

Милош Д. ТИМОТИЈЕВИЋ*

Институт за српску културу Приштина – Лепосавић

ИЗГРАДЊА ПРВЕ ПРУГЕ У СРБИЈИ: ИЗМЕЋУ КОРУПЦИЈЕ, ДИПЛОМАТИЈЕ И ИНТЕРЕСА ВЕЛИКИХ СИЛА**

Апстракт: Кнежевина Србија је 1878. године на Берлинском конгресу добила независност, али и обавезу да изгради пругу преко своје територије, што би Европу повезало са Цариградом. У годинама до коначног пуштања пруга у саобраћај, српске дипломате радиле су на достизању тог циља: српски суверен Милан Обреновић, затим председници влада Јован Ристић и Милан Пироћанац, те министри и посланици Чedomиљ Мијатовић и Стојан Новаковић, као и други актери. Бројни проблеми, попут оптужби за корупцију чланова владе и посланика, те банкротства „Генералне уније“, који су довели до кризе у Србији, морали су бити исправљени готово искључиво на политичком нивоу, у унутрашњој политичкој сфери, али и за столом са великим европским силама.

Кључне речи: Србија, Аустроугарска, Русија, дипломатија, корупција, железница, Генерална унија.

Грађење железница на Балкану је идеја која је сазревала деценијама пре њене реализације. Први помен у вези са тим датира се у 1837. годину, након посете барона Хердера Србији (Самарџић 2007: 139–141). Питање изградње железница кроз Србију пред Портом покренуо је кнез Александар Карађорђевић 1851. године, али без успеха (Ивковић 1909: 3–4). Ипак, 1852. године Британци су започели агитацију за градњу пруге од Београда до Цариграда (Самарџић 2012: 316), што потврђују писања европских (Самарџић 2016: 33–34) и српских листова (Арнаутовић 1934: 20–21). Процес је настављен позивом за студију терена и постављање трасе за пругу Београд-Алексинац, на основу којих је израђен пројекат успостављања железничког саобраћаја (Арнаутовић 1934: 22). После смрти Михаила Обреновића, учињени су још неки кораци у овом правцу, али на решавање железничког питања кренуло се тек по завршетку Велике источне кризе.

Берлински конгрес, на коме је Велика источна криза добила своје епилог, сем независности и територијалног проширења, за Србију је донео и битне споразуме

* Истраживач-приправник, ORCID 0009-0001-2328-1760, milostimi89@gmail.com

** Рад је написан у оквиру научноистраживачког рада НИО по Уговору склопљеним са Министарством науке, технолошког развоја и иновација РС број: 451-03-136/2025-03 од 27. 1. 2025. године.

о железничкој вези и трговинском уговору. Чланом 38 Берлинског уговора предвиђено је да Србија преузме обавезе да изгради железничке пруге (Ристић 2011: 523).¹

У вези тиме, председник Министарског савета Јован Ристић писао је министру правде Сави Грујићу:

„... Уговор берлински биће потписан у суботу, тад ћу поверљиво добити текст, који се јавности сме предати тек после ратификације ...“²

Након што је аустријски делегат Швегел 3. јула 1878. уручио нацрт конвенције Ристићу, он је известио Грујића:

„На Србију прелазе све обавезе... о завршетку везе и експлоатације гвоздених пруга, које имају да се подижу на земљишту, које је Србија сада задобила. Потребне конвенције за уређење ових питања биће закључене одмах по потпису ових Уговора између Аустро-Угарске, Порте, Србије и Бугарске ...“³

Конвенција је подразумевала и повезивање српских железница са пругом Солун– Цариград. Након кратког времена, Ристић је 8. јула добио овлашћење да предложени документ потпише (Живојиновић 2011: 89).

Приоритет српске владе био је трговински уговор, док се од железничког уговора зазирало, због постојања страха да издаци градње Србију не одведу у финансијску кризу (Живановић 1970: 268). Међутим, у Бечу су мислили да је повезивање пруга од првобитног значаја, а да трговачки уговор може сачекати (Samardžić 2008: 62). Зато је договор постигнут и на састанку Ристића и Андрашија (Живановић 1970: 268).

Прве недоумице дошле су веома брзо. Званични Беч је сматрао да преговори са Османским царством, Србијом и Бугарском треба да дођу тек после договора Србије и Аустроугарске. Србија је, пак, желела да обезбеди своју економију, инсистиравши да преговоре о железници воде све четири државе (Самарџић 2008: 92). Ристић је на ту тему писао аустроугарском посланику у Београду:

„Ви знате за цело да наша линија има будућности само као линија међународног преноса, и грађење српске линије, без једновременог грађења свих линија које су одређене за везу Истока са Западом, имало би за кнежевину само ту последицу да је економски упропасти“ (Јовановић 1990: 20).

Осим „жута-црне монархије“, интересе у градњи пруге имали су и Уједињено Краљевство и Русија. Британски посланици мотрили су преговоре у вези са изградњом железнице, која је у њеној експлоатацији видела могућност већег продора своје економије на Балкан и до Цариграда (Растовић 2000: 175).

Иако је Русија наступала са релативно малим економским интересима на Балкану, она није желела да Србију препусти западној економској сфери. Зато је у Петрограду одлучено да се приватним путем покуша учешће у градњи српске железнице.

1 Државни архив Србије (=ДАС), Министарство иностраних дела (=МИД), политичко одељење (=ПО), фасцикла I, 1878, досије III-VI, I/232.

2 ДАС, МИД, ПО, I, 1878, III-VI, I/242, Јован Ристић – Сави Грујићу.

3 ДАС, МИД, ПО, I, 1878, III-VI, I/234, Јован Ристић – Сави Грујићу.

Српска влада је разматрала сарадњу са Русима, па је у Петроград 1879. године упућен министар просвете Алимпије Васиљевић, који се састао Гирсом, руским предузетницима и царем Александром II. На тим састанцима речено је да Русија не жели да „конкурише са Европом“, али и предложено да Србија на себе преузме радове на железници, а да их потом преда лицу или друштву из Русије (Ковачевић 2003: 88–89). Такав став Русије произашао је и из чињенице да је она 1878. године признала Двојној монархији право да овлада саобраћајним правцем кроз Србију (Рајић-Леовац 2018: 208).

Посета Васиљевића Петрограду имала је негативне одјеке у Аустроугарској, а Ристић је морао да демантује писања бечке штампе да је концесија за грађење железница дата једном руском друштву (Ковачевић 2003: 94). Хајмерле, нови министар спољних послова Аустроугарске, говорио је да се „изнервира и од саме помисли на железнице и Србију, јер су у оптицају и руске компаније које хоће да уђу у Србију са својим капиталом“ (Рајић 2021: 92).

Свакако, Русија је наставила да буде укључена у процес заговарања могуће изградње железнице. Руски министар резидент Персијани помињао је интересовање предузимача Баранова за изградњу српске железнице (Самарџић 2011: 402), а своју понуду, на препоруку генерала Фадејева, дао је и Мамонтов (Пејић 2016: 225). Након тога, руски предузетници почели су да посећују Србију. Јануара 1879. године делегацију Баранова предводио је главни инжињер Сахански (Ковачевић 2003: 94), а већ следеће године Фадејев је, као изасланик Мамонтова, преговарао о железничком питању (Пејић 2016: 225).

За то време, преговори о конвенцији са Аустроугарском, без којих градња није могла почети, били су у току. У Беч је од стране владе био послат министар грађевина Ранко Алимпић, коме је на састанцима пренето да Монархија планира потписивање уговора са Србијом, док би накнадни споразум укључио Бугарску и Османлијску империју. Српска страна пристала је да уз пругу Београд–Ниш сагради и деоницу од Ниша до Враћа, али о релацији ка Пироту, због страха од економске кризе, није желела да преговара. Пошто је Ристићев услов прихваћен, железничка конвенција је потписана 28. марта/9. априла 1880. године (Ђоровић 1997: 546).

Конвенција је Србију обавезала да направи пругу од Београда до Ниша и од Ниша до Враћа и границе са Османлијским царством (Јовановић 1990: 20). Рок за радове почињао је од 15. јуна 1880. и трајао до 15. јуна 1883. године, када би железница требало да буде пуштена у саобраћај. Након тога, са градњом би се започело и на релацији Ниш–Пирот (Растовић 2000: 175).

По потписивању конвенције, она је морала бити потврђена у Народној скупштини Кнежевине Србије. Ту је 13. маја 1880. изабран одбор за претресање потписаног уговора (Српске новине, 14.05.1880). Током 10 дана расправе, опозициони посланици рушили су конвенцију, док су министри побијали њихове аргументе (Арнаутовић 1934: 92).

Разлози зашто је опозиција нападала конвенцију били су двојаки. Први је што су сматрали да конвенција није смела бити потписана пре трговинског уговора, јер је то могло довести Србију у економску зависност од Аустроугарске; други разлог

је обећање српске владе за грађење пруге до Враћа, пре договора о спајању са трачницама у Османлијском царству (Јовановић 1990: 21).

Пред само гласање, Ристић је образложио изградњу железнице нужношћу да Србија пронађе нове путеве својој трговини и тако је ослободи зависности од Беча (Илијин 2014: 22):

„Не гледајте нашу пругу од Враћа ка Београду, него од Београда ка Врању. Онда ћете видети да је она јемство наше економске независности, јер нас вуче к Солуну, на море.“ (Јовановић 1990: 21).

Ристићев говор подржао је и кнез Милан, што је утицало на гласање у Народној скупштини, која је конвенцију већински усвојила (Ковачевић 2003: 98).

Након завршених протокола, требало је да се почне са тендером за грађење пруге. У том процесу активно учешће узео је и „Штасбан“ (Самарџић 2011: 414). Ово аустро-француско друштво већ је имало у експлоатацији линију од Будимпеште до Кикинде, а било је потребно да се изгради деоница од Кикинде до Земуна. По том питању је избила расправа у Монархији, па је Управни савет „Штасбана“ донео одлуку да одустане од пројекта (Самарџић 2011: 414).

Међутим, актуелна политичка криза у Србији и притисци на кнеза Милана (Samardžić 2008: 77) довели су до оставке владе, што је успорило радње неопходне за проналазак понуђача. Формирањем кабинета Милана Пироћанца 2. новембра 1880. такве препреке су уклоњене. Нова администрација одмах се ухватила у коштац са решењем питања железничког уговора.

Након расписаног позива за градњу железница, у Србију је пристигло неколико понуда. По њиховом прегледању, влада је одлучила да се уговор потпише са француским друштвом „Генерална унија“, као јединим понуђачем који је могао да обезбеди средства неопходна за извођење радова (Samardžić 2008: 135).

„Генерална унија“ је оформљена у Паризу 1878. године са капиталом од 25 милиона франака. Тај капитал је већ 1879. године удвостручен, а 1881. износио је 100 милиона франака (Стојић 2023: 188). Након што је за њеног директора постављен Бонту, „Генерална унија“ отвара банке у Бечу и Пешти, које су јој биле потребне за продор на тржиште Балкана (Јовановић 1990: 89–90).

Са „Генералном унијом“ влада је закључила укупно три уговора, и то: уговор о зајму за грађење железнице; уговор о грађењу железнице и уговор о експлоатацији железнице. По уговору о зајму, влада је код „Генералне уније“ закључила зајам од 100 милиона франака номиналних, а 71.400.000 стварних, са номиналним интересом од 5% а стварним од 7%. Тај зајам се имао исплатити за 50 година. (Јовановић 1990: 86–87). Уговором о грађењу железнице „Генерална унија“ обавезала се да сагради пругу са једним колосеком од Београда до Ниша и Враћа, а за сваки километар инкасирала би 198.000 франака, што је, по Бонтуовој рачуници, добит од око 16 милиона за изградњу целе пруге. Уговор о експлоатацији дао би железницу на коришћење „Генералној унији“ на период од 25 година. Ред вожње прописивала би српска страна, док би се Бонтуово друштво старало о техничкој страни саобраћаја. Од експлоатације пруге „Генерална унија“ зарадила би 5–6 милиона франака (Јовановић 1990: 88).

У свом листу „Самоуправа“ радикали су критиковали:

„Овај је уговор штетан по земљу, јер у свима својим одређењима товари на Србију огромне и често ничим неоправдане материјалне обавезе и терете ... Уговор за експлоатацију је још најпрћи и најопаснији. Ако се у члановима 48. и 61. садрже заиста сви основи уговора за експлоатацију, онда смо ми обрали бостан.“ (Самоуправа 04.03.1881).

Закључен уговор дошао је на разматрање у Народну скупштину, где се развила расправа власти и опозиције, која је потрајала неколико месеци и привукла велику пажњу јавности, где су колале приче да је Бонту морао да подмити и власт и опозицију, да би добио оно што жели. Напредњачка влада је због тога у народу изгубила углед, који их је чак пежоративно називао „Бонтуовцима“ (Стојић 2023: 194).

О бројним махинацијама владу у Лондону обавештавао је Гулд. Сем тога, он је у разговору са Чедомиљом Мијатовићем, када му се овај пожалио како му је нуђено мито које је одбио, рекао:

„А што нисте примили? Ви сте луд човек ... Теразијама протиче читав поток од златних наполеондора“ (Мијатовић 2017: 299; Политика 19.05.1932).

Сазнавши да Гулд алудира на корупцију у српском државном врху, кнез Милан је инсистирао да британски дипломата буде повучен из Београда, што се убрзо и десило. (Растовић 2000: 176).

Иако су алузије о корупцији испрва навођене само у шаљивим листовима, касније се испоставило да су оне истините. Године 1882. Милан Пироћанац је напао Пашића да је примио мито од 20.000 франака да са својим посланицима остане у скупштини приликом гласања о конвенцији и да јој легитимитет (Samardžić 2008: 136–137). Годину дана после, Персијани је добио податке о миту које су примили напредњачки министри и посланици (Јовановић 1990: 112–116), а након што је Милан Пироћанац у Београду саградио огромну кућу, почело се говорити и о његовој умешаности у мито (Марковић 2001: 258).

Ипак, највећи документ изашао је у јавност тек 1889. године у брошури „Бомбе“. Према њој, укупно мито износило је шест милиона динара, од чега су два милиона припала кнезу, 800.000 председнику владе Пироћанцу, 300.000 министру унутрашњих дела Гарашанину, а 200.000 динара министру просвете Новаковићу (Јакшић 1953: 208). Бонту је на тај чланак запретио тужбом. Огласио се и Стојан Новаковић, који је кнеза Милана означио као особу код које је Бонту ишао по савет кога треба подмитити (Samardžić 2008: 137).

Сем тога, Чедомиљ Мијатовић је у својим мемоарима навео да су многи политичари добили мито, да је њему било намењено 300.000 динара, али да их је одбио. 1928. године он је навео да је кнез Милан имао дуг од три милиона франака, а да му је Бонту, на име потписа Железничког уговора, то исплатио (Јовановић 1990: 116–117).

Ипак, мора се имати на уму да је Мијатовић могао да прећути о својој могућој умешаности у корупцију, будући да је као дипломата био укључен у процес одабира „Генералне уније“. Свакако, његови мемоари представљају значајан исказ, који потврђује спекулације о корупцији у овом случају.

Посланици су уговор „напали“ и са политичке стране, навевши да је „Генерална унија“ под покровитељством Аустроугарске и да, ступајући у договор са њом, Србија „копа гроб“ својој политичкој слободи. (Јовановић 1990: 94).

Ипак, сви напори опозиције да оспоре уговор били су узалудни, пошто га је Народна скупштина 10/22. марта 1881. ипак усвојила (Јовановић 1990: 94). Након отклањања свих препрека, радови на изградњи железнице отворени су 21. јула 1881. године (Говедаревић 2014: 173). Али, већ 19. јануара 1882. уследио је крах „Генералне уније“. Фирма је банкротирала, а Бонту је завршио у затвору (Мијатовић 1997: 261).

У „Самоуправи“ ова вест обелодањена је читаоцима овог листа сутрадан:

„Генерална унија банкротирала је, а при томе је Србија закачена са преко 40 милијуна динара ... Два рата коштају Србију 33 милијуна, а један Бонтуов каиш 40 милијуна динара“ (Самоуправа, 20.1.1882).

„Генерална унија“ је у моменту банкрота дуговала Србији 42,9 милиона динара, иако су њихова потраживања до тада била мало преко осам милиона. Пошто је ово друштво пропало, постојала је опасност да обвезнице које се налазе у поседу „Генералне уније“ уђу у стечајну масу и буду расподељене међу повериоцима на сразмерне делове.

У Србији се убрзо поставило питање откуд толико српског новца код Бонтуа, а оно се разрешило када су се сазнали разлози зашто је дошло до пропасти његовог друштва. Први је последица општег пада акција на берзи у Француској. Други разлог је политички, зато што је Бонту започео кампању против француске владе. Тиме је на себе изазвао гнев власти и јеврејског капитала, који су заједнички радили против „Генералне уније“ (Мијатовић 2017: 304). Трећи разлог је грешка коју је направила управа „Генералне уније“ која је почела да купује сопствене акције, што је довело до губитка од 80 милиона франака, чиме се ово друштво нашло пред банкротом. Бонту је затражио помоћ Чедомића Мијатовића, што је он, без знања владе, учинио, пребацивши „Генералној унији“ обвезнице српске владе у вредности од 40 милиона динара (Мијатовић 1997: 261–262).

Државни врх је пропаст „Генералне уније“ покушао да прикрије уздизањем Србије у ранг краљевине. Персијани је у извештају послатом у Петроград написао да проглашење краљевине за напредњачку владу представља начин да Србију изведе из кризе у коју је она запала (Ковачевић 2003: 191).

Краљевина је проглашена 22. фебруара/6. марта 1882, али то у Србији није смирило духове. Девет дана после тога, радикали су у Народној скупштини тражили одговоре на питање колико ће крах „Генералне уније“ погодити Србију. Пошто се влада оглушила на „недостојну интерпелацију“, 53 опозициона посланика поднело је оставке на свој мандат у скупштини. То је довело до тога да је краљ два пута морао да расписује допунске изборе, на којима су радикали доминантно побеђивали, да би затим одмах дали оставке на своје позиције. У епилогу кризе, српски суверен успео је да изигра изборну вољу грађана, а радикали су дигли протест у Крагујевцу. Ипак, покушај атентата на краља, са којима радикали нису имали никакве везе, Милан Обреновић је искористио за обрачун са овом странком (Ковачевић 2003: 195–200).

Иако је Србији претио финансијски колапс, влада је од самог старта пошла путем ангажовања нове фирме, која би преузела обавезе „Генералне уније“. Филип Христић преговарао је са председником „Штасбана“ у Бечу (Мијатовић 1997: 261), а Чедомиљ Мијатовић отпутовао је за Париз, где се сreo и са представницима „Генералне уније“ који су га уверавали да Србија неће имати велике губитке (Мијатовић 2017: 306).

Мијатовић је разговарао и са високим званичницима Двојне монархије, а влади је пренео речи Бењамина Калаја да је адреса за решење проблема искључиво Беч. У том моменту предвиђало се да ће губици Србије бити око 10 милиона динара.⁴ Убрзо, на сцену се појављује „Лендербанка“ из Беча.⁵ Преговори са њом започели су неколико дана касније⁶, али до конкретних резултата није се дошло. Чедомиљ Мијатовић је пренео Калајеву изјаву да ће Аустроугарска „свим могућим подпомаћи“ да изађемо што пре из неприлике.⁷ Ипак, конкретни кораци нису учињени.

Пошто успеха није било, краљ Милан је извршио притисак на свог савезника, Аустроугарску. Под изговором да напредњачка влада неће моћи да задржи власт у Србији уколико прихвати штету од 4–5 милиона динара, тражио је да царска влада пронађе друштво које би преузело обавезе „Генералне уније“ према Србији (Мијатовић 1997: 262).

Само пар дана након овог разговора, као озбиљан преговарач појавила се париска банка „Народни контоар за есконт“. Чедомиљ Мијатовић је са њима склопио споразум, али га је српска влада првобитно одбацила, из разлога што они нису пристали да се уговором обавезу да ће примити за изградњу све српске железничке обвезнице. Након додатних преговора, споразум је постигнут. На тај начин, уговор Србије са „Генералном унијом“ није оставио велик губитак у српској државној благајни (Мијатовић 1997: 263–266).

Опозиција је, као и раније, критиковала потезе владе у вези са железничким уговором. Међутим, процена за „Контоар“ била је потпуно погрешна, пошто су даљи радови прошли без већих проблема. У јануару 1884. пруга је изграђена до Ниша, одакле је колосек продужен ка Врању (Говедаревић 2014: 173). Редовни железнички саобраћај на релацији Београд-Ниш започео је 23. августа 1884., док је деоница Ниш–Врање отворена септембра 1886. године (Терзић 1976: 118).

Даље се поставило питање повезивања пруге са пругама Османлијског царства. Рад на том задатку припао је новом посланику у Цариграду Стојану Новаквићу, чији је приоритет био и потписивање железничке конвенције са Портом. Његово ангажовање на том питању резултирао је стварањем српско-османлијске комисије која је саставила текст о конвенцији, која је потписана је 4. јуна 1887. године у Цариграду (Војводић 2012: 219).

Након што је поново постао председник владе, Јован Ристић је узео на себе да ствар око железница, уз помоћ Новаквића, доврши. Тако је српском посланику у Цариграду писао да спајање српских и османских пруга не треба да чека крај радова на бугарском делу колосека:

4 ДАС, МИД, ПО, I (1882), IV-VII, I/195, Чедомиљ Мијатовић-Милану Пироћанцу, 25.1.1882.

5 ДАС, МИД, ПО, I (1882), IV-VII, I/222, Чедомиљ Мијатовић-Милану Пироћанцу, 31.1.1882.

6 ДАС, МИД, ПО, I (1882), IV-VII, I/245, Чедомиљ Мијатовић-Милану Пироћанцу, 4.2.1882.

7 ДАС, МИД, ПО, I (1882), IV-VII, I/279, Чедомиљ Мијатовић-Милану Пироћанцу, 17.2.1882.

„Из тих разлога ми морамо желети, да се линија Врање-Солун преда што пре експлоатацији, и ја вас молим, г. Посланиче, да изволите у том смислу управити ноту Високој Порти и тражити да се одмах по ратификацији наше конвенције, Солунска линија преда експлоатацији...“⁸

Новаковић је поступио по препоруци српског председника владе, па је убрзо писао османском министру Саид-паши:

„... По налогу своје владе, а позивајући се на одредбе уговора о железничким везама од 9. маја 1883. године узима слободу замолити Вашу... да Влада Њ. В. Султана реши, да се што пре приступи извршењу уговора од 9. маја 1883. године, и да се железничка линија међу Солуном и Београдом по одредбама тога међународног уговора преда јавном саобраћају.“⁹

Новаковић је Ристићу у писму од 4. септембра 1887. године написао и одговор Саид-паше на нашу ноту, која је схваћена са пуно разумевања, те да ће бити учињено по жељи Србије.¹⁰

Порта је железничку конвенцију ратификовала у децембру 1887. године, а српска влада је то учинила 30. јануара 1888. године (Војводић 2012: 221). Почетком маја 1888. године на новоизграђеном колосеку запиштала је прва локомотива, тиме означивши пуштање у саобраћај пруге Врање–Скопље–Солун.

НЕОБЈАВЉЕНИ ИЗВОРИ

Државни Архив Србије, Министарство иностраних дела, Политичко одељење.
Државни Архив Србије, Лични фонд Стојана Новаковића.

ЛИТЕРАТУРА

- Арнаутовић 1934: Драгомир Арнаутовић. Историја Српских железница 1850-1918. Београд: Издавачко предузеће „Привредник“.
- Војводић 2012: Михаило Војводић. Стојан Новаковић у служби националних и државних интереса. Београд: Српска књижевна задруга.
- Говедаревић 2014: Ненад М. Говедаревић. *Пруге југоисточне Србије*. https://www.masfak.ni.ac.rs/images/upload/Nauka/publikacije/pruge_jugoistocne_srbije.pdf [15. децембар 2024].
- Живановић 1970: Милан Ж. Живановић. „Један неуспели план српске владе о царинском рату са Аустро-Угарском 1880. године у борби за економску и политичку независност Србије“. *Историјски часопис*, мај 1970. https://books.google.com/books?id=WEp3CgAAQBAJ&pg=PA269&lpq=PA269&dq=%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%BA%D0%B0+%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%98%D0%B0&source=bl&ots=QAR2Lq5ajp&sig=ACfU3U1zsl_q2VdsFtoxtTF5zMWMb9fHg&hl=en&sa=X&ved=2ahUKEwi5_Jf0YLnAhWn_CoKHQ7cDZkQ6AEwAXoECAoQAQ#v=onepage&q=%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%BA%D0%B0%20%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%98%D0%B0&f=false [14. децембар 2024].

8 ДАС, Лични фонд Стојана Новаковића (=СН), 121, Јован Ристић-Стојану Новаковићу, 30.7.1887.

9 ДАС, СН, 123, Стојан Новаковић-Саид-паши, стр 2-3.

10 ДАС, СН, 125, Стојан Новаковић-Јовану Ристићу, 4.9.1887.

- Живојиновић 2011: Драгољуб Р. Живојиновић. *Надмени савезник и занемарено српство: британско-српски односи 1875-1941*. Београд: Албатрос паус.
- Ивковић 1909: Таса Ђ. Ивковић. *Сјоменица двадесетипетогодишњице српских државних железница: од 3. септембра 1884. до 3. септембра 1909*. јод. Београд: Штамп Савића и комп.
- Илијин 2014: Душан М. Илијин, *Обнова железнице у Краљевини СХС (1919-1924)*. Докторски рад. Београд: Филозофски факултет.
- Јакшић 1953: Гргур Јакшић. *Из новије српске историје: Абдикација краља Милана и друје расираве*. Београд: Просвета.
- Јовановић 1990: Слободан Јовановић. *Влада Милана Обреновића*, књ. 2. Београд: БИГЗ.
- Ковачевић 2003: Душко М. Ковачевић. *Србија и Русија 1878-1889: од Берлинској конфераса до абдикације краља Милана*. Београд: Историјски институт.
- Marković 2001: Slobodan G. Marković. „Grof Čedomilj Mijatović – protestantski duh među Srbima“. *Liberalna misao u Srbiji: prilozi istoriji liberalizma od kraja XVIII do sredine XX veka*. Ур. Jovica Trkulja i Dragoljub Popović. Београд: Centar za unapređenje pravnih studija, 247-280.
- Mijatović 1997: Boško Mijatović. „Finansiranje prve srpske železnice“, *Ekonomika misao*, 1997. https://www.academia.edu/30005671/Finansiranje_prve_srpske_%C5%BEeleznice [15. децембар 2024].
- Мијатовић 2017: Чедомил Мијатовић. Успомене балканског дипломате, Београд: ЈМУ Радио-телевизија Србије.
- Пејић 2016: Јована Блажић Пејић. „Ростислав Фадејев и Источно питање“. *Историјски часопис*. [https://www.iib.ac.rs/istorijskicasopis/assets/files/65\(2016\).pdf](https://www.iib.ac.rs/istorijskicasopis/assets/files/65(2016).pdf) [20. март 2025].
- Рајић 2021: Сузана Рајић. „Сто четрдесет година од првог политичког уговора независне Србије (1881-2021). Добро и зло тајне конвенције“. *Српске сјудује*, 2021. <https://reff.f.bg.ac.rs/bitstream/handle/123456789/5701/96845783.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [20. март 2025].
- Рајић-Леовац 2018: Сузана Рајић-Данко Леовац. *Историја српској народа у 19. и јочетком 20. века*. Београд: Завод за уџбенике.
- Растовић 2000: Александар Растовић. *Велика Британија и Србија 1878-1889*. Београд: Историјски институт.
- Ристић 2011: Љубодраг П. Ристић. „Утицај српског законодавства на улагање британског капитала“. *Просторно иланирање у јујоисјочној Европи (до Друјој свејској рајиа)*, ур. Бојана Миљковић-Катић. Београд: Историјски институт, 523-547.
- Самарџић 2007: „Посета барона Хердера Србији и први план за изградњу железнице“. *Истраживања*, 18, 2007 https://www.academia.edu/3055799/Poseta_barona_Herdera_Srbiji_i_prvi_plan_o_izgradnji_%C5%BEeleznice [20. март 2025].
- Samardžić 2008: Momir Samardžić. *Roads to Europe Serbian Politics and the Railway Issue, 1878-1881*. https://www.academia.edu/2759935/Roads_to_Europe_Serbian_Politics_and_the_Railway_Issue_1878_1881 [21. март 2025].
- Самарџић 2008: Момир Самарџић. *Ог Сан Сјефана до Сливнице: Србија јројив Бујарске 1878-1886*. Нови Сад: Филозофски факултет.
- Самарџић 2011: Момир Самарџић. „О споразуму српске владе и Штасбана о изградњи железнице у Србији 1879. године“. *Историјски часопис*, 2011, [https://www.iib.ac.rs/assets/files/IC60\(2011\)-M.Samardzic-OSporazumuSrpskeVladeIStatsbanaOIzgradnjiZelezniceUSrbiji1879Godine.pdf](https://www.iib.ac.rs/assets/files/IC60(2011)-M.Samardzic-OSporazumuSrpskeVladeIStatsbanaOIzgradnjiZelezniceUSrbiji1879Godine.pdf) [21. март 2025].
- Самарџић 2012: Момир Самарџић. „Пројекат трансбалканске железнице и политика Србије у време уставобранитеља 1851–1858.“ *Српске сјудује*, 2012. https://www.academia.edu/99719958/Projekat_transbalkanske_%C5%BEeleznice_i_politika_Srbija_u_vreme_ustavobranitelja_1851_1858 [20. март 2025].
- Самарџић 2016: Момир Самарџић. „Аустријски извори о почецима железничке политике Србије 1852“. *Зборник Мајице српске за историју*. Ур. Војин Дабић. Нови Сад: Маџица српска.

- Стојић 2023: Биљана Стојић. „Француска политика према Србији од Берлинског конгреса до проглашења краљевине (1878–1882)“. *Краљево-град и људи*. Београд: Историјски институт; Краљево: Историјски архив Краљево.
- Терзић 1976: Славенко Терзић. „Стојан Новаковић и железничка конвенција са Турском 1887. године“. *Историјски часопис*. https://books.google.com/books?id=nc5qCgAAQBAJ&pg=PA117&lpg=PA117&dq=%C5%BEelezni%C4%8Dka+konvencija&source=bl&ots=a1UsQEueXB&sig=ACfU3U17EqTVbvSeVXL-LSdwGkHv-3J2QQ&hl=sr&sa=X&ved=2ahUKEwic_4iZk4jnAhWBxIsKHf9hCEQQ6AEwBnoECAkQAQ#v=onepage&q=%C5%BEelezni%C4%8Dka%20konvencija&f=false [15. децембар 2024].
- Ђоровић 1997: Владимир Ђоровић, *Историја српског народа*. Београд 1997. <https://archive.org/details/corovic-vladimir-istorija-srpskog-naroda/page/642/mode/2up> [16. децембар 2024].

ШТАМПА

Политика.
Самоуцрава.
Српске новине.

Miloš D. TIMOŽIJEVIĆ

CONSTRUCTION OF THE FIRST RAILWAY IN SERBIA: BETWEEN CORRUPTION, DIPLOMACY AND THE INTERESTS OF THE GREAT POWERS

SUMMARY

This work will deal with the role of Serbian diplomacy in the construction of the first railway on Serbian territory. The Duchy was granted independence at the Berlin conference in 178, something that brought along with it the obligation to construct a railroad through its territory to connect Europe with Constantinople. Serbian diplomats worked to achieve that goal in the years that led up to the railway's completion: They included one of the policy's chief standard-bearers, the Serbian sovereign, Milan Obrenović, as well as government representatives Jovan Ristić and Milan Piroćanac, and Minister and Ambassadors Čedomilj Mijatović and Stojan Novaković, among other actors. Numerous tribulations, such as accusations of corruption on the part of members of the government and parliament, and the bankruptcy of the 'General Union' led to internal political crises that had to be addressed almost exclusively at the highest levels of internal politics as well as during the course of negotiations with European powers. Credit for the successful construction of the railways ultimately goes to the above-mentioned figures.

Keywords: Serbia, Austro-Hungary, Russian Empire, Ottoman Empire, diplomacy, railway, General union.