saobraćaj prema Rijeci. Stoga je bosanskohercegovačka uprava bila prisiljena da snizi tarife kako bi na svoje pruge privukla prevoz austrijskih i ugarskih proizvoda. Tom postupku se u Bosanskohercegovačkom saboru nije ni prigovaralo, ali se ozbiljno prebacivalo zbog toga što se ne vodi računa o domaćim proizvodima. Kad su na pravcu od Broda snižene prevozne tarife do Sarajeva, odnosno do Mostara ili Metkovića, da bi bosanskohercegovačke željeznice mogle konkurisati prevozom preko Rijeke i mora, onda je, prema mišljenjima izraženim u Saboru, trebalo i domaćim proizvodima na istim relacijama odobriti istu tarifu kako bi mogli konkurisati proizvodima stranih industrija. Pri tome je isticano da u pitanjima tarifne politike interesi narodne privrede treba da budu pretpostavljeni administrativnim i fiskalnim interesima rentabiliteta, te da željeznice moraju biti »privredno-kulturna državna ustanova«, koja će svojim jeftinim tarifama da donese zemlji što veće privredne i kulturne koristi<sup>46</sup>.

Težnje za političkom emancipacijom, koje su u Bosni i Hercegovini dolazile do izražaja u raznim oblicima, pa i u sve većoj težnji ka autonomiji, imale su svoju osnovu u želji domaćeg građanstva za afirmacijom i ekonomskom emancipacijom. U tom pogledu bila je od posebnog značaja tendencija za stvaranje domaće »nacionalne« industrije, koja se jače ispoljava početkom XX vijeka<sup>47</sup>. Pri tome se u pogledu privrednih šansi domaće industrije računalo na lokalpatriotizam stanovništva i prevozne povlastice<sup>48</sup>.

Pored nedostataka potrebnog kapitala, glavna prepreka razvitku domaće industrije bio je podređen državnopravni i politički položaj Bosne i Hercegovine u Monarhiji, koji je onemogućavao adekvatnu ekonomsku politiku. Kao što je poznato, i sam Kállay je morao svojevremeno savladavati otpor Austrije, odnosno Ugarske kada je, u cilju otvaranja novih izvoza prihoda uprave (npr. poreza na šećer, petrolej i pivo), pristupio uz pomoć stranog kapitala osnivanju pojedinih preduzeća čija je proizvodnja konkurisala proizvodima iz Monarhije<sup>49</sup>.

Premda je odnos Austrije i njenih poslovnih krugova prema Bosni, kao izvoru sirovina i tržištu za austrijsku industriju, nosio u biti obilježje kolonijalnog odnosa, ipak su austro-bosanske ekonomske suprotnosti manje dolazile do izražaja od ugarsko-bosanskih. Ove posljednje rezultirale su, prije svega, iz pretežno agrarnog karaktera obiju zemalja, Bosne i Ugarske, i strukture njihove industrije. Za strukturu ugarske industrijske proizvodnje krajem XIX vijeka bila je karakteristična vodeća uloga prehrambene i jako izraženo zaostajanje lake industrije. Istovremeno bile su prilično razvijene pojedine grane teške, osobito ekstraktivne industrije i grane

Стен. извјештаји... год. 1910/11. стр. 1722-1723, 1916-1918.

<sup>46</sup> Vidi: Hrelja, op. cit., str. 118, 121.

<sup>47</sup> Vidi: Dž. Juzbašić, Izvještaj Hermana v. Sautera..., Godišnjak XVIII, str. 91-92.

<sup>48</sup> Ibidem; vidi: P. F. Sugar, op. cit., str. 113. i dalje, 153. i dalje.

vezane za poljoprivredu i gradnju željeznica. Međutim, i u tom pogledu Ugarska je znatno zaostajala za Austrijom, osobito u onim granama teške industrije koje su se bavile višim fazama obrade proizvoda. S druge strane, kao što je tekstilna industrija locirana u razvijenim dijelovima Cislajtanijske vladala ugarskim a takođe i bosanskim tržištem, tako su pojedine grane ugarske prehrambene industrije (mlinarska industrija) dominirale na tržištu kako u Austriji tako i u Bosni. Mada je početkom XX vijeka došlo do određenih promjena u industriji Ugarske i izvjesnog opadanja učešća prehrambene i porasta značaja lake industrije, bitnijih promjena u njenoj strukturi nije bilo<sup>50</sup>. Ugarska je još uvijek bila industrijski zaostala, pretežno agrarna zemlja, nasuprot relativno razvijenijim austrijskim i češkim industrijskim oblastima. Međutim, i uzevši u cjelini, Austro-ugarska Monarhija mogla se prije ubrojati u agrarne i industrijski slabije razvijene evropske države, mada je bila relativno gusto naseljena (oko 50 miliona stanovnika) i spadala u red velesila<sup>51</sup>.

Konkurentski odnos između ugarske i bosanske ekonomike bio je razlog što su Mađari mjerama svoje ekonomske politike činili smetnje bosanskom eksportu u Ugarsku. Tako je jedno vrijeme nije bila dopuštena isporuka željezničkih pragova za ugarske državne željeznice; tarifnim mjerama otežavan je izvoz bosanskog uglja u južnu Ugarsku; poreskim propisima ometani su proizvodnja i izvoz šljivovice u Ugarsku; zabranjivan je uvoz živih svinja iz Bosne, što je ugrožavalo svinjogojstvo; u interesu ugarske mlinarske industrije pričinjavane su teškoće bosanskim mlinovima u pogledu uvoza ugarskog žita<sup>52</sup>.

Ugarsko-bosanske ekonomske suprotnosti sve jače su se manifestovale s industrijskim razvitkom Bosne i Hercegovine. Tako su pred prvi svjetski rat s mađarske strane pravljene prepreke daljnjem razvoju nekih već postojećih industrijskih grana, kao npr. crne metalurgije, jačanju bosanskohercegovačkog erara i ekonomskom osamostavljanju Bosne i Hercegovine<sup>53</sup>.

<sup>50</sup> Vidi: T. I. Bernand u. Gy. Ránkn, *Das Niveau der Industrie Ungarns zu Beginn des 20. Jahrhunderts im Vergleich zu dem Europas* (u: *Studien zur Geschichte der österreichisch-ungarischen Monarchie*, Budapest 1961, str. 269—270; o prilikama na bosanskom tržištu brašna pred I svjetski rat vidi: *Sumarni izvještaj...*, str. 82—85.

<sup>51</sup> E. März, *Österreichische Industrie-und Bankpolitik...*, str. 373.

<sup>52</sup> Dž. Juzbašić, *Izvještaj Hermana von Sautera...*, *Godišnjak XVIII*, str. 55, 81—82. O tome поближе vidi: *Sumarni izvještaj...*, str. 45, 47, 54, 75, 76, 82—85; *Записник редовите IX пленарне сједнице Трговачке и обратничке коморе за Босну и Херцеговину држане 6. и 7. (19. и 20.) јуна 1911, у дворане коморе у Сарајеву, Сарајево 1911, str. 15-16.*

<sup>53</sup> Vidi: Ф. Хауитман, *Борба за босанско жељезо пред први свјетски рат, Годишњак X, Сарајево 1959, str. 167—195; Н. Капидџић, Билinski и Стајбајсово предузеће у западној Босни, Glasnik II, Сарајево 1962, str. 213—214.*

Bosanskohercegovački sabor tražio je da se domaća industrija zaštititi tako što se neće na zemaljskim željeznicama davati iste tarifne olakšice austrijskim i ugarskim proizvodima kao i domaćim<sup>54</sup>. Nasuprot tome, Mađari su veoma oštro reagovali kada je zemaljska uprava čineći ustupke davala domaćaj industriji takve tarifne povlastice koje su štetile importu iz Ugarske. Najbolji primjer za ovo jeste slučaj Sarajevskog paromlina, koji je osnovan 1908. godine kao prvo veće industrijsko preduzeće sa domaćim kapitalom<sup>55</sup>.

»Sarajevski paromlin na valjke d. d.« bio je najvažnije i jedino moderno mlinsko preduzeće u Bosni i Hercegovini. Predstavnici mađarske mlinske industrije (Magyar fővárosi Maltomegyesület) nisu uspjeli ni angažujući ugarskog ministra trgovine Kossutha da spriječe njegovo osnivanje<sup>56</sup>, ali su uz punu podršku saveza mađarskih industrijalaca (Magyar gyariparasok orszagos szövetsege) nastojali da onemoguće njegovu djelatnost. Sarajevski paromlin uživao je ograničene tarifne povlastice (u početku na rok od dvije godine, a docnije uz obnavljanje svake godine)<sup>57</sup>, koje su mu omogućivale dovoz žita i rentabilan plasman brašna uglavnom u području Sarajeva i u krajevima duž istočne pruge. Tek najnižim vrstama brašna iz Sarajevskog paromlina put je bio otvoren u udaljenije krajeve Bosne i Hercegovine. Nasuprot tome, gotovo svo pšenično i raženo brašno koje se trošilo u predjelima sjeverno, sjeverozapadno, sjeveroistočno i južno od Sarajeva, kao i u čitavoj Hercegovini nabavljalo se i dalje iz Monarhije, i to pretežno iz mađarskih i slavonskih mlinova. Manji mlinovi u Bosni i Hercegovini podmirivali su samo neznatan dio lokalne potrošnje. Izvoz brašna iz Bosne bio je ograničen na vrlo male količine u pograničnom saobraćaju<sup>58</sup>.

Tarife za brašno na bosanskohercegovačkim zemaljskim željeznicama zadržane su iz vremena kad u Bosni još nije bilo nikakve industrije brašna. One su obrazovane prvenstveno s ciljem da se željeznici osigura što veća količina brašna za prevoz i da se izdrži, osobito u Hercegovini, konkurencija s vrlo jeftinim morskim tran-

<sup>54</sup> Стен. извјештаји... год. 1910/11. I засједање, св. III, стр. 1917.

<sup>55</sup> Vidi: Т. Крушевца, Сарајево под аустроугарском управом 1878-1918, Сарајево 1960. стр. 207—208.

<sup>56</sup> Ibidem; ABH Priv. Reg. Nr. 227/1912, Die Sarajevoe Dampfмühle und die ungarische Industrie, referat R. v. Szokolaya, 19. IV 1912.

<sup>57</sup> ABH Priv. Reg. Nr. 227/1912. Die Sarajevoe Dampfмühle... Nr. 80/1912. Bilinski Potioreku 21/3. 1912.

<sup>58</sup> U 1911. godini izvoz brašna je iznosio nešto preko 6.100 mtc, što je predstavljalo vrijednost od 160.000 k. Uvoz, pak, brašna iste godine iznosio je 413.000 mtc, a njegova vrijednost bila je gotovo 12,5 miliona kruna. Sumarni izvještaj... str. 82, 83.

sportom. Takva tarifna politika nije pogodovala razvitku domaće mlinске industrije, niti je stimulisala poljoprivrednu proizvodnju u zemlji<sup>59</sup>.

Iako je svoju proizvodnju mogao rentabilno plasirati samo na ograničeno područje, ipak je Sarajevski paromlin osjetno uticao na smanjenje uvoza brašna željeznicom preko Broda, koji je, inače, umjereno varirao u zavisnosti od rezultata žetve u Bosni i Hercegovini. Tako je, prema podacima Direkcije bosanskohercegovačkih zemaljskih željeznica, ovaj import iznosio:

1905. godine — 2.650 vagona	1909. „ — 2.692 vagona
1906. „ — 3.582 vagona	1910. „ — 2.323 vagona
1907. „ — 2.916 vagona	1911. „ — 1.886 vagona
1908. „ — 2.541 vagona	

<sup>59</sup> Prema podacima Trgovačke i obrtničke komore za Bosnu i Hercegovinu, u direktnoj preveznoj stavci, koja je za 100 kg brašna na relaciji Budimpešta — Mostar iznosila 2,92 k., bosanskohercegovačke zemaljske željeznice naplaćivale su 1,78 k. S druge strane, Sarajevski paromlin plaćao je za prevoz 100 kg žita od B. Broda do Sarajeva, 1,26 k. Kako se iz 100 kg žita samelje samo 75% brašna, to se za prevoz žita koje je bilo potrebno za proizvodnju 100 kg brašna plaćalo 1,62 k. Vozarina za brašno od Sarajeva do Mostara iznosila je 1,84 k. za 100 kg, dakle 6 h. više nego za prevoz ugarskog brašna od B. Broda do Mostara. Prevoz 100 kg brašna samljevenog u nekom budimpeštanskom mlinu koštao je na pruži bosanskohercegovačkih zemaljskih željeznica od B. Broda do Mostara samo 1,78 k. Prevoz iste količine brašna koje je bilo samljeveno u Sarajevskom mlinu stajao je na istoj pruži 3,53 k., tj. skoro dva puta više ako se sabere vozarina za žito od B. Broda do Sarajeva i vozarina za brašno od Sarajeva do Mostara. Iste rezultate pokazuje poređenje prevoznih stavki za druge hercegovačke stanice: Ramu, Čapljinu, Hum, Trebinje i dr. Za Metković bosanskohercegovačke zemaljske željeznice nisu izdavale direktne prevozne stavke, jer je ova stanica putem kompenzacija bila prepuštena Ungaro-Croati, koja je preko Rijeke i mora liferovala brašno u Metković i okolinu. Trgovačka i obrtnička komora za Bosnu i Hercegovinu isticala je da su postojeće tarife za brašno za hercegovačke stanice »prava anomalija u tarifnoj politici čitavog svijeta«. (Записник редовите IX пленарне сједнице Трговачке и обртничке коморе за Босну и Херцеговину држане 6. и 7. (19. и 20) јуна 1911. у дворани Коморе у Сарајеву, Сарајево 1911, стр. 14—18).

Zahvaljujući tarifnoj politici ugarskih i bosanskohercegovačkih željeznica, za prevoz vagona brašna plaćalo se: od Budimpešte do Mostara (791 tarifni kilometar) 292 k., a od Sarajeva do Mostara (147 tarifnih kilometara) 184 k; od Budimpešte do Čapljine (824 tarifna kilometra) 290 k., a od Sarajeva do Čapljine (180 tarifnih kilometara) 222 k; od Budimpešte do Trebinja (938 tarifnih kilometara) 290 k., a od Sarajeva do Trebinja (287 tarifnih kilometara) 343 k.

Slično je bilo i u pogledu prevoza žita. Vozarina za vagon žita od Siska do Mostara (576 tarifnih kilometara) iznosila je 228 k., a od Doboja do Mostara (332 tarifna kilometra) 227 k; od Pečuja do Trebinja (724 tarifna kilometra) 285 k., a od Maglaja do Trebinja (447 tarifnih kilometara) 261 k. (Стен. извјештај... год. 1910/11, I засједањс, св. III, Сарајево 1911, стр. 1729. — O sličnoj tarifnoj politici koju su Mađari vodili na željeznicama u Hrvatskoj vidi: R. W. Seton-Watson, Die südslawische Frage im Habsburger Reiche, Berlin 1913, стр. 374, 375; Zv. Jelinović, op. cit., стр. 72).

Istovremeno je 1911. godine Sarajevski paromlin prodao 703 vagona brašna, i to 546 vagona u Sarajevu i 157 vagona na drugim bosanskim željezničkim stanicama<sup>60</sup>. To je izazvalo zainteresovane mađarske faktore da odlučno istupe protiv tarifnih povlastica odobrenih Sarajevskom paromlinu za uvoz žita na relaciji Brod — Sarajevo i otpremu brašna. S mađarske strane je ukazivano da su pomenute povlastice uzrok što Sarajevski paromlin postavlja niže cijene nego što to odgovara konjukturi i na taj način prisiljava ugarske mlinove da idu u Bosni 1—2 k. ispod dnevne cijene. Isticalo se da zbog toga ugarska mlinska industrija trpi veliki efektivni gubitak i da izvoz ugarskog brašna u Bosnu znatno nazaduje<sup>61</sup>.

Prilikom ankete koju je organizovao Zemaljski savez ugarskih industrijalaca 7. aprila 1910. godine generalni direktor paromlina A. G. Viktoria Emil Bacher ocijenio je tarifne povlastice date Sarajevskom paromlinu kao agresivnu mjeru koja bi, da je u pitanju mlinska industrija strane države, mogla izazvati carinski rat. Dramatizujući situaciju, on je optuživao da pomenute povlastice djeluju kao prohibitivne carine koje ugarsko žito jednostavno isključuju sa bosanskog tržišta. Bacher je smatrao razumljivim što Zemaljska vlada tarifnim povlasticama za sirovine teži da unaprijedi bosansku industriju, ali je isticao da se ne može trpjeti da se ugarskoj industriji brašna tarifnim mjerama otrgne staro tržište. Isto mišljenje izrazio je u svom uvodnom i završnom govoru i predsjednik Saveza ugarskih industrijalaca i član Gornjeg doma ugarskog parlamenta Franz Chorin. On je to pitanje pokretao u Četvornom odboru Ugarske delegacije. Na sjednici od 19. oktobra 1908. godine Chorin je naveo »konkretne mjere bosanske privredne politike protiv ugarske industrije u odnosu na žitarice, proizvode od brašna i dr., koje kao zaštitnim carinama opkoljavaju industriju Bosne na štetu ugarske industrije, kojoj se konkuriše i sa bosanskim eksportom«. Dvije godine kasnije (7. XI 1910.) Chorin je to pitanje u istom Odboru ponovo aktualizirao<sup>62</sup>.

Predstavnici ugarske industrije nastojali su da preko ugarske vlade izdjevstvuju ne samo ukidanje tarifnih povlastica odobrenih Sarajevskom paromlinu, nego i da uopšte obezbijede učešće

<sup>60</sup> Da bi isporučio 703 vagona brašna, Sarajevski paromlin je 1911. godine uvezao preko Broda 773 vagona žita, i za to platio bosanskohercegovačkim zemaljskim željeznicama 97.398 k., što odgovara prosječnoj sniženoj jedinačnoj stavci od 0.47 hel. ABH ZMF Pr BH Nr. 551/1912, Direkcija bos. herc. zemaljskih željeznica Zajedničkom ministarstvu finansija 24/3. 1912.

Prema R. v. Szókolayu, Sarajevski paromlin imao je za prevoz žita na relaciji B. Brod — Sarajevo pri punim vagonskim pošiljkama tarifni popust od 2 k. po metričkom centu. Pri otpremanju brašna na relaciji B. Brod — Sarajevo (mađarsko brašno) plaćane su 323 k. za vagon, a na relaciji Sarajevo — B. Brod (sarajevsko brašno) plaćano je 126 k. (ABH Priv. Reg. Nr. 227/1912, Die Sarajevoe Dampfmuhle...) Međutim, otpremanje sarajevskog brašna na relaciji od Sarajeva prema B. Brodu praktično je malo dolazilo u obzir. (Kao napomena 58.)

<sup>62</sup> ABH Priv. Reg. Nr. 227/1912, Die Sarajevoe Dampfmuhle...

ugarske industrije u svim tarifnim povlasticama kojima se koristi bosanska industrija<sup>43</sup>. To je bilo identično sa zahtjevom koji je 1900. godine ugarski ministar trgovine Hegedüs postavio Kállayu.

★

Početak XX stoljeća industrija u Ugarskoj zabilježila je snažan porast proizvodnje. U razdoblju od 1898. do 1913. industrijska proizvodnja u Ugarskoj bila je porasla za 120%. Naročito je bio brz razvoj tekstilne i kožne industrije, kao i industrije odjeće, koji je iznosio godišnje 14,6% prema stopi od 3,5% u zapadnoj Evropi<sup>44</sup>. Razumljivo je da je u ovom razvitku Ugarske prvenstveno participirala mađarska industrija i mađarski kapital. To je paralelno sa poletom koji je zabilježila austrijska ekonomika, a osobito industrija u periodu konjunktura 1904—1913<sup>45</sup>, djelovalo na oblikovanje privrednih odnosa Austrije i Ugarske sa Bosnom i Hercegovinom, i to tim više što je u Evropi nastupio novi period zaoštavanja carinske zaštite.

Pod uticajem promjena u evropskoj, prije svega njemačkoj ekonomskoj politici, koje su bile inicirane povećanjem agrarnih carina, Monarhija je takođe revidirala svoju carinsku politiku. To je bilo učinjeno da bi se zaštitili interesi ugarskog i austrijskog agrara. Međutim, industrija Monarhije, u prvom redu austrijska, morala je platiti otežan uvoz životnih namirnica iz balkanskih država, naročito iz Srbije, gubitkom velikog dijela svog tradicionalnog tržišta u korist Njemačke i zapadnoevropskih zemalja. Tome su najviše doprinijeli carinski rat sa Srbijom (1906—1911) i turski bojkot austrijske robe za vrijeme aneksione krize, a osobito balkanski ratovi, s kojima je povezano nastupanje perioda teške ekonomske depresije u Austro-Ugarskoj<sup>46</sup>.

I dok su stare industrijske države nalazile prodajne mogućnosti svom industrijskom eksportu u prekomorskim zemljama, dale se Monarhija morala u biti orijentisati na oživljavanje unutrašnjeg tržišta, koje je samo u malom broju industrijskih grana moglo kompenzirati gubitak izvoza. Takva situacija je doprinijela daljem zaoštavanju konkurentne borbe između austrijske i ugarske industrije i porastu značaja bosanskohercegovačkog tržišta<sup>47</sup>.

<sup>43</sup> Ibidem.

<sup>44</sup> Vidi: T. J. Berend u. Gy. Ránki, op. cit., str. 275.

<sup>45</sup> Vidi: E. März, *Österreichische Industrie-und Bankpolitik...*, str. 325—335.

<sup>46</sup> Vidi: Д. Ђорђевић, *Царински рат...*, str. 95—96, 134—135; isti, *Raspad Habsburške monarhije 1918 — Slučajnost ili neizbežnost*, Jugoslovenski historijski časopis, br. 1-2/1968, str. 27; Љ. Алексић-Пејковић, op. cit., str. 23—25; H. K. Werner, op. cit., str. 438—439; H. Benedikt, op. cit., str. 158—159, 178—179; E. März, op. cit., str. 327—328; K. B. Vinogradov, J. A. Pissarev, *Die internationale Lage der österreichisch-ungarischen Monarchie* (u: *Österreich-Ungarn in der Weltpolitik 1900. bis 1918*, Akademie — Verlag, Berlin 1965, str. 9—10.)

<sup>47</sup> Vidi: Đ. Juzbašić, *Izvrještaj Hermana von Sautera...*, Godišnjak XVIII, str. 59. i dalje.

U situaciji kada sama poljoprivreda nije mogla izdržavati stanovništvo niti podmirivati terete stalnog porasta državnih izdataka, ugarska vlada je pomažući mađarsku industriju morala ulagati posebne napore da u datim okolnostima obezbijedi plasman industrijskih proizvoda<sup>69</sup>. Međutim, izvan Ugarske mađarska industrija mogla je s izgledom na uspjeh tražiti tržište samo u nerazvijenim zemljama, pa je ona u XX vijeku s pojačanom energijom posegla za Bosnom i Hercegovinom da bi unutar carinske zaštite osigurala sebi tržište čija se konzumna moć nalazila u porastu<sup>70</sup>. Zato su predstavnici mađarske industrije bili vrlo osjetljivi i oštro su reagovali na sve promjene koje su mogle ugroziti njihove ranije stečene pozicije na bosanskom tržištu. Pri tome su neizbježno dolazili u sukob sa interesima razvitka domaće industrije i austrijskom konkurencijom.

Sistematski organizovana i iz jednog centra u okviru ugarskog Ministarstva trgovine koordinirana, djelatnost za proširenje ekonomskog uticaja u Bosni i Hercegovini uživala je snažnu podršku mađarskih političkih partija, kao i javnog mnjenja. Svoju ekonomsku inferiornost prema Austriji nastojali su Mađari da nadoknade organizovanim istupanjem na bosanskom tržištu, kao i drugim mjerama ekonomske politike koje su im stajale na raspolaganju. Tako je Ugarska u godinama pred prvi svjetski rat na skoro svim područjima privredne djelatnosti u anektiranim pokrajinama vršila pojačan pritisak na austrijske pozicije. Paralelno s tim Mađari su preduzimali korake za jačanje svog političkog i kulturnog uticaja<sup>70</sup>. U toj konkurentskoj borbi sa Austrijom Mađari su, koristeći se svojim geografskim položajem, služili se u prvom redu sredstvima saobraćajne i tarifne politike. Pri tome nije se radilo o direktnom tarifnom povlaštenju ugarske robe u odnosu na robu iz Cislajtanijske, ali sredstvo kojim su se Mađari služili bilo je, po ocjeni austrijskih interesanata, opasnije od izuzetnih tarifa, koje bi se dale paralizirati. Ugarske državne željeznice vršile su, naime, odlučujući uticaj na obrazovanje tarifa u austro-ugarsko-bosanskom saveznom saobraćaju. Vođstvo austro-ugarsko-bosanskog saveza kao i ugarsko-bosanskog saveza nalazilo se u rukama ugarske željezničke uprave, koja se tom okolnošću koristila za protežiranje mađarskih interesa na štetu austrijskih. Od kraja 1909.

<sup>69</sup> Spoljna trgovina Ugarske imala je od 1906. do 1910. godine pasivu od 60 miliona kruna, a 1910. više od 200 miliona. J. Miskolczy, *Ungarn in der Habsburger-Monarchie*, Wien-München 1959, str. 191.

<sup>70</sup> Bosanskohercegovačko tržište na početku XX vijeka bilo je u znatnoj mjeri prošireno. Dok je 1903. godine uvoz u Bosnu i Hercegovinu iznosio 90,6 miliona kruna, u 1912. popeo se na 174,7 miliona. Istovremeno je izvoz porastao od 80,4 u 1903. na 130,2 miliona kruna u 1912. godini. Karakterističan je skokovit porast spoljnotrgovinskog prometa od 1906. pa dalje (vidi: Bericht 1913, str. 76—79; F. Schmid, op. cit., str. 550—552), što je dijelom rezultat promjena u međunarodnim ekonomskim odnosima i prilikama u Monarhiji, a dijelom rezultat unutrašnjeg privrednog razvoja zemlje. (Dž. J u z b a š i ć, *Izvještaj Hermana von Sautera...* Godišnjak XVIII, str. 70, 71.)

<sup>70</sup> Ibidem, str. 69, 83—85.

godine situacija je bila takva da veliki dio austrijskih interesanata nije mogao da se služi direktnim tarifama, nego je bio upućen na povišene stavke lokalne tarife. Tako, kada su, zbog povišenja željezničkih tarifa u Austriji i Ugarskoj, stavljene 31. decembra 1909. godine van snage savezne tarife za saobraćaj sa Bosnom i Hercegovinom da bi se obračunale nove stavke, već je 15. aprila 1910. godine publikovana nova ugarsko-bosanska tarifa, koja je sadržavala direktne stavke od svih važnijih ugarskih stanica prema bosanskim stanicama, dok su u pogledu austro-bosanskog saobraćaja izdate direktne tarife 1. juna 1910. godine samo za saobraćaj između Beča i većih bosanskih stanica. Tek poslije mnogih urgencija publikovana je 1. novembra 1911. godine austro-ugarsko-bosanska savezna tarifa, da bi uskoro, 28. februara 1912. godine, zbog povećanja ugarske lokalne tarife, bila stavljena van snage. Ponovo su ugarske državne željeznice postupile na isti način objavljujući već 1. aprila 1912. godine novu ugarsko-bosansku saveznu tarifu, a za austro-bosanski saobraćaj preko Ugarske publikovane su opet samo direktne tarife između Beča i Bosne, koje su sadržavale prekomjerna povišenja cijena prevoza u pravcu sjeverozapadne Bosne, s očiglednom namjerom da se na tom području što više onemogući austrijska konkurencija. Pored toga, ugarske državne željeznice pokušavale su austrijskom eksportu u Bosni praviti teškoće i tako što su ukinule snižene prevozne stavke koje su postojale zbog konkurencije riječne plovidbe. Ovo je austrijskoj vladi pošlo za rukom djelimično kompenzirati na taj način što je izdještvovala za austrijski eksport popuste na liniji Südbahna<sup>71</sup>.

Stavljanje van snage direktnih tarifa pogadalo je ne samo austrijski import u Bosnu, već i bosanski eksport. Po ocjeni Trgovачke i obrtničke komore za Bosnu i Hercegovinu, osjetile su se odmah u trgovačkim i industrijskim krugovima vrlo štetne posljedice takvog postupka, pa je Komora nastojala da se što prije uspostave direktne tarife na svim relacijama koje su bile od značaja za bosanski saobraćaj<sup>72</sup>.

Mađari su slično postupili i kada je bio u pitanju putnički željeznički saobraćaj. Sve do pred prvi svjetski rat jedina dobra direktna veza Sarajeva sa Austrijom i Bečom vodila je preko Budimpešte, usprkos čestim austrijskim zahtjevima da se takvo stanje izmijeni<sup>73</sup>.

Mada su Mađari, blagodareći svom intenzivnom angažovanju i nižim cijenama robe, zabilježili značajne rezultate i postigli da apsolutno poraste industrijski uvoz iz Ugarske, ipak oni nisu bili u stanju da ozbiljnije ugroze položaj koji su austrijski proizvodi zauzimali na bosanskom tržištu. Početne uspjehe svoje trgovačke

<sup>71</sup> F. Schmid, op. cit., str. 608—610; Dž. Juzbašić, Izvještaj Hermana von Sautera..., str. 100, 101.

<sup>72</sup> Sumarni izvještaj..., str. 138.

<sup>73</sup> Vidi: Dž. Juzbašić, Izvještaj Hermana von Sautera..., str. 65—67, 99—100; F. Schmid, op. cit., str. 598, 599.

ofanzive oni nisu mogli da na odgovarajući način iskoriste i prošire kako zbog lošijeg kvaliteta i izgleda mađarske robe u odnosu na proizvode austrijske industrije, tako i zbog svoje poslovne nesolidnosti. Uprkos mađarskim nastojanjima, import iz Ugarske, koji je 1906. godine iznosio 32,04% cjelokupnog bosanskohercegovačkog uvoza, opao je 1910. godine na 28,50%, tj. na oko 4% u korist uvoza iz austrijske polovine Monarhije i inostranstva. U istom razdoblju opalo je u skoro jednakom procentu i učešće Ugarske u bosanskohercegovačkom izvozu (1906 — 22,31%, 1910 — 18,60%). Tako se u odnosu na Ugarsku Austrija ne samo učvrstila na bosanskom tržištu, nego je bila i u nastupanju<sup>74</sup>.

Pitanje izgradnje novih, odnosno normalizacije postojećih željezničkih pruga u Bosni i Hercegovini pred prvi svjetski rat predstavljalo je posebno poglavlje u austro-ugarskoj konkurentskoj borbi. S njim su bili najuže povezani i ostali problemi željezničke saobraćajne i tarifne politike. Austrija i njeni privrednici bili su posebno zainteresirani za korekciju odnosa na ovom području. Oni su insistirali na izgradnji novih željeznica koje bi bolje povezale Cislajtaniju sa Bosnom i Hercegovinom i Dalmacijom, kao i na otklanjanju teškoća koje su Mađari svojom saobraćajnom i tarifnom politikom pravili austrijskom robnom i putničkom saobraćaju sa Bosnom. Njihov cilj je bio da se odgovarajućom saobraćajnom politikom povećaju prednosti koje je, inače, imala Austrija u pogledu opštih mogućnosti razvitka privrednih odnosa sa Bosnom i Hercegovinom.

Konačno formulisanje velikog bosanskohercegovačkog željezničkog programa početkom novembra 1912. godine bilo je praćeno i potpisivanjem novih tarifnih sporazuma<sup>75</sup>. Kao i program izgradnje željeznica, ti tarifni sporazumi su bili rezultat kompromisa različitih interesa. Pri tome su uz specijalne austrijske i ugarske interese uzeti u obzir i određeni zajednički interesi Monarhije, odnosno njene bosanskohercegovačke uprave, kao i izvjesni zahtjevi Zemaljskog sabora, koji je izražavao težnje domaćeg građanstva. Međutim, razvitak događaja omeo je kako realizaciju željezničkog programa, tako i primjenu novih tarifnih sporazuma.

##### 5. IZGRADNJA INDUSTRIJSKIH I ŠUMSKIH ŽELJEZNIČKIH PRUGA U BOSNI I HERCEGOVINI

U doba Kállayeve uprave bile su izgrađene ili započete skoro sve važnije šumske, industrijske i rudničke pruge, čija je mreža igrala važnu ulogu u saobraćajnom sistemu zemlje i njenoj privredi. Kao što smo ranije pomenuli, pri izgradnji ovih pruga Kállayu je pošlo za rukom da djeluje potpuno samostalno, isključivši uticaj obiju vlada Monarhije. Kállay je inaugurisao takvu praksu,

<sup>74</sup> F. Schmid, op. cit., str. 553—554, 598; Dž. Juzbašić, Izvještaj Hermana von Sautera..., str. 70.

<sup>75</sup> Vidi: F. Lange, op. cit., str. 1111—1112; F. Schmid, op. cit., str. 611.

premda je kako ranije prema § 14. Naredbe o privremenom djelokrugu šefa Zemaljske vlade od 29. X 1878, tako i docnije po § 2. Zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom iz 1880. godine bilo općenito normirano da željeznice treba da se grade u saglasnosti sa vladama oba dijela Monarhije. U tom pogledu u propisima nije pravljena nikakva razlika između karaktera pojedinih pruga. Pomenuta praksa bosanske uprave bila je dugo vremena tolerisana, a docnije kada je ugarska vlada 1900. i 1901. godine protestirala, njeni protesti ostali su bez efekta. Kállay nije uopšte na njih odgovarao<sup>1</sup>. Vremenom je na važnijim šumskim prugama, kao što su Oštrelj — Drvar — Knin, Usora — Teslić — Pribinić, Zavidovići — Olovo uveden javni osobni i teretni saobraćaj. Javnom saobraćaju služila je takođe i industrijska pruga Podlugovi — Vareš.

Pitanje prava koncesioniranja šumskih i industrijskih željeznica u Bosni i Hercegovini izraslo je pred I svjetski rat u krupan politički problem u odnosima između ugarske vlade i bosanskohercegovačke uprave. Na kraju je tek 1914. godine bio postignut kompromis, po kome Zajedničko ministarstvo finansija nije bilo obavezno tražiti saglasnost obiju vlada samo za koncesioniranje šumskih pruga do 30 km i industrijskih pruga do 10 km dužine<sup>2</sup>.

\*

Prva rudnička pruga bila je izgrađena kao odvojak od željezničke linije u dolini Bosne u dužini od oko 22 km (22,026 km) od Vogošće do Čevljanovića, gdje se nalazio rudnik mangana, koji je pripadao rudarskoj zadruzi »Bosnia« (Gewerkschaft Bosnia), usko povezanoj sa Zemaljskom vladom. Direkcija »k. u. k. Bosna-bahna« počela je 1884. za pomenutu korporaciju graditi prugu i pustila je u saobraćaj 26. januara 1885. godine. Željeznica je prvobitno bila vlasništvo zadruge, a u finansiranju njene izgradnje učestvovala je i zemaljska uprava.

U drugoj polovini 1896. godine Kállay je dao inicijativu da zemaljski erar otkupi rudničku prugu Vogošća — Čevljanovići, motivirajući to opštim interesima zemlje<sup>3</sup>. U skladu sa ugovorom koji je sklopljen iste godine, iz zemaljskog budžeta je na teret nepredviđenih izdataka za kupovinu pruge u korist rudarske zadruge »Bosnia« obračunat iznos od 133.500 forinti (tj. 267.000 kruna). Istim ugovorom zemaljski erar odrekao se sume od 59.009 forinti

<sup>1</sup> AVAW M. P. Nr. 1670/1911. Votum des staatsrechtlichen Dep, Žolger 13. 7. 1911; M. P. Nr. 3944/1911. predsjednik ugarske vlade zajedničkom ministru finansija 26/7. 1911 (prepis note). Vidi: Ф. Хауптман, Борба за босанско жељезо пред први светски рат. Годишњак X, стр. 184—185.

<sup>2</sup> Vidi: Ф. Хауптман, Борба за босанско жељезо..., Годишњак X, стр. 184—192.

<sup>3</sup> »Ich habe mich im ellgemeinem Interesse des Landes bestimmt gefunden, mit dem Gewerkenrat der Gew. »Bosnia« bezüglich des eventuellen Verkaufes der dieser Gewerkschaft gehörigen Montanbahn Vogošća — Čevljanović an das b. h. Landeserar in Verhandlung zu treten...« ABH ZMF Pr BH Nr. 893/1896. Kállay Zemaljskoj vladi, 16/10. 1896.

46 1/2 x (tj. 118.018, 93 krune), koja je bila izdata na ime predujma za građenje pruge. Ovu transakciju Zemaljska vlada je pozitivno ocjenjivala s obzirom na tendenciju da se željeznički saobraćaj centralizuje u rukama zemaljske uprave. Osim toga, vlada je smatrala da ova mjera bitno doprinosi regulisanju finansijskih odnosa rudarske zadruge »Bosnia« sa zemaljskom upravom<sup>4</sup>.

Konzorcij Švejda — Kalmut naknadno je izgradio dio pruge od Čevljanovića do Ivančića, dug oko 2 km (1,975 km), koji je rudarska zadruga »Bosnia« preuzela u posjed 1897. godine. Iste godine Kállay je odlučio da, u vezi sa otkupom pruge Vogošća — Čevljanovići, zemaljski erar otkupi i dio Čevljanovići — Ivaničići za iznos od 9.688 f. 71 x, tj. 19.377,42 k.<sup>5</sup> Cijela rudnička pruga Vogošća — Ivančići (24,1 km) postala je vlasništvo zemlje, a promet na njoj vodile su »Bosansko-hercegovačke državne željeznice«<sup>6</sup>. Pruga je prvenstveno služila za otpremu rude i drveta<sup>7</sup>.

Zemaljska uprava počela je 1886. godine u vlastitoj režiji eksploataciju ležišta željezne rude kod Vareša i 1891. godine pustila u pogon prvu visoku peć. Međutim, pomanjkanje potrebnog kapitala i slabe saobraćajne veze bili su prepreka za razvitak erarne željezne industrije u Varešu budući da je Vareš bio u prvo vrijeme samo cestom spojen sa saobraćajnicom u dolini rijeke Bosne.

Kada je 1895. godine bio angažovan i privatni kapital (Wienerbankverein) i stvoreno posebno dioničarsko Željezno-industrijsko društvo u Varešu, sa 3,2 miliona kruna prvobitnog dioničkog kapitala, podijeljenog na 8000 akcija po 400 kruna, dato je zemaljskom eraru 1,7 miliona kruna, odnosno 4.250 akcija (56%) kao otkupnina za cijelo preduzeće. Ostatak od 1,5 milion kruna (3.750 akcija ili 44%) bio je odmah investiran kako u proširenje samog preduzeća, tako i u izgradnju uskotračne željezničke pruge od Vareša do stanice Podlugovi na željezničkoj liniji Sarajevo — Bosanski Brod<sup>8</sup>. Čitava pruga u dužini od 24,7 km bila je dovršena i puštena u saobraćaj 7. novembra 1895. godine. Ona je bila vlasništvo Željez-

<sup>4</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1001/1896. Baron Benko ZMF 15/11. ZMF Zem. vladi 20/11. 1896. Inače, Bericht 1907, str. 189, donosi podatak da je kapital investiran za prugu do 1906. godine iznosio 385.198,93 krune. To je samo za 180 kruna više od iznosa koji se dobije kad se sabere i pretvori u krune navedena suma za otkup i otpisani predujam za izgradnju pruge (385.018,93 k.). S druge strane, prema F. Pfeufferu (op. cit.), troškovi za izgradnju pruge iznosili su samo 118.198 f. 93 x, odnosno 236.397,86 kruna. Isti iznos navodi R. M. Dimitšchov (op. cit., str. 160) kao učešće zemaljske vlade za gradnju pruge. P. F. Sugar (op. cit., str. 233) opet pominje rudarsku zadrugu »Bosnia« kao jedinog finansijera, i, po njemu, troškovi izgradnje cijele linije Vogošća — Čevljanovići iznose 241.264 krune. Inače, o odnosu firme i zemaljske uprave vidi: P. F. Sugar, op. cit., str. 53, i Bericht 1906, str. 508.

<sup>5</sup> ABH ZMF BH Nr. 4013/1897. Kállay Zem. vladi 9/4. 1897.

<sup>6</sup> Bericht 1907, str. 189.

<sup>7</sup> K a l m a n n, op. cit., str. 467.

<sup>8</sup> J. Lakatoš i A. Despić, Industrija Bosne i Hercegovine, Zagreb 1924, str. 98; up. F. Schmid, op. cit., str. 551; P. F. Sugar, op. cit., str. 108.

no-industrijskog društva u Varešu, a kapital investiran u nju do kraja 1906. godine iznosio je 1,135.491,19 kruna<sup>9</sup>. Pruga je prvenstveno služila potrebama preduzeća, ali se na njoj odvijao i redovan putnički saobraćaj. Promet na pruži vodila je za račun Vareškog željezno-industrijskog dioničkog društva direkcija Bosansko-hercegovačkih državnih željeznica<sup>10</sup>.

Osim industrijskih pruga poput onih Vogošća — Čevljanovići — Ivančići i Podlugovi — Vareš, kraćim industrijskim kolosijecima bila je povezana sa glavnom prugom većina industrijskih postrojenja situiranih uzduž linija bosanskohercegovačkih državnih željeznica. Ove kolosijeke izgradile su bh-državne željeznice, koje su na osnovu specijalnih ugovora sa korisnicima na njima vodile i promet<sup>11</sup>.

★

Izgradnja šumskih željeznica u Bosni i Hercegovini za vrijeme austrougarske uprave predstavlja posebnu, do sada gotovo sasvim neobrađenu tematiku, najuže povezanu sa problemom eksploatacije bosanskih šuma i razvitkom drvne industrije. S tim u vezi poznati su samo izvjesni najelementarniji podaci o nastanku nekih, mahom najvećih šumskih pruga<sup>12</sup>, kao i političke suprotnosti oko Steinbeissove željeznice u zapadnoj Bosni i oko njenog produženja do Prijedora i Jajca pred početak, odnosno na početku I svjetskog rata<sup>13</sup>.

Iscrpna obrada pitanja izgradnje šumskih željeznica bila bi jedino moguća u okviru jedne studije koja bi istovremeno kompleksno obuhvatila i problem iskorišćavanja šumskog bogatstva Bosne i Hercegovine. Kako to prevazilazi zadatke ovoga rada, mi ćemo se ograničiti na to da ovo pitanje samo uzged dotaknemo, apostrofirajući pri tome samo izvjesne momente.

Okupaciona uprava vidjela je u šumskom bogatstvu Bosne i Hercegovine važan izvor javnih prihoda. Međutim, u prvim godi-

<sup>9</sup> Bericht 1907, str. 189. Nije nam poznato na osnovu čega Sugar (op. cit., str. 233) navodi da je pruga koštala 744.000 kruna.

<sup>10</sup> Bericht 1906, str. 588.

<sup>11</sup> Vidi: Bericht 1906, str. 588, 589; kao napomena 7.

<sup>12</sup> Vidi kao najpotpunije: L. Dimitz, op. cit., str. 224—229, 235—244, 258—259; Bericht 1906, str. 591—592; Bericht 1911, str. 136—139; Bericht 1914 bis 1916, str. 294—295; Kalman, op. cit., str. 468; J. Lakatoš i A. Despić, op. cit., str. 19, 27—28, 34; A. Šerbetić, Razvoj šumarstva u Bosni i Hercegovini (u: Bosna i Hercegovina kao privredno područje, Sarajevo 1938), str. 172—176, 178—180; И. Оровић. Железничке пруге у Босни и Херцеговини, ibidem, str. 331—335; A. Horn, op. cit., str. 60—64; P. F. Sugar, op. cit., str. 135—137.

<sup>13</sup> Za predratnu problematiku u vezi sa Steinbeissovom željeznicom vidi: Ф. Хауптман, Борба за босанско жељезо..., Годишњак X, str. 174—176, 182—192; Н. Капидџић, Bilinski i Štajnbajsovo preduzeće u zapadnoj Bosni, Glasnik II, str. 213. i dalje. O kontraverzama oko produženja pruge do Jajca na početku prvog svjetskog rata: А. Краус, Узроци нашег пораза Београд, 1938, str. 188; Зв. Јелиновић, op. cit., str. 156.

nama okupacije nije se moglo prići eksploataciji šuma u većim razmjerama zbog nedostatka potrebnih komunikacija i odsustva raspoloživog kapitala. Mada je izgradnja željezničke linije Bosanski Brod — Sarajevo — Metković, kao glavne saobraćajne arterije zemlje, trebalo da omogući i plasman drveta na vanjska tržišta, ona, kao ni docnije izgrađene javne zemaljske željeznice, nije bila dovoljna da bi direktno otvorila velike šumske komplekse i omogućila njihovo intenzivno iskorišćavanje. Da bi se to postiglo, bile su potrebne velike investicije, i to ne samo u postrojenja za preradu drveta, nego i za izgradnju šumskih komunikacija, u prvom redu šumskih željezničkih kolosijeka<sup>14</sup>.

Međutim, sredstva iz zemaljskih finansija bila su potrebna upravi za ulaganja na drugim područjima, koja je ona smatrala prioritetnijim. Osim toga, uspješno poslovanje i plasman drveta tražili su snažan poduzetnički duh i veliko trgovačko iskustvo, koje administracija nije mogla imati. Stoga se zemaljski erar ograničio na to da manji dio šumskih površina iskorištava u vlastitoj režiji, i to prvenstveno za alimentiranje gorivom i gradom erarnih industrijskih preduzeća i rudnika, gdje se strani privatni kapital nije htio, do posljednjih godina pred prvi svjetski rat, angažovati<sup>15</sup>.

Privatni kapital iz Monarhije i inostranstva odnosio se dugo vremena veoma uzdržano prema plasmanu u bosanskohercegovačku privredu. Pa i docnije on je, smatrajući riskantnim investiranje u Bosni i Hercegovini, ulazio u pojedine poslovne poduhvate samo uz brojne privilegije i garancije, koje je Kállay dijelio širokom rukom<sup>16</sup>. Na toj osnovi sklopljeni su u Kállayevu doba dugoročni ugovori sa velikim privatnim firmama i pristupilo se eksploataciji do tada netaknutih šumskih kompleksa. Od kraja 90-tih godina XIX vijeka počelo je bosansko drvo da se javlja u velikim količinama na svjetskom tržištu, što je izazvalo čitavu uzbunu u trgovačkim krugovima («Bosnische Gefahr»). Upravo blagodareći dobijenim pogodnostima, privatni kapital je mogao na svjetskom tržištu istupiti sa bosanskim drvetom kao ozbiljan konkurent<sup>17</sup>. Proizvodi drvne industrije postali su najvažniji eksportni artikal bosanske privrede. Izvozilo se uglavnom polupreradeno drvo, dok su finalni proizvodi, kao namještaj i ostala roba, uvoženi u zemlju<sup>18</sup>. Sam način iskorišćavanja šuma, sračunat na ostvarenje što većeg profita, vodio je devastiranju šumskih područja.

Tokom vremena u Bosni su izgrađene brojne šumske željeznice. Dužina pojedinih pruga stalno je varirala, zavisno od otvaranja ili zatvaranja određenih područja za eksploataciju. Tamo gdje nije bilo drugih komunikacija, neke šumske željeznice postale su

<sup>14</sup> Vidi: Sumarni izvještaj..., str. 36, 38; A. Šerbetić, op. cit., str. 172—175.

<sup>15</sup> Ibidem.

<sup>16</sup> P. F. Sugar, op. cit., str. 58.

<sup>17</sup> A. Šerbetić, op. cit., str. 173.

<sup>18</sup> K. Hrelja, op. cit., str. 69.

značajne saobraćajne linije. To osobito važi za željezničke pruge koje je u zapadnoj Bosni izgradio Steinbeiss, kao i za liniju u dolini rijeke Krivaje.

Osnovu za izgradnju skoro cijele mreže šumskih željezničkih pruga za vrijeme austrougarske uprave udario je Kállay. U tom pogledu je od osobitog značaja što je pri kraju Kállayeve uprave sklopljena čitava serija ugovora između zemaljskog erara i privatnih firmi o eksploataciji bosanskih šuma. Značajno je da je u svim dugoročnim ugovorima postojala obavezna klauzula koja je Zemaljskoj vladi priznavala pravo iskorišćavanja šumskih željezničkih pruga izgrađenih na trošak firme u granicama ugovorenog područja, uz naplatu troškova prevoza<sup>19</sup>.

Jedna od prvih većih šumskih željeznica bila je 40,8 km duga pruga na parni pogon Usora — Pribinić, koja se kao vicinalna željeznica odvajala kod Doboja od glavne linije u dolini Bosne. Pruga je izgrađena od strane tršćanske firme Morpurgo & Parente 1886/87. godine u vezi sa eksploatacijom hrastovih šuma u Usorsko-ukrinskom bazenu. Prema odredbama ugovora o iskorišćavanju pomenutih šuma, zaključenog sa zemaljskom upravom 1886. god., firma je bila obavezna da po isteku desetogodišnjeg ugovorenog roka preda u vlasništvo zemaljskom eraru donji stroj pruge, uključujući i mostove. Gornji stroj pruge (tračnice), kao i sav vozni park firma je imala pravo da po isteku koncesije odnese. Inače, svi dugoročni ugovori sadržavali su analogne odredbe u pogledu transportnih sredstava koja se izgrade u granicama ugovorenog područja<sup>20</sup>. Osim uskotračne pruge Usora — Pribinić uobičajene širine (0,76 m), izgrađene su još dvije šumske pruge širine 0,60 m u dužini od 18,35 km<sup>21</sup>. One su kao transportna sredstva bile od malog značaja, jer se radilo u stvari o koturačama (tzv. Rollabahnen) na konjsku vuču<sup>22</sup>. Firma Morpurgo & Parente dobila je kako od Bosnabahna tako i od željeznica u Monarhiji znatne tarifne povlastice za transport drveta do Rijeke<sup>23</sup>.

Šumsku željeznicu Usora — Pribinić preuzeo je 1896. godine zemaljski erar<sup>24</sup>, pošto je prethodno Zemaljska vlada postigla sporazum sa firmom Morpurgo & Parente o otkupu gornjeg stroja pruge sa voznim parkom<sup>25</sup>. Kao erarnim vlasništvom, prugom je za sopstveni račun upravljala i vodila promet na njoj bosanskoher-

<sup>19</sup> Sumarni izvještaj..., str. 36, 37, 43. Niz podataka o šumskim željeznicama stavio mi je na raspolaganje prof. Branislav Begović, na čemu mu se najljepše zahvaljujem.

<sup>20</sup> Prema podacima prof. B. Begovića.

<sup>21</sup> P. F. Sugar, op. cit., str. 135, 136.

<sup>22</sup> Kao napomena 20.

<sup>23</sup> Kao napomena 21.

<sup>24</sup> P. F. Sugar, op. cit., str. 234. Međutim, podatak P. F. Sugara da je pruga otvorena tek 1895. godine nije tačan.

<sup>25</sup> Kao napomena 20.

cegovine šumska uprava<sup>26</sup>. Pruga je bila docnije od posebnog značaja za »Bosansko dioničko društvo za iskorištavanje drveta u Tesliću« (»Bosnische Holzverwertung A. G. Teslić«).

Prema zvaničnim podacima, pri kraju austrougarske uprave Bosansko DD za iskorištavanje drveta u Tesliću u svom ugovornom području iskorištavalo je 79,16 km šumskih željeznica sa lokomotivnom vučom i još 30,14 km ostalih kolosijeka. Ukupan iznos investicija u komunikacije, vozni park, kao i ostala sredstva za transport drveta na području ove firme iznosio je 2,8 miliona kruna<sup>27</sup>.

Već od 1887. godine zemaljska uprava je počela voditi pregovore sa pojedinim firmama o koncesioniranju eksploatacije šuma u području Krivaje i Žepe, a to je postalo posebno aktuelno od 1898. godine. U toku tih pregovora uprava je došla do uvjerenja da ne može dobiti odgovarajuće ponude ako sama ne pristupi izgradnji šumskih željeznica kroz ovaj kraj<sup>28</sup>.

Na osnovu Ugovora zaključenog 1899. godine sa Zemaljskom vladom, firma I. Eissler & Brüder iz Beča i Louis Ortlieb iz Münchena dobila je u toku narednih 30 godina pravo sječe četinarskih šuma u području Krivaje i Žepe, uz plaćanje takse od 1 forinte i 21 kr. za kubni metar građevinskog drveta (odnosno 2 krune i 42 hel) i 30 kr. (odnosno 60 hel.) za kubni metar ogrevnog drveta<sup>29</sup>. Inače, koncesionari su, bez obzira na početak i realizaciju utvrđenog plana sječe, bili po Ugovoru dužni da svake godine plaćaju na ime takse zemaljskom eraru fiksne iznose, i to 1900. godine iznos od 40.000 forinti, 1901. godine 80.000 forinti, a 1902. godine i narednih 27 godina po 100.000 forinti<sup>30</sup>.

Zemaljska vlada se je sa svoje strane obavezala (§ 14. Ugovora) da će u ugovornom području izgraditi jednu šumsku željeznicu za transport drveta, koja će ići od stanice Zavidovići, na pruzi Sarajevo — Bos. Brod, uz dolinu rijeke Krivaje do Olova, pa odatle kroz dolinu Stupčanice do Han-Pijeska i dalje u području Žepe do Kusača. Po Ugovoru Vlada je prepuštala firmi eksploataciju željeznice u roku od 30 godina, a firma je za to imala plaćati, počevši od 1900. godine, iznos od 96.000 forinti<sup>31</sup>, tj. 192.000 kruna.

<sup>26</sup> Bericht 1906, str. 591.

<sup>27</sup> Bericht 1914 bis 1916, str. 294—295.

<sup>28</sup> L. D i m i t z, op. cit., str. 226—228.

<sup>29</sup> ABH ZMF BH Nr. 7309/1899. Holzabstockungs-Vertrag mit I. Eissler & Brüder und Louis Ortlieb (genehmigter Entwurf). Prema ugovoru sa Steinbeissom iz 1892. godine, taksa za 1 m<sup>3</sup> građevinskog drveta iznosila je 2 krune, a za 1 m<sup>3</sup> ogrevnog drveta 60 hel. Nakon revizije Ugovora 1899. godine taksa je povećana, tako da je Steinbeiss imao plaćati u drugoj deceniji ugovornog perioda taksu od 2,40 k. za m<sup>3</sup> građevinskog i 80 hel. za istu količinu ogrevnog drveta, a u trećoj deceniji 2,60 k., odnosno 1 k. (Sumarni izvještaj, str. 43).

<sup>30</sup> ABH ZMF BH Nr. 7039/1899. Holzabstockungs-Vertrag mit I. Eissler & Brüder und Louis Ortlieb (genehmigter Entwurf).

<sup>31</sup> Ibidem.

Ovaj iznos zakupnine imao je po prvobitnom proračunu da posluži kao anuitet za otplatu kamata i amortizaciju kapitala od 1,6 miliona forinti (tj. 3,2 miliona kruna) potrebnog za izgradnju pruge<sup>32</sup>. Nabavka voznog parka i održavanje pruge padali su na teret firme<sup>33</sup>.

Pozitivno ocjenjujući sklopljeni poslovni aranžman sa Eisslerom i Ortliebom, Kállay je podvlačio da će se njime učiniti rentabilnim jedan od najznačajnijih šumskih kompleksa Bosne s vrlo mnogo prestarjelog drveta. On je posebno isticao da će tamošnji kraj dobiti besplatno jednu erarnu željeznicu, koja će, iako zasada predviđena samo za transport drveta, ranije ili kasnije biti korisna i za opšti saobraćaj. Na kraju on nije propustio da naglasi kako blagostanje ovog lijepog dijela zemlje može od zaključenog posla biti samo na dobitku<sup>34</sup>.

Koliki je značaj pridavan izgradnji 118,7 km duge erarne šumske pruge Zavidovići — Olovo — Kusače pokazuje činjenica da je sam Kállay lično povjerio dvorskim savjetnicima Petrascheku i Passiniju da na licu mjesta kalkulacijom provjere ekonomičnost njene gradnje<sup>35</sup>. Da bi izašao u susret namjeri firmi da već u jesen 1900. godine pilana u Zavidovićima otpočne preradu drveta iz područja Duboštrice, Kállay je naredio da svi faktori moraju pospješiti gradnju pruge<sup>36</sup>.

Da bi došao do novca za gradnju pruge u dolini Krivaje, Kállay je 26. marta 1900. godine sklopio ugovor sa firmom Steinbeiss, koja se obavezala da će Zajedničkom ministarstvu finansija dati jedan predujam od 3,2 miliona kruna à conto svojih plaćanja takse zemaljskoj upravi za sječu drveta u zapadnoj Bosni prema ugovorima iz 1892. i 1899. godine. Ovaj predujam dat je uz 4 1/2% kamatnu stopu i rok vraćanja od 30 godina. Pri tome je utvrđeno plaćanje fiksne amortizacione i kamatne kvote od 196.453 k. godišnje počevši od 1. maja 1900. do 2. maja 1930. godine. Prihodi uprave od pomenute takse za sječu šume, koju je plaćala firma, imali su se upotrijebiti najprije za pokriće anuiteta predujma<sup>37</sup>.

Zemaljska vlada je isticala da je Kállay nastojao pribaviti novac pod što povoljnijim uslovima, i u tom pogledu ocjenjivala je aranžman sa Steinbeissom kao uspjeh s obzirom na tadanju nepovoljnu situaciju na novčanom tržištu<sup>38</sup>.

Međutim, da bi dobio od Steinbeissa novac za krivajsku prugu, Kállay je morao učiniti jedan veoma značajan ustupak.

<sup>32</sup> ABH Priv. Reg. Nr. 61/1900, akt od 26/4. 1900.

<sup>33</sup> Kao nap. 30.

<sup>34</sup> ABH ZMF BH Nr. 7309/1899. Kállay Zemaljskoj vladi 13/7. 1899.

<sup>35</sup> Kao napomena 20.

<sup>36</sup> Kao napomena 34.

<sup>37</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 338/1900. Vertrag; Nr. 437/1900. Dr Joseph Kranz Zaj-ministarstvu finansija 25/4. 1900.

<sup>38</sup> Kao napomena 32.

Naime, u § 6. Ugovoru o davanju pozajmice bilo je stipulirano: ako firma Otto Steinbeiss bude reflektirala na industrijsku eksploataciju četinarskih šuma u dolini Vrbasa od Bugojna na više i u njegovim pokrajnim dolinama na lijevoj i desnoj strani, kao i u njihovim ograncima, a naročito ako bude reflektirala na crnogorične šume koje gravitiraju Poriča planini (Stožer), Veselici, Bunta i Bistrici planini (Šebešić), te dalje na iskorišćavanje četinara u tzv. području Malovana, Zajedničko ministarstvo finansija će joj pod istim uslovima dati prednost pred drugim ozbiljnim i jednako vrijednim reflektantima. Ako od strane takvih reflektanata dobije ponudu za eksploataciju gore navedenih šuma, Ministarstvo se obavezalo da najprije pozove Steinbeissa da se u roku od 6 nedjelja izjasni da li je spreman pod istim uslovima da zaključi posao. U slučaju da u datom roku Steinbeiss ne da pozitivan odgovor, Ministarstvo je dobijalo odriježene ruke da zaključi posao sa drugim reflektantima<sup>37</sup>. Ovim Ugovornom Steinbeiss je, u stvari, postigao to da je u izvjesnom smislu rezervisao za sebe pravo iskorišćavanja novih veoma značajnih šumskih kompleksa.

Posebno je od značaja da je Steinbeiss novac za pozajmicu zemaljskoj upravi u svrhu gradnje krivajске pruge pribavio putem kredita kod Privilegovane zemaljske banke za Bosnu i Hercegovinu. Pri tome sama Banka odobrila je firmi 2,701.878,68 k. kao 5% komunalni zajam, a potrebna suma do iznosa od 3,2 miliona kruna dobijena je putem kredita od Wienerbankvereina u visini od 635.000 kruna. U ovoj posljednjoj cifri bio je sadržan i 5% disagio, koji je Banka morala odobriti za komunalne obligacije. Za ovu finansijsku transakciju bila je potrebna saglasnost Zajedničkog ministarstva finansija, koje je odobrilo ugovor o zajmu zaključen između Steinbeissa i Zemaljske banke, emisiju 5% komunalnih obligacija i njihovo oslobađanje od biljega i pristojbi. Ova finansijska operacija izvedena je posredovanjem dra Josepha Kranza, koji je u svojstvu predstavnika firme Steinbeiss i kao njen akcionar vodio pregovore o pribavljanju kredita<sup>38</sup>. Čitavu ovu akciju oko zajma Kállay je tretirao kao strogo povjerljivu stvar, koja je trebalo da ostane u diskreciji unutar vladinog kruga i službenog vodstva Banke. On je naredio da se preduzmu posebne mjere kako ne bi u štampu dospjela vijest o komunalnom zajmu odobrenom Steinbeissu<sup>39</sup>.

Da ne bi razlika između ugovorene zakupnine za krivajsku prugu i anuiteta koje je trebalo plaćati Steinbeissu pala na teret

<sup>37</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 338/1900, Vertrag.

<sup>38</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 437/1900. Dr Joseph Kranz Zaj. ministarstvu finansija 25/4. 1900, ZMF dru Josephu Kranzu 25/4. 1900. O ulozi dra Josepha Kranza u bosanskohercegovačkoj privredi i njegovim odnosima sa Zajedničkim ministarstvom finansija vidi: P. F. Sugar, op. cit., str. 60, 110, 116, 118—120, 125, 127, 137, 138.

Steinbeiss je novac u korist Zajedničkog ministarstva finansija uplatio kod Lajpciške banke. ABH ZMF Pr BH Nr. 500/1900, Lajpciška banka ZMF 4/5. 1900.

<sup>39</sup> Kao napomena 32.

zemaljske blagajne, Zemaljska vlada je u naknadnom ugovoru sa Eisslerom i Ortliebom od 4/11. maja 1900. godine postigla da se zakupnina poveća na iznos od 105.000 forinti, odnosno 210.000 kruna godišnje. Međutim, istim ugovorom Vlada je odobrila Eissleru i Ortliebu sječu četinarara iz doline Duboštica po jedinstvenoj cijeni od 1 krune i 10 hel. za 1 m<sup>3</sup>, kako za ogrevno tako i za građevinsko drvo. Posebnim ugovorom sklopljenim takođe 4/11. maja 1900. godine Eissler i Ortlieb su dobili i pravo sječe borova, jela i omorika, bez garancije u pogledu određenog kvantuma, na šumskom području Trstionice i Zvijezde, uz plaćanje takse od 70 hel. za kubni metar<sup>42</sup>. Tako niska taksa za šumsko područje Trstionica — Zvijezda rezultirala je u prvom redu iz činjenice da je izvoz drveta iz tog šumskog područja bio vanredno težak i skup. Drvo se moralo prebacivati iz jednog gravitacionog područja preko vododijelnice u drugo gravitaciono područje (Krivajski bazen), što je zahtijevalo izgradnju žičane željeznice duge blizu 1 km, pored cijele mreže internih šumskih pruga na području Trstionice i planine Zvijezde<sup>43</sup>.

Zakupnina za krivajsku prugu nije ulazila u zemaljski budžet, nego je bila ulagana kod Priv. zemaljske banke za Bosnu i Hercegovinu, tako da je donosila kamate i vodila se u evidenciji kao poseban fond («Zavidovići - Fondsgleder»), iz koga su uplaćani anuiteti Steinbeissu. Tek početkom 1913. godine donesena je odluka o ukidanju ovog fonda i preuzimanju zatečenih sredstava u zemaljsku kasu. Za vrijeme prvog svjetskog rata zakupnina za krivajsku prugu i anuiteti Steinbeissu bili su iskazani kao prihodi, odnosno izdaci u zemaljskom budžetu<sup>44</sup>.

Primjer finansiranja izgradnje krivajske šumske željeznice najbolje ilustruje u kakve se je složene finansijske i poslovne transakcije upuštao Kállay da bi pribavio potrebna novčana sredstva. Zemaljska uprava mogla je jednostavnije doći do novca za prugu da je sama izravno podigla jedan bankarski zajam. Na taj način bi se izbjeglo i davanje posebnih poslovnih ustupaka Steinbeissu, Eissleru i Ortliebu. Međutim, u tom slučaju bilo bi nužno pribaviti saglasnost vladâ, kao i zakonodavnih tijela obiju država Monarhije. Kállay je pak nastojao, koliko je god to moguće, da izbjegne njihovo uplitanje, koje je moglo dovesti u pitanje ostvarenje njegovih planova. Stoga je on iznalazio druga, komplikavnija rješenja, plaćajući to koncesijama na račun zemaljskog erara. To je još jedan dokaz o negativnom uticaju dualističkog sistema na vođenje privredne politike u Bosni i Hercegovini.

Eksploataciono područje Eisslera i Ortlieba protezalo se je istočnije od Kusača, pa se 1913. godine imalo u vidu produženje šumske željeznice do Stopâ u klancu Žepe. S obzirom na vojno-

<sup>42</sup> ABH ZMF BH Nr. 6293/1900.

<sup>43</sup> Kao napomena 20.

<sup>44</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 1076/1914. O regulisanju plaćanja zakupnine za krivajsku prugu vidi: J. Lakatoš i A. Despić, op. cit., str. 19.

strateški značaj pruge, za to je bio zainteresovan i tadanji zemaljski poglavar i vojni zapovjednik u Bosni i Dalmaciji FZM Potiorek<sup>45</sup>. Nakon ovog produženja ukupna dužina pomenute pruge dosegla je 133,05 km, ali su pored nje kao glavne linije u Eisslerovom i Ortliebovom ugovornom području bila još 143 km odvojnih linija, tako da je prema podacima iz 1916. godine ukupna dužina šumskih željeznica u tom području iznosila 276,61 km, i na njima je bila moguća upotreba parne vuče. Ukupna vrijednost svih investicija u saobraćajna i transportna sredstva (šumske željeznice, vozni park, žičaru dugu 980 m. točila i puteve za izvlačenje drveta) iznosila je 9 miliona kruna<sup>46</sup>. Posebno ćemo spomenuti onaj krak šumske željeznice koji se odvajao kod Careve Čuprije od glavne linije u dolini Krivaje prema Dubošćici, gdje se nalazio rudnik kromne rudače rudarske zadruge »Bosnia«. Ovaj željeznički krak, kao i krivajska pruga, služio je i za izvoz rude iz rudnika u Dubošćici<sup>47</sup>.

Zavidovići su, međutim, bili ishodište još jedne šumske željeznice, koja je vodila u područje Gostovića. Ovo šumsko područje eksploatisalo je Gregersonovo šumsko-industrijsko d. d., osnovano 1898. godine kao nasljednik firme Gregerson i sinovi iz Budimpešte. Društvo je imalo pilanu u Zavidovićima, a i pruga je bila njegovo vlasništvo<sup>48</sup>. Ukupna dužina šumskih kolosijeka u Gregersonovom ugovornom području krajem 1916. godine iznosila je 70,21 km, od čega je na glavnu liniju sa lokomotivnom vučom otpadalo 37,20 km. Vrijednost investicija u šumsku prugu zajedno sa voznim parkom, 12,5 km suhих točila i 1,5 šumskog puta iznosila je 2,250.000 kruna<sup>49</sup>.

Na magistralnu liniju u dolini rijeke Bosne nadovezivala se je i šumska željeznica koja je pripadala firmi Buttazoni i Venturini d. d. Pruga je od Ilijaša, gdje se je nalazila jedna od pilana preduzeća, vodila uz rječicu Misoču, desnu pritoku Bosne, u ugovorno područje firme koje su činile šume Misoča. Dužina glavne linije ove šumske željeznice dosegla je 37 km, a osim nje izgrađeno je i 7 km sporednih kolosijeka<sup>50</sup>.

Mahmudbeg Fadilpašić & comp, kupili su 1911. god. na licitaciji eksploataciono područje Nemilu. Ubrzo poslije toga osnovano je Trgovačko a. d. »Bosna«, na koje je prenesen ugovor o eksploataciji nemilskog regiona zaključen sa konzorcijem Fadilpašića & comp.

<sup>45</sup> KA MKSM Sep. Fasz. 93 Persönliche Vormenkungen Potioreks XXI vom 15 August 1913.

<sup>46</sup> Kao napomena 27.

<sup>47</sup> J. Lakatoš i A. Despić, op. cit., str. 76.

<sup>48</sup> Ibidem, str. 34.

<sup>49</sup> Osim na glavnoj liniji, parna vuča je iskorišćavana i na 17,01 km odvojnih pruga i 0,21 km pretovarnog kolosijeka, tj. na ukupno 58,21 km pruge. Na ostalih 12 km pruge iskorišćavana je gravitaciona sila za prevoz drveta. Kao napomena 27.

<sup>50</sup> J. Lakatoš i A. Despić, op. cit., str. 32, 33; up. Bericht... 1914 bis 1916, str. 294—295.

Novo društvo je izgradilo pilanu u Begovu Hanu kod Žepča i počelo u tom području graditi šumske pruge<sup>51</sup>, koje su prema podacima iz 1916. imale 13,10 km kolosijeka<sup>52</sup>.

Osim kratke lokalne erarne pruge Ilidža — Banja Ilidža (1,3 km), izgrađene 1892. godine, od glavne željezničke linije, koja vodi prema jugu od Sarajeva preko Ivan-sedla, odvajalo se je nekoliko relativno kraćih šumskih željeznica. To su najprije bile pruge Ilidža — Kobiljdol (Kasindol) i igmanska pruga, kojima se služila italijanska firma Giuseppe Feltrinelli & comp. eksploatišući šume u okolini Sarajeva. Ova firma je docnije prenijela težište svoje djelatnosti na istok, u područje Sjetline<sup>53</sup>. Firma Feltrinelli je 1896. godine otkupila pilanu u Hadžićima od firme Hofmann i Grünsfeld, a dvije godine kasnije podigla je veliko pilansko postrojenje u Kobiljdolu. Ona je izgradila vlastitu željezničku prugu od Ilidže do Kobiljdola, kao i jedan krak pruge koji je vodio od podnožja Igmana kod Hrasnice do pomenute pruge Ilidža — Kobiljdo<sup>54</sup>. U području Kobiljdola i Krupe kod Pazarića, gdje je firma Feltrinelli takođe posjedovala pilanu, bilo je ukupno 9 km pruge na parni pogon i 4 km ostalih kolosijeka<sup>55</sup>.

Šumska pruga koja je vodila od Hadžića do Velikog polja na Igmanu (19,32 km) izgrađena je o trošku zemaljskog erara. Ona je služila za izvoz drveta izrađivanog u erarnoj režiji i prodavanog, na osnovu dugoročnog ugovora, firmi Feltrinelli za alimentiranje njene pilane u Hadžićima. To je, u stvari, bila koturača sa drvenim tračnicama (Rollbahn), kojom su prazni vagoneti izvlačeni uz brdo pomoću animalne snage, a spuštani niz brdo gravitacijom<sup>56</sup>.

Erar je izgradio i kolosijek koji se odvajao kod Raštelice od glavne pruge i služio za izvlačenje ogrevnog drveta sa Ivan-planine<sup>57</sup>. Šume na Ivan-planini iskorištavala je i »Jela d. d. za eksploataciju i eksportiranje drveta«, koja je 1911. godine naslijedila firmu Rafael Z. Finci & comp. Preduzeće je posjedovalo pilanu u Tarčinu i u svom ugovornom području imalo krajem 1916. godine 17 km željezničke pruge<sup>58</sup>.

<sup>51</sup> Kao napomena 20.

<sup>52</sup> Kao napomena 27.

<sup>53</sup> J. Lakatoš i A. Despić, op. cit., str. 33.

<sup>54</sup> Kao napomena 20.

<sup>55</sup> L. Dimitz, op. cit., str. 258—259. S druge strane, prema zvaničnim podacima krajem 1916. godine u cijelom ugovornom području firme Feltrinelli, i to na terenu šumskih kotara: Ilidža — Kobiljdol, Hrasnica — Igman, Pale — Bistrica, Sjetlina — Vrh-Prača bila su ukupno 53,53 km šumskih pruga, a od toga 32,53 km na parnu vuču. Kao napomena 27.

<sup>56</sup> Kao napomena 20.

<sup>57</sup> Prema L. Dimitzu (op. cit., str. 258—259), dužina ovog kolosijeka iznosila je 7,69 km.

<sup>58</sup> Kao napomena 27; up. J. Lakatoš i A. Despić, op. cit., str. 29.

Takođe i pruga Doboj — Simin-Han dobila je vremenom odvojne krakove. Tako je 1898. godine izgrađena 6 km duga lokalna željeznica od stanice Karanovac do Gračanice. Pruga je bila vlasništvo zemaljskog erara i nalazila se organizaciono u sklopu bosanskohercegovačkih zemaljskih željeznica. Služila je za redovni teretni i putnički saobraćaj<sup>57</sup>.

S druge strane Spreče firma Fischer, odnosno kasnije firma Liska i Fischer počele su izgrađivati osamdesetih godina šumsku prugu na parni pogon od Petrova Sela do Ozren-planine. Prugom je izvlačena pilanska oblovinina za snabdijevanje pilane u Puračiću, a docnije i pilane podignute 1889. u Petrovu Selu. Dužina ove pruge sa ograncima dosegla je kasnije 21 km.<sup>60</sup>

Od Živinica vodila je druga privatna željeznica u šumsko područje Oskova — Gostilja, koje je eksploatisala firma Moritz Liska. Liska je 1906. godine postao vlasnik pilane u Živinicama (14 km od Tuzle) naslijedivši »Ugarsko d. d. za drvarsku industriju«, osnovano mađarskim kapitalom<sup>61</sup>. Ukupna dužina kolosijekâ šumske željeznice kojima se koristila ova firma iznosila je pred konac austrougarske uprave 41 km, od čega je 26 km otpadalo na glavnu liniju, 11 km na odvojne linije, a ostatak na pretovarne ili takve kolosijeke koji nisu bili podesni za parnu vuču<sup>62</sup>.

I na željezničku liniju Lašva — Travnik — Bugojno, izgrađenu 1894. godine, nadovezano je nekoliko šumskih željeznica. To su u prvom redu bile erarne režijske pruge šumskih uprava u Busovači (9,98 km na parnu vuču i 26,36 km ostalih kolosijeka) i Han-Kompaniji (9 km, od toga 5 km na parnu vuču)<sup>63</sup>. Osim njih, spomenućemo još i šumsku željeznicu firme »Ugar« (16,70 km, od toga 9 km na parnu vuču)<sup>64</sup>. Ovo preduzeće su 1912. godine osnovala braća Hagenbucher kao dioničko društvo, koje je u Turbetu kod Travnika podiglo parnu pilanu<sup>65</sup>.

Pored svoje prvenstveno političko-strateške važnosti za Monarhiju, željeznička pruga od Sarajeva do granice Srbije i Novopazarskog Sadžaka služila je i za izvoz drveta iz ovog šumom bogatog dijela istočne Bosne. U blizini pruge podignute su privatne pilane na Palama, u Sjetlini, Ustipračići i Dobrunu, koje su imale duže i kraće šumske, odnosno industrijske kolosijeke. Tako npr.

<sup>57</sup> Bericht 1906, str. 587; troškovi izgradnje ove lokalne željeznice iznosili su 175.000 kruna. Bericht 1907, str. 189.

<sup>60</sup> Kao napomena 20; up. J. Lakatoš i A. Despić, op. cit., str. 32; Bericht 1914 bis 1916, str. 294.

<sup>61</sup> Kao napomena 20.

<sup>62</sup> Kao napomena 27.

<sup>63</sup> Bericht 1911, str. 136; up. L. Dimitz, op. cit., str. 258—259.

<sup>64</sup> Kao napomena 27.

<sup>65</sup> J. Lakatoš i A. Despić, op. cit., str. 29.

pilanu u Dobrunu podigla je 1906. god. »Drvena industrija d. d. Gustav Mechtersheimer«. Preduzeće je eksploatisalo šume oko Višegrada i u tom području imalo je pred prvi svjetski rat 32 km šumskih kolosijeka<sup>66</sup>. Firma Feltrinelli, koja je posjedovala pilanu u Sjetlini, imala je prugu za dopremu drveta iz okolnih šuma koje su spadale u njeno ugovorno područje. Dužina ove pruge iznosila je krajem 1910. godine 16,35 km.<sup>67</sup>

Najdužu mrežu šumskih željeznica u zemlji izgradila je tokom vremena firma Steinbeiss u zapadnoj Bosni. Bavarski poduzetnik Otto Steinbeiss započeo je eksploataciju šumskih područja oko rijeke Sane na osnovu Ugovora sa zemaljskom upravom, zaključenog 1892. godine na rok od 20 godina. Ugovorom iz 1899. godine Steinbeissu je produžena koncesija na daljih 10 godina i prošireno područje njegove djelatnosti na nove šumske komplekse<sup>68</sup>. Prema pomenutim ugovorima, firma je imala pravo sječe drveta na Crnoj Gori, Šatoru, Staretini, Vijencu, Lunjevači, Crvljivici, Klekovači, Osječanici i Grmeč-planini<sup>69</sup>. Steinbeissovo eksploataciono područje zahvatilo je početkom XX vijeka površinu od 45.000 hektara, sa drvnom masom od 18 miliona kubnih metara. Steinbeiss je svoje veliko preduzeće 1900. godine pretvorio u akcionarsko društvo<sup>70</sup>. U junu 1913. godine zemaljski erar je postao vlasnik 93% dionica društva<sup>71</sup>, pošto je prethodno savladan otpor ugarske vlade da se izvrši njihov otkup.

Steinbeiss je podigao dvije velike pilane, i to jednu u Dobrljinu, a drugu u Drvaru. Položaj pilana bio je određen transportnim prilikama. Posječeno drvo iz sjevernog dijela Crne Gore spuštalo se na Ribničku rijeku i dalje niz Sanu, koja je preuzimala drvo sa Grmeča, pa zatim od Bosanskog Novog Unom do Dobrljina. Međutim, drvo iz južnog dijela Crne Gore bilo je upućeno na kopnen transport u pravcu Unca, na kome se nalazila pilana u Drvaru<sup>72</sup>, a na istom mjestu Steinbeiss je podigao i tvornicu celuloze. Dvije trećine drveta prerađivano je u Drvaru, a ostalo u Dobrljinu<sup>73</sup>.

<sup>66</sup> Vidi napomenu 27.

<sup>67</sup> Bericht 1911, str. 138; up. Bericht 1914 bis 1916, str. 294—295.

<sup>68</sup> Sumarni izvještaj..., str. 43; H. Kapidžić, Bilinski i Štajnbajsovo preduzeće u zapadnoj Bosni, Glasnik II, str. 215.

<sup>69</sup> ABH ZMF Pr BH Nr. 338/1900.

<sup>70</sup> H. Kapidžić, Bilinski i Štajnbajsovo preduzeće..., Glasnik II, str. 215; P. F. Sugar, op. cit., str. 137, 138.

<sup>71</sup> J. Lakatoš i A. Despić, op. cit., str. 21—23; up. P. F. Sugar, op. cit., str. 138.

<sup>72</sup> Up. L. Dimitz, op. cit., str. 238, 239.

<sup>73</sup> KA MKSM Sep. Fasz. 93. Persönliche Vormerkungen Potioreks XVII von 17 Juni 1913.

Dok je drvena građa iz Dobrljina prevožena ugarskim željeznicama na Rijeku, firma je izgradila vlastitu željezničku prugu kojom je iz Drvara transportovala građu do Knina, a odatle austrijskom normalnom željeznicom do Šibenika. Iz Drvara Steinbeissova željeznica vodila je u dubinu eksploatacionog područja firme preko Oštrinja do Srnetice, odakle je njena trasa skretala prema Jajcu i pred prvi svjetski rat doprla do Čardaka.

Da bi osigurao nesmetanu dopremu drveta i rad pilane u Dobrljinu i učinio je u tom pogledu nezavisnom od nesigurnog vodostaja Sane i Une, Steinbeiss je 1913. godine dobio odobrenje zemaljske uprave da svoju željeznicu produži od Srnetice do Prijedora. Ovaj priključak na normalnu željezničku liniju Banja Luka — Dobrljin bio je gotov 1914. godine. Tako su Steinbeissove šumske pruge vremenom izrasle u posebnu zapadnobosansku uskotračnu željezničku mrežu, koja je imala i svoj širi privredni, politički i vojni značaj<sup>74</sup>. Naročito je uspostavljanje željezničke veze sa Dalmacijom putem pruge Prijedor — Srnetica — Knin dobilo u nastupajućim ratnim zbivanjima veliku stratešku važnost. Strateški razlozi su takođe usloveli da firma 1915. godine, po nalogu i o trošku vojnih vlasti, pristupi i produženju svoje željeznice od Čardaka do Jajca i tako je poveže sa prugom Lašva — Jajce<sup>75</sup>. Međutim, kao i izgradnja linije Srnetica — Prijedor (1913—1914), i produženje željezničke pruge od Čardaka do Jajca (1915. godine) izazvalo je političke teškoće i otpor ugarske vlade, koja je u ovim gradnjama vidjela stvaranje novih željezničkih veza u korist austrijske polovine Monarhije i narušavanje postojećih odnosa i postignutih sporazuma o gradnji novih bh. - željeznica na štetu Ugarske.

Troškovi izgradnje Steinbeissove pruge Knin — Prijedor i njenog kraka do Jajca iznosila su, prema P. F. Sugaru, ukupno 13,600.000 kruna<sup>76</sup>. Izgleda vjerovatno da se ova cifra ne odnosi samo na pomenute glavne linije nego i na odvojke, tj. na cjelokupnu Steinbeissovnu željezničku mrežu, s obzirom na to da su prema zva-

<sup>74</sup> Vidi: Ф. Хауптман, Борба за босанско жељезо..., Годишњак X, str. 183. i dalje.

<sup>75</sup> HHStA PA rot 637 C. d. M. VIII/c-13; up. Краус, op. cit., str. 188; Zv. Jelinović, op. cit., str. 156—157.

<sup>76</sup> Sugar pogrešno navodi da se radi o pruzi Drvar — Jajce (142 km) i Prijedor — Knin (233 km), iskazujući da njihova ukupna dužina iznosi 375,3 km. (P. F. Sugar, op. cit., str. 137, 234). U stvari, može biti govora jedino o pruzi Prijedor — Srnetica — Knin (232 km) i Srnetica — Jajce (105 km), sa ukupnom dužinom od 337 km. Prva pruga je imala najveći uspon 30 ‰, a druga 25 ‰, dok su obje pruge imale isti minimalni radijus od 50 m (А. Оровић, op. cit., str. 334, 335).

ničnom izvještaju zemaljske uprave ukupne investicije u željezničke i druge komunikacije i transportna sredstva u ugovornom području firme iznosile krajem 1916. godine 14 miliona kruna<sup>77</sup>.

Osim Steinbeissove željezničke mreže, u zapadnoj Bosni izgrađene su šumske željeznice i na području planine Kozare, koja je u pogledu eksploatacije bila podijeljena na dva dijela. Zapadni dio eksploatisala je firma »Una«, koju je 1901. godine osnovao mađarski kapital. Ona je posjedovala pilanu u Bosanskoj Dubici i izgradila je šumsku željezničku prugu koja je vodila uz dolinu rijeke Mošćanice do sedla kod Pašinog konaka, a odatle se spuštala u dolinu rijeke Mlječnice (37,5 km). Istočni dio Kozare eksploatisale su razne firme (Johan Brabetz iz Praga, M. Ziliani iz Padove, Societa anonima iz Padove i dr.). Za eksploataciju ovog dijela Kozare podignuta je još 1882. godine pilana u Donjim Podgradcima i zatim izgrađena šumska željeznička pruga koja je povezivala, s jedne strane, pilanu u Podgradcima sa šumom (11,7 km.) , a s druge strane, istu pilanu sa obalom Save kod Bosanske Gradiške (21 km)<sup>78</sup>.

Pri kraju austrougarske uprave, koncem 1916. godine, u ugovornim područjima svih firmi koje su tada u Bosni i Hercegovini eksploatisale šumu bilo je ukupno 1.219,40 km šumskih pruga. Od toga je 993,62 km otpadalo na pruge sa lokomotivnom vučom, i to 594,02 km na glavne, 390,29 km na odvojne linije i 9,3 km na pretovarne kolosijeke. Šumskih pruga na kojima se nije iskorišćavala

<sup>77</sup> Prema istom izvještaju u ugovornom području firme Steinbeiss bilo je krajem 1916. godine ukupno 425,40 km pruga, od toga 345,40 km sa parnom vučom, a ostalih 80 km na gravitacioni pogon (kao napomena 27). Inače, podaci o dužini cjelokupne Steinbeissove željezničke mreže koje nam pružaju pojedini izvori veoma se međusobno razlikuju. Tako je nakon obilaska Steinbeissova područja sredinom 1913. godine, dakle prije dovršenja pruge Srnetica — Prijedor, zemaljski poglavar Potiorek pisao da željeznička mreža firme obuhvata 400 km pruga, računajući pri tom i provizorne kolosijeke. (KA MKSM Sep. Fasz. 93. Persönliche Vormerkungen Potioreks XVII vom 17 Juni 1913.) Međutim, nekoliko mjeseci ranije zajednički ministar finansija Bilinski naveo je u svom elaboratu da je Steinbeiss izgradio 500 km željezničkih pruga. (H. Kapidžić, Bilinski i Stajnbajsovo preduzeće... Glasnik II, str. 215.) U izvještaju zemaljske uprave za 1911. godinu stoji čak da je do kraja 1910. godine firma Steinbeiss izgradila na području šumske uprave Drvar i Ključ ukupno 321,4 km pruga sa parnom vučom i 796 km odvojnih linija na gravitacioni pogon (Bericht 1911, str. 138). J. Lakatoš i A. Despić (op. cit., str. 27) pišu 1924. godine da preduzeće koje je naslijedilo Steinbeissa uz 337,5 km glavnih pruga (Prijedor — Srnetica — Knin i Srnetica — Jajce) ima i 400 km šumskih pruga. Vjerujemo da ove razlike velikim dijelom potiču od toga u kojoj su mjeri obuhvaćeni provizorni šumski kolosijeci. Isto tako, nastaje određena razlika ako se uzimaju samo pruge u ugovornom području firme u Bosni, a ne i pruga koja je pripadala preduzeću izvan zemaljske granice (zemaljska granica — Knin).

<sup>78</sup> Kao napomena 20; up. Bericht 1914 bis 1916, str. 294—295. Za orijentaciju prilikom izrade cijelog ovog prikaza šumskih željeznica izgrađenih za vrijeme austrougarske uprave korisno mi je poslužila i definitivno nedovršena karta šumskih željeznica u Bosni dipl. inž. Reimara Holzingerera iz Beča. Autor mi je dao kartu na uvid, pa se koristim ovom prilikom da mu se zahvalim.

parna vuča bilo je ukupno 225,84 km, od čega je 113,20 km otpadalo na glavne i 114,64 km na odvojne linije. Vrijednost svih dotadanih investicija u transportna sredstva i naprave (šumske željeznice, vozni park, puteve, žičare, točila i dr.) u područjima koja su eksploatisala preduzeća drvne industrije iznosila je 35,091.000 kruna<sup>77</sup>.

Međutim, dužina svih šumskih pruga koje su bile izgrađene za vrijeme austrougarske uprave bila je znatno veća nego što to pokazuje njihovo stanje iz 1916. godine. Važno je istaći da su po završetku eksploatacije određenog kraja provizorni kolosijeci bili demontirani. U tom smislu mogu se protumačiti i zvanični podaci da su do kraja 1910. godine privatne firme u svojim šumskim područjima izgradile 795,64 km željezničkih linija na parnu vuču (od toga 510,25 km glavnih linija i 248,26 km odvojnih) i 1.245,32 km pruga na gravitacioni pogon. U isto vrijeme su i šumske uprave izgradile 15,55 km pruga na parni i 80,48 km pruga na gravitacioni pogon. Investicije šumskih uprava zemaljskog erara u šumske komunikacije i transportna sredstva njihovih režijskih pogona iznosile su do kraja 1910. godine 1,696.616,92 krune<sup>78</sup>. Tome treba dodati da je i od 1910. godine do početka prvog svjetskog rata nastavljena intenzivna izgradnja privatnih šumskih željeznica. Mada ne možemo ustanoviti ukupnu visinu sredstava uloženih u izgradnju šumskih željeznica za vrijeme austrougarske vladavine, ipak možemo konstatovati da se na njih odnosi daleko najveći dio investiranog kapitala u šumske komunikacije i transportna sredstva.

<sup>77</sup> Kao napomena 27.

<sup>78</sup> Bericht 1911, str. 136—139; up. Sumarni izvještaj..., str. 42. S druge strane, već krajem 1906. godine, kada je bila izgrađena željeznička pruga od Sarajeva do istočne granice, uskotračna željeznička mreža u Bosni i Hercegovini kojom je upravljala Direkcija bosansko-hercegovačkih državnih željeznica bila je duga 999,9 km. Ona je obuhvatala ne samo linije Bosansko-hercegovačkih državnih željeznica (911,6 km), nego, kako smo to već pominjali, takođe i prugu Podlugovi — Vareš, koja je bila vlasništvo Vareškog željezno-industrijskog D.D., rudarsku željeznicu Vogošća — Ivančići, dvije kratke lokalne pruge: Ilidža — Banja Ilidža i Karanovac — Gračanica — Kamenolom, gradski električni tramvaj u Sarajevu i veći broj kratkih industrijskih kolosijeka (vidi Bericht 1907, str. 188—190). Dužina ove mreže samo je neznatno povećana u sljedećim godinama austrougarske uprave za nekoliko kilometara industrijskog kolosijeka. Tako je ona krajem 1910. godine iznosila 1002 km. (Kalmann, op. cit., str. 468.) Osim toga, u Bosni i Hercegovini bilo je pred prvi svjetski rat 111,5 km normalnotračne pruge. Od toga je 104,3 km otpadalo na liniju Dobrljin — Banjaluka, 0,7 km na kolosijek do fabrike duhana i 2 km na kolosijek do ugljenokopa u Banjaluci, 3,6 km na vezu između Slav. Broda i Bos. Broda, te 0,9 km na lokalnu prugu Gunja — Brčko (Bericht 1907, str. 188). Iz okvira željezničkog programa usvojenog pred prvi svjetski rat izgrađena su do 1918. godine 34 km normalnotračne pruge od Bos. Novog do Bos. Krupе И. О р о в и н, op. cit., str. 335).

## ZUSAMMENFASSUNG

### **DER EISENBAHNBAU IN BOSNIEN UND DER HERZEGOWINA IM LICHT DER ÖSTERREICH-UNGARISCHEN POLITIK VON DER OKKUPATION BIS ZUM ENDE DER KÁLLAY-ÄRA**

Der Autor hat zuerst einen umfassenden Überblick über den Werdegang der Pläne zwecks Realisierung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Habsburgermonarchie und der Türkei bis zum Berliner Kongress gegeben, wobei er sich besonders mit den österreich-ungarischen Gegensätzen befasst, die sich beim Realisierungsversuch des Bauplans der Hauptverkehrslinie der Eisenbahn, welche über Bosnien führen sollte, ergaben. Österreich wollte durch die Südbahn über die Route Sisak — Dorbljin nach Banja Luka gelangen und dann weiter über Sarajevo bis Kosovska Mitrovica, während Ungarn die Verbindung über sein Gebiet nach Beograd und gegen Süden längs des Tals der Morava beziehungsweise über Brod und Sarajevo in Bosnien forsierte. Die ungarischen Interessen spielten eine bedeutende Rolle in den Schritten, die von Andrassy unternommen wurden, während anderseits in der österreichischen Öffentlichkeit eine längere Zeit ein Dilemma herrschte bezüglich zweckmässigster Richtung der Eisenbahnverbindung mit Orient. Ansonsten wurde Bosnien in den österreich-ungarischen Verkehrsplänen und der Politik bis zur Okkupation vorzugsweise als mögliches Transitgebiet auf dem Wege nach Osten betrachtet, während das unmittelbare ökonomische Interesse, eine Eisenbahnverbindung zwischen der Monarchie und Bosnien zu realisieren, sekundär war.

In der neuen politischen Konstellation nach dem Berliner Kongress wurde der Bau einer Eisenbahnverbindung mit Saloniki und Istanbul über Serbien ein unmittelbares Ziel der österreich-ungarischen Politik, während das Eisenbahnbaurecht durch den Sandtschak Novi Pazar nur für die Zukunft eine Bedeutung haben könnte. Aber hinsichtlich der entstandenen Schwierigkeiten und der Ungewissheit in Bezug auf die Realisierung der Eisenbahnlinie längs des Morava-Tals hörte man in der österreichischen Öffentlichkeit auch Stimmen, welche den Bau der bosnischen Linie verlangten, und so

wurde die Polemik über die günstigste Richtung der Verbindung mit dem Orient wieder belebt. Das hat bei den Ungarn Befürchtungen hervorgerufen, dass sie dabei nicht beachtet würden und in bedeutendem Masse die Formulierung der ungarischen Politik gegenüber dem Eisenbahnlinienbau auf dem ungarischen Territorium in Richtung Bosnien beeinflusst. Es ist interessant zu bemerken, dass der damalige österreich-ungarische Kriegsminister Bylandt-Rheydt keine klare Vorstellung über die Wichtigkeit oder Unwichtigkeit einer Eisenbahnverbindung über Sandtschak hatte, während der Aussenminister Andrássy in seinen Urteilen schwankte.

Das Problem des Baues der anschliessenden Eisenbahnlinien von Sisak, bzw. Osijek und Dalj, wo damals die Bahnverbindungen endeten, nach Dobrljin, bzw. Brod, stellte eine besondere Episode in der österreich-ungarischen Eisenbahnpolitik dar, und verflocht sich mit den grundlegenden Fragen der Balkanpolitik der Doppelmonarchie und den Verhältnissen zwischen Österreich und Ungarn.

Gelegentlich einer Diskussion die zwischen der österreichischen und ungarischen Regierung im Frühling 1879 über die Handels- und Eisenbahnabmachung mit Serbien geführt wurde, versuchte die österreichische Regierung ihre Zustimmung für die Unterhandlungen über die serbische Eisenbahnkonvention von der Konzessionerteilung der Südbahn für die Linie Sisak — Dobrljin abhängig zu machen. Obwohl an der Herstellung dieser Eisenbahnverbindung das Militär sowie der Kaiser selbst insistierten, haben die Ungarn erst nach der Sicherstellung der Haupteisenbahnverbindung über Beograd sowie den eigenen Interessen an dem Eisenbahnverkehr mit Rijeka, ihre Zustimmung gegeben. Die ungarische Regierung kam jedoch den Anforderungen der Militärbehörden entgegen und begann 1878 mit dem Eisenbahnbau Dalj — Brod, da sie der Ansicht war, dass die Eisenbahnlinie in Bosnata am besten den Verkehrs- und Handelsinteressen Ungarns entsprechen würde. Dabei trachtete sie vor allem danach, in Bezug auf Österreich, für sich für alle Fälle eine günstigere Verbindung mit dem Orient sicherzustellen, und beachtete damals weniger den unmittelbaren wirtschaftlichen Nutzen, den sie von der Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit Bosnien haben könnte. Zum Zeitpunkt der Okkupation hatte der Agrarstaat Ungarn, der sich erst an der Schwelle einer intensiven industriellen Entwicklung befand, für ein so unentwickeltes Agrargebiet, wie es Bosnien und die Herzegowina waren, überhaupt wenig ökonomisches Interesse.

Der ungarischen Regierung ist es gelungen, ihre Konzeptionen über die Realisierung der Eisenbahnverbindung sowohl mit dem Orient als auch mit Bosnien durchzusetzen. Sie hat dabei die Vorteile der geographischen Lage Ungarns — wie auch die innenpolitischen Schwierigkeiten in Zissleithanien nach dem Berliner Kongress, vollständig ausgenutzt.

Andererseits stellte die prinzipielle Zustimmung der ungarischen Regierung, Bosnien und die Herzegowina, Dalmatien und Istrien in

das gemeinsame Zollgebiet einzuschliessen, eine objektive Zession dem Interesse der österreichischen Industrie gegenüber dar, obwohl in diesem Fall von einer unmittelbaren Kompensation bei den Unterhandlungen über den ganzen Komplex der Balkanprobleme nicht die Rede sein kann. Als die ungarische Regierung endlich die Zustimmung für die Einbeziehung von Bosnien und der Herzegowina, Dalmatien und Istrien in das gemeinsame Zollgebiet gab, trachtete sie danach durch ihren Einfluss auf die Eisenbahnpolitik die ungarischen kommerziellen Interessen im voraus sicherzustellen.

Obwohl die Versuche der Ungarn, die Eisenbahnlinie im Bosnatale wie auch die Linie Dobrljin — Banja Luka unter ihre Verwaltung zu nehmen, scheiterten, gelang es ihnen jedoch, den grössten Teil der bosnischen Ausfuhr nicht über Triest sondern über Rijeka (Fiume) zu leiten. Dazu haben sowohl der Eisenbahnbau Slavonski Brod — Sunja als auch die Arrangements der ungarischen Staatbahnen mit der Südbahn beigetragen.

Aber auch nebst Vorteilen, die Ungarn durch den Verkehr mit Bosnien gewann, war das Entwicklungsniveau des einen und des anderen Teils der Monarchie ein solches, dass die österreichische Industrie schon vom Anfang an die dominante Position auf dem bosnischen Markt hatte. Gewisse diesbezügliche Änderungen, die infolge der Entwicklung der ungarischen Industrie mit der Zeit vorgenommen sind, fanden in den allgemeinen Beziehungen der ungarischen Regierung gegenüber Bosnien und insbesondere in ihrer Verkehrs- und Tarifpolitik Nachklang.

Nach der Okkupation hat die Monarchie Verpflichtungen, verbunden mit Dauerinvestitionen erheblicher finanzieller Mittel, auf sich genommen. Sie hat sich aber mit Ausnahme einer kurzfristigen Zeitspanne unmittelbar nach der Landbesetzung und weiter bis kurz vor den ersten Weltkrieg darauf beschränkt, eigene Mittel nur für die Militärzwecke der Okkupation zu geben. Der Mangel an finanziellen Mitteln war der Grund, dass die ursprünglich provisorische Schmalspurbahn von Brod nach dem Süden die Hauptverkehrsline geworden ist, obwohl man gleich nach der Okkupation auch eine Normalspurbahn im Bosnien und der Herzegowina bauen wollte. So hat General Filipović das Angebot des Konsortiums der Creditanstalt, des Rotschilts und des Bauunternehmers Schwarz, für den Bau der Normalspurbahn Brod — Sarajevo, unterstützt. Der österreich-ungarische Generalstab plante den Bau einer vertikalen Normalspurbahnlinie Brod — Sarajevo — Mostar — Neum — und einer anderen horizontalen Sisak — Banja Luka — Sarajevo. Herzog von Württemberg, der ein umfangreiches Programm für den Bau der Kommunikationen in dem okkupierten Gebiet ausarbeitete, war der Ansicht, dass es besser gewesen wäre, anstatt einer schmalspurigen gleich eine normalspurige Bahn zu bauen. Er betonte die besondere Bedeutung einer Normalspurbahn, die vom Norden nach dem Süden das Land längs des Bosna- und Neretvatal durchziehen würde und gab ihr den Vorrang im Bezug auf die Linie längs des Vrbastals. Ambitiöse Baupläne der österreich-ungarischen

Militärbehörden, ein normalspuriges Eisenbahnnetz zu bauen, die unmittelbar nach der Okkupation entstanden sind, wurden nicht realisiert, weil man mit dem Eisenbahnbau in Bosnien und der Herzegowina auf Kosten der Monarchie nicht rechnen konnte und es auch nicht möglich war, einen privaten Bauunternehmer, der auf eigenes Risiko Eisenbahnlinien bauen würde, zu finden. In Bosnien und der Herzegowina konnten nur jene Eisenbahnlinien gebaut werden, die das Land selbst abzahlen könnte.

Das Gemeinsame Finanzministerium als obere Verwaltungsinstanz für Bosnien und die Herzegowina war gezwungen, sich auf die Entwicklung von finanziellen Ressourcen im Lande selbst zu orientieren, und zwar umso mehr, weil das Privatkapital schon eine längere Zeit kein entsprechendes Interesse für das okkupierte Gebiet hatte. Die Grundkonzeptionen einer solchen finanziellen und wirtschaftlichen Politik waren schon zu Anfang der Kállayschen Verwaltung genügend geklärt, erlebten aber ihre volle Affirmation in den folgenden Jahren des Kállay-Regimes.

Die Entwicklung des wirtschaftlichen Potentials Bosniens und der Herzegowina zu unterstützen, lag im Interesse der Monarchie, da sich dadurch die Kaufkraft in diesem Gebiet, das durch seinen Handel speziell bei der Einfuhr der industriellen Erzeugnisse ausschliesslich auf Österreich-Ungarn orientiert war, vergrösserte. Die ständige Zunahme des Handelsverkehrs mit der Monarchie stand in engstem Zusammenhang mit der Wirtschaftsentwicklung in Bosnien und der Herzegowina, und deshalb war die bosnisch-herzegowinische Okupationsverwaltung der Ansicht, dass die Förderung dieses Prozesses ihre wesentliche Pflicht darstellt.

Der wirtschaftlichen Aktivität der Kállayschen Verwaltung waren jedoch im voraus bestimmte Grenzen gesetzt, welche aus der untergeordneten politischen Lage Bosniens und der Herzegowina resultierten. Die wirtschaftliche Verwaltungspolitik war darauf gerichtet, dass das Land vorwiegend auf Ausnützung eigener Bodenschätze angewiesen war. Ihr Placement sollte teilweise im Land selbst, dessen Kaufkraft immer grösser wurde, und teilweise auf fremden Märkten sichergestellt werden.

Indem sie sich in der Wirtschaftspolitik vor allem auf die Ausnützung der Bodenschätze des Landes einstellte, orientierte sich die Kállaysche Verwaltung auf die sukzessive Eröffnung ihrer Ressourcen. Eine einträgliche Exploitation war bei der damaligen Entwicklung der Fördermittel nur durch den Bau der benötigten Eisenbahnverbindungen möglich. Deshalb stand der Eisenbahnbau wie auch die Tarifpolitik der Eisenbahn in der allgemeinen Wirtschaftspolitik Kállays an erster Stelle.

Parellel zum Bau der Hauptverkehrslinie im Neretvatal begann auch zur Kállayschen Zeit der Bau der Vizinalbahnlinien, die von der Linie im Bosnatale abzweigten, und in die benachbarten Bergau-, Industrie-, und Waldreviere führten. Der gemeinsame Finanzminister

Hofmann hat schon auf die wirtschaftliche Bedeutung des Baues solcher Kommunikationen hingewiesen. Kállay selbst hat den Vizinalbahnlinien eine besondere Bedeutung beigelegt.

In der Kállayschen Eisenbahnbaupolitik bis zum Ende des XIX. Jahrhunderts hatte seine Beurteilung über die ökonomische Bedeutung einzelner Bahnlinien für die Wirtschaft Bosniens und der Herzegowina eine entscheidende Rolle gespielt. Kállay war deswegen in allgemeinen nicht einverstanden, dass die Landesverwaltung die Kosten für den Bau einer Eisenbahn, die durch die peripheren Gebiete Westbosniens führte (z. B. Unalinie und andere Projekte), übernehmen soll, mit der Begründung, dass solche Linien unwichtige, wenig produktive Landesgebiete berühren würden.

Die ungarische Regierung hat jedoch, obwohl sie mit der Kállayschen Wirtschaftspolitik im allgemeinen einverstanden war, oft mit ihren konkreten Interventionen in entgegengesetztem Sinn gehandelt. Sie hat sich in erster Linie der Kállayschen Tendenz zur vollständigen Unabhängigkeit der bosnisch-herzegowinischen Verwaltung bei der Verfügung über die Landeseinnahmen und bei der Führung der Investitionspolitik widersetzt. Ihr Ziel war es, die Anwendung der bosnisch-herzegowinischen Budgetmittel für die Investitionszwecke zu beschränken, eventuelle Budgetüberschüsse zur Deckung der Okkupationskosten zu verwenden, und damit die Monarchie zu entlasten. Ein solcher Standpunkt war vor allem dadurch bedingt, dass das finanzielle und wirtschaftliche Potential Ungarns in weit grösserer Disproportion zu ihren politischen Pflichten und Ambitionen stand, als es der Fall mit Österreich war.

In der Eisenbahnnetzbaupolitik opferte Kállay gegen Ende seiner Verwaltung die Interessen Bosniens und der Herzegowina den aussenpolitischen und militär-strategischen Zielen der Monarchie. Durch den Bau von teuren und ein Defizit bringenden strategischen Linien (Gabela — Boka — Trebinje und die Ostlinie) gegen Ende des XIX. und zu Anfang des XX. Jahrhunderts wurde das Land finanziell schwer belastet. Diese Abweichung der Kállayschen Eisenbahnpolitik, die unter dem Einfluss der Entwicklung internationaler Verhältnisse stand, hatte weitgehende negative Folgen auf die Verwaltungstätigkeit in der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung, wie auch auf die Bildung von finanziellen Vorbedingungen für eine entscheidende Aktion bezüglich der Lösung der Agrarfrage, als dieselbe vor dem ersten Weltkrieg im akuten Stadium war. Der Eisenbahnbau in Bosnien und der Herzegowina ist ein drastisches Beispiel für den grossen Unterschied zwischen den politischen Ambitionen Österreich-Ungarns und dessen finanziellen Möglichkeiten. Obwohl das Endresultat der Kállayschen Finanzpolitik negativ war, gebührt Kállay das Verdienst, dass er in der Zwischenzeit, im Gegensatz zu den Intentionen der ungarischen Regierung, durch ständiges Überschreiten der niedriger als reell geplanten Budgeteinnahmen gewonnene Mittel des Landes in die Entwicklung des wirtschaftlichen Potentials Bosniens und der Herzegowina eingelegt hatte.

Eine besondere Bedeutung für die Kállaysche Wirtschaftspolitik hatte die gewonnene Selbständigkeit in der Verwendung der Landeseinnahmen, was durch die Regelung der Zahlungsart für Zinsen und Amortisationsanleihen der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen ermöglicht wurde. Dementsprechend war dem Problem in dieser Arbeit, sowie auch der Finanzierungsfrage des Eisenbahnbaues als einer der bedeutendsten Verwaltungsinvestitionen überhaupt, besondere Aufmerksamkeit gewidmet worden.

Österreich befasste sich nach dem Sturz des Taafschen Kabinetts 1893. immer mehr mit seinen eigenen innenpolitischen Problemen und war nicht imstande bis zur Bildung der Körberschen Regierung 1900. eine aktive Politik zwecks Festigung und weiterer Stärkung ihrer wirtschaftlichen Positionen in Bosnien und der Herzegowina zu führen. Sie befriedigte sich hauptsächlich mit den gewonnenen Vorteilen im Verhältnis zu Ungarn, die aus der Übermacht der österreichischen Industrieerzeugung hervorgingen. Deswegen kam es erst nach langen Unterhandlungen zur Übereinstimmung zwischen Kállay und der österreichischen Regierung und zwar nur bezüglich des Baues der Eisenbahnverbindung mit Dalmatien durch die Verlängerung der Linie von Bugojno bis Split, der Kállay eine grosse wirtschaftliche Bedeutung beilegte.

Im Unterschied zum damaligen österreichischen Interesse für Bosnien und die Herzegowina und den Bau neuer Eisenbahnlinien auf deren Gebiet formulierte die ungarische Regierung, vertreten durch den Präsidenten Bánffy im Oktober 1896. ein sehr ambitionöses Eisenbahnprogramm. Ihre Zustimmung für die Verlängerung der bosnischen Linie von Bugojno nach Split bedingte sie durch gewisse Tarifgarantien, sowie durch vorläufige Sicherstellung des Eisenbahnlinienbaues Banja Luka — Gradiška, Rijeka — Senj, Bihać — Novi, und durch eine Normalspurverbindung von Budapest bis Sarajevo, welche sich in seiner ganzen Länge unter der Tarifsouverenität der ungarischen Staatbahnen befinden sollte. So haben die Ungarn in der zweiten Hälfte des Jahres 1896. ihre seit mehr als einem Dezenium auferlegte relative Zurückhalten in Bezug auf den Eisenbahnbau in Bosnien und der Herzegowina aufgegeben. Sie haben unter neuen innen und aussenpolitischen Bedingungen, durch ihre Kompensationsanforderungen, die Politik der zugespitzten Verhältnisse mit Österreich wieder inisiert, wobei sie auch mit den Intentionen der bosnisch-herzegowinischen Verwaltung im Konflikt geraten sind.

Die ungarische Regierung war der Ansicht, dass die Linie Bugojno — Split den ungarischen wirtschaftlichen Interessen und insbesondere dem Handel mit der Stadt Rijeka schadet. Sie wurde trotz den geographischen Vorteilen Ungarns mit den bestehenden Eisenbahnverbindungen mit den okupierten Ländern und auch mit der Tarifpolitik der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen unzufrieden.

Nach der Ansicht der ungarischen Regierung sollte die Linie Budapest — Sarajevo auch durch das bosnischen Gebiet als Privateisenbahn gebaut werden. Die ungarische Regierung ging von dem Stand-

punkt aus, dass die neutrale Politik, die das Gemeinsame Finanzministerium in Bosnien und der Herzegowina führt, ungeeignet sei, die besonderen Bestrebungen Ungarns als wirtschaftlich schwächeren Organismus auf dem Verkehrsgebiet trotz seiner geographischen Lage, zu protegieren. Sie wäre sogar bereit, falls die ungarischen Anforderungen bezüglich der Linie Budapest — Sarajevo erfüllt würden, Österreich die Kompensation durch den Bau einer Linie durch das Lika-Gebiet zu geben.

Die österreichische Regierung äusserte sich, mit aller Entschiedenheit gegen den ungarischen Plan, da es für sie von besonderer Bedeutung war, dass die Linien auf dem okkupierten Gebiet, inwiefern sich dieselben nicht unter Militärverwaltung befanden, unter dem unmittelbaren und ausschliesslichen Einfluss und der Exploitation der Landesverwaltung bleiben. Nur auf solche Weise konnte man, nach der Meinung der österreichischen Regierung, die nötige Garantie geben, dass die Interessen beider Reichshälfte gleichberechtigt berücksichtigt werden.

Die ungarischen Anforderungen betreffts der Eisenbahnpolitik und das zunehmende Interesse für das Placement der Produkte der ungarischen Industrie auf dem okkupierten Gebiet erschienen gleichzeitig mit der wirtschaftlichen Problemen, die in den Beziehungen zwischen Österreich und Ungarn in den Vordergrund traten, sowie mit den Schwierigkeiten gelegentlich der Verhandlungen über die Verlängerung des Zoll- und Handelsbündnisses und des finanziellen Ausgleiches (1896-1898). Die Intensivierung der ungarischen Bestrebungen in Bezug auf Bosnien und die Herzegowina gegen Ende des XIX. Jahrhunderts ist die Komponente der politischen Bewegungen in Ungarn nach dem Sturz der Regierung des Grafen Koloman Tisza (1875-1890), die den Anfang einer neuen Epoche bezeichnet, deren Hauptmerkmale der Kampf um die wirtschaftliche und politische Selbstständigkeit Ungarns darstellt.

Das Staatspatronat über die Wirtschaft, sowie direkte aktive Unterstützung eigener Industrie und des Handels war von seiten der Staatsbehörden in Ungarn viel stärker ausgeprägt im Vergleich zu den Verhältnissen in Österreich. Dies kam auf eine besondere Art auch in dem Kampf um den bosnisch-herzegowinischen Markt insbesondere zu Anfang des XX. Jahrhunderts, nach der Annexion zum Ausdruck. In diesem Kampf zeigten die Ungarn wenig Rücksicht und Skrupel, sowohl ihrem österreichischem Partner gegenüber als auch den Interessen des bosnisch-herzegowinischen Ärars, was in Bezug auf die Eisenbahnpolitik gegen Ende des XIX. Jahrhundert schon genügend manifest wurde.

Die Zunahme der relativen wirtschaftlichen Bedeutung Ungarns wurde auch durch die Proportionsänderungen der politischen Macht in der Monarchie begleitet. Dazu hat auch besonders die relative Stabilität des politischen Systems in Ungarn beigetragen.

Ungarn nützte in vollem Masse die Vorteile seiner Lage nicht nur zwecks Gewinnung grösserer Konzessionen bei den Ausgleichsverhand-

lungen mit Österreich, sondern auch in dem Kampf zur Sicherstellung seiner wirtschaftlichen Positionen in Bosnien und der Herzegowina.

Kállay genehmigte an den bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen bedeutende Tarifbegünstigungen für den österreich-bosnischen, sowie für den ungarisch-bosnischen Verkehr und insbesondere für die ungarische Einfuhr, aber er war als Gemeinsamer Finanzminister und Chef der bosnisch-herzegowinischen Verwaltung nicht bereit eine bestimmte Grenze zu überschreiten. In Bezug auf die Tarifpolitik beharrte Kállay an seiner Konzeption von der Entwicklung der bosnischen Wirtschaft.

Obwohl das Verhältnis Österreichs und seiner Geschäftskreisen im Bezug auf Bosnien als einer Rohstoffquelle und einem Markt für die österreichischen Industrieprodukte im Grunde genommen ein Kolonialverhältnis war, sind jedoch die österreich-bosnischen wirtschaftlichen Gegensätze weniger als die ungarisch-bosnischen zum Ausdruck gekommen. Diese letzteren resultierten vor allem aus dem vorwiegend agrarischen Charakter beider Länder, Bosniens und Ungarns, wie auch aus der Struktur ihrer Industrien. Die ungarisch-bosnischen wirtschaftlichen Gegensätze wurden mit der industriellen Entwicklung Bosniens und der Herzegowina immer mehr evident.

Nebst den zugespitzten innenpolitischen Problemen musste sich die Monarchie gegen Ende des XIX. Jahrhunderts auch der ungünstigen aussenpolitischen Situation gegenüberstellen. Die Erhaltung von status quo auf dem Balkan schien nicht mehr möglich zu sein. Im Sommer 1896, befürchtete man in Wien vor dem Eintritt solcher Umstände, unter welchen Österreich-Ungarn zum Schutz ihrer Interessen und Positionen auf dem Balkan intervenieren müssten. Zwischen Kállay einerseits und dem Kriegsminister und Generalstabchefs andererseits bestand Übereinstimmung über die Notwendigkeit des Eisenbahnbaues von Sarajevo bis zur Ostgrenze. Der ungarische Premier Bánffy indess hat im Oktober 1896, als erster die alte Idee über den Eisenbahnbau bis Kosovska Mitrovica wieder aufgeworfen und zwar noch eher als der Generalstabchef von Beck ende Januar forderte, dass man mit den Eisenbahnstudien der Linie durch Sandžak-Novi Pazar beginne soll. Nach der Bánffyschen Konzeption sollte die Eisenbahnlinie Sarajevo — Mitrovica eine Verlängerung der normalspurigen Bahnlinie Budapest — Sarajevo sein, deren Bau im Rahmen der Kompensation für die Bahlinie Bugojno — Split verlangt wurde.

Obwohl schon damals auch Kállay überzeugt war, dass die Eisenbahnlinie Sarajevo — Mitrovica von grosser militärischer und wirtschaftlicher Bedeutung für die Monarchie wäre, war er jedoch nicht bereit im Namen der bosnisch-herzegowinischen Verwaltung die Baukosten des bosnischen Teils zu übernehmen, welcher Umstand hatte zur Folge, dass das Problem der Realisierung der Ostbahnlinie für eine gewisse Zeit nicht aktuell war. Dazu hat wesentlich auch die Tatsache beigetragen, dass die Militärbehörden den Eisenbahnbau nach Boka Kotorska in Bezug auf die Linie von Sarajevo nach Drina und Sandtschak Novi Pazar bevorzugten. Der Autor bemerkt, dass Kállay den

Eisenbahnhau in Richtung Boka Kotorska der Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Bugojno und Split bevorrechtigte und zwar in einer Situation, als die Ungarn durch ihre Kopensationsansprüche jede Möglichkeit ihrer Realisierung blockierten. Die Intervention des Herrschers und des Aussenminister Goluchowski, bezüglich eines gleichzeitigen Eisenbahnbaues nach Boka Kotorska wie auch einer Linie nach Split, blieb infolge der Rivalität zwischen Österreich und Ungarn ohne Resultat.

Obwohl es nach dem österreich-russischen Abkommen im Frühjahr 1897. über die Erhaltung des status quo auf dem Balkan zur Lockerung der internationalen Spannung kam, blieb die Monarchie auch nach der Beendigung der Kreta-Krise bei der Entscheidung, die Eisenbahnlinie nach Boka Kotorska zu bauen, die für alle Fälle der österreich-ungarische Positionen and der Südadria und nach Montenegro festigen sollte.

Noch während des Eisenbahnbaues von Gabela nach Boka Kotor-ska machte Kállay Ende März 1900. dem neuen Ministerpräsidenten der österreichischen Regierung Koerber und dem ungarischen Premier Szell einen Vorschlag bezüglich des Baues der Hauptverkehrslinie durch Bosnien und Sandtschak Novi Pazar sowie bezüglich der gleichzeitig aktuelisierten Frage der Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Bugojno und Split. Bei dieser Gelegenheit bezeichnete er die Realisierung des Projektes einer normalspurigen Eisenbahnlinsen Šamac—Sarajevo—Mitrovica als eine der bedeutendsten Aufgaben der ganzen Monarchie.

Der Autor konstatiert, dass das Kállaysche Eisenbahnprogramm in Zusammenhang mit früheren Plänen und Initiativen, die österreich-ungarische Eisenbahnpolitik auf dem Balkan im XX. Jahrhundert in wesentlichen Fragen antizipiert hat. Sowohl der Aussenminister Goluchowski als auch seine Nachfolger Aehrenthal und Berchtold trachteten danach die Grudintentionen dieser Politik zu realisieren. Diese Bestrebungen waren mit der Entwicklung der ganzen internationalen Situation auf Engste verbunden und stellten eines der wichtigsten Elemente der Balkanpolitik der Doppelmonarchie dar.

Als Kállay selbst die Frage Herstellung einer Eisenbahnlinie mit dem Osten, die durch Bosnien, als ein für die ganze Monarchie bedeutendes Objekt, führen sollte, vorlegte und dabei die Unterstützung durch die übrigen Faktoren erhielt, ging die ungarische Regierung des Ministerpräsidenten Szell noch einen Schritt weiter als die Bánffysche in ihrem negativen Verhältnis zu dem Eisenbahnbau von Bugojno nach Split. Sie war der Meinung, dass man diese Linie aus dem Bauprogramm völlig eliminieren sollte. So befand sich die österreichische Regierung von E. Koerber, im Unterschied zu der Badenschen, in einer Situation, dass, sie selbst die Kompensation fordert, und nicht mehr die ungarische Regierung. Aber die Umsände änderten sich auch in anderer Richtung. Das Koerbersche Ministerium hatte im Vergleich zu dem Verhalten der früheren Regierung in Österreich ein bedeutend aktiveres Verhältnis in Bezug auf das Bauproblem der Eisenbahnverbindungen im südlichen Teil der Monarchie und bestand beharrlich auf der Herstel-

lung einer Eisenbahnverbindung zwischen Split und Bugojno. Dies spricht auch von einer grösseren Aufmerksamkeit der neuen Regierung hinsichtlich der südslawischen Frage, die bisher in der österreichischen Politik vollkommen verenehnlässigt wurde.

Die österreich-ungarische Rivalität, wie auch der damalige Widerwille Ungarns an der Finanzierung des Eisenbahnlinienbaues in Bosnien und der Herzegowina auch selbst teilzunehmen, hatte zur Folge, dass 1900. nur der Entschluss über die Finanzierung des Baues einer schmalspurigen Eisenbahnlinie ab Sarajevo bis zur Ostgrenze zu Lasten des okkupierten Landes gefasst wurde. Die Frage der Finanzierung anderer Eisenbahnprojekte in Bosnien und der Herzegowina, worüber bei dieser Gelegenheit Übereinstimmung erzielt wurde (schmalspurige Eisenbahn Bugojno — Aržano und Normalspurbahn Šamac — Doboj) blieb damals offen, was auf ihr weiteres Schicksal einen entscheidenden Einfluss hatte.

Der in Bezug auf den Eisenbahnbau in Bosnien und der Herzegowina im Jahre 1900. realisierte Kompromis wurde durch die abgeschlossenen Abkommen beider Regierungen der Monarchie über die Fragen der Tarifpolitik im Verkehr der bosnisch-herzegowinischen Staatseisenbahnen und in dem Transitverkehr über Ungarn, begleitet. Ihre Grundintention war die neutrale Stellung der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen in Bezug auf den Verkehr mit Österreich und Unagn zu statuieren und den österreichischen Transit über Ungarn von der nachteiligen Auswirkung der ungarischen Tarifpolitik sicherzustellen. Indem der Autor die Entwicklung der Verhältnisse auf der tarifpolitischen Ebene auch im ersten Dezenium des XX. Jahrhunderts verfolgte, weist er darauf hin, wie sich die Ungarn in dem Konkurrenzkampf mit Österreich um den bosnischen Markt in erster Linie der Mittel der Verkehrs- und Tarifpolitik bedienen, die auch die bosnische Ausfuhr gefährdeten. Dabei befasste isch der Autor im allgemeinem mit dem Einfluss der Tarifpolitik auf die bosnisch-herzegowinische Wirtschaft.

Der Autor gibt zum Schluss eine kurze Übersicht des Baues der Wald-, Industrie-, und Bergbaueisenbahnlinien in Bosnien und der Herzegowina.

## IZVORI I LITERATURA

### IZVORI

#### a) Neobjavljeni:

##### **Haus-Hof-und Staatsarchiv, Wien (kratica HHStA)**

##### **Politisches Archiv (PA):**

I Cabinet des Ministers (C. d. M.)

XL Interna, Gemeinsame Ministerratsprotokolle

XL Interna, 208. Liasse IX A: Organisation Bosniens und der Herzegowina 1878—1882.

##### **Kabinettsarchiv:**

Ungarische Ministerratsprotokolle

Kabinettskanzleiakten (KZ)

Geheimakten

##### **Administrative Registratur (Adm. Reg.):**

F 19/18 Türkei 9, Serbien 3

F 34 SR 22

F 61

##### **Kriegsarchiv, Wien (KA):**

Kriegsministerium (KM), prezidijalna (Präs.) i opšta arhiva

Militärkanzlei Seiner Majestät des Kaisers und Königs (MKSM)

##### **Allgemeines Verwaltungsarchiv, Wien (AVAW)**

Ministerratspräsidium (MP)

##### **Verkehrsarchiv, Wien (VAW)**

Handelsministerium (HM) prezidijalna (Präs.) i opšta arhiva

Eisenbahnministerium, prezidijalna arhiva (Präs.)

##### **Arhiv Bosne i Hercegovine, Sarajevo (ABH)**

Protokolle der Sitzungen der Commission für Angelegenheiten Bosniens und der Herzegowina

Gemeinsames Finanzministerium, Abteilung Bosnien - Herzegowina — Zajedničko ministarstvo finansija (ZMF), odjeljenje za Bosnu i Hercegovinu, prezidijalna (Pr BH) i opšta arhiva (BH)

Privatregistratur (Priv. Reg.)

Landesregierung für Bosnien und der Herzegowina — Zemaljska vlada za Bosnu i Hercegovinu (ZV), prezidijalna arhiva (Präs)



b) Objavljeni:

- Reichsgesetzblatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Länder (kratica RGBL) 1880, 1881, 1884, 1885, 1886, 1889, 1892, 1894, 1895, 1896, 1902.
- Sammlung der für Bosnien und die Herzegowina erlassenen Gesetze, Verordnungen und Normalweisungen, 1878—1880. I Bd, Wien 1880.
- Glasnik zakona i naredba za Bosnu i Hercegovinu, 1914.
- Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Hauses der Abgeordneten des österreichischen Reichsrates IX, X, XI Session.
- Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses — IX, XI Session.
- Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Herrenhauses — XI Session.
- Bericht über die Verwaltung von Bosnien und der Herzegowina (kratica Bericht) 1906—1916.
- Bericht über die Verwaltung der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen im Jahre 1902 (isto 1904.), Sarajevo 1903, 1905.
- Die k. k. Bosnabahn in ihrer Entwicklung 1879—1889, Verlag der k. k. Bosnabahndirection, Sarajevo 1889.
- Стенографски извјештаји о сједницама Босанскохерцеговачког сабора (kratica Стен. извјештаји...) 1910—1914.
- Записник редовите IX пленарне сједнице Трговачке и обртничке коморе за Босну и Херцеговину држане 6. и 7. (19. и 20) јуна 1911. у дворани Коморе у Сарајеву, Сарајево 1911.
- Sumarni izvještaj Trgovačke i obrtničke komore za Bosnu i Hercegovinu o stanju obrta, trgovine i prometa njezina područja u godinama 1911. i 1912. Sarajevo 1913 (kartica Sumarni izvještaj...).
- Naše željezničko pitanje. Spomenica spljetske trgovačke i obrtničke komore za Visoko c.k. Ministarstvo trgovine. U Spljetu 1893.
- Compas, Finanzielles Jahrbuch, Jugoslawien, Wien 1932, 1941.

c) Štampa:

- Pester Lloyd, Budapest
- Neue Freie Presse, Wien
- Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltung, Berlin.

d) Memoari i dnevnici:

- Baernreither Joseph M., Fragmente eines politischen Tagebuches. Die südslawische Frage in Österreich-Ungarn vor dem Weltkrieg, Berlin 1928.
- Redlich Joseph, Schicksaljahre Österreichs 1908—1919. Das politische Tagebuch Joseph Redlichs (Bearbeitet von Fritz Fellner), I Bd., Wien 1953.
- Sieghart Rudolf, Die letzten Jahrzehnte einer Grossmacht, Berlin 1932.

## LITERATURA

- Alačević Jerko, **Gradenje željeznica, Zagreb 1950.**
- Алексић - Пејковић Љиљана, Односи Србије са Француском и Енглеском 1903 — 1914, Београд 1965.
- Арнаутовић Драгомир, Историја српских железница 1850—1918, Београд 1934.
- Arnautovitch Dragomir, **Histoire de chemins de fer yougoslaves 1825—1937, Paris 1937.**
- Ballif Philipp, **Das Strassenwesen in Bosnien und der Hercegovina, Wien 1903.**
- Begović Branislav, **Strani kapital u šumskoj privredi Bosne i Hercegovine za vrijeme otomanske vladavine. (Prilog istoriji šumarstva Bosne i Hercegovine), Radovi Šumarskog fakulteta i Instituta za šumarstvo i drvenu industriju u Sarajevu, Godina V, br. 5, Sarajevo 1960.**
- Benedikt Heinrich, **Die wirtschaftliche Entwicklung in der Franz-Joseph-Zeit, Wien — München 1958.**
- Berend T. I. und Gy. Ránki, **Das Niveau der Industrie Ungarns zu Beginn des 20. Jahrhunderts im Vergleiche zu dem Europa (u: Studien zur Geschichte der Österreichisch - Ungarischen Monarchie, Studia Historica Academiae Scientiarum Hungaricae 51), Budapest 1961.**
- Bernatzik Edmund, **Die österreichischen Verfassungsgesetze mit Erläuterungen, Wien 1911.**
- Büchelen Carl, **Bosnien und seine volkswirtschaftliche Bedeutung für Oesterreich - Ungarn, Wien 1879..**
- Carlgren W. M., Izwolsky und Aehrenthal vor der bosnischen Annexionskrise. Russische und österreichisch-ungarische Balkanpolitik 1906—1908, Uppsala 1955.
- Charmatz Richard, **Österreichs innere Geschichte von 1848 bis 1895, II Bd., Leipzig 1918.**
- Czedik Alois Freiherr von, **Zur Geschichte der k. k. österreichischen Ministerien 1861—1916. I—IV, Teschen 1917—1920.**
- Чубриловић Васа, Босански устанак 1875—1878, Београд 1930.
- Ђоровић Владимир, Односи између Србије и Аустро-Угарске у XX веку, Београд 1936.
- Dantscher von Kollesberg Theodor Ritter, **Oesterreich und die bosnischen Bahnen. Eine staatsrechtliche Erörterung, Wien 1901.**
- Димитријевић Мита, Привреда и трговина у новој Србији, Београд 1913.
- Dimitz Ludwig, **Die Forstliche Verhältnisse und Einrichtungen Bosniens und der Herzegowina, Wien 1905.**
- Dimtschoff Radoslave M, **Das Eisenbahnwesen auf der Balkanhalbinsel, Bamberg 1894.**
- Ђорђевић Димитрије, **Projekt Jadranske železnice u Srbiji (1896—1912), Историјски гласник 3—4/1956.**
- Ђорђевић Димитрије, **Изразак Србије на Јадранско море и конференција амбасадора у Лондону 1912, Београд 1956.**
- Ђорђевић Димитрије, **Аустро-српски сукоб око пројекта Новопазарске железнице, Историјски часопис (И. Ч.), орган Историјског института САН, књига VII, Београд 1957.**
- Ђорђевић Димитрије, **Царински рат Аустро-Угарске и Србије 1906 — 1911, Београд 1962.**
- Ђорђевић Димитрије, **Raspad Hamburške monarhije 1918. — Slučajnost ili neizbežnost, Jugoslovenski istorijski časopis, br. 1-2/1968.**

- Ekmečić Milorad, *Ustanak u Bosni 1875—1878*, Sarajevo 1960.
- Fellner Fritz, *Der Dreibund, Europäische Diplomatie vor dem ersten Weltkrieg*, Wien 1960.
- Fournier August, *Wie wir zu Bosnien kamen*, Wien 1909.
- Gonda Josef, *Geschichte der Eisenbahnen in Ungarn* (u: *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*, III Bd.), Wien — Teschen — Leipzig 1898.
- Gorinčić-Brdovački Josip, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918*. Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knj. 3, izd. Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti (kratica JAZU), Zagreb 1952.
- Glaizer Iring, *Das österreichische Verkehrswesen im Wandel eines Jahrhunderts* (u: *Handert Jahre österreichischer Wirtschaftsentwicklung 1848—1948*, hg. Hans Mayer), Wien 1949.
- Hallgarten Georg W. F., *Imperialismus vor 1914. Die soziologischen Grundlagen der Aussenpolitik europäischer Grossmächte vor dem ersten Weltkrieg*, I u. II Bd., München 1963.
- Hämmerle Richard, *Fünfundzwanzig Jahre Schmalspurbahn in Bosnien 1879—1904. Ein kurzer Überblick der Entwicklung der bosn-herceg. Schmalspurbahnen, verfasst aus Anlass des 25. Jahrestages der Eröffnung der ersten Linien Bosnisch Brod — Zenica*, Sarajevo 1904.
- Hanák P., *Probleme der Krise des Dualismus am Ende des 19. Jahrhunderts* (u: *Studien zur Geschichte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*, *Studia Historica Academiae Scientiarum Hungaricae* 51.), Budapest 1961.
- Hantsch Hugo, *Die Geschichte Österreichs*, II Bd. Graz — Wien — Köln 1962.
- Hantič Hugo, *Leopold Graf Berchtold — Grandseignor und Staatsmann*, I—II Bd., Wien — Graz — Köln 1963.
- Hauptmann Ferdinand, *Österreich-Ungarns Werben mit Serbien. 1878—1881*, *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs*, 5 Bd. Sonderdruck Wien 1952.
- Hauptmann Ferdo, *Austrougarska politika, Trojecarski Savez i Tajna konvencija sa Srbijom 1881, Godišnjak Istorijskog društva Bosne i Hercegovine* (kratica *Godišnjak*) IX, Sarajevo 1958.
- Х а у л т м а н Фердо, *Борба за босанско жељезо пред Први свјетски рат*, *Годишњак X*, Sarajevo 1959.
- Hauptmann Ferdo, *Finansiranje bosanskohercegovačkog željezničkog programa iz godine 1913*, *Radovi I*, izd. Filozofski fakultet u Sarajevu, Sarajevo 1963.
- Hauptmann Ferdo, *Djelokrug austrougarskog Zajedničkog ministarstva finansija, Glasnik arhivâ i Društva arhivista Bosne i Hercegovine* (kratica *Glasnik*), knji. III, Sarajevo 1963.
- Hauptmann Ferdo, *Uloga Zajedničkog ministarstva finansija u formiranju austrougarske politike prema Albaniji uoči kretske krize*, *Radovi IV*, izd. Filozofski fakultet u Sarajevu, Sarajevo 1968.
- Hauptmann Ferdo, *Memorandum šefa finansijskog odjeljenja bosanskohercegovačke Zemaljske vlade Plenkera o finansijskoj problematici Bosne i Hercegovine u prvim godinama austrougarske okupacije*, *Glasnik*, knj. VIII—IX, Sarajevo 1968/69.
- Hauptmann Ferdo, *Andrássyjeva politička baština i bosanska politika Austro-Ugarske nakon okupacije*, *Radovi VI*, izd. Filozofski fakultet u Sarajevu, Sarajevo 1971.
- Horn Alfred, *Die Bahnen in Bosnien und der Herzegowina*, Wien 1964.
- Hrelja Kemal, *Industrija Bosne i Hercegovine do kraja prvog svjetskog rata*, Beograd 1961.

- Jelinek Ludwig, *Tarifwesen* (u: *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*, III Bd.), Wien — Teschen — Leipzig 1898.
- Jelinović Zvonimir, *Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske*, knj. 6, izd. JAZU, Zagreb 1957.
- Јовановић Слободан, *Влада Александра Обреновића, књига друга*, Београд 1935.
- Juzbašić Dževad, *O nastanku paralelnog austrijskog i ugarskog zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom iz 1880. godine*, Radovi XXXII, izd. Akademije nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine (kratica ANU BiH), Odjelj. društvenih nauka, knj. 11, Sarajevo 1967.
- Juzbašić Dževad, *O nekim pitanjima austrougarske politike prema uređenju privrednih odnosa u Makedoniji i na Balkanu za vrijeme krize 1912/1913 godine*, Prilozi br. 5, izd. Institut za istoriju radničkog pokreta u Sarajevu, Sarajevo 1969.
- Juzbašić Dževad, *Izvjestaj Hermana von Sautera o odnosima Bosne i Hercegovine i Monarhije u svjetlu austro-ugarskih ekonomskih suprotnosti*, Godišnjak XVIII, Sarajevo 1970.
- Kalman, *Bosnisch-hercegovinische Eisenbahnen* (u: *Dr Freiherr v. Röhl, Enzyklopädie des Eisenbahnswesen*, II Bd.), Berlin — Wien 1912.
- Kanner Heinrich, *Kaiserliche Katastrophen-Politik*, Leipzig — Wien — Zürich 1922.
- Kapidžić Hamdija, *Hercegovački ustanak 1882. godine*, Sarajevo 1958.
- Kapidžić Hamdija, *Skadarska kriza i izuzetne mjere u Bosni i Hercegovini u maju 1913*, Godišnjak XIII, Sarajevo 1962.
- Kapidžić Hamdija, *Bilinski i Štajnbajsovo preduzeće u zapadnoj Bosni*, Glasnik II, Sarajevo 1962.
- Kapidžić Hamdija, *Pripreme za austrougarsko prodiranje u albansko etničko područje iz Novopazarskog sandžaka*, Radovi VI, izd. Filozofski fakultet u Sarajevu, Sarajevo 1971.
- Konta Ignaz, *Geschichte der Eisenbahnen Oesterreichs* (u: *Geschichte der Eisenbahnen der österreich-ungarischen Monarchie*, I Bd., II Teil), Wien — Teschen — Leipzig 1898.
- Konta Ignaz, *Zur Genesis der Orientbahnen*, Österr.-ung. Eisenbahnblatt. Nr XI, Sonderndruck, Wien 1914.
- Краус Алфред, *Узроци нашег пораза*, Београд 1938.
- Kreševljaković Hamdija, *Sarajevo za vrijeme austrougarske uprave (1878—1918)*, Sarajevo 1969.
- Крушевцац Тодор, *Сарајево под аусуро-угарском управом*, Сарајево 1960.
- Lakatoš Joso i Aco Despić, *Industrija Bosne i Hercegovine*, Zagreb 1924.
- Lange Friedrich, *Das Eisenbahnwesen in Bosnien und der Herzegowina*, Archiv für das Eisenbahnwesen XLII, Berlin 1919.
- Malbaša Ante, *Hrvatski i srpski nacionalni problem u Bosni u vrijeme režima Benjamina Kállaya*, Osijek 1940.
- März Eduard, *Some economic aspects of the nationality conflict in the Habsburger empire*, Journal of central European Affairs, University of Colorado Press, August 1953.
- März Eduard, *Österreichische Industrie - und Bankpolitik in der Zeit Franz Josephs I*, Wien — Frankfurt — Zürich 1968.
- May Arthur J., *The Novibazar railway project*. The Journal of modern history, vol. X, Nr 4, 1938.
- May Arthur J., *Transbalkan railway schemes*, The Journal of modern history, vol. XXIV, Nr 4, 1952.

- Mechtler Paul, Eisenbahnpolitische Spannungen zwischen Österreich und Ungarn nach dem Ausgleich (1867—1918),** Mitteilungen des Institutes für österreichische Geschichtsforschung (kratica MIOG) LX, Wien 1952.
- Miskolczy Julius, Ungarn in der Habsburger-Monarchie,** Wien — München 1959.
- Nördling Wilhelm von, Ueber die bosnischen und serbischen Eisenbahnen.** Vortrag gehalten im Club österr. Eisenbahnbeamter am 30. November 1880, Wien 1880.
- Nördling Wilhelm von, Die Fortsetzung der k. u. k. Bosnabahn von Sarajevo bis ans Meer,** Vortrag gehalten im Klub österreichischer Eisenbahnbeamter in Gegenwart Ihrer k. u. k. Hoheiten der durchlautigsten Erzherzoge Carl Ludwig und Rainer, am 13 März 1883, Wien 1883.
- Орoвнн Иван, Железничке пруге у Босни и Херцеговини (u: Bosna i Hercegovina kao privredno područje, izd. A. Koen, E. Džikovski i A. Sunaric),** Sarajevo 1938.
- Pavličević Dragutin, Odras bosansko-hercegovačkog ustanka 1875—1878 na gospodarske prilike u Hrvatskoj,** Časopis za suvremenu povijest, Godina III, br. 1, Zagreb 1971.
- Petrović Rade, Socijalno-ekonomske prilike u Dalmaciji u XIX stoljeću,** Godišnjak XVI, Sarajevo 1967.
- Pfeuffer Franz, Ueber den Bau und Betrieb der Bosnisch-Herzegovinschen Staatsbahnen insbesondere der Zahnradbahn zwischen Sarajevo und Konjica,** Wien 1892.
- Pöschel Moritz Ritter von, Der Neue Ausgleich vom 8. October 1907.** Jahrbuch der internationalen Vereinigung der vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre zu Berlin. IX Band, 1 Abteilung, Mannheim und Leipzig 1912.
- Preindlsberger-Mrazović Milena, Die bosnische Ostbahn,** Wien 1908.
- Rechberger Walther, Zur Geschichte der Orientbahnen. Ein Beitrag zur österreichisch-ungarischen Eisenbahnpolitik auf dem Balkan in den Jahren von 1852—1888,** Wien 1958. (Doktorska disertacija — rukopis.)
- Rechberger Walther, Zur Geschichte der Orientbahnen, Österreichische Osthefte (kratica OÖH) 5/1960. i 2/1961.**
- Regele Oskar, Feldmarschal Conrad, Auftrag und Erfüllung 1906—1918,** Wien — München 1955.
- Roskiewicz Johan, Studien über Bosnien und die Herzegowina.** Leipzig und Wien 1868.
- Sándor V., Der Charakter der Abhängigkeit Ungarns im Zeitalter des Daulismus (u: Studien zur Geschichte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Studia Historica Academiae Scientiarum Hungaricae 51.),** Budapest 1961.
- Савнн Миливоје М., Занати и индустрија у присаједненим областима и за нати у старим границама Краљевине Србије,** Београд 1914.
- Schmid Ferdinand, Bosnien und die Herzegovina unter der Verwaltung Österreich-Ungarns,** Leipzig 1914.
- Seton-Watson R. W. (Scotus Viator), Die südslawische Frage im Habsburger Reiche,** Berlin 1913.
- Seton-Watson R. W., Disraeli, Gladston and the Eastern question,** London 1935.
- Снмнн Јово, Изградња босанско-херцеговачке железничке мреже,** Сарајев 1912.
- Simić Jovo, Die Entwicklung der Eisenbahnfrage in Bosnien und der Herzegovina,** Sarajevo 1912.

- Singer Bernhard, **Unsere Eisenbahnanschlüsse nach Südosten und Süden**, Wien 1879.
- Sosnosky Theodor von, **Die Balkanpolitik Österreich-Ungarns seit 1866**, I—II Bd., Stuttgart — Berlin 1913/1914.
- Spitzmüller-Harmersbach Alexandar, **Der letzte österreich-ungarische Ausgleich und der Zusammenbruch der Monarchie**, Berlin 1929.
- Srejić Slavko P., **Bosansko-Hercegovačke železnice (od prvih dana do Prvog svetskog rata)** u: *Sto godina železnica Jugoslavije*. Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnica Jugoslavije, Beograd 1951.
- Sugar Peter F., **Industrialization of Bosnia-Hercegovina 1878—1918**. University of Washington Press, Seattle 1963.
- Sumner B. H., **Russia and the Balkans 1870—1880**, Oksford 1937.
- Šerbetić Adolf, **Razvoj šumarstva u Bosni i Hercegovini** (u: *Bosna i Hercegovina kao privredno područje*, izd. A. Koen, E. Džikovski i A. Sunarić), Sarajevo 1938.
- Tejlor A. Dž. P., **Borba za prevlast u Evropi**, Sarajevo 1968.
- Tezner Friedrich, **Ausgleichsrecht und Ausgleichspolitik**, Wien 1907.
- Uhlirz Křtal u. Mathilde, **Handbuch der Geschichte Österreichs und seiner Nachbarländer Böhmen und Ungarn**, II Bd., 2 Teil, Graz — Wien — Leipzig 1941.
- Valentić Mirko, **O nekim problemima Vojne Krajine u XIX stoljeću**, Historijski zbornik, god. XVII, Zagreb 1964.
- Vinogradov K. B., J. A. Pissarev, **Die internationale Lage der österreichisch-ungarischen Monarchie** (u: *Österreich-Ungarn in der Weltpolitik 1900 bis 1918*), Akademie — Verlag, Berlin 1965.
- Војводнић Михајло, **Србија и грчко-турски рат 1897. године**, ИЧ. књ. XVII Београд 1971.
- Werner Karl Heinz, **Österreichs Industrie- und Aussenhandespolitik 1848 bis 1948**. (u: *Hundert Jahre österreichischer Wirtschaftsentwicklung 1848—1948*, hg. von Hans Mayer), Wien 1949.
- Wertheimer Eduard von, **Graf Julius Andrassy. Sein Leben und seine Zeit**, III Bd., Stuttgart 1913.
- Zežula Friedrich, **Im Bereiche der Schmalspur**, Sarajevo 1893.
- Zežula Friedrich, **Die Eisenbahnen in Occupationsgebiete** (u: *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*, III Bd.,) Wien — Leipzig — Teschen 1898.
- Zöllner Erich, **Geschichte Österreichs, Von den Anfängen bis zur Gegenwart**, Wien 1961.



## REGISTAR LIČNIH IMENA

- Aehrenthal, Alois 137, 188, 189, 261, 265
- Alačević, Jerko 207, 265
- Aleksić-Pejković, Ljiljana 189, 208—210, 233, 265
- Andrássy, Julius 11—18, 30—34, 36, 49, 51, 60, 62, 63, 71, 253, 254, 266, 269
- Appel, Johan 78, 205, 206
- Arnautović, Dragomir 8, 15, 17, 19, 40, 265
- Auersprg, Adolf 35
- Auffenberg-Komarów, Moritz 146
- Bacher, Emil 232
- Bacquehem, Oliver 98, 121—125, 129, 131
- Badeni, Kasimir 151, 156, 157, 169, 170, 174, 178, 195, 261
- Baerenreither, Josef Maria 153, 157, 264
- Ballif, Philipp 44, 49, 55, 56, 265
- Bánffy, Desider 153, 156, 157, 163, 169, 171, 172, 174, 176, 193, 194, 258, 260, 261
- Baross, Gábor 122
- Barta, Edmund 179
- Basch, Gy 77
- Basch, Ph. 77
- Beck, Friedrich 27, 46, 96, 159, 160, 161, 165, 187, 188, 194, 196, 260
- Begović, Branislav 6, 95, 241, 265
- Benedikt, Heinrich 7, 38, 158, 176, 233, 265
- Benko, Isidor 238
- Berchtold, Leopold 23, 189, 261, 266
- Berenberg, Joh. 178
- Berend, T. I. 229, 233, 265
- Bernatzik, Edmund 141, 213, 265
- Beust, Ferdinand 9—11
- Bilinski, Leon 111, 112, 119, 146, 151, 152, 209, 215, 229, 230, 249, 251, 267
- Bismark, Otto 13
- Böhm-Bawerk, Eugen 193, 203, 204
- Brabetz, Johan 251
- Büchelen, Carl 19, 20—22, 86, 88, 265
- Buchner 46, 53
- Bulat, Gajo 127
- Burián, Stephan 142, 145, 146
- Buttazoni 246
- Bylandt-Rheydt, Arthur 17, 19, 20, 25—27, 29, 40, 47, 48, 54, 59, 60, 63, 75, 76, 81, 82, 87, 254
- Calice, Frh. von 187
- Carlgren, W. M. 137, 160, 188, 189, 199, 206, 208, 265
- Charmatz, Richard 35, 176, 265

- Chlumecky, Johan 17, 26  
 Chorin, Franz 232  
 Conrad von Hötendorf, Franz 123, 268  
 Czedik, Alois 265  
  
 Čubrilović, Vasa 15, 16, 265  
  
 Čorović, Vladimir 189, 208, 209, 210, 265  
  
 Daniel, Ernest 154, 155, 171, 172, 217  
 Dantscher von Kollesberg, Theodor 265  
 David von Rhonfeld, Emilij 127  
 Degiulli, Blaž 89  
 Despić, Aco 103, 238, 239, 245—249, 251, 267  
 Deutsch 45  
 Dimitrijević, Mita 208, 265  
 Dimitz, Ludwig 44, 83, 239, 242, 247—249, 265  
 Dimtschoff, Radoslave M. 8—10, 12, 17, 19, 40, 42, 78, 109, 144, 208, 238, 265  
 Disraeli, Benjamin 15, 268  
 Drobac, Anton 89  
 Dumba, Nikolaus 58  
 Dunajevski, Julian 98  
  
 Đorđević, Dimitrije 10, 165, 185, 189, 208, 210, 233, 265  
  
 Earl, Ralph 10  
 Eissler, I. 162, 242, 245, 246  
 Ekmečić, Milorad 6, 15, 43, 266  
 Fadilpašić, Mahmudbeg 246  
  
 Fellner, Fritz 121, 174, 266  
 Feltrinelli, Giuseppe 247, 249  
 Filipović, Josip 27, 45, 46—49, 51, 255  
 Finzi, Rafael Z. 247  
 Fischer 248  
 Flesch, H. 77  
 Fournier, August 15, 16, 266  
 Franz Joseph I 7, 30, 70, 165, 170, 265, 267  
  
 Gautsch von Frankenthurn, Paul 178  
 Gerstle, M. 77  
 Gladston, William Ewart 15, 268  
 Glanz von Eich, Hugo 151, 152  
 Goluchowski, Agenor 159, 164, 165, 170, 171, 172, 174, 185—188, 189, 194, 198, 199, 203, 206  
 Gonda, Josef 38—41, 102, 136, 266  
 Gorinčić-Brdovački, Josip 83, 266  
 Gossler 178  
 Grailer, Iring 13, 136, 266  
 Gregerson 246  
 Gross, E. 87  
 Grünsfeld 247  
 Guttenberg, Emil 151, 156, 157, 170, 173  
  
 Hagenbucher 248  
 Hallgarten, Georg W. F. 9, 12, 19, 266  
 Hämmerle, Richard 266  
 Hanák, Péter 157, 159, 266  
 Hantsch, Hugo 178, 266  
 Hauptmann, Ferdo (Ferdinand) 6, 8, 12—15, 17, 19, 35, 36, 38, 40, 41, 57, 58, 61, 62, 68, 71, 79, 92—94, 103, 113, 120, 121, 152, 160, 164, 188, 229, 237, 239, 250, 266  
 Haymerle, Heinrich 35, 64, 67, 69, 70, 71, 76

- Hegedüs, Alexandar 101, 189, 191, 193, 197, 211, 212, 214, 216—220, 222, 233
- Hirsch, Maurice 9—12, 14, 143, 144
- Hirschler 77
- Hoffmann, Leopold 19, 59, 62—65, 67, 74, 75, 102, 257
- Hoffmann, industrijalac 247
- Hohenzolern, Karl 8
- Holtz, Frh. von 49
- Holzinger, Reimar 251
- Horn, Alfred 35, 46, 50, 51, 75, 141, 145, 180, 239, 266
- Horst, Julius 19, 20
- Hrelja, Kemal 225, 228, 240, 266
- Hügel 49, 50
- Ignjatijev, Nikolaj Pavlovič 12
- Izvoljski, Aleksandar Petrovič 137, 265
- Jelinek, Ludwig 38, 267
- Jelinović, Zvonimir 23, 39, 78, 83, 85, 86, 88, 91, 92, 102, 103, 124, 127—129, 180, 231, 239, 250, 267
- Jovanović, Slobodan 164, 165, 267
- Juzbašić, Dževad 18, 23, 28, 35, 37, 43, 47, 56, 57, 67, 80, 81, 95, 108, 155, 158, 181, 189, 192, 208—210, 224, 225, 228, 229, 233—236, 267
- Kaczkowski, R. v. 87
- Kállay, Benjamin 6, 44, 58, 63, 73, 74, 78, 79, 93—95, 97—118, 121, 122, 124, 125, 127, 129—131, 133, 134, 136, 138—142, 149—156, 161—179, 181—187, 189—206, 208—210, 216—222, 228, 233, 237, 238, 240, 241, 243—245, 253, 256—258, 260, 261
- Kalmann 133, 225, 238, 239, 252, 267
- Kalmut 238
- Kálnoky, Gustav 137
- Kanner, Heinrich 33, 267
- Kapidžić, Hamdija 6, 56—58, 68, 93, 161, 164, 166, 208—210, 229, 239, 251, 267
- Klaić, Miho 74, 143
- Knauer, W. 87
- Koerber, Ernest 181, 184, 193—196, 199, 200, 258, 261
- Konta, Ignaz 11, 14, 40, 42, 85, 86, 123, 267
- Kossuth, Ferenc 230
- Kranz, Joseph 175, 177, 243, 244
- Krieghammer, Edmund, 161, 162, 166—169, 187, 196
- Kraus, Alfred 239, 250, 267
- Krobotin, Alexandar 146
- Kreševljaković, Hamdija 43, 44, 267
- Kruševac, Todor 60, 230, 267
- Lakatoš, Joso 103, 238, 239, 245—249, 251, 267
- Langrand-Dumanceau 9
- Lange, Friedrich 86, 121, 236, 267
- Liska, Moritz 248
- Ludolf, grof 14
- Lukács, Béla 133
- Lukács, László 146, 193, 201, 202,
- Malbaša, Ante 79, 267
- Manhart, Georg 144
- März, Eduard 70, 158, 176, 183, 195, 201, 229, 233, 267
- May, Arthur J. 9, 15, 16, 30, 208, 267
- Mechtersheimer, Gustav 249
- Mechtler, Paul 29, 38, 81, 195, 213, 268
- Mirković, Mijo 78
- Miskolczy, Julius 159, 176, 234, 268
- Mollinary, FZM 86
- Morpurgo 241
- Muzika, Johan 63, 64



- Neufeldt, Carl 112
- Nördling, Wilhelm 24, 77, 86, 268
- Novaković, Stojan 164, 165
- Obrenović, Aleksandar 164, 165, 185, 267
- Ordody, Paul 38
- Orović, Ivan 239, 250, 252, 268
- Ortlieb, Louis 162, 242, 245, 246
- Pavličević, Dragutin 22, 43, 268
- Parente 241
- Passini, Fritz 205
- Péchy: (ugar. ministar saobraćaja) 17, 26
- Peget, Ed. A. 87
- Perschitz 80, 81
- Petrović, Rade 85, 91, 263
- Pfeuffer, Franz 46, 49, 51, 78, 91, 99, 100, 238, 268
- Pino-Friedenthal, Felix 82, 88, 91, 97
- Pissarev, J. A. 233, 234, 269
- Plener, Ernest 132, 137, 151
- Plenker, Georg 57, 92, 266
- Pongratz 45
- Pöschel, Moritz 213, 268
- Potier des Echeles, R. 44
- Potiorek, Oskar 112, 119, 120, 209, 230, 246, 249, 251
- Pražák, Alois 71, 72, 76, 77
- Preindsberg-Mrazović, Milena 268
- Pretis, Sisino 64
- Ránki, Gy. 229, 233, 265
- Rechberger, Walthcr 7—14, 40, 41, 74, 77, 268
- Redlich, Joseph 121, 264
- Regele, Oskar 123, 268
- Ristić, Milan 36, 48
- Röll, Victor 133, 225, 267
- Rotter 80, 81
- Roskiewicz, Johan 43, 44, 268
- Rotschild 46, 48, 201, 255
- Sager, Michael 46, 48, 49, 50
- Sándor, V. 175, 268
- Sauter, Herman 28, 37, 80, 81, 155, 158, 192, 224, 225, 228, 229, 233, 234, 235, 236, 267
- Savić, Milivoje 208, 268
- Schmarda, Josip Baptista 81, 217
- Schönfeld, FML 31, 32
- Schmid, A. 87
- Schmid, Ferdinand 44, 101, 102, 121, 133, 141, 192, 224, 225, 227, 235, 236, 238, 268
- Schoeller 112
- Schwarz, Karl 47, 48, 50, 63, 88, 89, 99, 255
- Seefelder, Ludwig 187
- Seton-Watson, R. W. 15, 231, 268
- Siebenstein, J. 77
- Sieghart, Rudolf 130, 157, 195, 203, 264
- Simić, Đorđe 164, 165
- Simić, Jovo 192, 227, 268
- Singer, Bernhard 12, 22—24, 86, 269
- Sosnosky, Theodor 15, 44, 48, 50, 269
- Spitzmüller-Harmersbach, Alexander 176, 269
- Steinbeiss, Otto 149, 229, 241—245, 249, 250, 251, 267
- Sterneck, admiral 137
- Stermayr, Karl 35, 64
- Stürgkh, Karl 111, 146
- Srejić, Slavko P. 269
- Sugar, Peter F. 56, 61—63, 71, 94, 113, 132, 137, 140, 175, 205, 226, 228, 238—241, 244, 249, 250, 269

- Sumner, B. H 15, 16, 269  
Széll, Koloman 181, 193, 195, 199,  
200, 203, 261  
Szlávy, Josef 63—65, 67—71, 77  
Szókolay, R. 230, 232
- Šehić, Nusret 6  
Šerbetić, Adolf 239, 240, 269  
Švejda 238
- Taafe, Eduard 71, 73, 74, 76, 81, 82,  
97, 114, 115, 124, 125, 127, 129-131,  
141, 151, 153, 258  
Tejlor, A. Dž. P. 269  
Tezner, Friedrich 141, 269  
Thun, Franz 178  
Tisza, Koloman 27, 28, 34, 38, 40,  
44, 55, 58, 65, 66, 67, 70, 72—74, 104,  
107, 108, 114, 115, 157, 259  
Tisza, Stephan 111
- Uhlirz, Karl 35, 176, 178, 195, 203,  
269  
Uhlirz, Mathilde 35, 176, 178, 195,  
203, 269
- Valentić, Mirko 21, 269  
Vinogradov, K. B. 233, 269
- Venturini 246  
Visconti-Venosta, Emilio 174  
Vojvodić, Mihajlo 165, 269
- Warschauer, Robert 178  
Weiss 45  
Wekerle, Alexandar 138  
Wenckheim (ugar ministar na dvo-  
lru) 27  
Werner, Karl Heinz 13, 70, 158, 233,  
269  
Wertheimer, Eduard 15, 16, 28, 30,  
32, 35, 269  
Wetzen, Johan 112  
Windischgrätz, Alfred 151  
Wittek, Heinrich 88, 191, 193, 194,  
204, 214, 222  
Wüllerstof, admiral 86  
Wurmbrand, Gundacker 149, 151  
Württemberg, Wilhelm 32, 33, 51—  
55, 87, 255
- Zamanja, Matijas 89  
Zezula, Friedrich 46, 136, 269  
Ziliani, M. 251  
Zöllner, Erich 176, 269  
Zychy, Franz 13
- Zolger, Ivan 237



## REGISTAR GEOGRAFSKIH IMENA

- Albanija 20, 160, 161, 164—166, 184, 186—188, 266
- Aleksandrija 22
- Aleksinac 16
- Alföld 26, 39
- Alžir 52
- Arad 112
- Arežin Brijeg 128
- Arlberg 22, 25
- Aržano 121, 126, 149, 151, 152, 170, 174, 181, 190, 191, 193, 194, 196—200, 219, 220, 223, 262
- Aspang 29
- Atena 187
- Azija 52
- Austrija (Cislajtanija) 9—11, 18, 19, 25, 26, 28—30, 32, 35, 38, 40—43, 46, 53, 70, 71, 78, 80, 81, 85, 86, 89, 97, 102, 105, 121, 123, 129, 130, 136, 149, 151—154, 156—159, 169, 171, 176—180, 184, 194, 195, 199, 210—216, 218, 219, 222, 223, 226—229, 233—236, 253, 254, 257—262, 264—267, 269, vidi i Habsburška Monarhija
- Austro-Ugarska vidi Habsburška Monarhija
- Balkan (Balkansko Poluostrvo) 7, 8, 12—19, 23, 25, 37, 42, 77, 78, 123, 128, 137, 159—161, 164, 165, 173, 174, 181, 182, 184—189, 195, 208, 260, 261, 263, 265, 267—269
- Banja Iliđža 247, 252
- Banja Luka 9, 10, 12, 14, 16, 20—30, 33—36, 39, 40, 43—45, 47—49, 52—55, 57, 74, 79, 81, 82, 85, 97, 121, 122, 124, 126, 127, 132, 134, 136, 142—147, 150, 152—154, 160, 194, 250, 252, 253, 255, 258
- Barcs 12, 20—23, 25, 41, 212
- Bartfa 160
- Bavarska 9
- Battaszek 172
- Beč (Wien) 6, 9—11, 16, 22, 24—26, 29, 33, 38, 40, 43, 61, 77, 79, 80, 137, 139, 159, 160, 165, 173, 178, 200, 203, 209, 220, 235, 251, 260
- Begov Han 247
- Belova 24
- Belžec 160
- Beograd 11, 14, 16, 18, 24, 29, 41, 42, 128, 164, 207—208, 211, 214, 253, 254
- Berane 161, 209
- Berlin 19, 139, 178, 203, 213, 268
- Bihać 24, 52, 55, 111, 121, 122, 126, 127, 153, 258
- Bijeli Drim 186
- Bijeli potok 149
- Bijelo Polje 16, 209
- Bijeljina 52, 55, 121, 161, 162

- Bila (rijeka) 16
- Bileća 52, 91, 123, 166, 169
- Bistrica 247
- Bistrica planina 244
- Bitolj 185
- Blažuj 16, 55
- Bliski istok 13, 137
- Bojana 166
- Boka Kotorska 85, 118, 159—161, 164, 165—171, 173—176, 178, 180, 181, 189, 260, 261
- Borovac 124
- Bosanska Dubica 251
- Bosanska Gradiška 16, 43, 44, 49, 54, 55, 153, 251, 258
- Bosanska Kostajnica 55
- Bosanska krajina 27, 52
- Bosanska Krupa 252
- Bosanski Brod 16, 19, 23, 40, 41, 43—55, 57, 59, 60, 61, 63, 66, 72—76, 80—82, 88, 89, 92, 96, 101—104, 106, 117, 118, 128, 132, 133, 135, 136, 140, 142, 143, 145, 150, 152, 154, 190—193, 196, 204, 205, 211, 214, 216—220, 226—228, 231, 232, 238, 240, 242, 252, 253, 255
- Bosanski Novi 9—11, 13, 14, 16, 20, 21, 24, 26, 28, 29, 33, 53, 74, 88, 96, 97, 111, 121, 122, 127, 129, 130, 144, 153, 249, 252, 258
- Bosanski Petrovac 52
- Bosna 9—18, 20, 22, 24, 25, 28, 31—40, 42, 43, 49—51, 59, 71, 76, 80, 82, 85—87, 95, 96, 104, 112, 114, 122, 125, 126, 128—130, 132, 133, 144, 149—152, 162, 163, 172, 181, 184, 186, 187, 189, 193—195, 199, 205, 207, 208, 211, 212, 215, 217—220, 223, 229, 232, 235, 239, 241, 243, 246, 248, 249, 251, 253, 254, 257, 261, 265—267, vidi i Bosna i Hercegovina
- Bosna (rijeka) 20, 23, 25—29, 45, 46, 52, 53, 62, 75—78, 81, 82, 87, 89, 91, 100—103, 121, 122, 125—127, 130, 132, 133, 136, 154, 156, 186, 237, 238, 246, 255, 256
- Bosna i Hercegovina 5—7, 14—19, 21—26, 28, 30—32, 35, 37, 43—47, 51—58, 62, 65—70, 72—74, 75, 77—79, 83, 85, 86, 92—95, 97—99, 101—108, 110—113, 115—123, 125, 127, 130—132, 134—138, 140—142, 146, 147, 149, 151—157, 159, 161, 166—171, 173—175, 179—183, 188—191, 194, 196—200, 202, 204, 208—211, 214, 216, 221—231, 233—240, 244, 245, 251—260, 262—269
- Botfalú 220
- Bozen 90
- Braila 7
- Braunau 46
- Brčko 43, 49, 52, 55, 99, 110, 117, 121, 132—134, 161, 162, 211, 252
- Brodarevo 16
- Brener 20
- Brezovo Polje 161
- Brindisi 14, 22
- Brod vidi Bosanski, odnosno Slavonski Brod
- Budimpešta 10, 11, 16, 21—26, 38, 39, 41, 77, 79, 80, 139, 152—154, 156—158, 163, 171, 172, 178, 190, 195, 200, 203, 209, 219, 220, 231, 235, 246, 258—260
- Bugarska 7, 12, 17, 20, 42, 137, 164, 182, 188, 211
- Bugojno 94, 115, 117—119, 121, 125, 126, 129—133, 135, 136, 142, 149—155, 163, 167—171, 174, 175, 181, 190, 191, 193, 194, 196—200, 219, 220, 223, 244, 248, 258, 260—262
- Bukovina 7
- Bunta planina 244
- Burgas 9, 42
- Busovača 16, 75, 248
- Busud vidi Slavonski Brod
- Buško blato 126, 129
- Careva Čuprija 246
- Carigrad 9, 10, 12—14, 17, 18, 20, 24, 25, 36, 41, 128, 159, 172, 182, 183, 203, 253

- Cavtat 168  
 Cerovac 149  
 Chodorow 160  
 Cislajtaniya vidi Austrija  
 Crna Gora 10, 14, 15, 28, 31, 32, 161,  
 164—166, 169, 173, 183, 187, 188,  
 261  
 Crna Gora (planina) 124, 249  
 Crna Voda 8  
 Crno more 8, 9  
 Crvljivica planina 249  
 Csap 169
- Čajniče 52, 55  
 Čapljina 218, 231  
 Čardak 250  
 Černovic 7  
 Češka 176, 178, 195, 269  
 Čevljanovići 98, 237—239
- Daleki istok 138, 160  
 Dalmacija 10, 20, 23—25, 37, 38, 53,  
 76, 79, 81, 85, 87, 88, 91, 96, 122—  
 130, 149, 151—153, 157, 167, 168,  
 170, 180, 181, 195, 196, 190, 236,  
 246, 254, 255, 258, 268  
 Dalj 21, 23, 25—27, 29, 40, 46, 50,  
 81, 82, 89, 254  
 Dedeagač 12, 42  
 Dembica 160  
 Derventa 50  
 Dioszegh 220  
 Dobož 16, 50, 52, 53, 92, 98, 102—110,  
 113, 114, 117, 121, 122, 134—136,  
 139, 140, 161, 162, 190, 191, 194,  
 196—200, 214, 219, 223, 231, 241,  
 248, 262  
 Dobrljin 12, 16, 21, 23, 25—27, 29,  
 30, 33—40, 45—47, 53, 55, 57, 79,  
 81, 82, 85, 89, 97, 132, 134, 136,  
 142—147, 150, 153, 154, 211, 249,  
 250, 252—255
- Dobrun 207, 248, 249  
 Doljani 128  
 Domanovići 44  
 Donja Tuzla vidi Tuzla  
 Donji Podgradci 251  
 Donji Vakuf 94, 115, 121, 125, 126,  
 131, 132, 222  
 Drač 185  
 Drava 41  
 Drina 31, 32, 52, 160—164, 186, 207,  
 260  
 Drinjača 161, 162  
 Drvar 237, 249—251  
 Duboštica 243, 245, 246  
 Dubrovnik 24, 44, 52, 54, 88—91, 95,  
 97, 159, 167, 168, 171  
 Dugopolje 181  
 Dunav 7, 8, 20, 24, 25, 40, 53, 157,  
 182, 211, 215
- Đakovica 209  
 Đerdap 165
- Egejsko more 9, 15, 17, 30, 33  
 Elbasan 185  
 Engleska 12, 52, 123, 137, 159, 189,  
 264  
 Etiopija 164  
 Evropa 8, 10, 17, 20, 22, 31, 41, 79,  
 143, 157, 173, 182, 229, 233, 265, 269
- Fiume vidi Rijeka  
 Foča 52, 54, 162, 163, 209  
 Fojnica 75, 100  
 Francuska 12, 13, 52, 185, 189, 264
- Gacko 52, 54, 91  
 Gabela 43, 90, 118—120, 168, 170, 175,  
 178, 180, 181, 261



- Galč 7
- Galicija 123, 169
- Gerzovo 149
- Glavska 180
- Glina 16
- Glognitz 90
- Goražde 52, 55, 162
- Gorica 128
- Gospić 157
- Gostilj 248
- Gotzen 46
- Grab 128, 167, 168
- Gradiška vidi Bosanska Gradiška
- Gračanica 248, 252
- Grahovica 129
- Grammat 169
- Graz 61, 112
- Grčka 165, 187
- Grmeč-planina 249
- Gruž 23, 89, 101, 102, 118, 166—168, 174, 175, 180
- Gunja 99, 110, 117, 121, 133, 134, 252
- Hadžići 101, 247
- Habsburška Monarhija (u tekstu: Austrija, Austro-Ugarska, Austro-ugarska Monarhija, Monarhija) 5, 7—9, 11—28, 30—38, 40—42, 44, 46—48, 51, 52, 54, 56—60, 62, 66—69, 71, 73, 74, 76, 78, 79, 83, 85, 86, 88, 89, 91—94, 96—99, 101, 104—107, 110, 111, 115, 116, 118—123, 125, 127—131, 133, 137, 138, 140, 141—143, 146, 147, 150—152, 156—166, 168—170, 172—178, 181, 182—191, 193—195, 197, 198, 200, 201, 204—212, 214, 215, 219, 221—230, 233, 234, 236, 237, 240, 241, 245, 248, 250, 253—257, 260—262, 264—269
- Hamburg 42, 178
- Han-Čađavica 52
- Han-Kompanija 52, 248
- Han-Pijesak 209, 242
- Han-Podromanija vidi Podromanija
- Hercegovina 21, 88, 90—92, 95, 96, 125, 150, 166, 167, 230, vidi i Bosna i Hercegovina
- Hrasnica 247
- Hrvatska 22, 35, 39, 41, 83, 85, 86, 126, 130, 161, 188, 266—268
- Hum 120, 168, 180, 231
- Hutovo polje 167
- Igman-planina 247
- Ilidža 16, 247, 252
- Ilijaš 246
- Imotski 21, 87, 88
- Indija 52
- Indija 41
- Insbruck 90
- Istambul vidi Carigrad
- Istra 37, 254, 255
- Italija 13, 19, 41, 82, 85, 95, 101, 123, 126, 127, 160, 164, 185, 217
- Ivančići 238, 239, 252
- Ivan-planina (Ivan-sedlo) 24, 95, 100, 101, 150, 224, 247
- Jadransko more (Jadran) 13, 23, 24, 41, 86, 89, 121, 128, 129, 164—166, 173, 181, 185, 186, 208, 220, 265
- Jajce 16, 23, 25, 75, 94, 115, 117—119, 121, 125, 126, 129—133, 135, 136, 142, 145, 149—152, 160, 175, 194, 250, 251
- Jakovljevići 149
- Janja 52
- Janjići 94, 115, 117, 118, 121, 125—133, 135, 136, 142, 175
- Janjina 185
- Jaroslau 160
- Jaslo 160
- Jaši 7



- Jedrene 9  
 Jezero 149  
 Jugoslavija 120, 265, 269
- Kalkandele 186  
 Karanovac 16  
 Karanovac (kod Doboja) 248, 252  
 Karlovac 16, 23, 26, 37—39, 85, 187  
 Karpati 160  
 Kastorija 185  
 Kavkaz 52  
 Kikinda 24, 41  
 Kiseljak 16, 45, 75  
 Kladanj 161, 162  
 Klagenfurt (Celovec) 169  
 Klek 24, 47, 48, 87—89  
 Klekovača planina 249  
 Ključ 52, 55, 124, 149, 150, 251  
 Knin 23, 24, 53, 85—87, 96, 97, 122,  
 124, 127, 129, 130, 153, 157, 172,  
 187, 237, 250, 251  
 Kobiljdol (Kasindol) 247  
 Komar 126, 132, 134, 150, 224  
 Konavlje 168  
 Konjic 46, 95, 100, 101, 268  
 Korča 185  
 Kosovo 208  
 Kosovska Mitrovica 9, 12, 15, 16,  
 19—24, 29, 31—33, 53, 85, 152, 160—  
 161, 163, 181, 185, 186, 209, 253,  
 260, 261  
 Kostajnica vidi Bosanska Kostaj-  
 nica  
 Kotorško 172  
 Kozara planina 251  
 Kragujevac 16  
 Krajina vidi Bosanska krajina  
 Kranjska 86  
 Kreka 104
- Kreta 159  
 Kreševo 52, 75  
 Krivaja 52, 162, 241—243, 246  
 Krivajski bazen 245  
 Krupa (kod Pazarića) 247  
 Kupres 55, 126  
 Kusače 242, 243  
 Küstençe 8
- Larisa 187  
 Lašva 75, 119, 219, 248, 250, vidi i  
 Janjići  
 Lašva (rijeka) 128, 134  
 Lawow 7, 160, 169  
 Leipzig 178, 179  
 Levant 95, 176  
 Lika 86, 157, 172, 259  
 Lim 186, 207  
 Livno 16, 43, 52, 55, 127, 129  
 London 208, 265  
 Lukavac 161, 162  
 Lunjevača planina 249
- Ljubljana 26  
 Ljubinje 167  
 Ljubuški 128
- Mađarska vidi Ugarska  
 Maglaj 50, 231  
 Makarska 91  
 Makedonija 12, 13, 20, 23, 181, 183,  
 184, 186—189, 208, 267  
 Makljen 150  
 Maleševci 124  
 Malfi 91  
 Malovan 129, 244  
 Maribor 61



- Medunič 181
- Međeđa 207
- Metković 23, 24, 43, 44, 48, 52, 55, 78, 79, 85, 87, 88, 90, 91, 92, 95—99, 101, 102, 105, 106, 108, 113, 115, 119, 125, 128, 135, 136, 138, 150, 154, 167, 180, 181, 216—220, 228, 231, 240
- Miljacka 186, 207
- Miskolcz 220
- Misoča (rijeka) 246
- Misoča planina 246
- Mitrovica vidi Kosovska Mitrovica
- Mliječnica 251
- Mokra gora 162
- Moldavija 7
- Mont Čenis 22
- Morava 10, 11, 25, 34, 36, 253
- Moravska 176, 178
- Moreuzi (Bosfor i Dardaneli) 13, 137, 188
- Mostar 21, 23, 24, 44, 47, 48, 52, 54, 55, 60, 75, 87, 88—92, 95—102, 105, 106, 108, 113, 115, 118, 119, 121, 123, 136, 142, 160, 161, 166, 167, 175, 180, 218, 227, 228, 231, 255
- Mošćanica 251
- Mürzzuschlag 90
- Nagy Berezna 160, 169
- Nagy Surány 220
- Nemila 246
- Neretva 52, 53, 87, 88, 91, 92, 95, 100—103, 128, 165, 255, 256
- Neretvica 100
- Neum 48, 52, 88, 90, 91, 255
- Neumarkt 46
- Neusandez 90
- Neusiedel 169
- Nevesinje 52, 91
- Niš 9, 12, 16, 18, 24, 26, 128
- Nova Gradiška 40, 43
- Novi vidi Bosanski Novi
- Novigrad 53
- Novi Pazar, 9, 31, 33, 186, 267
- Novo Mesto 86
- Novopazarski Sandžak 15—18, 20, 22, 24, 30—34, 51, 92, 118, 161—166, 181, 183, 186—188, 191, 193, 194, 206—210, 214, 215, 248, 253, 254, 260, 261, 267
- Novi Sad 41
- Nyiregyhaza 169
- Njemačka (Njemački Reich) 11, 18, 23, 138, 157, 159, 160, 175—177, 179, 183, 212, 214, 233
- Ogulin 16, 86, 172, 187
- Ohrid 185
- Okandžije 149
- Olovo 161, 162, 242, 243
- Opuzen 88
- Orijent (Istok) 5—9, 12—15, 17—20, 22, 26, 38, 41, 85, 128, 161, 163, 190, 191, 253, 254, 261
- Oršava 20, 21, 25, 46, 226
- Osijek 23, 25, 40, 172, 254
- Osječanica planina 249
- Oskovo 248
- Ostrožac 99, 101
- Oštarije 157
- Oštrelj 237, 250
- Otočac 157
- Otomansko Carstvo vidi Turska
- Ozren-planina 248
- Pale 162, 247, 248
- Pariz 33
- Pašin konak 251
- Pazarić 247



- Peć 186  
 Pečuj 39, 80, 231  
 Perković 86  
 Perviz 185  
 Pešta *vidi* Budimpešta  
 Petrograd 165, 173  
 Petrovac *vidi* Bosanski Petrovac  
 Petrovaradin 21, 26, 55  
 Petrovo Selo 248  
 Pirej 22, 187  
 Pirot 40  
 Plana 44  
 Pliva 130, 149  
 Ploče 54  
 Plovdiv 9  
 Pljevlja 209  
 Podlugovi 237, 239, 252  
 Podrinje 162  
 Podromanija 52, 162  
 Pogorelica 100  
 Polimlje 161  
 Pont à Mousson 49  
 Popovo polje 167  
 Poriča planina 244  
 Posavina 44, 49, 104, 162  
 Prača 16  
 Prača (rijeka) 186, 207  
 Premysl 169  
 Prelugovac 144  
 Preodac 124  
 Pribinić 237, 241  
 Priboj 16, 55  
 Prijedor 124, 125, 129, 130, 149—151,  
 250, 251  
 Prijepolje 16, 186  
 Priština 9, 24  
 Prizren 185, 209  
 Pruska 8, 12  
 Przeworsk 160, 169  
 Puračić 248  
 Rača 43, 44, 121, 161, 162  
 Raduša planina 24  
 Rama 99, 100, 115, 117—119, 121,  
 131, 150, 231  
 Raštelica 247  
 Resan 185  
 Retszilas 172  
 Ribnička dolina 149, 150  
 Ribnička rijeka 249  
 Ribnik 149—150  
 Rijeka 11, 23, 38—42, 79, 82, 83, 85,  
 96, 101, 102, 128, 153—156, 160,  
 216—220, 227, 228, 231, 241, 250,  
 255, 258  
 Rogatica 49, 52, 55  
 Rosznyó 220  
 Rozwadów 160, 169  
 Rožaj 16  
 Rudo 16  
 Rumunija 8, 13, 17  
 Rusija 7, 13, 15, 19, 52, 123, 159, 160,  
 164—166, 185, 188  
 Ruščuk 8, 144  
 Rzav 186, 207  
 Rzeszów 160  
 Sambor 160, 169  
 Sana 124, 130, 149, 150, 249, 250  
 Sandžak *vidi* Novopazarski Sandžak  
 Sanski Most 124, 149, 150  
 Sarajevo 6, 9, 16, 19—25, 29—33, 40,  
 41, 43—49, 52—55, 59—61, 63—68,  
 70, 72—82, 85, 87—92, 96—106, 108,  
 113—115, 117—123, 125—127, 131,  
 132, 135, 136, 138, 140, 142, 143,  
 150—155, 157, 160—166, 171, 172,  
 175, 180, 181, 186, 188—199, 201,  
 203, 205—210, 213—216, 218—220,  
 227—232, 235, 238, 240, 242, 247, 248,  
 252, 253, 255, 258, 259—264, 267, 268



- Sarambey 20, 21
- Sava 9, 11, 19, 26, 27, 29, 53, 82, 88, 99, 110, 129, 132, 133, 136, 140, 154, 161, 162, 251
- Saybusch 90
- Sedmogradska vidi Transilvanija
- Semering 20
- Senj 86, 122, 153, 258
- Servolo 101
- Sijekovac 50
- Simin-Han 92, 98, 102—110, 113, 114, 117, 122, 134—137, 139, 140, 161, 162, 248
- Sinj 52, 55, 129
- Sisak 9—11, 16, 20—23, 25—30, 32—41, 45—47, 53, 81, 89, 212, 231, 253—255
- Siverić 21, 86, 96, 122
- Sjenica 186
- Sjetlina 247—249
- Skadar 166, 181, 185
- Skoplje 185, 186, 191, 209
- Skoplje (kod Bugojna) 16
- Slano 89, 91, 167
- Slatina 24
- Slavonija 23, 41, 130, 188
- Slavonski Brod (Busud) 11, 13, 14, 20—22, 24—27, 29, 40, 43, 46, 50, 51, 66, 81—83, 134, 140—143, 146, 252, 254, 255
- Slovonija 41
- Smederevo 16
- Smirna 22
- Sofija 12, 13, 16, 20, 25
- Sokol 160
- Sokolac 149
- Solin 128, 129
- Solun 9, 10, 12, 13, 15, 17, 18, 20—24, 29, 30—34, 36, 41, 42, 128, 172, 182, 185, 191, 207—209, 253
- Split 10, 16, 21, 23, 53, 85—88, 122, 125, 127—130, 132, 150, 151, 153—156, 163, 167—170, 181, 190, 194, 196, 199, 219, 220, 222, 258, 260—262
- Spreća 52, 104, 248
- Sprečko polje 161, 162
- Srbija 8, 10, 11, 13—15, 17—20, 22, 24, 25, 28, 30—32, 36, 39—41, 137, 161—166, 181—183, 185—189, 208—212, 220, 233, 248, 253, 254, 264, 265, 268, 269
- Sredozemlje 13, 137
- Sredozemno more 128, 164
- Sremska Mitrovica 41
- Srijem 41
- Srnetica 250, 251
- Stalać 210
- Staretina planina 249
- Stari Majdan 150
- Stara Gradiška 52
- Starova 185
- St. Gothard 22
- Stolac 44, 90, 91, 166, 167
- Stôp 245
- Stožer vidi Poriča planina
- Struga 185
- Stryj 160, 169
- Stupčanica 242
- Subotica 41, 80
- Suecki kanal 194
- Sunja 37, 39, 40, 83, 255
- Sutorina 180
- Szegedin 26
- Szegszard 172
- Szerens 220
- Šajinovac 149
- Šamac 19, 52, 55, 121, 154, 171, 172, 181, 186, 189, 190, 191, 193, 194, 196—200, 214, 219, 223, 261, 262
- Šar-planina 186
- Šator-planina 249
- Šebešić vidi Bistrica planina



- Sibenik 16, 85, 86, 250  
 Šipovo 149  
 Stit-planina 126  
 Šujica 129  
 Svajcarska 13
- Tarčin 247  
 Tarnow 169  
 Tarvis 169  
 Tesalija 23  
 Temišvar 46  
 Teslić 175, 237, 242  
 Timok 185  
 Toulon 137  
 Transilvanija 7, 9  
 Travnik 16, 25, 48, 49, 52—55, 75, 125, 126, 132, 152, 222, 248  
 Trebinje 44, 52, 54, 91, 118—120, 123, 128, 159, 166, 167—169, 174, 175, 180, 231  
 Trnovo 162  
 Trogir 85  
 Trst 23, 39, 42, 43, 61, 79, 80, 82, 83, 96, 97, 101, 128, 195, 209, 216—220, 227, 255  
 Trstionica 245  
 Turbe 248  
 Turska (Otomansko Carstvo) 7—11, 13—15, 17, 18, 28, 31, 32, 42, 55, 119, 143, 159, 164—166, 182, 183, 185, 186—188, 191, 194, 208, 211, 214, 215, 223, 253  
 Tuzla 49, 52, 55, 103, 104, 121, 162, 248
- Ugarska 8, 10, 11, 14, 18, 19, 21—23, 25, 28—30, 34, 35, 38—40, 42, 46, 53, 71, 75, 76, 78, 80, 81, 83, 89, 102, 105, 107, 111, 121, 129, 136, 149, 152, 154—159, 169, 171, 172, 175—179, 184, 188, 194—196, 198, 210, 212—214, 216, 217—223, 226—230, 233—236, 253—255, 257—262, 265, 266, 268, 269
- Ugljevik 162  
 Una 20, 24, 82, 87, 96, 153, 249, 250  
 Unac 249  
 Uskoplje 180  
 Usora (rijeka), 47, 52  
 Usora 227, 237, 241  
 Ustiprača 16, 162, 248  
 Uvac 186, 198, 199, 207, 208, 213  
 Užice 16, 210
- Vaganj 128  
 Valona 185  
 Vardar 15  
 Vardište 186, 207, 209, 210  
 Vareš 52, 101, 138, 237—239, 252  
 Varna 8, 20, 128  
 Velež-planina 95  
 Veliko polje 247  
 Veselica planina 244  
 Vidin 13, 20, 25  
 Vijenac-planina 249  
 Vikoč 162, 163  
 Vilany 23  
 Villach (Beljak) 169  
 Vinkovci 21, 27, 29, 40, 41, 46, 50, 133, 134  
 Visoko 100  
 Višegrad 44, 52, 54, 55, 160, 162, 186, 207, 209  
 Vitez 16  
 Vlasenica 52  
 Vlašić-planina 126  
 Vlaška 7  
 Vogošća 98, 237—239, 252  
 Vojna krajina 21, 37, 269  
 Vranduk 46  
 Vranje 40



- Vrbanja 16
- Vrbas (rijeka) 16, 24, 32, 52, 53,  
124—126, 128, 132, 133, 244, 255
- Vrbljani 149
- Vrbnica 186
- Vrhpolje 124
- Vrh-Prača 247
- Vrpolje 53
- Weipert 61
- Wien vidi Beč
- Wiener Neustadt 169
- Zadar 16, 23, 85, 86, 196
- Zagreb 21, 23, 38—41, 77, 152, 157,  
160
- Zakany 23, 38
- Zavalje 52, 55
- Zavidovići 161, 162, 209, 242, 243,  
245, 246
- Zec-planina 126
- Zelenika 102, 168, 175, 180
- Zemun 19, 21, 26, 39, 41
- Zenica 16, 31, 49—54, 57, 59—61, 63—  
—68, 70, 72—79, 82, 89, 98, 99,  
105, 106, 108, 113—115, 117—119,  
134—136, 138, 140, 141—143, 145,  
146, 190, 193, 196, 204, 205, 214, 217
- Zvijezda planina 245
- Zvornik 24, 43, 44, 48, 52, 55, 161—163
- Željezna vrata 25
- Žepa 242
- Žepa (rijeka) 245
- Žepče 16, 46, 50, 247
- Živinice 248
- Županjac 126, 127





---

Štampa: Štamparija »DES« — Sarajevo  
Za štampariju: Ljubo M. Slijepčević

---

## I S P R A V K E

Strana knjige	r e d a k	pogrešno	ispravno
26	12 odozgo	Chlumetzkog	Chlumeckog
33	Nap. 55	glasom	glosom
129	„ 26	Taafeur	Taaffeu
176	„ 55	Balkanpolitik	Bankpolitik
176	„ 57	Österreich	Österreichs
176	Napomena	68 Vidi: E. März, Österreichische Industrie- und Balkanpolitik ... str. 291.	58 Vidi: E. März, Österreichische Industrie- und Bankpolitik ... str. 291.
177	Nap. 61	Was und den zweited	Was nun den zweiten
182	„ 2	abenteueliche	abenteuerliche
229	„ 50	Gy. Ránkn	Gy. Ránki
229	„ 53	Štaj-	Štajn-
260	8 odozdo	schaftlcher	schaftlicher
260	8 „	ware, wäre	wäre, war
268	28 odozgo	Ostaba	Ostbahn
269	18 „	Kral	Karl
283	15 odozdo	Slovonija	Slovenija











