

У писму од 28. фебруара 1942. године Моша Пијаде пише врховном команданту Титу:

„Јавио сам ти по куририма који су пошлци 25-ог и који су требали бити тамо синоћ (подвукао С. М.), о ситуацији са четницима и мјерама које смо предузели за заштиту посла и среза“.⁶

Према овоме, курирска веза је стигла за два дана и двије ноћи. Ово нас упућује на закључак да „Фочански прописи“ није-су могли настати послѣје 2. фебруара. Дакле, њихов дан настанка био би 2. фебруар, или можда дан раније. Извјештај Моше Пијаде другу Титу од 3. марта 1943. године такође нас увјерава да је пошта путовала од Фоче до Жабљака чак и мање од 48 часова. Цитираћемо дио тог извјештаја:

Драги Тито,

Курири које смо ти били послали 25. II тукли су мој рекорд, јер су били натраг у Жабљаку пети дан у 4 сата по подне. Пошли су из Фоче ујутру, а стигли на Жабљак сутрадан у 4 сата по подне (подвукао С. М.), све се смејући од радости што су то направили“.⁷

На основу овога можемо закључити да је вријеме путовања од Фоче до Жабљака могло бити и око 36 часова. Ако претпоставимо да је курирска веза била експедитивна и да је пошта слата на вријеме, онда се може тврдити да су Фочански прописи настали заиста 2. (другог) фебруара 1942. године. Они су били пренијети до 4. фебруара на Жабљак и већ по подне је о примљеној пошти извјештен Главни штаб НОП одреда за Црну Гору и Боку.

Како се оба ова документа називају Фочанским прописима, а с обзиром на претпоставку да су „Задаци и устројство народно-ослободилачких одбора“ настали прије „Објашњења и упутства за рад НОО у ослобођеним крајевима“, то се датум настанка „Задатака и устројства о НОО-има“ може сматрати и датумом настанка „Фочанских прописа“, без обзира на евентауалну чињеницу да су „Објашњења и упутства за рад НОО у ослобођеним крајевима“ настала чак и средином фебруара 1942. године.

Слободан Милошевић

ПОКУШАЈ АУСТРО-УГАРСКЕ ДА ДОБИЈЕ КОНЦЕСИЈУ ЗА ИЗГРАДЊУ ЖЕЉЕЗНИЦЕ У ЦРНОГОРСКОМ ПРИМОРЈУ

У аустроугарским плановима жељезнице су имале да послуже као једно од важних средстава политичког и економског продора. Еренталов план изградње аустријске жељезнице преко Санцака јасно је показао какви су циљеви аустријске политике на Балкану. Истовремено са планом изградње жељезнице преко

⁶ Зборник, том II, књига 2, док. 217.

⁷ Зборник, том II, књига 3, док. 11.

Санцака, Аустро-Угарска је настојала да од Црне Горе добије дозволу и за изградњу жељезнице дуж Црногорског приморја.

Приликом сусрета са књазом Николом, 1907. године, Ерентал је изнио намјеру Аустро-Угарске да изгради жељезничку пругу од Зеленике до Спича. При том је изнио и своју намјеру да се та пруга продужи преко црногорске територије до Бара и Улциња, а одавде до Скадра. Тада је књаз Никола, из економских разлога, био спреман да прихвати овај предлог, али никаквих обећања није дао, нити је дошло до каквог споразума по том предлогу. Он је изнио само своје мишљење да би такву пругу можда требало градити. Ослањајући се на то књажево мишљење и позивајући се на право које је имала по 29. члану Берлинског уговора, Аустро-Угарска је одмах послале изношења Еренталовог плана изградње жељезнице преко Санцака, јануара 1908. године, отпочела кампању за добијање концесије за изградњу жељезнице дуж Црногорског приморја.¹ Књаз Никола је у почетку био спреман да прихвати аустријску понуду, али је ускоро увидио неподесност давања такве концесије, па је предложио другачији начин изградње те пруге: да пругу гради сама Црна Гора, а да јој Аустро-Угарска осигура финансијска средства за то. Књаз Никола је очекивао да ће Аустро-Угарска прихватити овај предлог. Он је изјављивао да је она због његовог енергичног отпора попустила у преговорима и показала спремност да прихвати овакав начин изградње, али се испоставило да она није на то била спремна.² Аустро-Угарској је ова пруга била превенствено потребна као средство даљег политичког продора у Албанију, те је из стратегијских разлога, много више него из економских, настојала да она буде њена а не црногорска својина. Убијеђен да ће књаз Никола бити приморан да пристане на њихову понуду, аустроугарски посланик на Цетињу, барон Кун, поднио му је и формалан захтјев за изградњу пруге који је предвиђао: Аустро-Угарска би сама изградила пругу, одржавала је и отуда имала право да на њој постави надзорне органе; Црна Гора би гарантовала заштиту пруге, али не би имала право контроле превоза на њој; пруга би ишла црногорском територијом до Улциња а одавде до Скадра.³

Питање изградње ове жељезнице добило је на Цетињу веома велику важност. Оно је постало и економско и политичко питање, чије је рјешење требало што прије пронаћи.⁴ Да је Црна Гора имала средстава могла је пругу и сама изградити, чиме би аустроугарска понуда могла бити лакше одбачена. Аустро-Угарска би у том случају могла, по праву 29. члана Берлинског уговора, да се успротиви таквој изградњи ове жељезнице ако се Црна Гора не би са њом о томе претходно споразумјела. Она је могла, уз јаче

¹ Владимир Ђоровић, Односи између Србије и Аустро-Угарске у XX веку, Београд, 1936, 197; „Глас Црногорца“ бр. 3, 19.I 1908.

² Државни музеј — Цетиње (скр. — ДМЦ) — приношљени списи (скр. — ПС), извјештаји Максимова од 21, 29. и 2.II 1908.

³ Исто, извјештај, Максимова, 11.II 1908.

⁴ Исто, тајни телеграм Максимова, 31.I 1908.

дипломатско ангажовање, у крајњем случају и осујетити њену изградњу. На Цетињу се ипак сматрало да се она не би енергичније томе супротставила, као што се није супротставила ни приликом давања концесије Италијанима за пругу Бар—Вирпазар. Но Црна Гора није имала средстава за изградњу те жељезнице па је аустријска понуда морала бити узета у разматрање. Проучавајући овај захтјев, на Цетињу се увидјело да он искључује могућност било каквих преговора.

Увидјело се какве би политичке и стратегијске незгоде доњијела Црној Гори изградња ове пруге, те је аустроугарски захтјев одбијен.⁵ Економске користи које је Црној Гори могла дати ова пруга морале су бити жртвоване политичким и стратегијским обзирима. Зато је постојало више разлога. У тренутку када је словенски свијет био подигао глас против изградње аустроугарске жељезнице преко Санцака, а Русија се супротставила том плану, било би неразумно дати Аустро-Угарској концесију за изградњу жељезнице на црногорској територији. Ако би таква концесија била дата, било је јасно да би књаз Никола изгубио много од оног на чему се заснивао његов утлед и положај у Српству и његовој земљи. Било је сигурно да би то изазвало негодовање Црногораца који су ионако замјерали књазу Николи због давања концесија Италијанима, а поготову би то урадили ако би се Аустро-Угарској дала концесија за изградњу жељезнице на њиховој територији. Против давања концесије била је и влада, која је пријетила оставком ако се концесија изда.⁶ Књаз Никола је морао одбити ову понду и због енергичног захтјева Русије да прекине преговоре са Аустро-Угарском о изградњи ове жељезнице. Овај захтјев можда је био и одлучујући у питању прекида ових преговора. Уживати једновремено руску заштиту и пружати руској супарници Аустро-Угарској могућност за даљи продор било би веома непромишљено, јер би то могло довести у питање даљу руску заштиту Црне Горе. Књаз Никола је оптуживан од Русије да је ове преговоре дуго држао у тајности од ње, да је много раније но што је Аустро-Угарска формално поставила овај захтјев знао за њега, да се преговори воде на основу неког тајног споразума, те да је, на основу тога, он знао и раније за многе намјере Аустро-Угарске на Балкану. Користећи се тиме, као наводним доказом исувише великог приближавања књаза Николе Аустро-Угарској, Русија је хтјела да га од ње удаљи пријетњом губитка њене заштите. Она је ово хтјела и имала могућности да уради и због тога што се тада говорило да се он исувише много приближио Аустро-Угарској. Нагомилано руско неповјерење према књазу Николи, изазвано његовим давањем концесија Италијанима и оптужбама на његову тобожњу проаустријску политику, још више је допринијело да због ових преговора са Аустро-Угарском буде и преко мјере оптуживан од Русије. Да би се књаз Никола, прекидом ових преговора, удаљио од Аустро-Угарске, руски по-

⁵ Исто, извјештај Максимова, 11. II 1908.

⁶ Исто.

сланик на Цетињу Максимов предлагао је свом министру Извољском да се књазу Николи обећа да ће питање увећања његових личних субвенција бити повољно ријешено ако одустане од преговора. Ако пак то не би успјело, он је предлагао да му се субвенције посве укину.⁷ Максимов је чак предлагао да Русија сама финансира изградњу ове железнице, премда је било јасно да њој није стало до њене изградње, већ напротив до осујећења изградње те железнице у предложном правцу.⁸ Књазу Николи је условљавана и његова посјета Петрограду, од које је он много очекивао, прекидом ових преговора. Када је Русија дала сагласност да је он може посјетити, учврстило се његово увјерење да ће га она још увијек подржавати.⁹ Захтјев Русије да прекине ове преговоре¹⁰ и сазнање да Италија не подржава изградњу те железнице¹¹ коначно су одредили књажев став према аустројском захтјеву. Он је енергично одбио аустроугарску понуду и прекинуо је преговоре о њој.¹²

Одбивши аустроугарски захтјев књаз Никола је стао одлучније на страну Русије и почео енергично да се супротставља аустроугарском плану изградње железнице преко Санџака.¹³ Ради протеста код бечке владе и захтјева да се одустане од изградње железнице преко Санџака, у Беч је отпутовао престолонаслѣдник Данило.¹⁴

По одбијању аустроугарског захтјева Италија се спремала да за себе затражи ову концесију. Давање ове концесије Италијанима било је на Цетињу непопуларно, пошто су Италијани већ били омражени у Црној Гори. Да би се обезбиједио од протеста Русије италијански отпавник послова на Цетињу проф Аривабене изјављивао је да би Италија била спремна да допусти учешће Русије у изградњи железнице ради јачег осигурања својих политичких интереса.¹⁵ Италијански посланик у Русији Малегари изјављивао је Извољском да Барско друштво намјерава да затражи концесију за ову железницу, на шта је Извољски у принципу дао сагласност.¹⁶ Ипак, Италија није поставила формалан захтјев за изградњу железнице.

Црногорска влада одлучила је да изградњу ове железничке пруге веже за изградњу трансбалканске железнице и њен изла-

⁷ Исто, извјештај Максимова, 3.II 1908.

⁸ Исто.

⁹ Исто, извјештај Максимова, 11.II 1908.

¹⁰ Исто, Извољски Максимову, 4.II 1908.

¹¹ Исто, Извољски — Максимову, 11.II 1908; извјештај Максимова, 17.II 1908.

¹² Исто, Максимов — Извољском, 3.II 1908.

¹³ Исто, телеграм Максимова, 7.II 1908.

¹⁴ Исто, тајни телеграм Максимова, 7.II 1908; „Глас Црногорца“, бр. 7 и 8, 1908.

¹⁵ Исто, тајни телеграм Максимова, 13.II 1908.

¹⁶ Исто, Извољски — Максимову, 11.II 1908.

зак на Бар, те није била више спремна да преговара о питању изградње железнице у свом приморском појасу.¹⁷

Пошто није успио да од црногорске владе добије концесију за изградњу железнице, барон Ерентал је покушао да правно докаже право Аустро-Угарске на њену изградњу. За основу аустроугарских права Ерентал је наводио: изражену склоност књаза Николе за изградњу железнице, право које она има по 29. члану Берлинског уговора и преписку између барона Темела и књаза Николе из 1879. и 1880. године коју је он сматрао за утврђени споразум.¹⁸

Пошто није успио ни на овај начин да добије концесију од Црне Горе, барон Ерентал је, почетком јуна 1908, покушао да, преко војног агента у Црној Гори генерала Гизла фон Гизерлинга, успије на други начин. Гизерлинг је понудио другачији начин за изградњу железнице у другом правцу. Он је предложио да Аустро-Угарска изгради железницу од Вирпазара до Никшића која би се могла продужити до Требиња ради спајања са железницом Сарајево — Требиње. Иако је књаз Никола настојао да заинтересује страни капитал за изградњу железнице у Црној Гори и на неки начин успије да планирана трансбалканска железница прође кроз Црну Гору, одбио је ову понуду, видјевши у њој намјеру Аустро-Угарске да другим, краћим путем, кроз центар Црне Горе, продре према Албанији.¹⁹ Аустро-Угарска није више ни покушавала да добије концесију за изградњу железнице на црногорској територији, јер је увидјела да Црна Гора није спремна да јој то да, нити њена заштитница Русија да јој то препоручи. Ускоро је избила анексиона криза, која је изазвала затегнутост у спољнополитичким односима сила, те Аустро-Угарској није било корисно да од питања изградње ове железнице ствара услове за нове дипломатске борбе.

Радоман Јовановић

¹⁷ Исто, тајни телеграм Максимова, 14.II 1908.

¹⁸ Исто, извјештај Максимова, бр. 8, 25.II 1908. Изјаву барона Ерентала да постоји такав споразум демантовао је „Глас Црногорца“, бр. 9, 23.II 1908.

¹⁹ Исто, извјештај Штајна, бр. 19, 10.VI 1908.