

ПРИЛОЗИ И САОПШТЕЊА

ЦРНА ГОРА И ПИТАЊЕ ЈАДРАНСКЕ ЖЕЉЕЗНИЦЕ 1900—1902. ГОДИНЕ

(Из црногорско-српских односа)

План о јадранској жељезници као економској потреби Србије и Црне Горе јавио се на самом крају XIX вијека. У Србији се трговачка буржоазија тада већ нешто брже почела претварати у индустријску, и протекционистички покрет све гласније је захтијевало одбацивање економске зависности од Аустро-Угарске. У таквом развоју добио је важну улогу план о јадранској жељезници. Црна Гора није се, међутим, била ни приближила таквом степену развитка; али и она се снажно заинтересовала за идеју јадранске жељезнице. Но, књазу Николи и његовој влади тај пројекат био је привлачан једино под условом да та пруга изађе на црногорско приморје. Везујући обалу и територију Црне Горе са унутрашњошћу Балканског полуострва, та веза би остворила перспективу за бржи економски развој и повезивања Црне Горе с европским тржиштем. Различити економски положај и потребе у којима су се налазиле Црна Гора и Србија у томе времену условиће углавном њихово различито прилажење овом питању.

Раније иницијативе о праћењу јадранске жељезнице седмдесетих и осамдесетих година XIX вијека нијесу имале реалније подлоге у економској стварности Србије и Црне Горе тога времена, па зато ни практичне ни политичке вриједности.

Занимљива је, међутим, једна идеја о јадранској жељезници из године 1896, мада такође без већег ефекта. Један руски капиталист прчког поријекла, Александар Клеонтович Кумбари, заинтересовао се за праћење јадранске пруге. Кумбари је послао у Србију инжењера Србина Саву Суботића ради техничког проучавања тога пројекта. Политички иницијатор ове акције био је Јован Вацлик. У „записци” коју је саставио за краља Александра Обреновића, Вацлик излаже да тимочка пруга може добити у важности само ако се продужи преко Куршумлије, старе Србије, Проклетија, тако да преко Подгорице и Црмнице изађе у Бар. Била би то велика магистрала која би преко Румуније и Балканског полуострва везивала Москву и Јадранско море. Вацлик је уочио да би остварење овог жељезничког пројекта битно допринијело ослобођењу Србије од аустроугарског економског притиска, као и уједињењу Србије и Црне Горе. У писму Николи Па-

пићу Вацлик још напомиње да је вријеме да Срби помисле и на Босну и Херцеговину.¹

О истом питању Вацлик се обратио и књазу Николи, и то баш уочи посјете краља Александра Цетињу 1897. године. Он се књазу представља као заступник једног руског синдиката који хоће да добије концесију и да зајам Србији за продужење тимочке жељезнице од Ниша преко Куршумлије, Прокупља, затим Косова и Метохије на „Лим и Цијевну“ па преко Мораचे и Скадарског језера до Бара или чак Улциња. Вацлик и овдје нарочито подвлачи да би остварење овог подухвата битно допринијело да се сви Срби ослободе „својих крвника“, јер то је пруга која ће ићи од срца Русије — „од Москве до Бара“. Новаца ће бити доста, руски синдикат „његових пријатеља“, увјеравао је Вацлик, даће српској влади 100 милиона динара за ту жељезницу. Најзад Вацлик каже да је за овај пројекат одушевио краља Александра и српске министре, па моли књаза Николу да о томе са њима разговара.²

Међутим, ни на видовданском састанку владара Србије и Црне Горе у Београду 1896, као ни на ђурђевданском на Цетињу 1897. год., није било никаквог разговора о неком жељезничком пројекту. Но Вацлик се није питао како добити концесију од Турске за праћење те жељезнице преко територије под њеном влашћу, нити да ли би Аустро-Угарска хтјела одобрити тај пројекат. Затим, откуда Русији толики капитал, када и своје жељезнице гради из иностраних зајмова? Идеја Вацлика у писмима владарима Србије и Црне Горе била је, како се чини, само једна лијепа панславистичка жеља. Политичке околности, међу којима и наредни период помуњених српско-црногорских односа, нијесу дозволиле да та идеја буде предмет икаквих озбиљнијих политичких разговора. Иначе разговори краља Александра и књаза Николе на Цетињу разбили су се због неслагања око подјеле сфера територијалних претензија у Турској. Бишви краљ Милан је поново дошао до снажног утицаја у Србији, и под владом др Владана Ђорђевића није могло бити говора ни о каквој сарадњи између Београда и Цетиња. У овом периоду дошло је до тешких династичких сукоба. Краљ Милан и Владан Ђорђевић подстицали су извјесне политичке емигранте из Црне Горе на најгоре интриге и клевете против режима књаза Николе. Послије Ивањданског атентата на краља Милана у Београду, у Србији долази до општег гоњења Црногораца.³

¹ Димитрије Ђорђевић, *Пројект јадранске жељезнице (1896—1912)*. Историјски гласник 3—4, Београд, 1956.

² Библиотека Историјског института у Титограду (у даљем тексту БИИ), Списи војводе Гавра Вукочећа, фасц. 75, писмо Вацлика књ. Николи, 18. IV 1897.

³ Видјети: Вук Винавер, *Ивањдански терор и Црногорци*, Историјски гласник, 1—2, Београд, 1958, 53—76.

Услови за побољшање српско-црногорских односа настали су након женидбе краља Александра Драгог Машин. Престало је гоњење Црногораца у Србији. У унутрашњој политици краљ Александар се све више ослања на радикале, а у спољној се оријентише на потпору Русије. Но, послије свега, књаз Никола се није журио да односе са Београдом званично нормализује, већ чекао да први корак дође са српске стране.

Али догађаји су убрзали потребу контаката између владара и влада Србије и Црне Горе. У Бечу се озбиљно вијећало о праћењу источnobосанске жељезнице, с намјером да се она продужи до Косовске Митровице. Бечка и пештањска штампа доносила су у вези са тим узнемирујуће вијести током 1900. године, да би у јесен Крунски савјет донио одлуку о праћењу ове пруге.⁴ Овај план реметио би status quo на Балкану, крчио пут Монархији к Солуну, тј. угрожавао Србију и Црну Гору и пријетио опстанку турске власти на Балкану.

Нормализовање односа између Београда и Цетиња ипак није ишло глатко. Краљ Александар је, додуше, како свједочи в. Симо Поповић, одмах по женидби нотификовао тај догађај књазу Николи. Али црногорски књаз није журио са одговором, док се у „Оцаклији” са главарима обилато забављао неукусним причама и шалама на рачун тога брака.⁵

Намјера Аустро-Угарске да продужи босанску жељезницу кроз Санџак веома је уплашила Турску. Чудном иронијом за српско-црногорске односе, сам султан препоручује што брже измирење владара и нормализовање између Београда и Цетиња. Султан је предлагао књазу Николи да учини корак код краља Александра, јер на њега је ред,⁵ с обзиром да није одговорио на поменути краљеву нотификацију. Абдул Хамид је предлагао као неопходно да Турска, Србија и Црна Гора заједнички протестују у Бечу због жељезничког плана Аустро-Угарске, као и због све безобзирније католичке пропаганде против православних и муслимана у Босни и Херцеговини коју је подржавала аустријска власт. Саопштавајући ово црногорском посланику у Цариграду Бакићу, султан је напоменуо да је исте представке упутио у Београд.⁶

Због још врло свјежих трагова недавних тешких догађаја у српско-црногорским односима, за које су са црногорске стране искључиво окривљавали краља Милана и његову владу, књаз Никола се тешко покретао на зближење и са краљем Александром. Код књаза Николе морала је интервенисати и руска влада: проф Ламсдорф изражава разумијевање за устезање књаза да на предлог султана први учини корак код краља Александра, јер то је, по њему заиста тешко послије свега што се десило, али је успо-

⁴ Д. Ђорђевић, нав. чланак, 5.

⁵ Меморанди војводе Симе Поповића, 137—III, лист 5.

⁶ БИИ, Списи Г. Вуковића, Бакић Вуковићу, 4/17. X и 14/27. X 1900.
— Датуми у овом прилогу наведени су по старом календару.

стављење добрих односа између двије српске државе у њиховом најбољем интересу. То је и сасвим остварљиво последије одласка краља Милана, сматра Ламсдорф, и не треба губити вријеме, већ заузети заједнички став према Аустро-Угарској у свему што је „против наших заједничких интереса”. Ламсдорф је и краљу Александру препоручио да прихвати султанов предлог да Србија, Црна Гора и Турска протестују поводом покушаја превођења православца и муслимана у католичанство и да се договоре о заједничким корацима како да осујете аустроугарски жељезнички пројекат. Царска влада ће, обећава Ламсдорф, подржати такав рад трију влада.⁷

Султан је поново инсистирао код књаза Николе да учини пријатељски гест према краљу Александру, тј. да одговори на нотификацију поводом краљеве женидбе. Што се тиче намјере Аустро-Угарске, султан ју је тумачио овако: последије одласка краља Милана она не може рачунати да ће у одлучном моменту узети у своје руке жељезнице Србије, па се одлучила за градњу пруге преко новопазарског Санџака. Зато султан сматра да би три сусједне државе требало да се споразумију о пружању отпора тој аустроугарској намјери.⁸

Убијеђен, најзад, од Руса и султана, књаз Никола је честитао женидбу краљу Александру. Ту је пуно бираних ријечи о књажевом одушевљењу за тај „срећни брак”, за краљицу Српкињу унуку једног од Карађорђевих војвода, чију је „љупкост и духовитост” упознао још за вријеме посјете краљу Александру 1896. године у Београду, итд. Књажева осјећања спајају се у најнајтоплију жељу да срећан брак испуни живот краљевском пару „до у најдаљу будућност”.⁹ Потом је краљ Александар честитао краљу Николи 40-годишњицу брака, на што му је књаз одмах узвратио благодарношћу.¹⁰ На тај начин односи између дворова и влада Црне Горе и Србије нормализовали су се макар формално, Потом је министар Вуковић, колико се види из његових мемоара, наложио Бакићу да се са српским послаником заузме ради одбране интереса њихових земаља у вези са питањем жељезнице.¹¹

Црна Гора је, разумије се, најмање била у моћи да се супротстави плановима Аустро-Угарске, или да јој парира каквим својим планом. Зато на Цетињу као да су хтјели нешто урадити голим ријечима. Књаз је, како казује министар Вуковић, чувши за намјеру Аустрије да продужи босанску жељезницу кроз Сан-

⁷ ВИИ, Исписи из Арх. одјељења Држ. музеја на Цетињу, (ДМЦ, АО, ов. 57, телеграм Ламсдорфа књазу Николи, 18/30. X и 24. X (7. XI) 1900.

⁸ Архив Црне Горе — Цетиње, фонд Мин. тин. дјела (АЦГ, МИД), ф. 55, бр. 1456, Бакић Вуковићу, 21. X 1900.

⁹ Књажева честитка по цитату у мемоарима С. Поповића (ВИИ, 137—III, „Последије братимљења у Београду и на Цетињу“ лист 5).

¹⁰ ВИИ св. 343, Исписи из Државног музеја на Цетињу, телеграм од 27. X (27. XI 1900).

¹¹ ДМЦ, АО, Мемоари Г. Вуковића, ф. 2, рукопис 2, Црна Гора и Србија 1900—1902.

цак, рекао руском посланику на Цетињу Власову да ће Црна Гора заједно са Турском, а можда и са Србијом, ставити на коцку чак и свој опстанак и заплести многе државе, укључујући и Русију, у недогледне компликације. Ако Аустрија не буде спријечена у реализовању тога пројекта, Црној Гори преостаје само пропаст. „Стога ћемо уложити свој живот да га бар часно изгубимо”. Књажева „категоричка” изјава руском и другим заступницима великих сила на Цетињу имала је, по ријечима министра Вуковића, „рјешитељног утјецаја” у овом питању, што је морало дјеловати на Аустрију да одустане од санџанске жељезничке линије. Између жеље за оваквом моћи и стварне моћи Црне Горе зјапила је жалосна провалија. На свој начин министар Вуковић одмах после јаче доње констатације то и признаје: „Наша скупљена материјална средства, како са државног тако и приватног гледишта, убијала су нам сваки полет у мислима, као и моћ кретања по свијету. Ако нам каква ријетка државна мисија није стварала прилику да се покренемо са мјеста, остајемо непознати. . . Нијесмо људи као други, нијесмо држава као друга”.¹² Тако се јадао црногорски министар спољних послова, гајећи ипак наду да би његове мисије код европских влада могле наћи неки лијека за економски развој Црне Горе.

Одржању руске владе у овом питању сазнајемо од црногорског посланика у Цариграду. Руски амбасадор Зиновјев дао је Бакићу да прочита „све депеше измијењене по овој ствари” између грофа Ламсдорфа и руског амбасадора у Бечу. Из тих депеша, као и ријечи Зиновјева који се управо био вратио из Ливадије, Бакић закључује, да је руска влада одлучно противна аустроугарском жељезничком плану. Руска влада обрађала је пажњу Бечу на посљедице које извођење тога пројекта може проузроковати, да је бојазан Турске, Србије и Црне Горе изазвана тиме сасвим оправдана, па је и тежња ове три државе да се сложе и одупру заједничкој опасности потпуно нормална. Ову тенденцију Русија је морала одлучно подржати, јер би пројектована жељезница реметила status quo на Балканском полуострву, утврђен између ње и Аустро-Угарске споразум у Петрограду 1897. године. Услед извјесне несигурности у погледу држања Турске, Бакић је примијетио Зиновјеву: неће ли султан попустити под утицајем Њемачке. Зановјев је на то констатовао да је, додуше, потпуно јасно да у овом питању Аустро-Угарска уједно врши и политички програм Њемачке, али да се султан неће подати њеном утицају, јер то се сада тиче његове коже. А Русија ће учинити све да се аустроугарски жељезнички план онемогући.¹³

Књаз Никола је дакле прихватио улогу пуну историјске ироније: да султан буде помиритељ између њега и владара Србије. Истина, био је то тренутак када је реално изгледало да три

¹² БИИ, ф. 75, Списи Г. Вуковића.

¹³ Исто, Бакић Вуковићу, 11. XI 1900.

земље имају идентичан интерес да се супроставе намјери Аустро-Угарске. Али је још чудније оно што је црногорска влада нудила султану: „Будући смо се ријешили вјерно слједовати линијом понашања у овом питању коју Његово Величанство Султан изволиће нам одредити, очекујемо његова упутства”. Ту је поруку Вуковић доставио султану преко Бакића. А потом, — да не треба губити вријеме, већ се хитно сагласити за утврђивање заједничког држања према Аустро-Угарској „за све што је против наших заједничких интереса за будућност наших држава”¹⁴ (Црне Горе и Турске). Порта се на то одмах потрудила да утиче како би се црногорска влада са тако наивном брзоплетношћу представила и у Бечу: Одговара се да ће султан протестовати против праћења железнице кроз Санџак и препоручује се књазу да одмах стави на знање Бечу да он са султаном потпуно „дијели начин поступања”.¹⁵

Ипак се црногорска влада одмах пренула и није пала у замку коју је сама сплела. Посумњавши у озбиљну намјеру Порте да протестују у Бечу, Бакићу је већ сјутрадан наложено да се обавијести код Порте да ли су из каквог пријатељског извора утврдили није ли аустроугарска влада већ напустила пројекат железнице преко Санџака, ограничавајући се само на крак Сарајево — Горажде. У овоме случају црногорска влада сматра да не треба протестовати у Бечу, јер није било протеста ни када су праћене друге железничке пруге у Босни. Уједно се захваљује султану на успјешном посредовању у зближењу књаза Николе и краља Александра. Порта је 4. XI одговорила да „за сада” не треба протестовати, а султан је наводно наредио да се боље обавијесте о намјерама Аустро-Угарске. Тако је црногорска влада била задовољна што се није изложила неприлици у Бечу и што је, како јој се чинило, остала у „добром расположењу код султана”.¹⁶ Наведени непромишљени гест црногорске владе био је такође одраз сувише великих жеља и илузија Црне Горе. Питање пак аустријског пројекта железнице преко Санџака заковано је дјеловање великих сила, о чему овдје не може бити ријечи.

Црногорска влада, међутим, покушала је да Француску и Италију заинтересује за давњу идеју изградње железничке пруге од Дунава до Јадранског мора, која би излазила на црногорско приморје. У овом циљу искоришћен је пут црногорског министра спољних послова Вуковића у те земље. Његов главни задатак био је иначе да издјествује да европске владе признају нову титулу књаза Николе „Краљевско Височанство”, којом је поводом јубелеја 40-годишњице његове владавине тражено више спољно обилежје врховне власти у Црној Гори. Тај „главни” посао војвода Гавро је свуда успјешно обавио. Наравно, за пуко

¹⁴ ДМЦ, АО, Мемоари Г. Вуковића, депеша Бакићу од 25. X 1900.

¹⁵ Исто, Одговор Порте Бакићу, 29. X 1900.

¹⁶ Исто.

признање титуле није био потребан никакав новчани капитал, а тиме се није могло утицати ни на постојећу политичку констелацију околу Црне Горе.

У разговору са француским министром спољних послова Делкасеом Вуковић је образлагао потребу и корист једне пруге од Дунава до црногорског приморја, као што је чвршће повезивање Балкана са западном Европом, приближавања јужне Русије и Румуније са Италијом и Француском. На тај начин балкански народи би се лакше одупрли опасној германској навали и сл. Након заједничке анализе економских и политичких користи од изградње такве пруге, Делкасе је Вуковићу обећао да ће француска влада дипломатским путем енергично потпомагати кораке црногорске владе код Порте да дâ концесију за њену изградњу на територији под својом влашћу. Пошто би се добила концесија од Порте, „Делкасе ми је дао свечано обећање”, истиче министар Вуковић, „да ће француска влада учинити све могуће да се у Паризу образује капиталистичко предузеће, коме би се издала концесија да изгради трансбалканску јадранску жељезницу“. Овакав одзив француске владе дозволио је Вуковићу да вјерује како је идеја остварљива.¹⁷

Тако охрабрен, црногорски министар разговарао је о томе и са руским амбасадором у Паризу. Урусов је на ту идеју гледао са неповјерењем. Вуковић је то тумачио неком одвратношћу руске дипломатије према свему што је црногорска влада предузимала за свој развитак; као да за Црну Гору „није цивилизација, већ треба да остане завазда као један војни логор у партијархалном облику“. Црногорска влада није се могла непосредно обратити Русији за помоћ. Зато је „усвојила метод“ да најприје ради код Француске, Италије, „па и код Аустрије“. Ако тамо наиђе на разумијевање и помоћ, онда би тражила од Русије да узме у заштиту ово, за Црну Гору „преважно питање“. Јер без крајње руске подршке остварење ове идеје не може се ни замислити.¹⁸ Русију је, међутим, непосредно везивао поменути споразум са Аустро-Угарском из 1897. године за очување status quo-а на Балкану. А пошто је већ увелико била ангажована питањима на Далеком истоку, било је врло тешко очекивати њену иоле одлучнију потпору у овом погледу. Вуковић је ипак молио француску владу да се преко свог амбасадора у Петрограду заузме код руске владе за трансбалканску жељезницу која би излазила на црногорско приморје.

У Рим је министар Вуковић дошао 1. децембра 1900. године. Као претходно у Паризу, овдје је италијанском министру спољних послова Вености изложио црногорску идеју о трансбалканској жељезници. Одзив је вербално и овдје био веома повољан:

¹⁷ Г. Вуковић, *Четрдесетогодишњица владавине књаза Николе*, Цетинје 1928, 14—16.

¹⁸ Исто, 17—18.

Италија је за ту жељезницу заинтересована колико и балканске земље, томе пројекту даваће свуд пуну дипломатску подршку, само — то је на званичном пријему рекао краљ Умберто — „није у могућности да дâ новчану помоћ”.

Руски амбасадор у Риму Нелидов био је некако бољег расположења од његова колеге у Паризу. Обећао је да ће црногорски пројекат потпомагати, како код своје тако и код италијанске владе. Али Нелидов је савјетовао да књаз Никола покреће сâм „велика питања”, јер то „њему доликује”, па Русија неће нити може остати равнодушна према његовој спољној политици.¹⁹ Ипак, више забавно него утјешно.

Вуковић се крајем 1900. године вратио у Црну Гору са признањима титуле „краљевско Височанство” за књазу Николу и са пуно израза добре воље за подршку и помоћ Црној Гори за идеју јадранске жељезнице.

Одмах у почетку 1901. године црногорска влада је пренијела акцију у Цариград. Основни услов за неки реалнији корак у овом правцу био би пристајак Турске да дâ концесију за радове на територији под њеном влашћу. Бакићу је наложено да на томе упорно ради, посебно да инсистира на пројекту да жељезница изађе на Бар. Бакић је 17. јануара 1901. јављао да се питање о жељезници кроз сјеверну Албанију проучава у турском министарству грађевина, да француски амбасадор још није добио никакво упутство да подупре посебно црногорску варијанту пруге, већ је само разговарао са султаном о жељезници од Дунава до Јадранског мора уопште. Султан му је наводно одговорио да то питање проучава нека техничка комисија. Што се тиче могућности да пруга изађе на Бар и Улцињ, Бакић је на основу расположења у Цариграду стекао увјерење „да то не би могао изградити никада ни сам Господар, кад би нарочито за то дошао овамо”. Могуће је, евентуално, да та пруга, ако би се градила, само негдје дотакне црногорску границу, и то ако би природни услови ово диктирали. Султанов први секретар иначе је рекао Бакићу да од жељезнице за сада нема ништа, — то је само пројекат који се проучава, али се ништа не зна да ли ће се или неће остварити.²⁰

Сада је, дакле, ријеч да се на Аустро-Угарску тежњу да прокрчи пут преко Санцака и Македоније к Солуну, одговори изградњом једне жељезничке пруге од Дунава до Јадранског мора. Интерес Русије и Француске, као табора већ јасно противстваленог аустро-њемачком табору био је, разумије се, да тај контрапројекат успије. А његова основна вриједност била би у томе да Србија добије пут за извоз своје робе морем и тако се углавном ослободи спољнопрговинске зависности од Аустро-Угарске. Међутим интерес Турске у овом питању није се баш поклапао с интересем Русије и Француске, односно Србије и Црне Горе:

¹⁹ Исто.

²⁰ БИИ, Стиски Г. Вуковића, ф. 75, Бакић Вуковићу, 17/20. I 1901.

Нарочито је тешко замислити да би Турска и под каквим условима пристала да та пруга, пролазећи преко њене територије, и зађе у црногорско приморје. С друге стране, таква евентуална жељезничка линија, да би дошла у Црну Гору, морала би заобилазити новопазарски санџак; јер по Берлинском уговору Аустро-Угарска има стриктну политичку и стратегијску ингеренцију у Новопазарском санџаку — право да држи војне посаде и користи се путевима. По томе је Аустро-Угарска уосталом и могла да једноставно огласи намјеру да ће туда градити жељезничку пругу. И поред свега, књаз Никола се жилаво залагао за варијанту пруге која је заправо најмање могућна, образлажући да животни интереси његове земље захтијевају да жељезница прође преко Црне Горе на Бар. Ради тога је намјеравао на престолonasљедника Данила пошаље у Цариград, да се заузме код султана. Руски амбасадор у Цариграду Зиновјев поручио је, међутим, књазу да то није могуће постићи, па кад би и сами руски цар дошао у Цариград.²¹ Тих дана књаз је разговарао са руским послаником на Цетињу Власовом. Књаз је аргументисао да пруга која би ишла од Дунава преко Косовске Митровице и Скадра за море не би донијела никакве користи Црној Гори, већ само Србији. Пруга која би прошла кроз Подгорицу и изашла на Бар веома би оживјела ова мјеста и чивату црногорску привреду. Дајући за право књазу, Власов је истакао да су се испријечиле опромне тешкоће политичке и техничке природе.²²

По контактима с француским амбасадором у Цариграду Бакић ни у априлу није могао јавити нешто што би правдало оптимистички утисак који је Вуковић стекао приликом посјете Паризу. Јавалао је да из Париза нема још „никаких извештаја о жељезничкој траси кроз сјеверну Албанију”. Бакић сада може да каже да Турци намјеравају, ако могу, да спроведу жељезницу у складу са својим стратегијским интересима и циљевима, не обзирајући се ни најмање на жеље и интересе својих сусједа.²³ На ово се може надовезати, што Вуковић износи у мемоарима, да султан није хтио „ни да чује за нас”, већ је образовао једну комисију од генералштабних официра који су начинили скицу трасе Солун-Битољ-Валона, и више пута је молио француску владу да ангажује француски капитал за ту линију. Али је Делкасе то одлучно одбијао, остајући наводно вјеран обећању што му је дао, каже Вуковић. Сигурно је да је Делкасе одбијао да се француски капитал ангажује за турску стратегијску жељезницу, али не изгледа да се упорније залагао за црногорску варијанту јадранске жељезнице.²⁴

²¹ Исто, Бакић Вуковићу, 27. II 1901.

²² ДМЦ, ПР, Власов Ламсдорфу, 1. III 1901.

²³ БИИ, ф. 75, Бакић Вуковићу, 3. IV 1901.

²⁴ ДМЦ, АО, Мемоари Г. Вуковића, ф. 2, Црна Гора и Србија 1900 — 1901, Вуковић Вујићу, 29. V 1900.

Што се тиче контакта црногорске владе са српском владом у вези с овим питањем, они стварно почињу тек у мају 1901. године. Српска влада могла је и морала да на ствар гледа реалније; јасно је видјела да је црногорска варијанта пруге готово илузорна. Јадранска пруга преко сјеверне Албаније са изласком на Сан Ђовани ди Медиа Србији је у тадашњим околностима углавном одговарала. А с обзиром да је и Турска у таквом пројекту могла наћи неки интерес, замисао је могла бити предмет реалнијих политичких разговора. И српска влада налази за корисно да за своју концепцију приволи црногорску владу. Председник владе Вујић је преко свог амбасадора у Риму Симића (с објашњењем да би се избјегла контрола на аустријској пошти) писао Вуковићу. Овдје се истиче потреба да Србија и Црна Гора сарађују у циљу заштите српског народа у старој Србији. Већ овим се на одређени начин подупире заједнички интерес и за пругу кроз тај крај. Затим, Србија има намјеру да сагради тимочку пругу и да је преко Феризовића продужи на Скадар и Сан Ђовани ди Медиа. Наравно, претходно би Русија, Француска и Италија издјествовале код турске владе да даде концесију једном капиталистичком друштву, највјероватније француском. Ако ове силе питање ријеше у Цариграду, онда ће се лако остварити, сматра Вујић, да један крак те пруге прође кроз Црну Гору. Вујић закључује да је у овом правцу на разним странама учињено све што је могао, као и да су у Петрограду „вољни помоћи нас“²⁵

Одговарајући Вујићу, Вуковић тврди да књаз Никола има наклоност великих сила, за своју варијанту па позива српску владу да је прихвати у заједничком интересу обје земље, и да снажно развију дипломатски рад код Француске, Русије, Италије и Турске, да се дипломатски што прије ријеша.²⁶ Овим као да се наплатиће да би црногорска влада та „друга питања сарадње могла условити пристанком српске владе на црногорски план жељезничког пројекта. Но у питању постављања Србина за митрополита у Скопљу црногорска влада је налазила одређени посредни интерес за себе, па „жељезничко питање“ није утицало на ову сарадњу.²⁷

Када је ускоро књаз Никола био у Риму поводом крштења његове унуке принцезе Јоланде, разговарао је са српским послаником Веснићем и о овом питању. Књаз се изразио да „ипак“ још полаже наду да ће излазно пристаниште јадранске пруге бити Бар. Српски посланик је упозорио на тешкоће из чл. 29 Берлинског уговора, по коме је Аустро-Угарска остварила стратегијску, полицијску и санитарну контролу над црногорском обалом и лукама. Књаз Никола је истакао да та одредба, односно контрола, не представља никаву сметњу нити ограничење за са-

²⁵ Исто, Вујић, Вуковићу, 5. V 1901.

²⁶ Исто, Вуковић Вујићу, 29. V 1901.

²⁷ Види наш чланак *Рад влада Црне Горе и Србије на постављању Срба за митрополите у Призрену и Скопљу*, *Историјски записи* 1965, св. 2.

му трговину. То је, уосталом, сасвим тачно, јер се поменути члан Берлинског уговора не односи ни на какву ингеренцију Аустро-Угарске у погледу трговине преко црногорских лука. Главна тешкоћа у погледу испуњења црногорске жеље била је у наведеним политичким, стратегијским и техничким разлозима, што су и књаз Никола и Веснић добро разумијевали. Отуда се да разумјети што је Веснић, упркос вербално одлучном ставу краља Николе за његов план, стекао утисак да српска концепција јадранске жељезнице „ипак” неће трпјети штете од те његове жеље, пошто је увјерен да ће он у томе попустити и да ће се задовољити да добије везу са главном пругом.²⁸

Ипак је српска влада тих истих дана нашла за потребно да преко свога посланика у Паризу покуша код француске владе обеснажити црногорске аргументе за трасу пруге са изласком на Бар. Прије свега, ту се открива да је Делкасе негдје раније изразио српској влади мишљење да пругу треба спровести преко црногорског земљишта на Јадранско море. Зато треба убједљиво скренути пажњу Делкасеу о незгодама и немогућности да се ова пруга проведе тим правцем а да не изгуби много од свог међународног трговинског значаја. Треба инсистирати, поручивала је српска влада, да се пруга спроведе најкраћим путем за Јадранско море, како бе се избјегле теренске тешкоће и превелике материјалне жртве, као и незгоде које би Аустро-Угарска на основу XIX члана Берлинског уговора могла причинити.²⁹

Настојећи да обезбиједи јединствен став у питању правца јадранске жељезнице, српска влада се трудила да и црногорску владу приволи за своју концепцију. Српска влада обавјештава Цетиње како је у Паризу, Петрограду и Риму и она дипломатски радила на остварењу идеје о балканској жељезници. Основна вриједност тога остварења била би, сматрају у Београду, снажно супростављање продору аустро-германског политичког и економског утицаја на Балкан. Сада је „све питање” да Русија, Француска и Италија издјествују концесију у Цариграду и да турска влада даде улагачу капитала потребне гаранције. Што се тиче правца трасе, најбољи је: од Ниша преко Врања или Подужева и најкраћим путем за Скадар и Сан Ђовани ди Медиа. Од Скадра један крак треба да пође за Бар. С обзиром на теренске тешкоће и чињеницу да би се траса преко Пећи јако издужила овај правац није погодан с економског гледишта. Уосталом, правац може зависити и од одлуке великих сила, српска влада је вољна да пристане на сваку трасу која Србију повезује „са морем и Русијом, а нека би Бог дао да Скадар и Сан Ђовани што пре буду црногорски”. Главно је, дакле, да се од Турака

²⁸ Архив Држ. секретаријата иностраних послова у Београду, Политичко одељење (ААДСИП, ПО) ф. 2, Веснић Мин. ин. дела Симићу, Рим, 16. VI 1901.

²⁹ Исто, 14. VI 1901, бр. 1566.

добије концесија, да се у Цариграду образује компонија за рад „па ћемо се о траси лако поподити“.³⁰

Читав овај посао био је у фази дипломатског сондирања и, рекло би се, лијеких жеља. Али политичко-стратедијске и техничко-економске претпоставке у бити нијесу пружале реалнију основу црногорској варијанти трасе. Француска подршка свакако је институционална њеном институционализованом антигерманском политиком у овом времену; евентуално повезивање Србије и Црне Горе прупом унакрст територије којом су управљене германске тежње према Истоку овакако би представљало значајну препреку тим тежњама. Но, из ових оскудних свједочанства разабера се да француска влада испољава мишљење у прилог црногорске, тежње, али у тадашњим међународним околностима не налази ослоња да се директно заложу у правцу њеног остварења.

Став Русије најбоље показује колико је безизгледна жеља књаза Николе за јадранском жељезницом с изласком на црногорско приморје. Као што је министар Вуковић резоновало, све је зависило од ангажовања Русије. Црногорски посланик у Цариграду није престајао да просто досађује тамошњем руском амбасадору о овом питању. Једном приликом Зиновјев је Бакићу у присуству српског посланика Прујића рекао да о питању жељезнице није добијао никаквог упутства од своје владе. Затим је рекао да не може схватити како би се могао остварити тај пројекат, кад „за ту жељезницу треба километражна гаранција, а ми немамо новаца ни за наше жељезнице, него чинимо зајмове на страни“, нагласио је Нелидов. Бакић је и даље инсистирао на своме, да су Француска и Италија у овом питању јако заинтересоване, Француска би „авансовала“ капитал, жељезница би се могла градити и без километражне гаранције, само ако би се постигла концесија код султана. „... Ништа“, закључи Зиновјев, „од тога нема“.³¹ И поново ће Зиновјев морати да каже Бакићу да за питање жељезнице није добијао никаква упутства, да је тај пројекат „утоноу у море“, јер једна презадужена земља као што је Турска не може ни мислити да прави такве жељезнице.³² Овакав однос Русије према питању у коме њен штићеник на Балкану Црна Гора види један од основних услова своје егзистенције у будућности не објашњава се само техничко-економским немогућностима и неадекватним интересом Турске. Русија је недавно, 1897. године, закључила споразум с Аустро-Угарском о чувању status quo-а на Балкану. А у вријеме ове иницијативе Русија се све дубље заплитала у сукобе на Далеком истоку. При таквој ангажованости Русији је било потпуно немогуће да се заузме за питање које би значило директни иза-

³⁰ Писмо цитирано у мемоарима Вуковића под 3. VII 1901.

³¹ АЦГ, МИД, ф. 58, бр. 935, Бакић Вуковићу, 17. VII 1901.

³² ВИИ, ф. 75, Бакић Вуковићу, 19. VIII 1901.

зов аустро-германским интересима и тежњама на Балкану. У овој пресудној претпоставци, дакле, идеја о црногорској варијанти јадранске жељезнице постала је сама илузија.

Што се тиче држања Италије, оно се потпуно илуструје изјавом италијанског отправника послова у Цариграду Бакићу, да за питање жељезнице из Рима није добијао никаквих инструкција; само су негдје давно добили наредбу да сваку иницијативу у томе правцу политички и морално подрже, али да никакво материјално ангажовање Италије не долази у обзир.³³

У мемоарима војводе Гавра Вуковића налази се на окривљавање српске владе што црногорска варијанта не налази на одлучнију подршку пријатељских сила. Хтјело се приписати српској влади да она зазире од могућности да та пруга изиђе на црногорску морску обалу, као да би извоз и увоз Србије у том случају могао зависити од промјењљивих династичких и владиних односа између Београда и Цетиња. Зато се хтјело доказати Србији да је сигурност за српску трговину баш у томе што би пруга изашла на неку црногорску луку, јер би се тако чвршће повезале и зближиле обје српске државе и сл.. Али код Вуковића се налази овакво тумачење: „Држање Србије у овом питању имало је одсудну важност зато што из њеног центрума ова пруга полази на Запад Балкана. Она је из разних разлога и неоправданих предрасуда захтијевала којим ће правцем бити трасирана преко старе Србије и на коме мјесту би изашла на Јадранско море”.³⁴ Заиста је чудно резонување да је Србија у том питању могла имати пресудну важност. Јер Вуковић ни у вријеме када је писао своје мемоаре, тј. 20 година касније, чак ни тада није могао назрети никакав изглед за остварење тога сна Црне Горе као и Србије.

Али у једном званичном документу из тих дана 1901. године — у упутству посланику Бакићу — Вуковић резонује много реалније. Констатује да је ситуација таква да се привремено мора водити политика очувања интегритета турског царства, како се његовим распадом не би користили непријатељи Србије и Црне Горе. Бакићу се налаже да се, стављајући се „иза амбасаде руске”, заједно са српским послаником ангажује за ствар постављања Србина за митрополита у Скопљу и заштите српског народа у старој Србији.³⁵ О жељезничком питању — овдје нема ни ријечи. То питање је било, а и остаће све до првог свјетског рата, један од предмета дипломатске борбе, сукоба интереса и утицаја два блока европских сила око Балкана.

Но односи између влада Црне Горе и Србије постајали су у ово доба углавном све бољи. Почетком октобра 1901. године обновљени су дипломатски односи, тј. српска влада је акредитовала

³³ Исто.

³⁴ ДМЦ, АО, Мемоари Г. Вуковића.

³⁵ АЦГ, Црногорско посланство у Цариграду, ф. 7, 7. VIII 1901, бр. 105.

генералштабног потпуковника Василију Антонића за изванредног посланика краља Александра при двору књаза Николе. Као обично у оваквим приликама, „Глас Црногорца” је са много патриотских ријечи поздравио овај корак краља Александра на путу „обнављања братских односа” са Црном Гором, што су императивно захтијевали интереси читавог српства.³⁶

Српској влади је, међутим, било прилично стало да црногорску владу придобије за своју варијанту трасе јадранске пруге. Једно њено писмо о овом питању Антонић је у препису попио на Цетиње као инструкцију и базу за разговор са књазом Николом. Ту се детаљно образлаже потреба најкраће жељезничке везе Србије с Јадранским морем, која би је на једној страни повезивало с Русијом и Румунијом а на другој са „братском нам Црном Гором”. Правац — „по црногорском плану” — од Призрена преко Пећи, Плава, Гусиња, па поред Диноше на Подгорицу и одатле један крак за Скадар и Медову, а други на Бар, незгодан је и стога што би додиривао „окупациону сверу Аустро-Угарске” и што би изискивао превелике материјалне жртве. За везивање жељезничке мреже Србије с Јадранским морем једини могући правац је, сматра српска влада, од Врања преко Призрена ка Скадру, или од Куршумлије преко Подујева и Скадра за Сан Ђовани ди Медуа. За Црну Гору остаје да једним краком веже своју територију за ову главну пругу. Потребно би било да се гледиште књажевске владе не разликује од гледишта краљевске владе”, не само ради бољег успеха ове ствари, од које Србија и Црна Гора очекују толике користи, него и стога што „две српске државе треба да буду једнодушне у питању ове балканске жељезнице, којој и овако има много препрека”³⁷ Књазу Николи, међутим, „... није било право кад сам му обележио правац жељезничке пруге износећи претходно разлоге који на то одређују краљевску владу” — запазио је Антонић. Књаз је рекао да је за Црну Гору нужно да та пруга прође једним крајем црногорске територије. Али, по Антонићу, сви разлози говоре за српску варијанту и императивно налажу слогу двију влада у овом питању.³⁸ У истом смислу српска влада је поново интервенисала преко Антонића код књаза Николе. Понављајући познате аргументе, овдје се нарочито наглашава да на црногорску варијанту неће никако пристати Турска, да ће она природно жељети да та пруга читавом својом дужином пролази територијом под њеном влашћу. А користи које Црна Гора жели добити од те пруге могу се осигурати и изградњом крака Скадар-Бар и друпога — то је сада ново — „од Призрена и Пећи са црногорском границом и даље”.³⁹

³⁶ *Глас Црногорца*, 6. X 1901, бр. 41.

³⁷ АДСИП, ПО, ф. II, писмо од 25. IX 1901.

³⁸ Исто, Извјештај Антонића од 17. X 1901.

³⁹ Исто, српска влада Антонићу, 30. X 1901.

Најзад је и Сотјан Новаковић приликом посјете књаза Николе Петрограду крајем 1901. године, о томе са њим разговарао. У вези са жељезницом књаз је рекао да је Турска против србијанске линије, јер она не одговара њеној стратегијској концепцији. Онда, како је у Паризу разговарао са Делкасеом, који му је обећао подршку за црногорску трасу жељезнице „кад ствар сазри” (подвукао Н. Р.). Књаз Никола се хвалио Новаковићу да је једним телеграмом упућеним цару Николи II покварио аустроугарску намјеру о градњи жељезнице преко Косовске Митровице и Македоније за Солун. Српски посланик није му квариио то задовољство, јер није знао колико је тај „успех” још осигуран. Али је питао књаза кака мисли да би се могло отклонити противљење Порте „жељезничкој линији нашег правца”. Прво средство, по књазу Николи, било би да он и краљ Александар ођу код султана и издјејствују од њега концесију за градњу пруге, а на тај начин што ће га увјерити да ће Србија и Црна Гора овим бити потпуно задовољене и постати непробојна баријера аустроугарском продирању у Турску. У случају да ово не би помогло, књаз се узда у ефекат пријетње султани „српско-бугарско-црногорским савезом”. Што се тиче финансирања пројекта, књаз мисли да је главно добити од Турске концесију, а за капитал ће се свакако снаћи. Не дијелећи мишљење са књазом Николом, Стојан Новаковић на основу овог разговора закључује: „И поред свега што теоријски лепо изгледа заједнички рад Србије и Црне Горе видео сам по овоме што је књаз са мном говорио, да у овом послу ми од Црне Горе не можемо имати никакве стварне помоћи”.⁴⁰ Ваља напоменути да се овдје директно и не помињу посебне варијанте које заступају двије владе у погледу трасе ове жељезнице Новаковићу је било довољно да из начелног разговора изведе потребан закључак.

Послије овога практично су за дуже времена престали разговори између Београда и Цетиња о питању јадранске жељезнице. То се у ствари потврђује у разговору црногорског министра Вуковића са Вујићем у Београду фебруара 1902. године. Они су о томе само измијењали мишљења и могли каонстатовати да је свака страна остала при својој варијанти трасе јадранске жељезнице.⁴¹

Питање изградње жељезничке линије од Дунава до Јадранског мора и даље ће, низ година, бити предмет политичке борбе између сила Антанте и Централних сила око њихових интереса и циљева у југоисточној Европи.

Новак Ражнатовић

⁴⁰ Исто, Извјештај Стојана Новаковића, Петроград, 22. XII 1901.

⁴¹ ДМЦ, Мемоари Г. Вуковића, ф. 2, рукопис 10, „Женидба књаза Милка“.