

Bosna i Hercegovina u austrougarskoj politici gradnje željeznica prema Istoku

Dževad Juzbašić
Sarajevo

Problematika gradnje bosanskohercegovačkih željeznica u mnogom je izlazila iz uskih regionalnih okvira i duboko zadirala u unutrašnje odnose u Monarhiji i međunarodnu balkansku politiku. Tome je, uz geografski položaj Bosne i Hercegovine, posebno doprinosila dualistička struktura Monarhije i rivalitet između Austrije i Ugarske. Ovaj rivalitet imao je svoju predistoriju u borbi oko pravca glavne magistralne veze Austro-Ugarske s Orijentom prije Berlinskog kongresa. Tehničko-tehnološka strana problema izgradnje uskotračnih željeznica u Bosni i Hercegovini privlačila je pažnju autora, ali je i njen politički i privredni aspekt tretiran u literaturi. Međutim, do druge polovine 20. stoljeća problem nije razmatran u istoriografiji na osnovu sistematskog istraživanja arhivske građe. Tek je 1963. godine Ferdo (Ferdinand) Hauptmann koristeći arhivske izvore objavio rad o finansiranju bosansko-hercegovačkog željezničkog programa iz 1913. godine,¹ a iste godine pojavila se i knjiga Petera Sugara o industrijalizaciji Bosne i Hercegovine bazirana prvenstveno na arhivskoj građi. Dajući doprinos izučavanju industrijske politike austrougarske uprave, Sugar je ostavio niz praznina kada je u pitanju politika izgradnje željeznica.² Inače arhivska građa je u znatno većem broju korištena u onim radovima u kojima je tretiran problem izgradnje pruge iz Monarhije prema Istoku prije okupacije Bosne i Hercegovine 1878. godine, kao i pri obradi vanjskopoličkog aspekta realizacije projekta Novopazarske željeznice i drugih balkanskih željezničkih projekata na početku 20. stoljeća.

¹ Hauptmann 1963.

² Sugar 1963.

U svom naučnom radu posvetio sam pažnju austrougarskoj željezničkoj politici u Bosni i Hercegovini istražujući u arhivima u Sarajevu i Beču. Rezultate istraživanja publicirao sam u nekoliko radova prije pojave moje knjige u kojoj su i ovi radovi iskorišteni³. Pri tome sam se ograničio na period okupacije do kraje Kallayeve uprave, ali sam tamo gdje je za shvatanje cjeline bilo potrebno prelazio pomenutu vremensku granicu.

U literaturi je obrađivan, iako bez upotrebe arhivskih dokumenata, i dobrim dijelom je poznat tok pregovora oko donošenja željezničkog programa iz 1913. godine iz teksta o željeznicama u knjizi Ferdinanda Schmidta o austrougarskoj upravi u Bosni i Hercegovini⁴ te posebno iz rada Friedricha Langea o željeznicama u Bosni i Hercegovini.⁵ Od interesa za našu temu je doktorska disertacija Dörte Löding posvećena njemačkoj i austrougarskoj balkanskoj politici 1912–1914. godine, i posebno njihovim privrednim interesima.⁶ Mada u knjizi nije korištena postojeća literatura izdata na lokalnom jeziku u Beogradu i Sarajevu, djelo je zasnovano na bogatoj izvornoj građi koja je kritički interpretirana. Iste, 1969. godine kada je izašlo ovo djelo objavljen je i moj rad koji se odnosi na neka pitanja austrougarske politike prema uređenju privrednih odnosa na Balkanu za krize 1912–1913. godine.⁷ Rad se na osnovu izvorne građe bavi posebno austrougarskom željezničkom politikom na Balkanu.

³ Juzbašić 1974, te u kraćem obliku Isti 1993.

⁴ Schmid 1914.

⁵ Lange 1919.

⁶ Löding 1969.

⁷ Juzbašić 1969.

U ovom prilogu nastojajuću upotrebljenu literaturu dopuniti podacima iz novih izvora.

* * *

U pogledu izgradnje željeznica prema Istoku najraniji austrijski planovi bili su usmjereni na povezivanje Monarhije s Osmanskim carstvom preko Sedmogradske i dunavskih kneževina. Ovakva politika je sredinom 19. stoljeća bila uslovljena kako općom evropskom konstelacijom, tako i posebnim privrednim, političkim i strateškim interesima Austrije na Orijentu. Situacija za Austriju pogoršala se osobito onda kad su se njeni interesi, osim s trgovačkom konkurencijom pomorskih sila u Moldaviji i Vlaškoj, ukrstili s vanjskopolitičkim težnjama Rusije. Krimski rat i austrijska okupacija dunavskih kneževina pobudili su nadu austrijske diplomacije da će trajno moći zadržati okupirane zemlje. I poslije Pariškog kongresa (1856) nastojanja Austrije bila su usmjerena na izgradnju željezničkog priključka s dunavskim kneževinama. Međutim, uprkos nastojanjima 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. U interesu sedmogradske željeznice i njihovog produženja u dunavskim kneževinama, Austrija duže vremena nije bila ozbiljnije zainteresirana za uspostavljanje direktne željezničke veze s Osmanskim Carstvom putem jedne linije koja bi vodila na jug preko Balkanskog poluostrva. Prema tadašnjim engleskim i turskim planovima, kao i ponudi srpskog kneza 1852, austrijska vlada je zauzimala dosta uzdrživ ili čak neprijateljski stav.⁸

Dok su srednjoevropski problemi, održanje hegemonije u Njemačkom savezu i očuvanje talijanskog posjeda, nepodijeljeno dominirali u austrijskoj vanjskoj politici, Habsburška monarhija nije bila u stanju da se jače politički angažira na Balkanu. Radikalni 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 s Pruskom 1866. godine uticao je na to da se težište austrijske politike počelo pomjerati na Istok. Ovi događaji i austrougarska

nagodba 1867, kojom je izgradnja sedmogradske željeznice postala interno pitanje Ugarske, doprinijeli su da je povezivanje s Istokom preko Transilvanije iščezlo iz saobraćajne politike kancelara Beusta. U njegovo doba izgradnja direktne željezničke veze s Osmanskim carstvom bila je shvaćena kao politička i privredna neophodnost za Monarhiju. Beust je težio da osigura gradnju 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 s Orijentom. U tom pogledu njemu je izgledala najpovoljnija linija koja bi vodila preko Bosne i priključila se kod Siska na liniju Südbahna. Stoga je turski plan izgradnje željezničke magistrale od Carigrada, preko Jedrena, Plovdiva, Niša, Mitrovice, Sarajeva i Banjaluke do austrijske granice kod Novog, s ograncima prema egejskim i crnomorskim lukama, nastao 1865. godine kao rezultat reformnih težnji i brige za sigurnost Otomanskog carstva,⁹ docnije posve odgovarao intencijama Beustove željezničke politike. Uz pomoć bečke vlade pariski financijer Maurice de Hirsch preuzeo je koncesiju i 1869. godine sklopio konvenciju s Portom, kojom se predviđala realizacija plana osmanske vlade iz 1865. godine. Barun Hirsch trebao 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.¹⁰

Odluka da se gradi pruga kroz Bosnu ozlojeđila je Srbiju¹¹ ostavljajući je po strani od svjetske saobraćajnice, a istovremeno je izazvala i snažno reagiranje u Ugarskoj. Mađari su bili 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 povezala sa Solunom i Carigradom. Afirmacija ovog mađarskog zahtjeva, koji je značio usvajanje kraće konkurentne pruge, bila je najznačajniji uzrok što na kraju nije došlo do izgradnje bosanske linije.¹²

⁸ Rechberger 1958, 9-16; Isti 1960, 38-50; Dimtshoff 1894, 15-13, 16, 40-41; Benedikt 1958, 104-140; Hauptmann 1952, 143-144.

⁹ Dimtshoff 1894, 18, 20, 21; Rechberger 1958, 14-15, 39-40; Isti 1960, 351.

¹⁰ Dimtshoff 1894, 23-30; May 1938, 496-497.

¹¹ vidi: Ђорђевић 1957, 217-218.

¹² Rechberger 1958, 67-77.

Austrijsko forsiranje gradnje orijentalne željeznice kroz Bosnu bilo je povezano s projektom Engleza Ralpa Earla, kojom se predviđalo uspostavljanje veze Dalmacije s Bečom preko Bosne. Mada je povoljno primljen u Carigradu, ovaj projekt je propao kao i drugi kojima se već tada htjelo povezati Split i Dalmaciju sa zaleđem i Austrijom. Uzrok tome leži, prije svega, u protivljenju ugarske vlade da Split postane konkurentna ruka Rijeci i u njenom protežiranju u međuvremenu započete riječke pruge.¹³

Suprotno Hirschovoj želji da se gradi samo jedna linija, kao i težnjama Beusta i Porte, konferencija od 16. do 18. jula 1871. godine održana u Beču s ciljem da uskladi zahtjeve zemalja učesnica (Austro-Ugarske, Osmanskog carstva i Srbije) ostala je na stanovištu da se grade obje linije. Srbija je, međutim, dugo vremena izbjegavala da preuzme konkretne obaveze, nastojeći da što je moguće više odgodi realiziranje ove skupe investicije.¹⁴

Monarhija se poslije ishoda Francusko-pruskog rata konačno morala odreći politike revanša za poraz 1866. godine i orijentirala se na saradnju s ujedinjenom Njemačkom. Ova sudbonosna prekretnica, koju je u izvjesnoj mjeri već Beust pripremio, obilježena je njegovim odlaskom s bečkog Ballhausplatz u novembru 1871. godine i imenovanjem dotadanjeg ugarskog premijera grofa Juliusa Andrassyja za ministra vanjskih poslova. Andrassyjeva politika nije predstavljala čvrstu shemu i obilježena je značajnim oscilacijama.

U svom prvobitnom nastupu Andrassy je smatrao liniju dolinom Morave najpogodnijom i najkorisnijom za Monarhiju, a posebno za Ugarsku. Njegov prvi značajan korak na području željezničke politike bio je zahtjev upućen Srbiji početkom 1872. godine da realizuje željeznički spoj preko svog teritorija. Srbiji je također 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 karakter presije na Srbiju, jer je izražavala prijetnju da može biti zaobiđena. Ovo je značilo i izmjenu u dotadašnjoj ugarskoj politici u odnosu na realizaciju željezničke veze preko Bosne. Dok su ranije Mađari akceptirali

priključak na Novi uz istovremenu gradnju linije preko Beograda, sada se drugi, odnosno alternativni priključak predviđao preko Broda. Bosanska linija preko Broda bila bi povoljnija za ugarsku polovinu Monarhije od one preko Siska i Novog, jer su iz Broda Mađari mogli privući trgovinu na Budimpeštu.¹⁵ Mađarski interesi igrali su značajnu ulogu i u docnijim koracima koje je preduzimaao Andrassy, dok je, s druge strane, u austrijskoj javnosti bila dugo prisutna dilema o najsvrsishodnijoj ruti za željezničku vezu s Orijentom. U austrougarskim saobraćajnim planovima i politici Bosna je do okupacije uzimana prvenstveno u obzir kao moguće tranzitno područje na putu prema Istoku, a tek onda u drugom redu stajao je neposredni interes da se ostvari željeznička veza Monarhije s Bosnom.

Barun Hirsch je otezaao s gradnjom bosanske linije tako da je u 1872. godini bio dovršen samo dio od Dobrljina do Banjaluke, 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. godine Porta je oslobodila Hirscha 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 Kosovske Mitrovice kroz Bosnu.¹⁶

Austro-Ugarska se sedamdesetih godina 19. stoljeća suočila sa snažnim ruskim pritiskom i jačanjem ruskog političkog uticaja na Balkanu. Poraz Francuske u ratu s Pruskom i njeno privremeno ispadanje iz koncepta evropskih sila lišilo je Austro-Ugarsku i Englesku snažnog oslonca protiv ruske istočne politike. Internacionalna privredna kriza 1873. godine, koja je uticala na ekspanziju velikih sila u vanevropskim teritorijama, imala je za posljedicu također jačanje ruskog ekspanzionizma u svim pravcima, kao i porast aspiracija za ovladavanje Moreuzima kroz koje je rusko žito išlo na evropsko tržište.¹⁷ Izgradnja željeznica na Balkanu, koje bi povezale južnu Rusiju preko Rumunije s Makedonijom i Solunom

¹³ Rechberger 1958, 132, bilj. 3; Upoređi Konta 1898, 198-201.

¹⁴ Rechberger 1960, 352-354.

¹⁵ Rechberger 1958, 140; Isti 1960, 354; Singer 1879, 15-21.

¹⁶ Dimtshchoff 1894, 33-40; Hallgarten 1963, 229-231.

¹⁷ Hallgarten 1963, 178-181, 206; Hauptmann 1958, 58-59.

ili docnije s jednom lukom na Jadranu, imalo je za cilj da Rusiji, nezavisno od Moreuza, omogući privredni izlaz na Sredozemlje.¹⁸ Sastavni dio ove ruske politike bilo je sprječavanje realizacije austrougarskih željezničkih projekata. Rusija je na tom području, mada generalno u opreci s engleskom politikom u istočnom pitanju, nalazila dodirne tačke s engleskim ekonomskim interesima. Pod uticajem iskustava ekonomske krize i tendencija visoke carinske zaštite, i austrijski poslovni krugovi postavljali su odlučne zahtjeve za aktiviranje eksporta prema „prirodnim tržištima“ na Evropskom jugoistoku i Bliskom istoku. Tražilo se u prvom redu uspostavljanje direktne željezničke veze s Carigradom i Solunom.¹⁹

Kolebajući se u svojim ocjenama željezničke politike na istoku, Andrassy je sredinom 1872. godine modificirao svoj prvobitni stav i bio spreman dati prednost bosanskoj liniji, ako se njeno izlaženje ne pokaže u tehničkom pogledu teškim. On je pritom imao u vidu strateške koristi od jedne linije dolinom Bosne s odvojkom prema Novom, koje bi Srbija teško mogla da ugrozi. Odvojak prema Novom služio bi po Andrassyju za plasiranje robe iz Monarhije prema istoku, koja bi se inače u većim količinama mogla jeftinije dopremiti u Brod vodenim putem, izgradnjom jednog kanala između Dunava i Save. Svoj negativan stav prema povezivanju Monarhije s Osmanskim carstvom željezničkom linijom preko Novoga Andrassy je ovog puta obrazlagao i velikim troškovima njene gradnje.²⁰ Ipak, na kraju, najveći značaj za formiranje negativnog odnosa Andrassyja prema internacionalnoj željezničkoj ruti preko Novog imala je okolnost da je ova linija bila suprotna saobraćajnim interesima Ugarske. U pregovorima Monarhije s Osmanskim carstvom, u kojima je odnosio prevagu uticaj čas jedne, čas druge velesile, bilo je pitanje priključne tačke na ugarske željeznice. Dok je Austro-Ugarska insistirala na priključku kod Broda, dotle je Osmansko carstvo bilo za vezu preko Novog, ali ono nije bilo u stanju da riješi problem finansiranja.²¹

U toku Istočne krize 1875–1878. Austro-Ugarska se odlučila na okupaciju Bosne i Her-

cegovine 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 održanja Osmanskog carstva dokle je to moguće, Andrassy se suprotstavljao stvaranju velike slavenske države na Balkanu čije bi postojanje atraktivno djelovalo na slavenske pripadnike Monarhije. Inače, on se nije protivio određenom teritorijalnom povećanju Srbije i Crne Gore koje ne bi zatvaralo put trgovini i vezama s Orijentom. Tek u slučaju sloma Osmanskog carstva, Austro-Ugarska je bila spremna da se angažira na zaštiti svojih interesa i 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 u slučaju potrebe mogla da intervenira. Time bi se osujetilo ujedinjenje Srbije i Crne Gore. Držanje otvorenih vrata prema Istoku stacioniranjem garnizona u Sandžaku trebalo je da obezbijedi trgovačke veze Monarhije s Orijentom i omogući izgradnju komunikacija, cesta i željeznice koja bi vodila iz Bosne u pravcu Egejskog mora.²² Ovakvu politiku Andrassy je konačno formulirao 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 pitanje zaposjedanja Sandžaka i osiguranja željezničke veze sa Solunom nezavisno od Srbije i Crne Gore.²³

Reagirajući na San Stefanski ugovor i ponovnu rusku ponudu da Austro-Ugarska okupira Bosnu i Hercegovinu, Andrassy je u pregovorima s Ignjatijevim tražio od Rusije da ona prizna Monarhiji ne samo pravo na aneksiju Bosne i Hercegovine nego i na aneksiju Novopazarskog Sandžaka do Mitrovice, kao i proširenje austrougarske interesne sfere na cijeli zapadni dio Balkana sa Solunom, koji bi bio povezan s Monarhijom željeznicom izgrađenom pod austrougarskom kontrolom.²⁴ Zahtjev za priznanje prava na aneksiju Sandžaka Andrassy je motivirao, pored ostalog, i potrebom da Monarhija sebi osigura olakšice za trasiranje željezničke pruge.²⁵ Me-

¹⁸ Hauptmann ibidem; Werner 1949, 411-412; Grailer 1949, 549.

¹⁹ vidi Hauptmann 1952, 143; Rechberger 1958, 149-151.

²⁰ Rechberger 1958, 151-153.

²¹ Ibidem, 153-161; Konta 1914, 9.

²² Vidi Hauptmann 1952, 130-132; Wertheimer 1913, 274-276.

²³ Чубриловић 1930, 286-287; Sosnosky 1913, 127; Арнаутовић 1934, 11; Екмеčić 1960, 122-353.

²⁴ Fournier 1909, 59-60; Чубриловић 1930, 288-290.

²⁵ Чубриловић 1930, 288.

đutim, spoljopolitička konstelacija i unutrašnje prilike u Monarhiji uticali su na to da su gornje pretenzije morale biti svedene u realnije okvire. U 25. članu Berlinskog ugovora, kojim je 13. jula 1878. godine Monarhija dobila internacionalni mandat da okupira BiH i upravlja Bosnom i Hercegovinom, obezbijedeno je Austro-Ugarskoj također 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.²⁶ Iako je Andrassy na Berlinskom kongresu insistirao na osiguranju saobraćajnih puteva u Sandžaku koji vode ka Egejskom moru, najodgovorniji politički i vojni faktori zauzeli su od ranije stanovište da glavna saobraćajna veza s Istokom mora da vodi preko Srbije.²⁷ To je učinjeno prije potpisivanja konvencije sa Srbijom od 8. jula 1878. godine i usvajanja odluka Berlinskog kongresa o Bosni i Hercegovini, Sandžaku i orijentalnim željeznicama. 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 kao uslov za podršku srpskim teritorijalnim zahtjevima na Berlinskom kongresu.²⁸ Konvencijom od 8. jula 1878. godine Austro-Ugarska i Srbija su se sporazumjele da u roku od tri godine izgrade svoje priključne linije, mada su ove stipulacije imale preliminarni karakter. Za detaljnije regulisanje ovih pitanja bilo je predviđeno da se sklope posebne konvencije između Austro-Ugarske, Osmanskog carstva, Srbije i Bugarske.

Novi položaj dvojne Monarhije na Istoku poslije Berlinskog kongresa otvarao je perspektivu neospornom uticaju Austro-Ugarske na zapadnom dijelu Balkanskog poluostrva. Ostvarene su bile i mogućnosti da se Monarhija efikasno bori za smanjenje ruskog uticaja u Bugarskoj i Rumuniji.²⁹ U ovoj konstelaciji izgradnja željezničke veze sa Solunom i Carigradom preko Srbije postala je neposredan cilj austrougarske politike, dok je obezbjeđenje prava na izgradnju željeznič-

ke pruge kroz Sandžak na Berlinskom kongresu moglo imati značaj samo za budućnost. Pri tome su važnu ulogu igrale saobraćajne prednosti linije preko Srbije. Ugarska vlada već je u martu 1878. godine na Andrassyjev upit zauzela kategorično stanovište da u pogledu željezničkih veza treba nastojati da se što skorije i prije realizovanja svake druge veze obezbijedi izgradnja linije Beograd – Niš s odvojcima do Carigrada i Soluna.³⁰ Stav Ugarske ostao je i docnije neizmijenjen i ona je bila odlučna protiv eventualne gradnje bosanske linije prije uspostavljanja željezničke veze s Orijentom preko Srbije.³¹

U pogledu finansiranja gradnja željeznica na teret Srbije značila je za Monarhiju povoljnije rješenje nego eventualna gradnja na vlastiti trošak skupe linije kroz Novopazarski sandžak. Za takav poduhvat Austro-Ugarska nije bila finansijski spremna. Međutim, u austrougarskoj politici i nakon Berlinskog kongresa zauzimao je izvjesno vrijeme određeno mjesto problem eventualne gradnje željezničke veze s Istokom preko Bosne. Taj problem biće u nekoliko navrata ponovo aktualiziran krajem 19. i početkom 20. stoljeća, ali je on tada dobio novi značaj u politici dvojne Monarhije i međusobnim odnosima Austrije i Ugarske.

* * *

Nakon Berlinskog kongresa nastala je prilično neizvjesna situacija u pogledu realiziranja privrednog programa Monarhije na Istoku, grubo skiciranog u austro-srpskoj konvenciji od 8. jula 1878. godine. Ta neizvjesnost je bila rezultat kako unutrašnjopolitičkih prilika u Austro-Ugarskoj tako i nereguliranih međunarodnih komercijalnih odnosa, prije svega s Njemačkom, od kojih je u prvom redu zavisila trgovinska politika dvojne Monarhije. To je potenciralo poteškoće oko usklađivanja austrijskih i mađarskih ekonomskih interesa na Balkanu. S druge strane, od strane Srbije došlo je do zatezanja da ispuni obaveze preuzete u Berlinu iz bojazni da ne izgubi svoju samostalnost.³² Austrougarska diplomacija nije mogla dugo vremena insistirati na svojim zahtjevima u pogledu sklapanja posebnog željezničkog ugovora sa Srbijom budući da do početka 1880.

²⁶ Wertheimer 1913, 131-134; Fournier 1909, 71-75; Sumner 1937, 532-533; May 1938, 498.

²⁷ Bylandt – Rheydt Chlumeckom 22. 6. 1878, Bylandt – Rheydt Péchyju 22. 6. 1878. KA, KM, Präs. 55 12/2 1878.

²⁸ Hauptmann 1952, 136-143; Арнаутовић 1934, 29-31.

²⁹ Hauptmann 1958, 58.

³⁰ Ungarische Ministerratesprotokolle Ministerkonferenz am 25/3 1878, K.Z. VIII HHStA Kabinettsarchiv.

³¹ Juzbašić 1967, 182-183.

³² Hauptmann 1952, 146 i d.; Арнаутовић 1934, 34 i d.

godine nije između austrijske i ugarske vlade riješen problem pravca ugarske priključne linije prema Zemunu. Istovremeno je Rusija pokušavala osujetiti austro-srpski željeznički program i nadomjestiti ga transbalkanskim projektom, za koji se zauzimala i Italija. Poseban značaj 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.³³ U austrijskoj javnosti čuli su se različiti glasovi koji su tražili gradnju bosanske linije, pa je ponovno oživljena polemika o najpovoljnijoj vezi s 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 Büchelenu³⁴ da već krajem avgusta 1878. godine izradi elaborat o najsvrsishodnijoj vezi austrougarskih željeznica s orijentalnim željezničkim linijama, koji je uputio ministru odbrane Austrije, ministru rata Monarhije i zajedničkom ministru finansija. Büchelen je smatrao da bi bosanska linija od Broda ili Šamca na Savi preko Sarajeva do Mitrovice bila najpogodnija za vezu s Istokom i ujedno podesna da zadovolji interese kako Ugarske tako i Austrije. Mislio je 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 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. 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 pruge preko Bugarske, smatrajući je najpodesnijom za saobraćaj zapadne i centralne Evrope s Carigradom.³⁵ Zanimljivo je da je austrijski ministar odbrane Horst pozitivno ocijenio

Büchelenov elaborat i podržao njegove ideje. On je smatrao da će gradnjom uskotračne pruge u dolini Bosne i njenim povezivanjem s ugarskim željeznicama biti pripremljena i bitno olakšana realizacija osnovne Büchelenove ideje.³⁶ Büchelenove koncepcije nalazile su dodirne tačke sa stavovima ekstremnih vojnih krugova, a bile su suprotne intencijama već utvrđene austrougarske željezničke politike.

I Zagrebačka trgovačka i obrtnička komora, gledajući na problem željezničkih veza s Istokom još iz ugla prije Berlinskog kongresa, smatrala je krajem avgusta 1878. godine da će saobraćajni interesi obiju državnih polovina biti zadovoljeni ako se poslije gradnje veze između Siska i Novog ubuduće produži pruga od Banjaluke do Sarajeva i Mitrovice i uspostavi željeznička linija od Sarajeva preko Broda s Budimpeštom.³⁷ Zagrebačka trgovačka i obrtnička komora izrazila je opće stanovište austrougarskih kapitalističkih krugova prema okupaciji Bosne i Hercegovine kada je ukazala na to da konačni cilj misije koju je preuzela Monarhija nije samo pribavljanje tih zemalja niti se njihovo zadobijanje može postići 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.³⁸ 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 s Istokom gradi preko Bosne i Sandžaka suprotstavio se u austrijskoj javnosti 1879. godine Bernard Singer, savjetnik Bečke trgovačke i obrtničke komore. Singer je smatrao 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 – Mitrovica, kao eksportna trgovačka linija Austro-Ugarske, bila je nepotrebna. On je pomorski put preko Trsta i Rijeke smatrao najpogodnijim za borbu protiv strane konkurencije u Makedoniji

³³ Hauptmann 1952, 150-157; Isti 1968, 59; vidi Dimtschoff 1894, 58, 64-65, te posebno Hallgarten 1963, 232-243.

³⁴ KA KM Präs. 55 12/3 1878; Horst Hofmannu ABH ZMF BH, Nr 81/1878, 7/9 1878.

³⁵ Ibidem.

³⁶ Ibidem.

³⁷ Trgovačka i obrtnička komora u Zagrebu vladaru, Zagreb 26. 8. 1878; HHStA Kabinettsarchiv, KZ Nr. 3158/1878.

³⁸ Ibidem; O stanovištu privrednih krugova u Hrvatskoj i Monarhiji prema okupaciji Bosne i Hercegovine vidi: Pavličević 1971, 91-100.



Karta 1. Planovi izgradnje željeznica prema Büchelenu

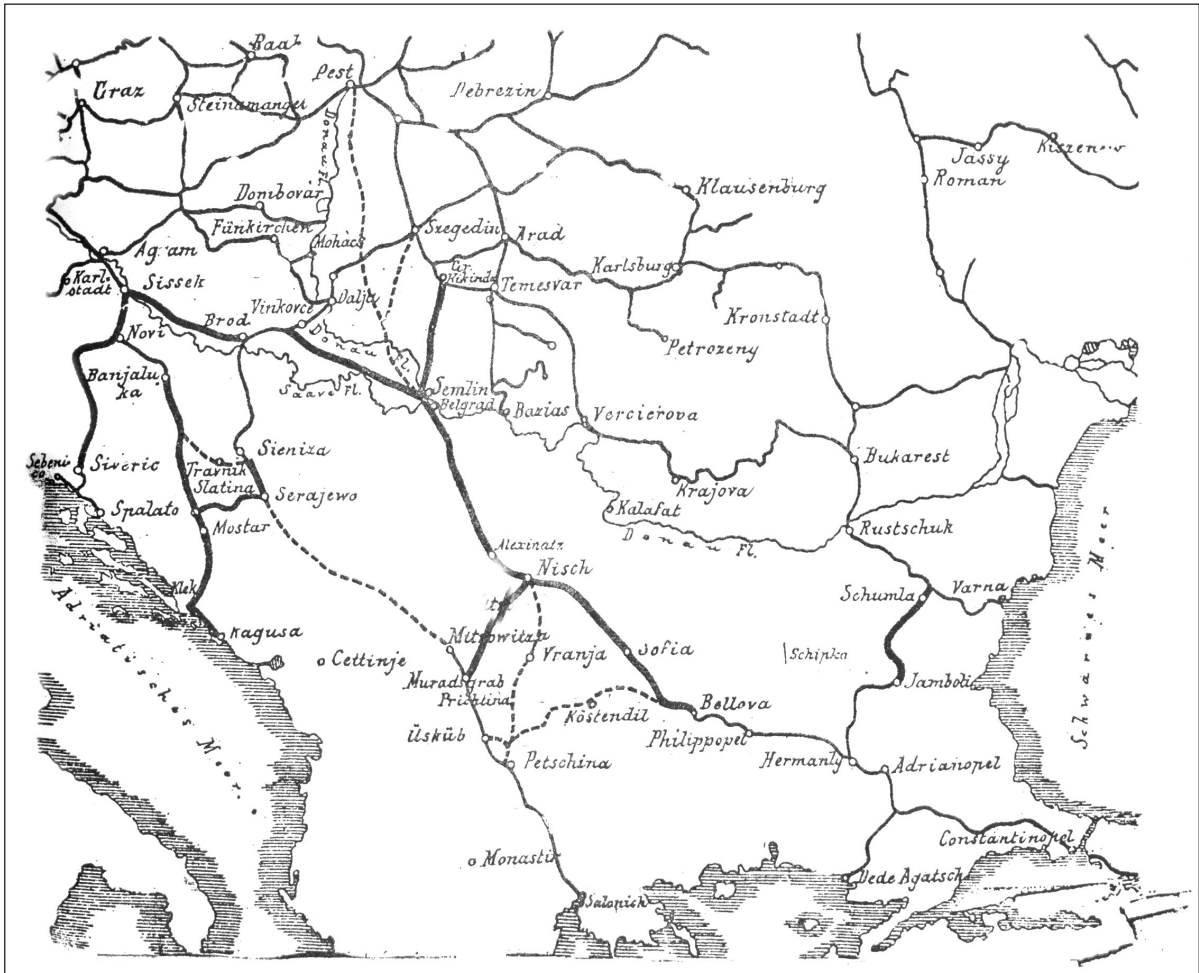
i Tesaliji, dok bi povezivanje Sarajeva s Mitrovicom, po Singerovom mišljenju, utoliko bili na štetu što bi Solun, pri tadašnjem stanju željezničke veze u Monarhiji, mogao sebi privući bosanski eksport. Prema Singeru, za austrijske interese bilo je najvažnije brinuti se o komunikacijama prema vlastitoj obali, o domaćim lukama i moreplovstvu, te posvetiti pažnju izgradnji željezničke mreže u Bosni i Hercegovini.³⁹ Zanimljivo je napomenuti da su u posve drugim okolnostima članovi austrijske vlade početkom 1913. godine iznosili slične argumente protiv ambicioznog balkanskog željezničkog programa grofa Berchtolda i posljednji put oživljene ideje da se gradi sandžačka željeznica.⁴⁰ To pokazuje kako dilema austrougarske politike o svrsishodnosti njene gradnje nikad nije bila definitivno prevaziđena.

³⁹ Singer 1879, 24-26.

⁴⁰ Vidi Juzbašić 1969, 187-188.

Odražavajući raspoloženje austrijske javnosti Singer je posebno insistirao na uspostavljanju željezničke linije od Siska preko Dobrljina i Banjaluke do Sarajeva, ističući kako njen privredni značaj za Austriju, tako i stratešku vrijednosti 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.⁴¹ Singer je pledirao za uspostavljanje željezničke veze između Dalmacije iz bosanskohercegovačkog zaleđa, uz pretpostavku da se Dalmacija zajedno s Bosnom i Hercegovinom uključi u zajedničko austrougarsko carinsko područje. On se opredjeljivao za rutu od Knina preko Jajca u pravcu željezničke pruge Banjaluka – Dobrljin. Smatrao je vrlo poželjnim da se izgradi željeznička pruga Sarajevo – Mostar – Metković – Gruž, koja bi s prugom Brod – Sarajevo činila

⁴¹ Singer 1879, 20.



Karta 2. Planovi izgradnje željeznica prema Nördlingu

transverzalnu liniju od Ugarske i Slavonije prema Jadranu. Ona bi, kao i linija u pravcu Zadra i Splita, po Singerovoj ocjeni, djelomično paralizirala zaštitno-carinske i tarifne mjere Njemačke protiv ugarskih agrarnih proizvoda. Ne vodeći računa o realnim političkim odnosima i finansijskim mogućnostima, on je u budućnosti čak predviđao da se bosanske željeznice spoje preko Zvornika s Beogradom i ostvari veza istočne obale Jadrana s područjem Dunava.⁴²

Slično Singeru, i W. Nördling, generalni direktor Austrijskih željeznica, odbacio je ideju o gradnji bosanske transverzalne linije prema istoku, smatrajući je nepodesnom za internacionalni saobraćaj. On je isticao nepotrebnosti gradnje linije Sarajevo – Mitrovica i nije prihvatio političke motive. Smatrajući najpogodnijom željezničku vezu sa Solunom i Carigradom preko Srbije,

predlagao je da se uskotračna željeznica u dolini Bosne dovede do Sarajeva, a zatim produži preko Ivan-planine, Mostara, Metkovića i Kleka do Dubrovnika. Na zapadu je preporučio gradnju željezničke pruge od Novog, dolinom Une preko Bihaća i Knina u cilju povezivanja s Dalmacijom i uspostavljanje željezničke veze između Banja Luke i Sarajeva.⁴³

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. Čak je ocjenjivala da je pruga kroz Bosnu i Sandžak, kao svjetska trgovačka magistrala, od gotovo većeg značaja nego srpsko-turska linija. Ona je stajala na stanovištu da se i pruga Sarajevo – Mitrovica mora unijeti u program orijentalnih

⁴² Singer 1879, 37-43.

⁴³ Nördling 1880, 8-12.

željeznica, smatrajući da će njena realizacija za-
visiti od ishoda pregovora sa Srbijom. Komora je
držala da bi u austrijskom interesu bilo potpuno
zaobilaznje Srbije i gradnja linije Oršava – Vi-
din – Sofija, ako se ne ubrza i u potpunosti ne
realizuje politika u odnosu na gradnju srpskih
željeznica.⁴⁴

Tendencije koje su poslije Berlinskog kon-
gresa 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, mora-
le su izazvati ozbiljno podozrenje Mađara. Pro-
blem izgradnje priključnih željezničkih pruga u
pravcu Bosne od Siska, odnosno Osijeka i Dalja,
prema Dobrljinu, odnosno Brodu predstavljao je
posebnu epizodu u austrougarskoj željezničkoj
politici i preplitao se s osnovnim pitanjima bal-
kanske politike dvojne Monarhije.

Mada je prvobitno odbila da bez posebne
odluke parlamenta otpočne graditi prugu Dalj
– Vinkovci, kojom se trebala uspostaviti veza
Vinkovci – Brod, vlada Kalmana Tisze je na in-
sistiranje vladara i svih zajedničkih ministara
izmijenila svoju prvobitnu odluku. Ona je, uspr-
kos ustavnim teškoćama, pristala da na vlastitu
odgovornost pristupi građenju pruge Dalj – Vin-
kovci, imajući u vidu da bi izgradnja željezničke
pruge u dolini Bosne od svih željezničkih pruga
u Bosni i Hercegovini najviše odgovarala saobra-
ćajnim i trgovačkim interesima Ugarske. Ugarska
vlada smatrala je poželjnim da se pruga u dolini
Bosne izgradi prije nego što bi se mogla ostvariti
željeznička veza Sisak – Novi – Banjaluka, i to tim
više što željeznica preko Srbije još nije bila izgra-
đena.⁴⁵ 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 s Istokom nego
što je tada imala u vidu neposredne privredne

koristi od uspostavljanja povoljne željezničke
veze s Bosnom. U momentu okupacije agrarna
Ugarska, koja se nalazila tek na pragu svog in-
tenzivnijeg industrijskog razvitka, imala je opće-
nito 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.⁴⁶ Ovaj stav bio je podudaran
sa stanovištem ugarske vlade zauzetim početkom
1878. godine da se prilikom osiguranja privred-
nih interesa Monarhije pri regulisanju istočnog
pitanja ne sklapaju carinski savezi s balkanskim
zemljama, nego da se austrougarskoj trgovini
osiguraju one privilegije koje je ona ranije uživa-
la u Turskoj, imajući u vidu u prvom redu održa-
vanje povlastica u pogledu izvoza duhana i soli.⁴⁷

Nasuprot tome, austrijska vlada, koja je po-
lazila od interesa austrijske industrije, težila je
carinskoj uniji s balkanskim zemljama. Ona je u
ljetu 1878. smatrala da se kao minimalna kom-
penzacija za žrtve koje Monarhiji nameće vojna
okupacija Bosna i Hercegovina odmah okupira i
u komercijalnom pogledu i zalagala se da se po
kratkome postupku, naredbodavnim putem, izvr-
ši njeno uključanje u zajedničko austrougarsko
carinsko područje.⁴⁸

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,⁴⁹ grof K. Tisza i nje-
gova vlada, i pored izvjesnog ustezanja s obzirom
na političku situaciju u Ugarskoj, nisu propustili
priliku da koristeći se pogodnostima geograf-
skog položaja osiguraju Ugarskoj na saobraćaj-
nom 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 pristala u izvje-
snoj mjeri da prejudicira votum legislative. Posve
drukčiji stav ona je, pak, zauzela o pitanju grad-
nje željezničke pruge Sisak – Dobrljin.

⁴⁴ Handels- und Gewerbekammer für das Erzherzogtum Oe-
sterreich unter der Ens austrijskom ministarstvu trgovine,
Wien 17/6 1880, AVW HM 1880 Fasz. FB4 19298/1880.

⁴⁵ Ungarische Ministerratesprotokolle, K.Z. XVI 17/6 1878,
KZ XX 17/7 1878; KZ XXI 9/8 1878; Gemeinsame Mini-
sterratesprotokolle GMKPZ 208 od 10. 8. 1878 PA XL Inter-
na K. 290 HHStA.

⁴⁶ Juzbašić 1970, 53-54.

⁴⁷ Ungarische Ministerratesprotokolle Ministerkonferenz
am 25/3 1878, KZ VIII HHStA Kabinettsarchiv.

⁴⁸ Kao napomena 46.

⁴⁹ Wertheimer 1913, 142-145, 199-210.

Ugarska vlada je odbila 1878. da zaobilazeći normalnu parlamentarnu proceduru izda koncesiju Südbahnu za gradnju i eksploataciju pruge Sisak – Dobrljin, ne samo iz ustavnih razloga, nego i zbog bojazni da se od Banjaluke ne izgradi magistralna željeznička linija prema Solunu i zaobiđe Ugarska. Sva uvjerenja cara Franje Josipa I i zajedničkih ministara o neosnovanosti takvog strahovanja nisu bila dovoljna da bi vlada K. Tisze, koja je morala voditi računa o raspoloženju parlamenta, izmijenila stanovište. Zato je austrijska vlada, prilikom pripreme za sklapanje trgovinskog i željezničkog ugovora sa Srbijom u proljeće 1879, pokušala da svoju saglasnost za pregovore o srpskoj željezničkoj konvenciji učini ovisnom o izdavanju koncesije Südbahnu za prugu Sisak – Dobrljin, koja je bila u specifično austrijskom interesu. To je s ugarske strane odlučno odbijeno. Tek nakon izričitog priznanja austrijske vlade da srpski priključak na turske željeznice treba da prethodi bosanskom, ugarska vlada je prihvatila zahtjev da gradi prugu Sisak – Dobrljin. Međutim, pruga je izgrađena i puštena u promet (1882), kada je ne samo osigurana izgradnja željezničke linije preko Srbije nego i interesi mađarskih željeznica u bosanskom saobraćaju s Rijekom.⁵⁰

Tokom razgovora o gradnji pruge Sisak – Dobrljin vođenih na zajedničkoj ministarskoj konferenciji 25. jula 1878. Andrassy se, suzbijajući ozbiljnu zabrinutost ugarske vlade, izjašnjavao da je željeznica Sarajevo – Kosovska Mitrovica tehnički neizvodiva. Po tadanjem njegovom mišljenju, projekt produženja linije Sisak – Dobrljin kroz Bosnu prema Sarajevu i Mitrovici nije se mogao ozbiljno uzeti. Na sjednici od 22. aprila 1879. kategorički je tvrdio da budućnost pripada samo željeznici u dolini Morave i da se ne može pomišljati na produženje bosanske linije prema jugu. Ni ministar rata Bylandt-Rheicht ni šef generalštaba Schönfeld nisu u vrijeme izvođenja okupacije pomišljali da se pristupi gradnji željeznice prema istoku preko Bosne i Novopazarskog sandžaka. Schönfeld je tada izrazio sumnju, suprotno stavu Andrassyja, da li je uopće pametno zaposjedati Sandžak. To je učinio pod utiskom otpora okupaciji u Bosni. On je sumnjao da će se ikada realizirati željeznička veza između Sarajeva i Mitrovice. Nasuprot tome, Andrassy je

⁵⁰ Vidi detaljnije Juzbašić 1971, 59-80; Isti 1974, 29-35;

na konferenciji održanoj pod predsjedništvom cara 7. novembra 1879. isticao prednost stacioniranja garnizona u Sandžaku za očuvanje interesa Monarhije na istoku te naglašavao značaj obezbjeđenja saobraćajne veze sa željeznicom Solun – Mitrovica. Andrassy je tada izrazio i mišljenje da zaposjedanje Sandžaka treba riješiti putem prijateljskog sporazuma s Portom.⁵¹

Ugarskoj vladi je uspjelo da njene koncepcije o realiziranju željezničke veze kako s Orijentom tako i s Bosnom odnesu pobjedu. Ona je pri tom u potpunosti iskoristila prednosti geografskog položaja Ugarske, kao i unutrašnjopolitičke teškoće u Cislajtanijskoj poslije Berlinskog kongresa. S druge strane, načelni pristanak ugarske vlade da se u zajedničko carinsko područje uključe Bosna i Hercegovina, Dalmacija i Istra predstavljao je tada objektivna ustupak interesima austrijske industrije, iako se u ovom slučaju ne može govoriti da je to bila izravna kompenzacija prilikom pregovora u cijelom kompleksu balkanskih problema. Saglasivši se konačno da se Bosna i Hercegovina, Dalmacija i Istra uključe u zajedničko carinsko područje,⁵² ugarska vlada je nastojala da svojim uticajem na željezničku politiku unaprijed osigura mađarske komercijalne interese.

Vojna uprava obnovila je promet na normalnoj pruzi Dobrljin – Banjaluka i do jula 1879. godine izgradila je uskotračnu prugu od Bosanskog Broda do Zenice. Ova pruga je 1882. godine produžena do Sarajeva. Pri tome se polaganje uskog kolosijeka do Sarajeva pokazalo presudnim i za uskotračnu gradnju drugih željezničkih pruga.

Ambiciozni planovi austrougarskih vojnih vlasti o izgradnji normalnotračne željezničke mreže, nastali neposredno poslije okupacije, ostali su nerealizirani, jer se nije moglo računati na izgradnju željeznice u Bosni i Hercegovini na teret Monarhije, niti se mogao naći privatni poduzetnik koji bi na vlastiti trošak gradio pruge. U Bosni i Hercegovini mogle su se graditi samo one željezničke pruge koja je sama zemlja mogla da otplaćuje.

⁵¹ Juzbašić 1971, 69-73; Isti 1974, 30-34. Bez osnova su stavovi da je Andrassy 1879. pokrenuo pitanje Novopazarske željeznice i da je njegov pad povukao za sobom i ovaj projekt, Kanner 1922, 50, a njegove ocjene je prihvatio i Đorđević 1957, 218. Također ne stoje ni tvrdnje o planovima vojske da 1878. nastavi iz Bosne pohod prema Solunu, vidi Wertheimer 1913, 171, nap. 1 i 172.

⁵² Juzbasic 1971, 74-75, 79-80; Isti 1988, 196-211.

U interesu Monarhije bilo je da podržava razvitak privrednog potencijala Bosne i Hercegovine, jer se time ujedno povećavala i konzumna moć ovog područja, koje je svojom trgovinom, a posebno kod uvoza industrijskih proizvoda, bilo isključivo orijentirano na Austro-Ugarsku. Periodu kada se na čelu zemaljske administracije nalazio Benjamin Kállay (1882–1903) pripada najvažnije mjesto u ekonomskom razvitku Bosne i Hercegovine pod austrougarskom vladavinom. Izuzevši liniju Bosanski Brod – Sarajevo, gotovo sve ostale pruge, koje su bile pod upravom bosanskohercegovačkih državnih željeznica, izgrađene su ili su pak započete da se grade u Kállayevo doba.

„Bosnabahn“, koja je povezala Sarajevo preko Budimpešte s Bečom, uticala je na još jače usmjeravanje bosanske trgovine u pravcu sjevera i vremenom je, s izgradnjom drugih priključnih linija, u velikoj mjeri djelovala na opadanje robnog prometa s Dalmacijom. Mada nisu uspjeli pokušaji Mađara da pod svoju upravu stave željezničku prugu u dolini Bosne, kao ni prugu Dobrljin – Banjaluka, njima je ipak pošlo za rukom da najveći dio bosanskog izvoza bude upućen u pravcu Rijeke, a ne preko Trsta.⁵³ Tome je doprinijela kako izgradnja linije Slavonski Brod – Sunja tako i aranžmani Ugarskih državnih željeznica sa Südbahnom.⁵⁴ Zemaljska uprava je 1884. izgradila uskotračnu prugu Metković – Mostar i potom je etapno produžila njenu gradnju prešavši zupčanicom Ivan-planinu do Sarajeva 1891. godine. Uskotračna pruga Doboj – Tuzla – Simin Han, koja je izgrađena 1886, dala je odlučan podsticaj razvoju tuzlanskog rudarskog i industrijskog bazena. Po dovršenju gradnje pruge u dolini Neretve, izgrađena je uskotračna linija koja je išla dolinom Lašve i prešavši zupčanicom preko Komara dosegla u dolini Vrbasa do Jajca na sjeveru i Bugojna na jugu. Metković je prvenstveno bio izlazna stanica za one bosanske proizvode koji su išli preko mora, a ne bi mogli podnijeti transport preko Rijeke, idući sjevernom rutom, usprkos njenom znatnom tarifnom povlašćenju. Metkovička riječna luka nije bila pristupačna za veće morske brodove i morski saobraćaj oba dijela Monarhije i Bosne i Hercegovine bio je neznan. Nakon produženja željezničke veze iz doline Neretve do morskih pristaništa u Gružu i Zele-

nici u Bokokotorskom zalivu, u izvjesnoj mjeri je porastao saobraćajni značaj južne rute, ali se karakter prometa na njoj nije bitno izmijenio.

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. Ugarsko-bosanske ekonomske suprotnosti sve jače su se manifestirale s industrijskim razvitkom Bosne i Hercegovine.

* * *

Velike komercijalne koristi, koje su u Monarhiji očekivali od uspostavljanja željezničke veze preko Srbije sa Solunom i Carigradom, izostale su. Od očekivanog dominirajućeg uticaja na robni transport malo je pripalo austrijskim i ugarskim željeznicama, pa su stari morski putevi zadržali svoju prednost. Politički će razlozi navesti vodeće krugove u Monarhiji da uzmu ponovo u razmatranje pitanje izgradnje nove željezničke veze sa Solunom preko Bosne. Osim sa zaoštrenim unutrašnjopolitičkim problemima, Monarhija je krajem 19. vijeka bila prinuđena da se suoči i s pogoršanom vanjskopolitičkom situacijom. Izgledalo je da nije više moguće 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 za zaštitu svojih interesa i pozicija na Balkanu. Postojala je 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 ponovno nabacio staru ideju o gradnji pruge do Kosovske Mitrovice, i to prije nego što je šef Generalštaba v. Beck zatražio krajem 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.⁵⁵

⁵³ Juzbašić 1974, 39-42, 81-83.

⁵⁴ Konta 1889, 376; Gonda 1898, 408; Dimitz 1905, 224.

⁵⁵ Juzbašić 1972, 11-24; isti 1974, 159-174.

Mada je također 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 njenog bosanskog dijela imala je za posljedicu da je problem realizacije istočne pruge bio za izvjesno vrijeme skinut s dnevnog reda. Tome je bitno doprinijela i činjenica što su vojni faktori dali prioritet izgradnji pruge za Boku kotorsku u odnosu na željezničku liniju od Sarajeva prema Drini i Novopazarskom sandžaku. Treba pak napomenuti, da je Kállay pretpostavio izgradnju pruge u pravcu Boke kotorske, uspostavljanju željezničke veze između Bugojna i Splita, u situaciji kada su Mađari svojim kompenzacionim zahtjevima blokirali mogućnost njene realizacije. Intervencija vladara i ministra inostranih poslova Goluchowskog, da se istovremeno s gradnjom prema Boki kotorskoj pristupi izgradnji i linije prema Splitu, ostala je zbog rivaliteta između Austrije i Ugarske bez rezultata.⁵⁶ Ostaće neostvaren i strateški cilj Austro-Ugarske da se bosansko-dalmatinska željeznica produži i duž crnogorske i albanske obale.

Iako je poslije austro-ruskog sporazuma u proljeće 1897. o održanju status quo-a na Balkanu došlo do smanjenja međunarodne zategnutosti, Monarhija je i poslije okončanja kretske krize ostala pri odluci da se gradi pruga prema Boki kotorskoj, koja je za svaku eventualnost trebalo da učvrsti austrougarske pozicije na južnom Jadranu i prema Crnoj Gori. Još dok se gradila pruga od Gabele prema Boki kotorskoj, Kállay se krajem marta 1900. godine obratio novom predsjedniku austrijske vlade Koerbertu i ugarskom premijeru Szellu s 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 označio realizaciju projekta normalne željezničke linije Šamac – Sarajevo – Mitrovica kao najvažniju zadaću cijele Monarhije.⁵⁷

Kállay je podvlačio da je za Monarhiju veoma važno da posjeduje što više veza s balkanskim zemljama kako bi im se pomoću tih veza materijalno i duhovno približila i ojačala svoj uticaj

na njih. Ističući da Monarhija ima samo miro-ljubive ciljeve i da teži mirnom razvitku balkanskih država i naroda, on je ukazivao na to kako bi, s obzirom na nestabilnu situaciju u pojedinim područjima, utvrđivanje austrougarskog uticaja služilo interesima općeg evropskog 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 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.⁵⁸

Mađa su balkanske zemlje, prije svega Srbija i Bugarska, bile već duže vrijeme povezane željeznicom s Monarhijom, ta jedina veza, ma koliko bila vrijedna, nije po Kállayevoj ocjeni bila dovoljna za ostvarenje prethodno navedenih političkih ciljeva. Cijeli zapadni bok ovih zemalja nije imao nikakve neposredne veze s Monarhijom. Ako bi se preko Bosne ostvarila veza s 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 s Evropom, te da iz njihovog privrednog razvitka 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 iskorištavanju okupiranih zemalja za uspostavljanje bližih odnosa Monarhije sa susjedima na Balkanu. Stoga je trebalo da se već postojeće veze s balkanskim zemljama umnože i dopune novim, koje bi išle iz Bosne i Hercegovine.⁵⁹

Kállay je isticao da će sandžačka željeznica biti posebno značajna za jačanje vojnog položaja Austro-Ugarske. Ona će joj omogućiti da u Sandžak

⁵⁶ Ibidem.

⁵⁷ Carlgén 1955, 43-44; Juzbašić 1974, 181-201.

⁵⁸ Kállay predsjedniku austrijske i ugarske vlade 30/3 1900, ABH ZMF Pr BH Nr. 341/1900.

⁵⁹ Ibidem.

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 intervenira.⁶⁰ Isticao je 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 njihove granice.⁶¹ 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 njegovih uticaja na muslimansko stanovništvo Bosne i Hercegovine.

Nagli prekid privredne konjunktura u Njemačkoj 1900. godine značio je početak višegodišnje depresije, koja je s izvjesnim zakašnjenjem zahvatila i Austro-Ugarsku.⁶² Ukazujući na tešku depresiju koja je zahvatila industriju i trgovinu Austro-Ugarske, Kállay je podvlačio kako će nova željeznička veza s Osmanskim Carstvom doprinijeti oživljavanju privrede. S obzirom na to 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 teritorijama, Kállay je smatrao da je tim značajnije da Monarhija što čvršće veže za sebe ono područje koje je od starina, već 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 uspostavljanju direktne željezničke veze Monarhije s turskim željeznicama, vidjevši u njoj efikasno sredstvo za trajno učvršćenje privrednog značaja Austro-Ugarske na Balkanu.⁶³

⁶⁰ Ibidem.

⁶¹ Gemeinsame Ministerratesprotokolle GMKPZ 424 od 2/10 1900, HHStA PA XL Interna K. 300.

⁶² Vidi März 1968, 293.

⁶³ Kao nap. 58.

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 projekta dunavsko-jadranske željeznice, koja bi, po Kállayevoj ocjeni, zauvijek potisnula austrougarsku trgovinu iz zapadnog dijela balkanskog poluostrva.⁶⁴ Mada je krajem 19. vijeka ostvarenje projekta dunavsko-jadranske željeznice bilo više teoretski pokušaj bez tehničkih priprema, planova i osigurane materijalne podloge, taj projekt je izazivao u Monarhiji ozbiljnu zabrinutost i podzrenje. 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.⁶⁵ Aktualiziranje projekta jadranske željeznice 1901. i 1902. godine predstavljalo je, pak, i reakciju na austrougarski projekt sandžačke željeznice.

Sredinom 1900. godine Kállayevu pažnju privuklo je 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 s linijom Bitolj – Solun, kao i Skadar s Prizrenom, odnosno sa željezničkom linijom Mitrovica – Skoplje. Kállay je ukazivao Goluchowskom da bi, s obzirom na blizinu Italije, pomenuti lučki gradovi 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 dovelo i do vrlo opasnih političkih posljedica. Jadran bi postao takoreći italijansko more, dok bi se Austro-Ugarska u svojim sjevernim lukama našla u jednom zatvorenom moru.⁶⁶

Kállay je sredinom 1900. godine strahovao da zbog strateške važnosti projektovanih linija,

⁶⁴ Kállay austrijskom ministru željeznica i ugarskom ministru trgovine 11/6 1900, ABH ZMF Pr BH Nr. 644/1900.

⁶⁵ Ђорђевић 1956, 4-6.

⁶⁶ Ibidem, Kállay Goluchowskom 30/6 1900; ABH ZMF Pr BH Nr. 701/1900



Karta 3. Projekt Ludwiga Seefeldera o uspostavljanju direktne veze bosanskih željeznica s Atenom

turska vlada neće žaliti materijalne žrtve da u dogledno vrijeme izgradi bar neku od tih pruga. Ukazivao je i na opasnost od mogućnosti da se njemački kapital ponovo zainteresira za pojedine projekte. Stoga je smatrao da se samo ostvarenjem sandžacke željeznice može efikasno otклонiti 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.⁶⁷

Prema Kállayevom prijedlogu trebalo je da trasa predviđene normalnotračne linije ide u okupaciono područje od Šamca dolinom rijeke Bosne do Sarajeva, a odatle dolinom Miljacke, Prače, Drine i Lima do turske granice kod Uvca, s 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 Šarplanine i preko Karkandela, 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.⁶⁸ Ona je bila podesna da onemogući projekt dunavsko-jadranske transverzalne željeznice, jer ako bi se od tako trasirane sandžacke 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. On je ukazivao na to da bi druga trasa, za koju se opredijelio, relativno kratko išla duž crnogorske granice, i to kroz područje naseljeno albanskim stanovništvom, koje bi se odgovarajućim postup-

⁶⁷ Ibidem; HHStA PA I rot 621 C.d. M. III/10.

⁶⁸ Kao napomena 58.

kom od strane Autro-Ugarske moglo iskoristiti kao protuteža Crnoj Gori.⁶⁹

Kállay je izgradnju sandžačke željeznice smatrao važnom i u vezi s planovima o produženju grčke tesalijske željezničke pruge prema sjeveru i njenom povezivanju s već postojećim željezničkim linijama. On je smatrao da bi za Monarhiju bilo od velike koristi da obilaženjem Srbije ostvari direktnu željezničku vezu s Atenom. 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 s Atenom. Za njihovu realizaciju zauzimala se austrougarska diplomacija kod Porte. Inače, prema prvobitnoj Kállayevoj koncepciji, trebalo je da koncesija za izgradnju pruge kroz Sandžak pripadne Društvu orijentalnih željeznica.⁷⁰ Kállayevu novu inicijativu za uspostavljanje željezničke veze s 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 također izgradi hrvatsko-dalmatinska željeznica od Karlovca, odnosno Ogulina prema Kninu.⁷¹

Šef austrougarskog Generalštaba FZM von Beck polazio je 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 zagarantiran uticaj za saobraćajne veze u tom dijelu evropske Turske. Beck je ukazivao na to kako je u vojnom pogledu nepovoljna okolnost da Monarhija ima željezničku prugu samo do Sarajeva.⁷²

Šef austrougarskog Generalštaba motivirao je u drugoj polovini septembra 1900. godine potrebu Monarhije da se uspostavi nova željeznička veza s Turskom i razvitkom najnovijih političkih događaja na Balkanu. Ovo se prije svega odnosilo na situaciju u Makedoniji, kao i na izmjenu u spoljnopoličkoj orijentaciji Srbije. Beck je strahovao da se uz rusku podršku ne ostvare bugar-

ske 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 južnoslavenske formacije, koja bi posegla ne samo za Hrvatskom i Slavonijom već i za južnom Ugarskom.⁷³

Mada je u pogledu uticaja na balkanske države Rusija krajem 19. i početkom 20. 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 velesila. Pri tome su iz te buduće podjele morali biti isključeni kako Moreuzi tako i Sandžak, koji je Monarhija trebalo da zajedno s Bosnom i Hercegovinom u pogodnoj prilici anektira, a također i albansko etničko područje, koje je trebalo da postane autonomno pod austro-ugarskim protektoratom.⁷⁴ Međutim, i takvo stanovište Goluchowskog također 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 ostvarenje.⁷⁵

Možemo konstatirati da je, nadovezujući se na ranije planove i inicijative, Kállayev željeznički program u bitnim pitanjima anticipirao austrougarsku politiku izgradnje željeznica na Balkanu u 20. vijeku. Osnovne intencije te politike nastojali su realizirati kako Goluchowski

⁶⁹ Kállay Goluchowskom 7/10 1901, ABH ZMF Pr BH Nr. 1342/1901.

⁷⁰ Ibidem; Calice Goluchowskom 14/9 1901, ABH ZMF Pr BH Nr. 1342/1901. i isti istom 4/2 1903, Pr BH Nr. 276/1903.

⁷¹ Krieghammer Kállayu 26/4 1900, ABH ZMF Pr BH Nr. 450/1900.

⁷² Gemeinsame Ministerratesprotokolle GMKPZ 422 od 21. 9. 1900, HHStA PA XL Interna K. 299.

⁷³ Ibidem.

⁷⁴ Vidi Calgren 1955, 11-32, 40; Hauptmann 1968, 35-54.

⁷⁵ Calgren 1955, 44.

tako i njegovi nasljednici na položaju ministra inostranih poslova – Aehrenthal i Berthold. Ta nastojanja bila su najuže povezana s razvitkom cjelokupne međunarodne situacije i predstavljala su jedan od najvažnijih elemenata balkanske politike dvojne Monarhije.⁷⁶

Kállay je obraćajući se austrijskoj i ugarskoj vladi ukazivao na to 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.⁷⁷

Izloženi način ostvarenja željezničkog programa zahtijevao je dugi niz godina, pa je Kállay, s obzirom na značaj što bržeg uspostavljanja željezničke veze s Istokom preko Bosne za cijelu Monarhiju, apelirao da obje njene države učestvuju u finansiranju. Pri tome je smatrao da Bosna 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 normalnotračne željezničke linije od Sarajeva do turske i srpske granice.⁷⁸ Međutim, Kállay je teško mogao računati na materijalnu podršku Monarhije, pa se odlučio na reduciranje troškova izgradnje. 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. Ograničivši se na odluku o finansiranju gradnje samo uskotračne pruge od Sarajeva do istočne granice na teret okupirane zemlje, Monarhija je ostavila otvorenim finansiranje normalne željeznice Šamac – Doboj i uskotračne

Bugojno – Aržano, o čijoj je gradnji postignuta saglasnost 1900. godine.⁷⁹

Odstupanja od prvobitnog projekta Kállay je obrazlagao i mogućnostima prometa na uskotračnim prugama na osnovu dotadanih iskustava u Bosni i Hercegovini. Smatrao je 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 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.⁸⁰

Koliko je Kállay vodio malo računa o interesima Bosne svjedoči njegova izjava u odnosu na troškove pretovara s normalne na uskotračnu prugu. Istakavši da Monarhija u okupirane zemlje i Tursku ne izvozi sirovine i kabastu robu već industrijske proizvode, on je skrenuo pažnju predstavnicima austrijske i ugarske vlade na to da će pretovar tek nešto malo uticati na poskupljenje tih proizvoda.⁸¹ Nasuprot tome, već postojeći troškovi pretovara u Brodu od 2 helera po mtc. znatno su opterećivali bosanski izvoz. Pretovar je značio i gubitak vremena od 14 do 18 sati.⁸² Ovo je padalo tim teže što su i u prvoj deceniji 20. vijeka sirovine sačinjavale prosječno 83% cjelokupnog bosanskog izvoza, koji je količinski bio više nego trostruko veći od uvoza, dok je po

⁷⁶ Calgren 1955, 43-47, 115-118, 122, 195-200; Ђорђевић 1957, 218-248; Isti 1962, 414-418, 521-528; Ђоровић 1936, 380, 391, 511, 516; Алексић-Пејковић 1965, 737 и д.; Juzbašić 1969, 181 и д.

⁷⁷ Kállay ugarskom ministru trgovine Hegedüsü 2/1 1901, ABH ZMF Pr BH Nr. 5/1901, i kao napomena 57.

⁷⁸ Ibidem.

⁷⁹ Kállay austrijskom ministru željeznica Witteku i ugarskom ministru trgovine Hegedüsü 11/6 1900, ABH ZMF Pr BH Nr. 644/1900.

⁸⁰ Ibidem.

⁸¹ Gemeinsame Ministerratesprotokolle GMKPZ 423 od 22/IX 1900, HHStA PA XL Interna K. 299.

⁸² ABH Priv. Reg. Nr. 219/1900.

novčanoj vrijednosti import bio jači od eksporta. Ovakvi odnosi bili su uslovljeni strukturom bosanskohercegovačke ekonomike.⁸³ Razvitak bosanskohercegovačke privrede i porast saobraćaja osobito na željezničkoj pruzi Brod – Sarajevo demantirali su već u narednoj deceniji Kállayeve prognoze da će uskotračni kolosijek duže vremena odgovarati prometnim potrebama. Ograničena propusna moć uskotračnih željeznica pojavila se kao prepreka daljem privrednom razvitku zemlje, a u doba aneksione krize pokazala se također da postojeće uskotračne željeznice nisu u stanju da zadovolje ni potrebe vojske.

Željeznička linija Sarajevo – Uvac s ogrankom od Međeđe do Vardišta počela se graditi 1902. godine, a dovršena je i puštena u promet 1906. godine. Međutim, 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 Beograda nego bi se na njoj morao vršiti i dvostruki pretovar: s normalnih ugarskih na uskotračne bosanske i ponovo na normalne turske željeznice. Treba imati na umu da se međunarodna, a također i austrougarska trgovina s evropskom Turskom, a posebno s 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.⁸⁴

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 s 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 pristupilo njenoj 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,⁸⁵ 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 aktualan u vezi s usvajanjem programa izgradnje normalnih željeznica u Bosni i Hercegovini i pregovorima koji su u prvoj polovini 1914. godine vođeni između Austro-Ugarske i Srbije.⁸⁶ 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.⁸⁷ Treba napomenuti 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, Pljevlja, Bijelog Polja, Berena, Đakovice i Prizrena do Skoplja.⁸⁸ 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 sandžačke željeznice u unutrašnjost Monarhije.⁸⁹ Ovo pokazuje kako se kratkovidno i neodgovorno postupilo s novcem okupirane zemlje kad je

⁸⁵ U istoriografiji je posvećena posebna pažnja nastojanjima Austro-Ugarske da u 20. stoljeću izgradi sandžačku željeznicu. Spomenućemo samo neke radove i djela što tretiraju ovaj problem: May 1938, 496-527; Isti 1952, 352-367; Calgren 1965, 43-47; Ђорђевић 1957, 219 и д. (u napomeni 7 na str. 214 autor je naveo opsežnu literaturu o novopazarskoj željeznici); Исти 1962, 414-418, 521-528; Ђоровић 1936, 380, 391, 510-516; Kapidžić 1962, 15-17, 40-43; Алексић-Пејковић 1965, 770 и д.; Juzbašić 1969, 181 и д.

⁸⁶ O austrijsko-srpskim pregovorima 1914. vidi: Ђоровић 1936, 514-516; Алексић-Пејковић 1965, 770, 796.

⁸⁷ Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltung, Jhrg. LIV, Nr. 41, Berlin 27. Mai 1914, 656, članak "Die bosnischen Bahnen".

⁸⁸ Kapidžić 1962, 15-16.

⁸⁹ Persönliche Vormerkungen Potioreks, XXI vom 15. August 1913, KA MKSM K. 71.

⁸³ Vidi Schmid 1914, 549-551; Juzbašić 1970, 56-57.

⁸⁴ Vidi: Dimschoff 1894, 193-197; Димитријевић 1913, 78-115, 133-134; Савић 1914, 33; Ђорђевић 1956, 32; Исти 1957, 245-256; Juzbašić 1969, 167, 187.

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. Pruga je omogućila intenzivniji izvoz ne samo u Sandžak nego i u okolna područja. Međutim, i pored toga privredna vrijednost pruge bila je malena⁹⁰ i ona je bila izrazito deficitarna.

Kállay je pored ostalog imao u vidu privlačenje saobraćaja iz jednog dijela Srbije, kada je još 1896. godine planirao da jedan krak istočne željeznice ide do Vardišta na srpskoj granici. Međutim, poslije izgradnje pruge promet sa Sandžakom relativno je znatnije porastao od saobraćaja sa Srbijom, što je bilo i u direktnoj vezi sa stanjem političkih odnosa između Austro-Ugarske i Srbije u 20. vijeku.

U Kállayevo doba još se nije postavljalo pitanje povezivanja bosanskih željeznica sa srpskim. Tek kada je izgradnja bosanske istočne pruge bila privedena kraju, u austrougarskoj politici aktualiziran je problem njenog priključka na srpske željeznice, u cilju privlačenja srpskog prekomorskog izvoza preko bosanskih željeznica na dalmatinske luke. U tom pogledu iskrsnula je dilema oko toga koja je najsvrsishodnija željeznička ruta preko Bosne i Hercegovine i najpogodnija izlazna luka (Metković, Gruž, veza sa Splitom i dr.). Svi ovi problemi dali su povoda 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 vodila od Stalaća prema Užicu, zauzimalo je značajno mjesto u vanjskoj politici Monarhije i u austro-srpskim odnosima u 20. vijeku.⁹¹ No tek poslije propasti Austro-Ugarske uspostavljena je veza između bosanskih i srpskih željeznica izgradnjom pruge Užice – Vardište.

U politici izgradnje željezničke mreže Kállay je pri kraju svoje uprave žrtvovao interese Bosne

i Hercegovine ciljevima spoljne politike i vojno-strateškim interesima Monarhije. Izgradnjom skupih i nerentabilnih strateških linija (Gabela – Boka – Trebinje i istočne pruge) krajem 19. i početkom 20. vijeka nastalo je teško finansijsko opterećenje zemlje. Ukupni dugovi Bosne i Hercegovine za izgradnju željeznica iskazani krajem 1913. godine iznosili su 161 milion kruna.⁹² Ovaj zaokret u Kállayevoj politici izgradnje željeznica, nastao pod uticajem razvitka međunarodnih prilika, imao je dalekosežne negativne posljedice na djelatnost uprave na planu privrednog i kulturnog razvitka, kao i na stvaranje finansijskih preduslova za odlučniju akciju za rješenje agrarnog pitanja, kada je ono došlo u svoj akutni stadij pred Prvi svjetski rat. Izgradnja bosanskohercegovačkih željeznica predstavlja drastičan primjer koliki je bio raskorak između političkih ambicija Austro-Ugarske i njenih finansijskih mogućnosti. Međutim, i pored konačno negativnog 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.

* * *

Nakon što je u julu 1906. istočna pruga puštena u promet, Kállayev nasljednik, zajednički ministar finansija Istvan Burian, 1. februara 1907. uputio je molbu ministru vanjskih poslova Aehrenthalu da pokrene pitanje njenog povezivanja s turskim i srpskim željeznicama. Pri tome on se služio istom argumentacijom kao i ministar Kállay. Bosnu je tretirao kao zemlju koja je imala da posluži kao odskočna daska za balkansku politiku i uticaj Dvojne monarhije. Uz to je smatrao kako su ispunjeni svi uslovi da se direktno snažno nastupi za uspostavljanje veza željeznicom s područjima na Balkanu. Time bi se pomoglo austrougarskoj trgovini u konkurentskoj borbi s njemačkom trgovinom, koja prodire na ova područja s juga, i italijanskom trgovinom, koja prodire sa zapada. Vjerovao je da će Austro-Ugarska izgubiti tlo ako se ubrzo ne zaštite njeni interesi. Na uspostavljanje željezničkih veza gledao je i kao na pomoć industriji. Brzom realizacijom željezničkih priključaka pretekli bi se, po Burianovom mišljenju,

⁹⁰ Стенографски извјештаји о сједницама и прилозима Босанско-херцеговачког сабора, год. 1910/11, I заседање, Свезак III, 1718.

⁹¹ Види: Ђорђевић 1962, 414-418; Ђоровић 1936, 380-391, 510-516; Капидџић 1962, 16-17, 40-45, 49-51; Јузбашић 1969, 182-183.

⁹² Hauptmann 1963, 120.

tuđi projekti za spajanje glavne linije Beograd – Solun s jednom albanskom lukom prije nego Austro-Ugarska učvrsti svoje trgovačke odnose u Albaniji i Makedoniji. Moguće nepovjerenje turske vlade moglo bi se, po Burianu, otkloniti ukazivanjem na ne samo privredne nego i druge koristi i austrougarsku miroljubivu politiku.⁹³

Burian je skrenuo pažnju na bosanske trgovce i trgovačke asocijacije u Bosni, videći u njima pogodan posrednički elemenat za trgovinu turskim sirovim proizvodima, kao i industrijskim artiklima austrougarske provenijencije. Međutim, posebno je podvukao da je bez priključka na turske i srpske željeznice nova pruga Sarajevo – Istočna granica mrtva linija, na kojoj je rentabilitet posve isključen. Ukazao je na teško finansijsko opterećenje Bosne i Hercegovine preduzeto za izgradnju pruge. To je učinjeno u očekivanju da će pruga u dogledno vrijeme biti produžena do Mitrovice, odnosno u Srbiju. Očekivanim saobraćajem porasli bi prihodi bosanskohercegovačkih željeznica, a i privreda bi doživjela takav polet da bi se iz poraslih prihoda mogle platiti kamate i amortizacija.⁹⁴ Po Burianovom mišljenju moralo bi se težiti da se gradnja izvede pod uticajem Austro-Ugarske putem prometnog Društva orijentalnih željeznica, a ako se u tom smislu ne postigne rezultat, ukazuje na željeznički projekat Ludwiga Seefeldera dostavljen Kállayu 1901. godine.⁹⁵ Mada je, kada su bile u pitanju željezničke veze s balkanskim zemljama, Burian nastavio provođenje Kállayeve politike, na unutrašnjopolitičkom planu on se orijentirao na oprezno i sporo izvođenje strogo doziranih reformi, kao i politiku aneksije BiH. Reforme i politika aneksije bile su u prvom redu usmjerene protiv sve intenzivnije aktivnosti i uticaja Srbije.

Došavši za ministra vanjskih poslova iz konzervativnih austrijskih krugova, koji su težili vođenju agresivne vanjske politike i kritikovali anemičnu politiku Goluhovskog na Balkanu za rusko-japanskog rata i povlađivanje interesima agraraca, Aehrenthal je svesrdno prihvatio Burianovu inicijativu za uspostavljanje željezničkih priključaka na istoku. On je u noti upućenoj 22. marta 1907. predsjednicima austrijske i ugarske vlade izrazio mišljenje da je sreća što je izgrađena

istočna pruga koja omogućava snažno nastupanje u odbrani austrougarskih interesa na Balkanu, dok to ne bude prekasno. Ukazao je na to da se trgovačko-politička situacija u srednjoj Evropi promijenila došavši do izražaja u novim autonomnim carinskim tarifama.⁹⁶ Pod pritiskom mjera iz Njemačke, koja je diktirala trgovinsku politiku srednje Evrope i povećala žitne carine 1902. za 2-5 puta, Austro-Ugarska je morala revidirati svoju carinsku politiku uvodeći 1906. prohibitivne carine na žito i ograničavajući uvoz stoke. Novi pravac trgovinske politike potakao je unutrašnju krizu u dualističkom sistemu Austro-Ugarske i poremetio je njene odnose s balkanskim zemljama, u prvom redu sa Srbijom, s kojom je 1906. izbio carinski rat.⁹⁷ Ponovni početak politike visoke carinske zaštite vodio je izoliranju pojedinih nacionalnih privreda i u zemljama koje nisu imale vlastitu industriju potakao je njeno podizanje.⁹⁸

U ocjeni značaja bosansko-turskog željezničkog priključka Aehrenthal se pozvao na ocjene date na zajedničkoj ministarskoj konferenciji od 2. oktobra 1900. Ponovio je da će bosansko-turski priključak pojačati uticaj Dvojne monarhije na Balkanu, spriječiti ujedinjenje Srbije i Crne Gore i omogućiti po potrebi prebacivanje austrougarskih trupa na bilo koje mjesto u Staroj Srbiji.⁹⁹ Uz to je posebno naglasio da je neosnovan strah da će pruga Brod – Uvac – Mitrovica odvratiti zapadnoevropski saobraćaj koji ide na Solun željezničkom linijom Beč – Budimpešta – Beograd, budući da će nova pruga biti uzana i duža. Stoga neće moći doći u obzir kao svjetska magistrala i konkurent postojećoj saobraćajnoj vezi Zapadne Evrope sa Solunom.¹⁰⁰ Također, Aehrenthal je u noti od 7. septembra 1907. godine predsjednicima obiju vlada ukazao „u interesu ispravne procjene situacije“ na to da je uspostavljanje željezničkog priključka Uvac – Mitrovica, prije svega, austrougarski politički i vojni, a samo u ograničenoj mjeri i privredni interes. Što se tiče balkanskih država, priključak ih nikako nije mogao zadovoljiti.¹⁰¹

⁹⁶ AVAW Pr Nr 1270/ MP 1907.

⁹⁷ Vidi Ђорђевић 1962, 95 i d.

⁹⁸ Werner 1949, 438-439.

⁹⁹ Kao napomena 61 i 96.

¹⁰⁰ Kao napomena 96.

¹⁰¹ Predsjednicima vlada Austrije i Ugarske 7. 9. 1907, ABH PrBH Nr 1051/1907 (prepis).

⁹³ ABH ZMF Pr BH Nr 124/1907.

⁹⁴ Ibidem.

⁹⁵ Ibidem.

Konstatirajući austrougarski neuspjeh u širenju vlastitog uticaja na crnogorskoj i albanskoj obali, Aehrenthal je planirao produženje pruge iz Hercegovine prema Kotoru, a odatle na luku Bar i Skadar. Koncesija za gradnju pruge od Skadra do Medue trebala je spriječiti da gradnja ove pruge dođe u tuđe ruke, kao i krajnja tačka austrougarske interesne sfere. Svrha uspostavljanja kopnene veze između Dalmacije, Crne Gore i Skadra bila je, po Aehrenthalu, da se izvojuje prednost u odnosu prema Italiji, koja je upućena samo na vezu preko mora.¹⁰² O ovom pitanju suprotstavili su svoja mišljenja Aehrenthal i predsjednik austrijske vlade Wladimir von Beck, koji je bio protiv gradnje pruge Bar – Skadar, jer bi to po njemu bilo više u interesu Italije. On se zalagao za prugu Medua – Skadar, smatrajući da bi ona bolje služila dalmatinskom brodarstvu nego kopnena veza Bar – Skadar. Isticao je da postoji plan uskotračne pruge Boka – Sutomore, koja bi se onda povezala s Barom.¹⁰³ Docnije se odustalo od ovog plana, koji je 1908. godine zamijenjen planom produženja dalmatinske normalnotračne pruge kroz Crnu Goru i sjevernu Albaniju do Bitolja.

Aehrenthal je smatrao da balkanskim zemljama, koje su srednjoevropskom carinskom politikom natjerane da traže izlaz na more, treba ponuditi tranzitni saobraćaj preko austrougarske teritorije do jedne dalmatinske luke. Ovo bi se ostvarilo realizacijom bosansko-srpskog priključka, tj. gradnjom pruge Užice – Vardište. To je trebalo postići u trgovinskim pregovorima sa Srbijom, čiji se izvoz oslobodio zavisnosti od pijaca Monarhije. Aehrenthal je smatrao da bi u austrougarskom interesu bilo da se srpski izvoz usmjeri preko Bosne i Hercegovine. On nije mislio da će se time moći trajno spriječiti izgradnja željezničke transversale iz unutrašnjih balkanskih zemalja s Jadranom, tzv. slavenske transversale. Vjerovao je da se mogu znatnije revidirati šanse njenog ostvarenja, čemu je trebalo da posluži bosansko-srpski željeznički priključak. Smatrao je, ako Austro-Ugarska uspije u bližoj budućnosti ostvariti oba priključka i projekat bosansko-srpske transversalne željeznice, da ona

¹⁰² Ibidem, i kao napomena 96.

¹⁰³ Resume über die am 10. Juli 1907 im Ministerium des Aeussern in Wien.... stattgehabten Besprechung bezüglich der öster.-ungar. verkehrspolitischen Projekte auf der Balkanhalbinsel, ABH ZMF PrBH Nr 910/1907.

može s izvjesnom smirenošću gledati na budući razvoj događaja na Balkanu. Zato je tražio puno angažiranje pozicije i uticaja Monarhije kao vellešile.¹⁰⁴

Nekoliko mjeseci prije dovršenja istočne pruge, krajem marta 1906. godine, Trgovačka i obrtnička komora Donje Austrije molila je tadanjeg ministra vanjskih poslova Goluchowskog da u pregovorima sa Srbijom tretira ovo pitanje, kako bi Srbija preuzela obavezu da uspostavi željezničku vezu Vardište – Užice – Kruševac – Stalac, a da joj se kao naknada prizna tretman najvećeg povlašćenja na bosanskohercegovačkim željeznicama i eventualno naročite povlastice u veterinarskom postupku za stočne pošiljke.¹⁰⁵ Ovo mišljenje Trgovačke i obrtničke komore podržalo je Zajedničko ministarstvo finansija, ocjenjujući da njegova realizacija može Bosni i Hercegovini donijeti privredne i političke koristi, kao i Austrijsko ministarstvo željeznica, dajući mu tada ocjenu hitne poželjnosti sa stanovišta austrijske industrije.¹⁰⁶ Iz ovog ministarstva docnije su se mogla čuti i drugačija mišljenja.

U vezi s Burianovom notom o priključku bosanskohercegovačkih željeznica na srpsku i tursku željezničku mrežu, Ministarstvo rata Monarhije zauzelo je stanovište smatrajući da je linija Uvac – Mitrovica „od izvanredne vojne vrijednosti“ i da je vojno „posebno potrebna“. Bosansko-srpski priključak je po tadanjoj ocjeni Ministarstva rata „bio u velikoj mjeri vojno poželjan“ kada se izgradi linija Bugojno – Aržano i poveže sa Splitom, kao i pruga Jajce – Banja Luka. Isto mišljenje bilo je i u vojnoj kancelariji cara, gdje su smatrali da bi se izgradnja pruge Doboj – Šamac mogla privremeno odgoditi, jer se po zakonu iz 1902. godine ova pruga trebala graditi istovremeno s uskotračnom prugom Bugojno – Aržano.¹⁰⁷

Obje vlade Monarhije i svi zajednički ministri dali su punu podršku Aehrenthalovom projektu željezničke linije Uvac – Mitrovica. Jedino

¹⁰⁴ Kao napomena 96, up. Ђорђевић 1962, 116-117.

¹⁰⁵ Handels und Gewerbekammer für Erzherzogtum Österreich unter der Enns Ministerstvu vanjskih poslova, Beč 30. 3. 1906. HHStA Adm, Reg. F19/18. Türkei 9.

¹⁰⁶ Zajedničko ministarstvo finansija Ministerstvu spoljnih poslova 6. 4. 1906. i austrijsko Ministerstvo željeznica Ministerstvu spoljnih poslova 6. 5. 1906. HHStA Adm. Reg. F19/18, Türkei 9.

¹⁰⁷ Ministerstvo rata Zajedničkom ministarstvu finansija 1. 5. 1907. ABH PrBH 483/1907; KA MKSM Nr 1221 ex 1907.

je zastupnik Austrijskog ministarstva željeznica na konferenciji održanoj u ovom ministarstvu 22. i 22. oktobra 1907. godine izjavio da postoje austrijske ozbiljne zamjerke ovom projektu, ali o njima nije bio ovlašten govoriti. Također, i na konferenciji u istom ministarstvu 26. februara 1908. godine pomenuto je da je priključak kod Uvca za Ugarsku vrlo vrijedan, ali da je pod određenim okolnostima čak i štetan za Cislajtaniju, mada se to može lako otkloniti.¹⁰⁸ Međutim, problem priključka bosanskih na turske željeznice nije se pojavio u odnosima između Austrije i Ugarske u razdoblju od 1907. do 1908, ali je zato pitanje bosansko-srpskog priključka i transverzale kroz Bosnu dovelo do ozbiljnih razmimoilaženja među vodećim ličnostima Monarhije.

Još se Ugarsko ministarstvo trgovine, u vezi s inicijativom Bečke trgovačke i obrtničke komore u pismu Goluchowskom 1. maja 1906. godine, izjasnilo protiv bosansko-srpskog priključka kao štetnog po interese Ugarske. Saobraćaj Srbije koji je išao isključivo preko Ugarske, dijelom preko Budimpešte, a dijelom preko Rijeke, bio bi izgradnjom bosansko-srpske veze znatnim dijelom okrenut od ugarskih državnih željeznica. Ustupci da se on osigura bili bi za Ugarsku štetni. Ni sa stanovišta interesa Austrije, po ovom mišljenju, ne bi bilo vrijedno podnositi žrtve. Stoga je ugarska vlada bila uporno protiv toga da se u trgovinskim ugovorima sa Srbijom pokreće ovo pitanje,¹⁰⁹ pa ono u pregovorima sa Srbijom nije do 1908. ni tretirano.

Kad je Aehrenthalov projekt spoja srpskih s bosanskim željeznicama i uspostave transverzale gradnjom pruge Bugojno – Aržano – Dugopolje došao na dnevni red sastanka zajedničkih ministara i predsjednika obiju vlada 10. jula 1907, nije naišao na nepodijeljenu saglasnost. Oba predsjednika vlada bila su protiv toga da se to pitanje uvlači u pregovore sa Srbijom. Drukčiji izgledi na uspjeh bili bi ako bi taj projekt sama Srbija nabacila. Predsjednik ugarske vlade Wekerle je naglasio da ugarska vlada nema interesa za priključak kod Vardišta kako iz strateških, tako i iz saobraćajno-privrednih razloga, jer će se tranzitni saobraćaj s Balkana, umjesto preko Ugarske, okrenuti preko Bosne i Dalmacije. Ako

pak Srbija izgradi prugu do granice, priključak se ne bi mogao odbiti.¹¹⁰ Ugarska vlada je ostala pri svom negativnom stavu u pogledu srpsko-bosanskog priključka i tek će u doba aneksione krize iz taktičkih razloga izmijeniti svoj stav.

Zanimljivo je da na pomenutom sastanku od 10. jula 1907. zajednički ministar finansija Burian izjavio da, zbog kraćih veza s Dalmacijom, pruga Bugojno – Aržano ne bi imala vrijednost za Bosnu. Ona bi samo smanjivala prihod ostalih zemaljskih željeznica. Tada za Buriana ni pruga Šamac – Doboj nije odgovarala potrebama Bosne, jer će štetiti liniji Bosanski Brod – Doboj. Obje pomenute pruge, smatrao je Burian, ne bi se mogle graditi iz bosanskih zemaljskih sredstava, s obzirom na stanje zemaljskog budžeta. Ovi stavovi razlikovali su se od Kállayeve politike krajem 19. i početkom 20. stoljeća. Prihvaćen je zaključak da austrijska i ugarska vlada slobodno mogu svojim sredstvima graditi ove željeznice. U pogledu bosansko-srpskog priključka, čiji je on bio vatreni zagovornik, Burian je predlagao izlazak transverzale na Gruž i Metković. Imao je u vidu da bi se Metković mogao povezati s lukom Klek i naglašavao je da bi Klek mogao postati povoljna izlazna tačka na Jadranu. Posebno je istakao da bi veza bosanskih sa srpskim linijama bila za Bosnu vrlo korisna u privrednom pogledu. Međutim, naišao je na odbijajuće držanje Wekerlea, koji je tada rekao da Ugarska nema interesa čak ni za gradnju pruge Doboj – Šamac, jer bi željeni cilj lakše mogla postići izgradnjom direktne veze od Pečuja do Broda.¹¹¹

Aehrenthal je uporno nastojao uvjeriti ugarsku vladu da će tranzit preko Bosne biti samo onaj koji u datoj situaciji ne može preko Ugarske, jer je u ograničenoj mjeri dopušten za tranzit stoke ili, pak, kad je u pitanju žito, traži jeftiniji put. Nastojao je pokazati prednosti direktne veze uz pomoć uskotračne željeznice područja donjeg Dunava i dalmatinskih luka, koje bi preuzele dio eksporta iz Rumunije i Bugarske. Veća udaljenost po njemu bi se nadoknađivala sigurnijim prevozom i boljom organizacijom dalmatinskih ruta, bliskim evropskom tržištu.¹¹²

¹⁰⁸ HHStA Adm. Reg. F19/18, Serbien 3, Nr 21260 / I HP i Nr 22580 / HP.

¹⁰⁹ Ugarsko ministarstvo trgovine Goluchowskom 1. 5. 1906. HHStA Adm. Reg. F19/18, Türkei 9.

¹¹⁰ Kao napomena 103. O problematici spoja bosanskih željeznica sa srpskim i izlaza na luku u Dalmaciji up. Mechtler 1971, 190-192.

¹¹¹ Ibidem.

¹¹² Aehrenthal predsjedniku austrijske i ugarske vlade 7. 9. 1907. (prepis), ABH ZMF Pr 1051/1907.

Međutim, u pogledu izlazne luke bosanske transverzale u Dalmaciji javila su se različita i kontradiktorna mišljenja. Zajednički ministar finansija i ministar vanjskih poslova bili su za to da se bosanska trasverzala ne završava u Splitu, jer je trebalo u Bosni i Hercegovini izgraditi prugu Bugojno – Aržano i povezati je u Dalmaciji sa Splitom. Međutim, Ministarstvo željeznica Austrije zastupalo je stanovište da se linija Metković – Klek ne može izgraditi prije uskotračne pruge Bugojno – Aržano – Split. To je bilo motivirano finansijskim i posebnim političkim razlozima, pozivajući se na želje i raspoloženje stanovnika Dalmacije.¹¹³ Očekivano je protivljenje dalmatinskih poslanika izlazu trasverzale na Metković, za što su se izjašnjavali Burian i Aehrenthal. Kako Metković nije bio na moru, i Aehrenthal je, kao i Burian, zagovarao produženje pruge do Kleka. Po Aehrenthalovom mišljenju iz marta 1908. godine riječ je bila o relativno malim troškovima.¹¹⁴ Međutim, on je krajem 1908. godine ocijenio da bi bilo skupo uređenje luke Klek, pa se orijentirao na Gruž kao na izlaznu luku. Smatrajući da bi saobraćaj od istočne granice preko Sarajeva i Mostara, zbog zupčanice preko Ivan planine, doveo do znatnog poskupljenja prometa, kao alternativu je imao u vidu izgradnju željezničke linije od Ustiprače preko Foče – Gacka – Bileće i Trebinja do Gruža, kraće za 130 km od veze preko Sarajeva i Mostara.¹¹⁵

Usprkos protivljenju Ugarske bosansko-srpskom željezničkom spoju, Aehrenthal je tokom 1908. forsirao da realizira izlazak Srbije na more pod austrougarskom kontrolom. Kad se pak u aneksionoj krizi postavilo pitanje kompenzacija za priznanje aneksije od Srbije, Aehrenthal je ponovo oživio svoj željeznički projekt u namjeri da Srbiji ponudi „fikciju slobodne veze s morem“, koja bi joj izgledala korisnija od dunavsko-jadranske magistrale.¹¹⁶ Aehrenthalov program ekonomskih kompenzacija podnesen Srbiji 3. marta 1909. godine, koji su odobrile obje vlade Monarhije, sadržavao je uz ostalo i odredbu:

¹¹³ Resume über die am 26 Februar 1908 im k.k. Eisenbahnministerium abgehaltene Konferenz.... HHStA Adm. Reg. F 19/18, Serbien 3.

¹¹⁴ Aehrenthal predsjedniku austrijske vlade Becku 25. 3. 1908. HHStA Adm. Reg. F 19/18, Serbien 3.

¹¹⁵ Aehrenthal Bienerthu i Wekerleu 10. 12. 1908. HHStA Adm. Reg. F 19/18, Serbien 3.

¹¹⁶ Ibidem.

„Gotovost Austro-Ugarske da pusti tranzit agrarnih i industrijskih proizvoda Srbije preko Mokre Gore, Vardišta, Sarajeva i Mostara do jednog pristaništa na Jadranu i u tu svrhu potpiše željezničku konvenciju sa Srbijom.“ Međutim, ovaj program nije imao nikakvih izgleda da postigne svoj cilj.¹¹⁷ Karakteristično je da se u programu kompenzacija ne navodi naziv izlazne dalmatinske luke u kojoj bi se završavala bosansko-srpska trasverzala. To pokazuje da je ona i dalje ostala problematična, kao i cijeli projekat, koji u doba balkanskih ratova postaje ponovo aktuelan.

Izgubivši ekonomski rat sa Srbijom, Aehrenthal je pribjegao saobraćajnom ratu i preduzeo korake da realizira svoj plan saobraćajne politike povezivanja s turskim željeznicama. Nakon što je zatražio koncesiju od Porte, obećavajući uzdržljivost u pitanju reformi u Makedoniji, on je na zasjedanju Ugarske delegacije 27. januara 1908. godine u Budumpešti objavio svoj željeznički plan. Pri tome je pobjedonosno akcentirao značenje nove veze sa Solunom „kao najkraćeg puta iz centralne Evrope za Egipat i Indiju“. To je bilo suprotno njegovoj ocjeni važnosti ove pruge koju je ranije iznosio pro foro interno. Svoj plan je uvio u opće fraze približavanja „srcima balkanskih naroda“. Da bi umirio Srbiju, formalno je prihvatio njene željezničke planove i ponudio joj krajem februara 1908. saobraćajni spoj Užice – Vardište. U Monarhiji je Aehrenthalov istup naišao na oduševljen prijem, naročito u austrijskim trgovačkim krugovima, ali je izazvao jedinstveno oštro reagiranje u evropskim zemljama koje su bile članice Antante i onim koje će joj se donnije pridružiti. Aehrenthalov projekt produbio je sukob sa Srbijom, učinio kraj austro-ruskoj saradnji na Balkanu i reformnoj akciji u Makedoniji. Austro-ugarskoj saobraćajnoj ofanzivi, koju je podržavala Njemačka, suprotstavili su Rusija i Francuska zajedno s Italijom i Srbijom projekt jadranske željeznice. Na sastanku u Parizu krajem jula 1908. godine usvojen je plan njene trase od Merdara do Medue. Međutim, u zaoštrenom sukobu između antagonističkih velesila, razvoj događaja izazvan Mladoturskom revolucijom, a zatim i aneksija Bosne i Hercegovine potisnuli su privremeno s dnevnog reda željezničke projekte na Balkanu.¹¹⁸

¹¹⁷ Ђорђевић 1962, 554.

¹¹⁸ Vidi Ђорђевић 1956, 11-28; Isti 1957, 226 i d.; Lange 1919, 1102-1104.

* * *

Kako zbog općih unutrašnjih i vanjskih političkih razloga, tako i s obzirom na svoje specijalne privredne interese, Austro-Ugarska je budnim očima posmatrala razvoj situacije na Balkanu pred početak rata balkanskih država protiv Turske. U vezi s italijansko-turskim ratom i opasnosti od akcije balkanskih država, ministar inostranih poslova Austro-Ugarske grof Berchtold je na sjednici Zajedničkog ministarskog vijeća 8. i 9. jula 1912. godine zastupao gledište da bi u slučaju izbijanja balkanskog sukoba Monarhija morala povećati broj trupa na granici kako bi mogla nastupiti kao faktor sile i na taj način spriječiti da se bez njenog pitanja donose odluke o najbližim područjima za njenu privrednu ekspanziju.¹¹⁹

Inače, u doba privredne konjunktore pred izbijanje balkanske krize, tripolitanski rat je pobudio u austrijskim poslovnim krugovima želje da se italijanski poduhvat iskoristi kako bi se bez žrtava i uspješnije od Italije proširila sopstvena interesna sfera. Tako se početkom 1912. godine, prilikom pregovora o angažovanju Wiener-Bankvereina u realizaciji jednog programa podizanja industrije u Bosni, pojavila megalomanska ideja da austrijski kapital svoju akciju proširi iz Bosne na Albaniju i Makedoniju i da ih s njihovim velikim šumarskim i mineralnim bogatstvima „privredno okupira“.¹²⁰

Koliko su se ove težnje kapitalističkih krugova podudarale sa spoljno-političkim ciljevima Monarhije najbolje ilustruje izlaganje grofa Berchtolda o problemima austrougarske spoljne politike početkom 1912. godine u audijenciji kod cara, neposredno prije nego što je imenovan za ministra spoljnih poslova. Berchtold je tom prilikom istakao da Austro-Ugarskoj ostaje samo Balkansko poluostrvo kao sfera djelovanja i da njegov zapadni dio Monarhija mora posmatrati kao svoju uticajnu sferu. On je smatrao da će zadatak austrougarske diplomacije biti da odvрати tuđe aspiracije od ovih područja i osigura na njima privrednu prevlast Austro-Ugarske.¹²¹

Međutim, ekonomski odnosi razvijali su se do tada suprotno pomenutim željama austrij-

skog kapitala. Austro-italijanski sukob oko prevlasti na Jadranu doveo je u prvoj deceniji XX vijeka do opadanja ekonomskog uticaja Monarhije u Albaniji u korist Italije. Aneksijom Bosne i Hercegovine i ukidanjem čl. 29. Berlinskog ugovora Crna Gora se oslobodila pomorskog policijskog nadzora koji je vršila Austro-Ugarska u barskoj luci i duž cijele crnogorske obale. To je pored ostalog pogodovalo tome da se Italija trgovinski približila i Crnoj Gori, kao i ostalim balkanskim zemljama. Uvoz iz Italije pred Prvi balkanski rat bio je u stalnom porastu. S druge strane, u Makedoniji je upravo posljednjih godina osmanske vladavine francuski kapital vrlo uspješno potiskivao austrijski u oblastima koje će docnije pripasti Srbiji.¹²²

Izbijanje balkanskog rata i njegov iznenađujući tok za velesile prisilio je i diplomaciju Monarhije da napusti politiku održanja status quo-a na Balkanu. Ona je, kao što je poznato, bila zamijenjena austrougarskom politikom traženja dalekosežnih kompenzacija na ekonomskom polju od Srbije i Crne Gore za priznanje njihovog teritorijalnog proširenja, uz istovremeno najodlučnije protivljenje pretenzijama Srbije na sjevernu Albaniju i njen teritorijalni izlaz na Jadransko more. Ovom politikom trebalo je da se donekle paraliziraju rezultati pobjeda balkanskih saveznika, koji su pogađali vitalne političke, strateške i privredne interese Austro-Ugarske.

EkspONENTI „ratne stranke“, čiju su okosnicu činili najviši vojni krugovi, smatrali su za *conditio sine qua non* održanja Monarhije kao velesile uključenje susjednih slavenskih država u sferu uticaja Austro-Ugarske i likvidiranje njihove političke samostalnosti. Kao prvi korak u tom smislu trebalo je da posluži sklapanje s njima carinske unije i zaključenje vojnih konvencija.¹²³ „Ratna stranka“ je posebno u toku balkanske krize, kao i ranije, insistirala na neophodnosti oružanog obračuna sa Srbijom u cilju radikalnog rješenja jugoslavenskog pitanja. Zemaljski poglavar Bosne i Hercegovine general Oskar Potiorek zastupao je pak stanovište da bi već radi ostvarenja carinskog saveza sa Srbijom i Crnom Gorom trebalo povesti rat.¹²⁴

¹¹⁹ Gemeinsame Ministerratesprotokolle GMKPZ 494 od 8. i 9. jula 1912, HHStA PA XL Interna 310; Up. Hantsch 1963, 281.

¹²⁰ Benzian Bilinskom 21. 3. 1912. ABH Priv. Reg. Nr. 104/1912.

¹²¹ Hantsch 1963, 244.

¹²² Sosnosky 1914a, 257, 258; Димитријевић 1913, 114-115; Алексић-Пејковић 1965, 295.

¹²³ ÖUA IV. Nr. 3869; Conrad 1922; Ђоровић 1936, 371, 372, 391.

¹²⁴ Baernreither 1928, 165, 182; Kapidžić 1962, 14-17.

Međutim, ideja carinske unije oživjela je tada i na bečkom Ballhausplatzu u okviru zahtjeva za ekonomskim kompenzacijama i osiguranju privrednih interesa Austro-Ugarske na Balkanu.¹²⁵ Za carinski savez sa Srbijom i Crnom Gorom, a takođe i Bugarskom, zalagali su se uticajni austrijski politički i privredni krugovi. Pristalice carinskog saveza bili su istaknuti austrijski političari J. Redlich i J. M. Baernreither,¹²⁶ pobornici rješavanja jugoslovenskog pitanja unutar Monarhije, a Baernreither posebno i politike sporazumijevanja i pomirljivog odnosa prema Srbiji. I vođe češke opozicije T. G. Masarik i K. Kramař, kao i njemački liberalni političari koji su radili na ublažavanju zategnutosti između Monarhije i Srbije predlagali su da se prihvate zahtjevi za stvaranje uske ekonomske zajednice Monarhije s balkanskim državama.¹²⁷

U literaturi se inače općenito ističe kako su zahtjevi finansijera i industrijalaca uticali na spoljno-politički kurs austrougarske diplomacije i planove militarista pred Prvi svjetski rat. Pritom se ukazuje na svojevršno stapanje stare militarističko-dinastičke tradicije s imperijalističkim tendencijama nove epohe.¹²⁸ U prilici smo da na osnovu jednog memoranduma industrijskih korporacija Austro-Ugarske konkretno ukažemo na to kako su iza, inače potpuno nerealne zamisli za sklapanje carinske unije Monarhije s balkanskim državama u 1912. godini, stajali vodeći austrijski industrijski krugovi, koji su bili i stvarni inicijatori izvjesnih koraka austrougarske diplomacije preduzetih u tom pravcu. Austrijski industrijalci osobito su strahovali od gubitka tržišta na ranijim područjima evropske Turske, ali su istovremeno bez osjećaja za realnost smatrali da je došao momenat kada će moći prilikom reguliranja odnosa na Balkanu nakon okončanja rata ne samo sačuvati postojeće tržište nego ga i bitno proširiti.¹²⁹

U jesen 1912. godine Stalni odbor tri centralna industrijska udruženja, koji je predstavljao Savez austrijskih industrijalaca, Industrijski klub

¹²⁵ Ђоровић 1936, 376-397; Ђорђевић 1956a, 28-30; Hantsch 1963, 323-338;

¹²⁶ Baernreither 1928, 168; Redlich 1953, 167.

¹²⁷ Ђорђевић 1956a, 33, 106-107; Hantsch 1963, 369-372.

¹²⁸ Vidi Winogradov / Pissarev 1965, 13-14.

¹²⁹ Der ständige Ausschus der drei zentralen industrialien Verbände Borcholdu, kopija upućena Bilinskom u novembru 1912. i zavedena u protokol Zajedničkog ministarstva finansija 23. XI 1912, ABH ZMF Pr BH Nr. 1752/1912.

i Centralno udruženje industrijalaca Austrije, tražio je u jednom opsežnom memorandumu od grofa Berchtolda da austrougarska diplomacija izdještjuje stvaranje carinske unije sa Srbijom i Bugarskom. Izražavajući neophodnost proširenja tržišta za austrijsku industriju, oni su ujedno priznavali njenu potpunu inferiornost u odnosu na nadmoćnu konkurenciju evropskih industrijskih velesila i isticali da ugovor s najvećim povlašćenjem njoj ne pruža nikakvu zaštitu na tržištima Balkana.¹³⁰ Predstavnici austrijske industrije smatrali su da samo proširenje tržišta, na koje oni mogu nastupati pod naročitim uslovima prednosti, može osigurati osnovu za bolje korištenje industrijskih kapaciteta i specijalizaciju proizvodnje. Pri tome, oni su podvrgli oštroj kritici politiku visoke agrarne zaštite u Monarhiji kao suprotnu interesima industrije i privrednog razvitka u cjelini.¹³¹ Za razliku od drugih imperijalističkih zemalja, izvoz kapitala iz Austro-Ugarske javljao se najviše u obliku izvoza robe i kreditiranja trgovine.

U memorandumu se posebno zahtijevalo takvo reguliranje saobraćajnih odnosa sa Srbijom i izgradnja novih saobraćajnica koje će omogućiti da austrijska roba koristi prednosti geografskog položaja prema ostalim industrijskim državama i najbližim kontinentalnim putem dobije pristup bivšem turskom teritoriju. Posebno je tražena izgradnja jedne bliže veze austrijskih željeznica s Makedonijom i trajno osiguranje tarifnih pogodnosti za austrijski eksport i import.¹³² Ovi zahtjevi naći će svoje odgovarajuće mjesto docnije u balkanskom željezničkom programu Austro-Ugarske.

Kao svoj krajnji cilj autori memoranduma označili su privredno prožimanje Balkana od strane Monarhije i stvaranje jednog zatvorenog privrednog prostora u kome bi nesmetano dominirala i razvijala se austrijska industrija osiguravši tržište, sirovine i proizvodnju potrebnih životnih namirnica.¹³³ Ovo je, međutim, bila iluzorna zamisao i njena realizacija bila je nemoguća već s obzirom na postojeće unutrašnjopolitičke i ekonomske odnose u Monarhiji i otpor zemljoposjedničkih krugova, osobito u Ugarskoj. Ona je također bila neprihvatljiva za Srbiju i ostale

¹³⁰ Ibidem.

¹³¹ Ibidem.

¹³² Ibidem.

¹³³ Ibidem.

balkanske i evropske zemlje. Ozbiljne rezerve u pogledu mogućnosti realizacije ove ideje izražavale su i njene pristalice među austrijskim političarima, pa je Monarhija svoje zahtjeve pokušala da unekoliko reducira. Na to je uticao i stav Njemačke kao glavnog konkurenta Austro-Ugarske u srpskoj trgovini. Oficijelna njemačka politika bila je općenito suzdržljiva, ali ni Njemačka, kao ni ostale države nije bila saglasna da Austro-Ugarska dobije privilegirani položaj u trgovini sa Srbijom. To je uticalo da se Bertchold u drugoj polovini novembra 1912. godine orijentirao na obnavljanje trgovinskog ugovora sa Srbijom iz 1908. godine. U početku se težilo samo carinskoj uniji s Crnom Gorom, ali se od toga odustalo želeći zaključiti trgovinske ugovore s balkanskim zemljama na bazi najvećeg povlašćenja.¹³⁴

Na platformi, koja je sporazumno utvrđena između ministra vanjskih poslova i predsjednika austrijske i ugarske vlade u novembru 1912. godine, nastao je početkom 1913. godine, kao rezultat dugotrajnih komisijskih savjetovanja, jedan detaljizirani „Program za privredne sporazume s balkanskim državama“. Međutim, on je tek po raščišćavanju preostalih razlika u gledištima između austrijske i ugarske vlade mogao u nešto izmijenjenom obliku biti konačno utvrđen i usvojen na sjednici Zajedničkog ministarskog vijeća 16. i 17. februara 1913. godine.¹³⁵ Međutim, ni tada nisu mogli biti uklonjeni svi uzroci za pojavu nesuglasica između pojedinih uticajnih faktora u Monarhiji.

Najvažnije mjesto u ovom Programu pripadalo je željezničkoj politici koja je imala da posluži kao osnovni faktor privredne penetracije i političkog uticaja Monarhije na Balkanu nakon dubokih političkih promjena koje su rezultirale iz poraza Turske. Već na samom početku balkanskog rata na Ballhausplatzu se smatralo da zaposjedanje Sandžaka, kao izlazne kapije za austro-ugarsku privrednu ekspanziju, od strane Srbije i Crne Gore može da se za Monarhiju donekle kompenzira odgovarajućim saobraćajno-političkim sporazumima.¹³⁶

Uskoro potom, kao što je poznato, aktualizirani su pojedini stari austro-ugarski planovi o gradnji pojedinih željezničkih pruga na Balkanu. Najprije, u nastojanju da se spriječi teritorijalni izlaz Srbije na Jadransko more i njen eksport učini zavisnim od Monarhije, oživljena je u austro-ugarskom Ministarstvu inostranih poslova ideja bosanske transverzale, koja bi gradnjom kraće pruge na srpskom teritoriju (Užice – Vardište) omogućila Srbiji pristup na Jadran preko dalmatinskih luka.¹³⁷ Međutim, u Berchtoldovim političkim kombinacijama pominje se sredinom decembra 1912. godine ponovo gradnja srpskodunavsko-jadranske željezničke pruge.¹³⁸ Početkom novembra 1912. godine J. Redlich je s obzirom na austro-ugarske političke interese u Albaniji ukazivao Berchtoldu na potrebu željezničke veze Dalmacije s Dračom, koja bi se odatle produžila do Bitolja.¹³⁹ Zemaljski poglavar Bosne i Hercegovine, general O. Potiorek, jedan od najizrazitijih predstavnika agresivnog militarističkog kursa, izlažući svoje poglede na uređenje odnosa s balkanskim susjedima, iznio je početkom januara 1913. godine zahtjev za gradnju niza priključnih pruga na bosansku željezničku mrežu (1. Užice – Vardište, 2. od Bijeljine – Janje preko Valjeva do spoja s prugom u dolini Morave, 3. od Sarajeva do priključka na orijentalnu željeznicu Mitrovica – Solun, 4. od Trebinja ili Konjica preko Nikšića i Podgorice do Skadra), kao i općenito svoje prijedloge u pogledu željezničke i saobraćajne politike na Balkanu.¹⁴⁰

Programom usvojenim 17. februara 1913.¹⁴¹ na prvom mjestu je bilo predviđeno da se principijelno utvrdi pravo Austro-Ugarske da izgradi i eksploatira tri željezničke linije putem društva koga će ona označiti uz osiguranje svog odgovarajućeg uticaja na formiranje tarifa. To su bile pruge kojima je iz političkih razloga austro-ugarsko Ministarstvo inostranih poslova pridavalo veliki značaj: 1. Linija kroz Crnu Goru i Albaniju do priključka na grčku željezničku mrežu uz obaveznu Grčke na izgradnju potrebnih priključaka; 2. Sandžačka pruga, Uvac – Mitrovica ili druga

¹³⁴ Löding 1969, 40-47.

¹³⁵ Gemeinsamen Ministerratesprotokolle GMKPZ 503, Beilage 5, HHStA PA XL interna K. 311. O nastanku „Programa za privredne sporazume sa balkanskim državama“ i prethodno vođenim diskusijama vidi: Löding 1969, 40-47.

¹³⁶ ÖUA IV. Nr. 4118; Vidi Ђоровић 1936, 376-379; Uebersberger 1958, 88.

¹³⁷ ÖUA IV. Nr. 4170, 4317, 4351; Ђоровић 1936, 380, 391; Ђорђевић 1956, 20-21.

¹³⁸ ÖUA V. Nr. 4924

¹³⁹ Redlich 1953, 167.

¹⁴⁰ Kapidžić 1962, 15-16, 40-43.

¹⁴¹ Gemeinsamen Ministerratesprotokolle GMKPZ 504, Beilage 5, HHStA PA XL Interna K. 311.

podesna veza između bosanske i orijentalne željezničke mreže; 3. Produženje željezničke pruge od Bitolja prema Jadranskom moru.

Za slučaj da Austro-Ugarskoj pođe za rukom da kupovinom akcija orijentalnih željeznica ostvari kontrolu nad njima, u Programu je bilo predviđeno očuvanje prava na eksploataciju linija Mitrovica – Solun i Solun – Bitolj u korist postojećeg društva ili društva koga će odrediti austrougarska vlada. U protivnom, trebalo je na drugi način osigurati uticaj na formiranje tarifa u austrougarskom saobraćaju sa Solunom na cijeloj budućoj ruti Uvac – Mitrovica – Solun, kao i na liniji od Jadrana preko Bitolja do Soluna. Program, međutim, nije uopće prejudicirao odluke vlada obiju država Monarhije o direktnom ili indirektnom učešću u finansiranju gradnje novih pruga. U pogledu samog Soluna, Austro-Ugarska je u program postavila sebi za cilj da se on, bez obzira na to kojoj će držati pripasti, proglaši za slobodnu luku u kojoj bi Monarhija trebala da ima odlučujući uticaj.

Programom je dalje bilo predviđeno da Austro-Ugarska vrši uticaj na što skoriju gradnju: 1. Željezničkog priključka Užice – Vardište; 2. Stvaranje nove veze Monarhije s Carigradom i Solunom kroz Rumuniju i Bugarsku, koje su već duže vremena vodile međusobne pregovore o uspostavljanju novog željezničkog priključka preko Dunava; preko njega Austro-Ugarska je mogla da dobije jednu drugu istočnu željezničku vezu sa Solunom i Carigradom nezavisnu od srpskih željeznica; 3. Uspostavljanje priključka od grčkih željeznica do linije Skoplje-Solun.

Istovremeno se u Programu Austro-Ugarska saglašavala s gradnjom srpske dunavsko-jadranske željeznice s ishodištem u jednoj albanskoj luci na Jadrana, kao i s osiguranjem za Srbiju jednog slobodnog područja u izlaznoj luci. Međutim, paralelno s tim imalo se u vidu preduzimanje niza mjera saobraćajne politike koje su trebale paralizirati negativan uticaj kako jadranske željeznice tako i eventualno drugih željezničkih pruga koje bi bile suprotne austrougarskim saobraćajnim interesima.¹⁴²

Cijelom Programu dale su snažan pečat koncepcije grofa Berchtolda, koji je željeznicama namijenio ulogu posebnog spoljno-političkog

instrumenta. Berchtold je sebi postavio zadatak da politički i privredni uticaj Monarhije u balkanskim državama održava i jača, dokle god je to moguće, upotrebom mirnih sredstava.¹⁴³

Zanimljivo je da je, suprotno Berchtoldovim gledištima, austrijski ministar saobraćaja Forster smatrao da u saobraćajnom pogledu nema potrebe za jednom novom direktnom željezničkom linijom prema Solunu pod uticajem Monarhije preko Mitrovice, budući da je za Austro-Ugarsku kopneni saobraćaj sa Solunom u poređenju s pomorskim od manjeg značaja, a takođe i stoga što već postoji dobra željeznička veza preko Beograda. Svaki novi put bio bi duži nego onaj via Beograd, isticao je Forster. Osim toga, on nije preporučio da se protežira kopneni put prema Solunu, jer bi to imalo za posljedicu konkurenciju između egejskih i dalmatinskih luka, koje je austrijska vlada nastojala oživjeti srpskim tranzitom. Što se tiče ideje o izgradnji željezničke mreže na zapadnom Balkanu, Forster je držao da Austro-Ugarska nije tome dorasla s obzirom na problem finansiranja i neophodnost učešća stranog kapitala. Slično stanovište o tome zauzimao je i austrijski ministar finansija Zalezski. Austrijski ministar trgovine Schuster bio je mišljenja da put prema Solunu nema više isti značaj kao u vrijeme kad je postojala mogućnost da se osigura direktan tranzit preko jedinstvenog turskog teritorija. On je podvlačio da sada u prvi plan trgovinske politike austrijske vlade dolazi briga za prosperitet vlastitih luka.¹⁴⁴

Ovakva stanovišta članova austrijske vlade, koja su se razlikovala od ambicioznih planova grofa Berchtolda i vojnih krugova, bila su dobrim dijelom uvjetovana kako njihovom ocjenom realnih finansijskih mogućnosti Monarhije tako i posebnim uglom gledanja na rješavanje teških unutrašnjih privrednih i političkih problema. Ona su se u suštini nadovezivala na koncepciju koju je još tokom pregovora o formuliranju Programa za privredne sporazume s balkanskim državama zastupalo Austrijsko ministarstvo željeznica, imajući prvenstveno u vidu uže neposredne austrijske saobraćajno-političke interese. U osnovi te koncepcije bio je pojačani austrijski interes za Dalmaciju i njeno povezivanje sa širim

¹⁴² Ibidem; O mjerama u programu za zaštitu austrougarskih saobraćajnih interesa vidi: Juzbašić 1969, 444-449.

¹⁴³ Gemeinsamen Ministerratesprotokolle GMKPZ 504, od 21. 02. 1913, HHStA PA XL, Interna K. 311.

¹⁴⁴ Ibidem.

balkanskim zaleđem. Na to se nadovezivala ideja o izgradnji onih linija na Balkanu koje je trebalo da se priključe na bosanske željeznice. Međutim, pritom se imao u vidu određeni unutrašnjopolitički efekat, jer se smatralo da što više bosanska željeznička mreža bude dobijala na značenju za Austriju povezivanjem s planiranim željeznicama na Balkanu, to će austrijskoj vladi biti lakše da se u Parlamentu usvoji zakon o realizaciji programa gradnje novih željeznica u Bosni i Hercegovini.¹⁴⁵

Austrijsko ministarstvo željeznica stavljalo je na prvo mjesto po važnosti gradnju priključne linije od Užica do Vardišta. Ministar Forster je smatrao da bi bosanska trasverzala od Srbije na Split možda postigla isto što u balkanskim državama žele postići s jadranskom. Pri tome se pozivao i na Bilinskog, koji se u svom željezničkom programu zalagao za uskotračnu prugu Bugojno – Aržano. Sa stanovišta produženja dalmatinsko-bosanskih željeznica, smatrala se veoma poželjnom i pruga duž obale Jadrana kroz crnogorski teritorij prema Skadru. Mada su austrijski ministri zauzimali negativan stav prema sandžačkoj željeznici, prilikom diskusije o Programu njena gradnja je s austrijske strane predlagana. Pri tome se predviđalo i eventualno umjereno finansijsko učešće Monarhije, mada je i tada ukazivano na opadanje značaja ove pruge zbog izmijenjenih političkih prilika.¹⁴⁶

Problem tračne širine pruge Bugojno-Aržano, kao dijela transverzalne uskotračne linije od Vardišta na granici Srbije, preko Bosne do Splita bio je aktuelan u odnosima između Ministarstva rata s jedne strane i Zajedničkog ministarstva finansija i austrijskog Ministarstva željeznica s druge strane tokom 1912. i 1913. godine. Od sredine 1912. godine ministarstvo rata je insi-

¹⁴⁵ Forster Stürkghu 1. 02.1913. AVAW Präs Nr 553/MP ex 1913. O programu gradnje željeznica u Bosni i Hercegovini i problemima njegove realizacije, vidi: Hauptmann 1963, 119-137.

¹⁴⁶ Forster Stürkghu 1. 02. 1913. AVAW Präs Nr 553/MP ex 1913. Stellungnahme des Eisenbanministeriums zu den vom Handelsministeriums angeregten Balkanfragen (Liniensprogramm).

Gradnja pruge Bugojno – Aržano, koja se trebala povezati sa Splitom, bila je predviđena u programu gradnje željeznica Bosne i Hercegovine ozakonjenim 1913. i 1914. godine, i za to su bila osigurana finansijska sredstva. Monarhija bi sudjelovala u pokriću 2/3 troškova. Međutim, izbijanje Prvog svjetskog rata osujetilo je realizaciju željezničkog programa, Hauptmann 1963, 121 i dalje.

stiralo na tome da se pruga Bugojno – Aržano bezuslovno gradi kao normalna opravdavajući to vojnim interesima. Pri tome se pozivalo na iskustva u aneksionoj krizi kada se uskotračni kolosijek pokazao kao eklatantno nepodoban za masovne transporte. Ratno ministarstvo ukazivalo je na neophodnost normalne gradnje željeznice od Splita do bosanske željezničke mreže, koja je trebala da se izgradi. Ovo ministarstvo je imalo u vidu da je povezivanje normalne pruge Banja Luka – Jajce – Mostar s prostorom Split – Šibenik od značaja za mornaricu, nezavisno od gradnje pruge kroz Hrvatsku i uticaja Ugarske. Imalo je u vidu povezivanje i s planiranom normalnom prugom Knin – Metković, važnom za vojne transporte. Ratno ministarstvo je u pogledu dunavsko-jadranske željeznice preko Bosne vjerovalo da će se ona morati u najkraće vrijeme normalizirati. Nabačeno je i pitanje skupe i teške normalizacije istočne pruge Sarajevo – Uvac, smatrajući da to neće biti prepreka, jer je tada, u maju 1913. godine sandžačka pruga dobivala veći značaj, pa je kao velika prevozna linija trebala neophodno jedinstvenu tračnu širinu. Stoga je Ministarstvo rata zaključilo da je dvostruko važno da željeznička veza sa Splitom bude normalna ne samo u vojnom nego i u privrednom i trgovačkom pogledu.¹⁴⁷

Na usvajanje bosanskohercegovačkog željezničkog programa, po kome bi se pruga Bugojno – Aržano izgradila kao uskotračna, austrijska štampa je uzbuđeno reagirala. Reakcija se, pored ostalog, odnosila kako na predviđeni normalni spoj samo do Mostara tako i što se smatralo da uskotračna pruga Bugojno – Aržano sprječava saobraćaj Monarhije preko Bosne za Split. Ova zakašnjela reakcija dovela je do odluke Bosanskog odbora austrijske delegacije od 20. 11. 1912, kojom se pozivala zajednička vlada da izgradi liniju Bugojno – Aržano kao normalnu ili bar na normalnoj trasi za buduću upotrebu.¹⁴⁸

Zajednički ministar finansija Bilinski kao i austrijski ministar saobraćaja Forster smatrali su da saobraćajno-tehnički i interesi osiguranja srpskog eksporta na Jadranu preko Bosne diktiraju upotrebu uskog kolosjeka. Osim toga, normalizacija bi zahtijevala znatno veće troškove, a Ma-

¹⁴⁷ ABH PrBH 920, 983, 1084, 1369, 1381 iz 1912; 779, 829 iz 1913; Gemeinsamen Ministerratesprotokolle GMKPZ od 10. IX 1913, GMKPZ 509 HHStA PA XL Interna K. 311.

¹⁴⁸ Lange 1919, 112-114.

đari bi uz to tražili kompenzacije, što bi dovelo u opasnost cijeli željeznički program. Inače, normalizacija željezničke linije od Sarajeva na zapad bila bi izvedena tako da bude sačuvan uskotračni promet. Smatralo se da su vojni interesi dovoljno osigurani početkom gradnje ličke pruge, te linijom Banja Luka – Mostar predviđenom programom za izgradnju, a da ni uskotračna pruga Bugojno – Aržano nije u vojnom pogledu za potcijeniti. Program je bio usvojen u Saboru Bosne i Hercegovine 3. decembra 1912, a potom sankcioniran od vladara i ozakonjen 17. februara 1913. godine. Njegovo ozakonjenje predstojalo je i u Ugarskoj i u Austriji. U takvoj situaciji Bilinski i Forster zauzeli su stanovište da se pruga Bugojno – Aržano gradi kao uskotračna na trasi normalne lokalne pruge, izuzev 2 kilometra u 2 tunela koji će se graditi kao za normalnu prugu.¹⁴⁹

Tako je izgledalo da je osigurana transverzalna linija iz Srbije preko Bosne za Jadran. Ona je bila duga i problematičnog karaktera, jer je prelazila preko dva planinska masiva, zupčanicom preko Komara i Makljena.

U odnosu na ostale željezničke projekte na Balkanu, austrijsko Ministarstvo željeznica zauzimalo je prilično rezerviran stav, osobito u pogledu učešća u finansiranju. Tako na primjer, iako se smatralo da je u austrijskom privrednom interesu produženje željezničke mreže Monarhije prema Albaniji, kako do priključka na projektovanu srpsku jadransku željeznicu tako i na željeznice koje treba da vode od albanske obale prema Grčkoj, ono je isticalo pretežan značaj intenzivnog brodskog saobraćaja pod isključivim austrijskim uticajem. Priznajući potrebu da Monarhija osigura određeni uticaj na prugu koja bi se gradila od obale Albanije u unutrašnjost prema Grčkoj, austrijsko Ministarstvo željeznica je, posebno s obzirom na tehničke teškoće gradnje, bilo protivno bilo kakvom austrougarskom finansijskom angažovanju. Ono nije preporučivalo ni da Monarhija jače insistira na gradnji željezničkih linija u Grčkoj, niti na uspostavljanju nove željezničke veze između Rumunije i Bugarske, da se ne bi izazvala negativna reakcija pomenutih država.¹⁵⁰

¹⁴⁹ ABH PrBH 920, 1205 iz 1912; 829, 1557 iz 1913; 566 iz 1914.

¹⁵⁰ Forster Stürkghu I. 02. 1913. AVAW Präs Nr 553/MP ex 1913. Stellungnahme des Eisenbanministeriums zu dem vom Handelsministeriums angeregten Balkanfragen (Lini-enprogram).

Ova gledišta polazila su više od neposredne privredne koristi za austrijsku polovinu Monarhije i bila su motivirana skromnijim političkim pretenzijama. Međutim, stanovišta austrijske vlade bila su bitno modificirana u usvojenom Programu od 16. i 17. februara 1913. godine zbog snažnog uticaja kako ugarske vlade tako i drugih faktora. I opozicija austrijskih ministara Berchtoldovim koncepcijama, koja je ponovo došla do izražaja na pitanju otkupa akcija istočnih željeznica, ostala je bez stvarnog efekta. Daljni spoljnopolički potezi Monarhije u odnosu na problem balkanskih željeznica preduzimani su u duhu intencija utvrđenih u Programu, ali nisu mogli dovesti ni do kakvih konkretnih rezultata.

Problem izgradnje željezničkih pruga u Albaniji opterećivao je austro-italijanske odnose i bio predmet međusobnih pregovora tokom 1913. i u 1914. godini. Takođe, ni koraci Austro-Ugarske za osiguranje priključnih linija u Grčkoj nisu do izbijanja svjetskog rata dali pozitivne rezultate. Pregovore sa Srbijom, koji su vođeni u 1914. godini, prekinuo je sarajevski atentat u momentu kad su se nalazili u završnoj fazi i već načelno bio postignut sporazum da pruge istočnih željeznica u Srbiji pređu u državno vlasništvo uz odgovarajuće kompenzacije Austro-Ugarskoj na području saobraćajne politike.¹⁵¹

I dok je austrougarska diplomacija preduzimala velike napore da na Balkanu osigura političke i ekonomske pozicije Monarhije kao velesile, na teritorijama bivše evropske Turske dešavale su se značajne ekonomske promjene. Balkanske države nisu gubile vremena da izvuku koristi iz zaposjedanja Makedonije i drugih krajeva koji su ranije bili pod vlašću Otomanske carevine.

Izbijanje balkanskog rata nanijelo je Monarhiji neposredno znatnu ekonomsku štetu zbog potpunog obustavljanja izvoza na Balkan i moratorija plaćanja koji je proglašen u balkanskim državama. To je označilo nagli prekid privredne konjunktura u Austro-Ugarskoj i nastupanje perioda teške depresije.¹⁵² Jedinu kompezaciju predstavljala je orijentacija industrije na ratne potrebe, što je opet u krajnjoj liniji više štetilo nego pomagalo privredi.¹⁵³ Teško stanje industrije, trgovine i finansija djelovalo je na zaoštavanje

¹⁵¹ Vidi Торовић 1936, 511-516; Алексић-Пејковић 1968, 770-800.

¹⁵² Werner 1949, 439; Benedikt 1953, 178-180.

¹⁵³ Hallgarten 1963a, 375-376.

nacionalnih i socijalnih suprotnosti u Monarhiji i porast općeg unutrašnjeg nezadovoljstva. Pokušaji Austro-Ugarske u 1913/14. godini da za svoju privredu osigura nova područja djelatnosti učešćem u diobi maloazijske Turske završili su s neuspjehom (Alaya),¹⁵⁴ budući da se Njemačka nije pokazala spremnom da joj prepusti jednu interesnu sferu u južnoj Anadoliji. S druge strane, Balkan se sve više zatvarao za Austro-Ugarsku, čemu je posebno doprinio francuski kapital.¹⁵⁵ U političkim zbivanjima na Balkanu austrougarski industrijski i trgovački krugovi vidjeli su jedan od glavnih uzroka ekonomskog propadanja Monarhije, pa je upravo u tim krugovima postao glasan poziv za definitivnim razjašnjenjem situacije jednim odlučnim postupkom.¹⁵⁶ To je bilo od bitnog utjecaja na izbijanje ratnog sukoba 1914. godine.

Summary

Bosnia and Herzegovina in Austro-Hungarian policy of railways building towards the East

While the Central European issues dominated in Austrian politics, the Habsburg Monarchy was not able to get more politically engaged in the Balkans. The turning point in relation towards the Austrian construction of the Balkan railways came into being only after the historical events that have significantly changed the position of the monarchy in Europe. This turning point in the policy, which is to some extent prepared by Beust, was marked with his departure from Ballhausplatz and appointment of Julius Andrassy as foreign minister in 1871. At the Beust's time construction of the direct rail connection with the Ottoman Empire was seen as a political and economic necessity for the Monarchy and the Turkish plan to build rail connection from Constantinople to the Austrian border near Novi in Bosnia, created in 1865, have fit the intentions of its policies. However, implementation of this plan in Bosnia ended the 1872 with construction of the normal line from Doboj to

Banja Luka. Austrian and Hungarian different interests in terms of the direction of the route to the Orient and foreign policy problems were an obstacle to the connection towards the East. Andrassy's railway policy vacillated in terms of preference over the line through Serbia or Bosnia. Hungary was firmly against the eventual construction of the Bosnian lines before establishing a connection with the Orient through Serbia. Hungarians have agreed on a connection Sisaak – Dobrljin only after ensuring the main train connections via Belgrade and interests of the Hungarian railways in the Bosnian traffic with Rijeka. Hungarian government has succeeded taking the win in its conception of the realization of rail connection with the Orient and Bosnia. Hungarian interests have played a significant role in the steps undertaken by the Andrassy, while in the Austrian public, after the Berlin Congress, was present dilemma for the most rational route for the rail connection with the East. This problem will be actualized on several occasions in the late 19th and early 20th century, when new importance in the policy of the Monarchy in the relations between Austria and Hungary was gained. The Hungarian government tended more to secure themselves in relation to Austria, with more appropriate position in Bosnia for the establishing a connection with the East, than they originally had in mind as benefits of rail connection with Bosnia.

The new political and economic constellation in the late 19th century re-actualized establishing normal-gauge railway connection with stripe Sarajevo – Mitrovica, which would be an extension of normal-gauge railway line Budapest – Sarajevo. The author analyzes the railway policy of Benjamin Kállay and his ideas on the strengthening of economic and political position of the Monarchy in the Western Balkans through the realization of rail links through the Sanjak of Novi Pazar. Kállay railway program in many issues anticipated Austro-Hungarian railway policy of the 20th century in the Balkans, which Aehrenthal and Berthold sought to realize. Railway through the Sanjak of Novi Pazar could not be taken as a world hightway and as a concurrent to the existing connection of the Western Europe with Thessaloniki. Primarily It was Austrian-Hungarian political and military interest, and only partly economical interest. Plan of the railway construction was most closely associated with the development of the international situation and they represented one of the most important elements of Balkan politics Austro-Hungarian Empire, that author follows. Since the lines in Bosnia could be built only at the expense of the country, it has been built as a narrow-gauge track line from Sarajevo to the eastern border. It remained as one torso ineligible for remodelling into the normal line, at a time just before World War when normal line through the Sanjak of

¹⁵⁴ ÖUA VII Nr. 9285; Winogradov / Pissarev 1965, 14; Löding 1969, 232-235.

¹⁵⁵ Алексић-Пејковић 1965, 294-295.

¹⁵⁶ Hantsch 1963a, 522.

Novi Pazar were plotted. Paper is focusing to the problem of the realization of the Bosnian-Serbian railway connection as well as to directing Serbian export to the port in Dalmatia. In the time before the outbreak of the Balkan War in 1912 the Austrian industrialists, inferior in international competition, sought to create a closed space in the Balkans in which they could dominate. This plan was unrealistic. The writer analyzes the Austro-Hungarian program for economic agreements with the Balkan countries adopted in February 1913, in which the railway policy was the main factor of economic penetration and political influence of the Monarchy in the Balkans. Concept Count Berthold sealed this program, by giving the role of a special political instrument to the railway connection Uvac – Mitrovica. Author also points to the opposing views of the Austrian government members who opposed to direct connection with Thessaloniki via Bosnia, in the period immediately after the occupation of Bosnia and Herzegovina, considering the immediate Austrian interests. The opposition remained without effect on Berthold's policy, which endured a failure. Austro-Hungarian political circles saw one of the main causes of the economic collapse of the Monarchy in the political events in the Balkans, so they gave a loud call for the solution of the situation.

Kratice

ABH – Arhiv Bosne i Hercegovine u Sarajevu
 ANUBiH – Akademija nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine
 AVAW – Allgemeines Verwaltungsarchiv Wien
 BiH – Bosna i Hercegovina
 FZM – Feldzeugmeister
 Glasnik ADA – Glasnik Društva arhiva i arhivskih radnika, Sarajevo
 Godišnjak – Godišnjak Društva istoričara Bosne i Hercegovine
 HHStA – Haus-Hof und Staatsarchive Wien
 HM – Handelsministerium Wien
 K – Karton
 KA – Kriegsarchiv Wien
 KM – Kriegsministerium Wien
 KZ – Kabinettszahl
 MKSM – Militärkanzlei Seiner Majestät
 ÖUA – Österreich-Ungarns Aussenpolitik von der Bosnischen Krise 1908. bis zum Kriegsausbruch 1914. Diplomatische Actenstücke des österreichisch-ungarischen Ministeriums des Äusseren, Wien und Leipzig 1930.
 ÖOH – Österreichische Osthefte

Pr – Präsidial

Prilozi – Prilozi instituta za istoriju u Sarajevu

SAN – Srpska akademija nauka

Literatura

- Алексић-Пејковић, Љ.* 1965, Односи Србије са Француском и Енглеском, 1903-1914, Београд 1965.
Арнаутовић, Д. 1934, Историја српских железница 1850-1918, Београд 1934.
Benedikt, H. 1958, Die wirtschaftliche Entwicklung in der Franz-Josef-Zeit, Wien-München 1958.
Baernreither, J. M. 1928, Fragmente eines politischen Tagebuches. Die südslawische Frage in Österreich-Ungarn vor dem Weltkrieg, Berlin 1928.
Carlgren, W. M. 1955, Izwolsky und Aehrenthal vor der bosnischen Annexionskrise. Russische und österreichisch-ungarische Balkanpolitik 1906-1908, Uppsala 1955.
Conrad Feldmarschal 1922, Aus meiner Dienstzeit, Bd. II, Wien 1922.
Dimitz, L. 1905, Die forstliche Verhältnisse und Einrichtungen Bosniens und der Herzegowina, Wien 1905.
Dimtshchoff, R. M. 1894, Das Eisenbahnwesen auf der Balkanhalbinsel, Bamberg 1894.
Димитријевић, М. 1913, Привреда и трговина у новој Србији, Београд 1913.
Чубриловић, В. 1930, Босански устанак 1875-1878, Београд 1930.
Ђорђевић, Д. 1956, Пројект Јадранске железнице у Србији (1896-1912), Историјски гласник, 3-4, Београд 1956.
Ђорђевић, Д. 1956а, Излазак Србије на Јадранско море и конференција амбасадора у Лондону 1912., Београд 1956.
Ђорђевић, Д. 1957, Аустро-српски сукоб око пројекта новопазарске железнице, Историјски часопис, Орган Историјског института Српске академије наука, Књ. 7, Београд 1957.
Ђорђевић, Д. 1962, Царински рат Аустро-Угарске и Србије 1906-1911, Београд 1962.
Ђоровић, В. 1936, Односи између Србије и Аустро-Угарске у XX веку, Београд 1936.
Екмеџић, М. 1960, Устанак у Bosni 1875-1878, Sarajevo 1960, 122-353.
Fournier, A. 1909, Wie wir zu Bosnien kamen, Wien 1909.
Gonda, J. 1898, Geschichte der Eisenbahnen in Ungarn, In: Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, III Bd., Wien – Teschen – Leipzig 1898.

- Grailer, I.* 1949, Das österreichische Verkehrswesen um Wandel eines Jahrhunderts, In: Hundert Jahre österreichischer Wirtschaftsentwicklung 1848-1948, hg. Hans Mayer, Wien 1949.
- Hallgarten G. W. F.* 1963, Imperialismus vor 1914. Die soziologischen Grundlagen der Aussenpolitik europäischer Grossmächte vor dem ersten Weltkrieg, I Bd, München 1963.
- Hallgarten G. W. F.* 1963a, Imperialismus vor 1914. Die soziologischen Grundlagen der Aussenpolitik europäischer Grossmächte vor dem ersten Weltkrieg, II Bd, München 1963.
- Hantsch, H.* 1963, Leopold Graf Berchtold – Grandseigneur und Staatsmann, I Bd, Wien – Graz – Köln 1963.
- Hantsch, H.* 1963a, Leopold Graf Berchtold – Grandseigneur und Staatsmann, II Bd, Wien – Graz – Köln 1963.
- Hauptmann, F.* 1952, Österreich-Ungarns Werben um Serbien 1878-1881, Mitteilungen des österreichischen Staatarchivs, 5. Bd. Sonderdruck, Wien 1952.
- Hauptmann, F.* 1958, Austrougarska politika, Trojcarski Savez i Tajna konvencija sa Srbijom 1881, Godišnjak Istorijskog društva Bosne i Hercegovine IX, Sarajevo 1958.
- Hauptmann, F.* 1963, Finansiranje bosanskohercegovačkog željezničkog programa iz godine 1913, Radovi I, Filozofski fakultet u Sarajevu, Sarajevo 1963.
- Hauptmann, F.* 1968, Uloga Zajedničkog ministarstva finansija u formiranju austrougarske politike prema Albaniji uoči kretske krize, Radovi IV, Filozofski fakultet u Sarajevu, Sarajevo 1968.
- Juzbašić, Dž.* 1967, O nastanku paralelnog austrijskog i ugarskog zakona o upravljanju Bosnom i hercegovinom iz 1880. godine, Radovi ANUBiH XXXII, Odjeljenje društvenih nauka 11, Sarajevo 1967.
- Juzbašić, Dž.* 1969, O nekim pitanjima austrougarske politike prema uređenju privrednih odnosa u Makedoniji i na Balkanu za vrijeme krize 1912/1913. godine, Prilozi br. 5, Institut za istoriju radničkog pokreta u Sarajevu, Sarajevo 1969.
- Juzbašić, Dž.* 1970, Izvještaj Hermana von Sautera o odnosima Bosne i Hercegovine i Monarhije u svjetlu austro-ugarskih ekonomskih suprotnosti, Godišnjak XVIII, Sarajevo 1970.
- Juzbašić, Dž.* 1971, Pitanje željezničke veze Monarhije s Istokom u austrougarskoj politici gradnje priključnih željezničkih linija u pravcu Bosne poslije Berlinskog kongresa, Prilozi 7, Sarajevo 1971, 49-82.
- Juzbašić, Dž.* 1972, Austrougarski planovi gradnje strateških željeznica na Balkanu uoči kretske krize i izgradnja željezničke pruge prema Boki Kotorskoj, Trebinju i Dubrovniku, Prilozi 8, Sarajevo 1972, 11-31.
- Juzbašić, Dž.* 1974, Izgradnja željeznica u Bosni i Hercegovini u svjetlu austrougarske politike od okupacije do kraja Kállayeve ere, Djela ANUBiH XLVII, Odjeljenje društvenih nauka 28, Sarajevo 1974.
- Juzbašić, Dž.* 1988, Die Einbeziehung Bosniens und der Herzegowina in das gemeinsame österreichisch-ungarischen Zollgebiet, ÖOH 2, Wien 1988, 196-211.
- Juzbašić, Dž.* 1993, Der Eisenbahnbau in Bosnien und der Herzegowina und die wirtschaftliche Gegensätze zwischen Österreich und Ungarn, In: Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in den Beziehungen der österreichischen mit dem südslawischen Ländern, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien 1993.
- Kanner, H.* 1922, Kaiserliche Katastrophen-Politik, Leipzig – Wien – Zürich 1922.
- Kapidžić, H.* 1962, Skadarska kriza i izuzetne mjere u Bosni i Hercegovini u maju 1913, Godišnjak XIII, Sarajevo 1962.
- Konta, I.* 1898, Geschichte der Eisenbahnen Oesterreichs, In: Geschichte der Eisenbahnen der österreich-ungarischen Monarchie, I Bd, II Teil, Wien – Teschen – Leipzig 1898.
- Konta, I.* 1914, Zur Genesis der Orientbahnen, österr. ung. Eisenbahnblatt. Nr XI, Sonderdruck, Wien 1914.
- Lange, F.* 1919, Das Eisenbahwesen in Bosnien-Herzegowina, Archiv für das Eisenbahnwesen XLII, Berlin 1919.
- Löding, D.* 1969, Deutschlands und Österreich-Ungarns Balkanpolitik 1912-1914, unter besonderer Berücksichtigung ihrer Wirtschaftsinteressen, Hamburg 1969.
- May, A. J.* 1938, The Novibazar railway project, The Journal of modern history, vol. X, Nr 4, 1938.
- May, A. J.* 1952, Transbalkan railway schemes, The Journal of modern history, Vol. XXIV, Nr. 4, 1952.
- Mechtler, P.* 1971, Dalmatien und die österreichische Eisenbahnpolitik, Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs 23. Band, Wien 1971.
- März, E.* 1968, Österreichische Industrie- und Bankpolitik in der Zeit Franz Josephs I, Wien – Frankfurt – Zürich 1968.
- Nördling, W. v.* 1880, Ueber die bosnischen und serbischen Eisenbahnen, Wien 1880.
- Pavličević, D.* 1971, Odras bosansko-hercegovačkog ustanka 1875-1878 na gospodarske prilike u Hrvatskoj, Časopis za suvremenu povijest, Godina III, Br. 1, Zagreb 1971.
- Redlich, J.* 1953, Josephs Redlichs das politische Tagebuch – Schicksalsjahre Österreichs 1908-1919, Bd. I, Wien 1953.

- Rechberger, W.* 1958, Zur Geschichte der Orientbahnen. Ein Beitrag zur österreichisch-ungarischen Eisenbahnpolitik auf dem Balkan in der Jahren von 1852-1888 (Dissertation), Wien 1958.
- Rechberger, W.* 1960, Zur Geschichte der Orientbahnen, ÖOH, 5/1960, Wien 1960.
- Савућ, М.* 1914, Занати и индустрија у присаједињеним областима и занати у старим границама Краљевине Србије, Београд 1914.
- Schmid, F.* 1914, Bosnien und die Herzegowina unter der Verwaltung Österreich-Ungarns, Leipzig 1914.
- Singer, B.* 1879, Unsere Eisenbahnanschlüsse nach Südosten und Süden, Wien 1879.
- Sosnosky, T. v.* 1914, Die Balkanpolitik Österreich-Ungarns seit 1866, I Bd, Stuttgart – Berlin 1913/1914.
- Sosnosky, T. v.* 1914a, Die Balkanpolitik Österreich-Ungarns seit 1866, II Bd, Stuttgart – Berlin 1913/1914.
- Sugar, P.* 1963, Industrialization of Bosnia and Herzegovina, University of Washington Press, Seattle 1963.
- Sumner, B. H.* 1937, Russia and the Balkans 1879-1880, Oxford 1937.
- Uebersberger, H.* 1958, Österreich zwischen Russland und Serbien, Köln – Graz 1958.
- Werner, K. H.* 1949, Österreichs Industrie- und Außenhandelspolitik 1848 bis 1948, In: Hundert Jahre österreichischer Wirtschaftsentwicklung 1848-1948, Hg. von Hans Mayer, Wien 1949.
- Wertheimer, E.* 1913, Graf Julius Andrássy. Sein Leben und seine Zeit, III Bd, Stuttgart 1913.
- Winogradov, K. B. / Pissarev, J. A.* 1965, Die internationale Lage der österreichisch-ungarischen Monarchie, In: Österreich-Ungarn in der Weltpolitik 1900 bis 1918, Akademie – Verlag, Berlin 1965.